

A CARTELL

ÉS

A MAGYAR FORGALOM ÖNÁLLÓSÁGA.

BUDAPEST.

AIGNER LAJOS BIZOMÁNYA.



PAID
JAN 10 1891

PAID

LIBRARY

1891

1891

1891



A CARTELL

ÉS

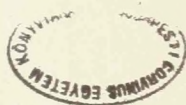
A MAGYAR FORGALOM ÖNÁLLÓSÁGA.



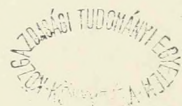
BUDAPEST.

AIGNER LAJOS BIZOMÁNYA.

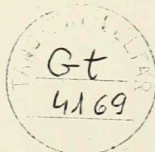
1875.



2005 OKT 14



2001



1988

1995

II/182/83-1



I.

A zólyom-ruttkai vonal megnyitásával a magyar államvasút a világpályák sorába lépett és e pillanattól fogva azt a hivatást nyerte, hogy az osztrák állam-vasút monopóliuma alatt szenvedő országot e nyomás alól felszabadítsa.

Nem lehet eltagadni, miszerint a magyar állam-vasútnak jelentékeny erőt kellett kifejtenie, hogy a különböző irányokban egyenes tarifákat tudjon létrehozni. A régi osztrák társulatok minden kigondolható módon harcztak és áskálódtak az öröklött koncepciót fenyegető új versenytárs ellen. És e nyílt és titkos hadjáratuknál megfizethetetlen szövetségesre akadt azon tájékozatlanságban, a mely a tarifa-ügy tekintetében a magyar állam-vasút igazgatóságánál uralkodott. És így meglehetősen hosszú és drága idő telt el, míg végre megszületett az első egyenes tarifa, a mely, ha nem csalódunk, a stettini volt.

Ettől fogva az osztrák pályák kénytelenek voltak tarifáikat lényegesen leszállítani. A zólyom-ruttkai vonal megnyitának köszönhető tetemes fuvarengedmények sokkal ismeretesebbek, semhogy azokról bővebben kellene szólnunk. E helyett egy más, kevésbé ismert vagy legalább kevésbé méltányolt tényre akarnók a figyelmet irányozni.

Alig ismerkedtek meg a magyar állampálya vezérkörei a tarifa-alakítás mesterségével, egyszerre minden várakozást felülmúló lázas tevékenységet fejtettek ki. Özönével hullottak az új egyenes tarifák. Egyenes összeköttetések lettek megállapítva délnek és éjszaknak, nyugotnak és keletnek, a szélrózsa minden képzelhető és képzelhetetlen irányában. A magyar állam-vasút feladata abban állott, hogy versenyt támaszson az osztrák állampályának. Tennie kellett ezt azon irányokban, melyek természetesen őt illették, hogy ezek fuvarát elnyerje és megtarthassa. De tennie kellett azt oly irányokban is, melyekre természetesen nem számíthatott, és a melyekben a verseny különben helytelen lett volna csupán azért, hogy az osztrák állam-vasútat ezen irányokban is fuvarengedményekre kényszerítse, melyek az országnak csak javára szolgálhattak. Lássuk már most, hogyan felelt meg a magyar állampálya ezen feladatának, és nézzük közelebbről, mily fogalmai voltak a versenyről.

Mindenek előtt monopoliumot teremtett egy fővárosi szállító javára, a mennyiben azzal egy öt évre szóló szerződést kötött, a melynél fogva a mondott idő tartamára nemcsak rabatot biztosított számára, hanem még százalékokat is adott minden fennálló és fennálló tarifától, tekintet nélkül azok magasságára vagy alacsonyágára. Ily szerződésre nincs példa

a forgalmi intézetek történetében. Későbbben egyébiránt — ha jól vagyunk értesülve — még két külföldi szállító céggel is történtek megállapodások, főleg az import érdekében.

Ama fővárosi szállító cég, melyet a magyar állam-vasút oly páratlan előnyökkel ruházott fel, a kassa-oderbergi pálya részéről már előbb is élvezett rendkívüli kedvezményeket. Most tehát már mindkét pályára kiterjedt monopóliuma, a mennyiben az egész ruttká-oderbergi vonalra senki sem rendelkezett csak távolról is hasonló engedményekkel.

A kassa-oderbergi vasút sok esetben versenytársa volt a magyar állam-vaspályának. A magyar államvasútnak tehát meg kellett volna óvni vonalait bármily szállítói monopóliumtól, de leginkább a kassa-oderbergi vasúttal szemben. Ahelyett azonban kezébe játszta az egyeduralmat összes külforgalmában. A magyar állam-vasút ezen alaphibájának következményeire még gyakran lesz alkalmunk visszatérni.

Amíg a magyar állam-vasút megfeledezett feladatáról, és megengedte azt, hogy egy magán-személy kezében két vasútnak monopóliuma egyesüljön, ezalatt sem az osztrák állam-vasút, sem a többi osztrák pályák nem henyéltek tétlenül. Ellenkezőleg kétszeres buzgalmat fejtettek ki a nézetők szerint egyedül őket illető forgalmak elnyerésében vagy megtartásában. Oly ellenséggel szemben, minő a kellő szakavatott vezetéssel nélküli magyar állam-vasút volt, az nem is lehetett nehéz.

A tengernyi sok egyenes tarifa rég megvolt már, de a bizton várt forgalom csak nem akart mutatkozni. A magyar állam-vasútnak nyugtalanítani kezdte a helyzet, melynek okait képtelen volt megérteni. Eddig azon boldog hitben élt, hogy lényeges tarifa-leszállításokkal azonnal monopóliumot biztosíthat magának úgy, hogy minden forgalmat saját vonalaira terelhet. Azzal kecségtette magát, hogy amnyi verejtékkel összeállított tarifái után semmi kereskedelmi tevékenységet sem kell már kifejtene.

Midőn aztán a forgalom a rossz aratások következtében sem nyert lendületet, kutatni kezdtek amaz okok után, melyek reményeiket annyira meghiusították. Szokás szerint nem találtak a szög fejére. A szegény helyi tarifára toltak minden bünt és mulasztást. Az ő jámbor hátának kellett minden ütleget elviselnie.

A helyi közlekedésre szóló régi tarifa sok tekintetben csakugyan nagyon hiányos, és rövid utakra nem egy tételnél nagyon alacsony is volt. Legnagyobb hibája azonban abban állott, hogy nem volt a kocsürré alapítva. Ámde az új tarifát mindenféle tarthatatlan ürügy alatt ismét nem alapították e rendszerre. Mi több, oly tarifát hoztak létre, mely egyetlen-egy csatlakozási vonaluk tarifájával sem volt összhangban, s mindannak daczára a kocsürré alapított rendszernek sem birt egyetlen egy előnyével sem. Elismeréssel kell azonban kiemelnünk, hogy az eddigi kezelési díjak helyett minden irányban meghatározott és változatlan kezelési díj, az u. n. *payage* hozatott be.

A fölemelt helyi tarifa életbeléptetése azon időre esett, midőn az osztrák állam-vasut ellenében remélt versenynek már némi nyomai mutatkoztak. Ily körülmények közt keletkezett azon rendszabály, mely az első lépés volt egy új és ellenkező irányban. E pillanattól fogva kezdődik a magyar államvasut közeledése az osztrák államvasuthoz. E pillanattól fogva kezdődik és ujul meg a külforgalom megdrágulása a magyar és az osztrák államvasutakon. És e lépés végzetteljes volt a magyar államvasutra nézve, mert azóta minden tevékenysége arra irányult, hogy az osztrák államvasutal egyetemben minden követ megmozditsanak, csak hogy egymással cartellre léphessenek. Más szóval, oly egyezményt akartak kötni, melynek alapján egyenlő fuvar mellett az összes forgalmon bizonyos előre meg-

határozott százalék arányában osztozkodtak volna. A mely tehát minden versenyt kizár és csupán a fuvar fölemelését vonhatja maga után.

A cartell-összeeszküvők azzal kezdték meg működésüket, hogy a külföldi vasutak az osztrák forgalmi intézetek befolyására pressiót gyakoroltak a magyar államvasutra, csak hogy az is a cartellhez szegődhessék. Ilyen volt például az a vaktöltés, midőn azzal fenyegették a magyar államvasutat, hogy felmondják neki az egyenes összeköttetéseket, ha rabatot merne engedni. A cartell ügyében összehívott enquête-en kérdést intéztek az illetőkhöz, vajon csakugyan kényszerhelyzetben van-e a magyar államvaspálya? A felelet kitérő vala. De midőn akadt, ki mindennek daczára kétségbe vonta a helyzet kényszerűségét, azt nyerte válaszul, hogy bizony csakugyan semmi sem kényszeríthet a cartell megkötésére, és csupán azon remény vezet arra, hogy emelhetni vélik vasutaink jövedelmét. Ez alkalommal meg kell jegyeznünk, hogy a temesvár-orsovai vonal engedélyezésénél egészen el voltak rémülve a fölötte, hogy Magyarország egy teljesen ártatlan tarifakérdésben csak legkisebb befolyást is gyakorolhatna a romániai forgalomra. Akkor, midőn e mindkét rész érdekeit érintő egyezmény még csak keletkezőben volt. És másrészt mégis eltiúrték volna, hogy a külföld kénye-kedve szerint parancsokat oszthasson a magyar vasutaknak.

A sajtó ama részének közreműködésével, mely vakon és örömmel tör lándzsát a részvénytársaságok magánérdekei mellett, a közvéleményt is félre akarták vezetni. Csillogó szólamaikban áradozó, ferdítésektől és valótlanságoktól hemzsegő czikkek kerültek napfényre, melyek mind azt hirdették, hogy csak egy üdvösség van számunkra, és ez a cartell, mely egymagában és egyedül véget vet minden vasuti nyomorúságnak.

Nem akarjuk itt behatóbban vizsgálni a cartellek hátrányait sem általában, sem ezen különös esetben, csupán arra kívánunk egész röviden utalni, miszerint a magyar államvasutnak első sorban az a föladata, hogy Magyarországot az osztrák részvénytársaságok ellenében megvédje, s nem az, hogy holmi nyomorult és inkább csak képzeleti kalmárhaszonért idegen társulatoknak zsákmányul dobja az ország legfontosabb érdekeit. Ha a magyar államvasut vezetői nem riadnának vissza a fáradságtól, megnézhetnék az országgyűlés naplóját, melyből megláthatnák, miszerint a törvényhozás csakis azon okból szavazta meg a magyar állampálya éjszakai vonalainak kiépítését, hogy az ország felszabaduljon végre az osztrák államvasut s a tiszavidéki pálya terhes monopoliuma alól. Más uton nem lehetett a termelőnek és kereskedőnek olcsóbb tarifát sürgető jogos kívánalmait teljesíteni, azért ragadta meg az országgyűlés ez eszközt. Azért építették ki a zólyom-ruttkai vonalat. És attól bizony senki sem ijedt meg, hogy ezzel az osztrák államvaspályának talán még némi kárt is okozhatnánk. Észszerű és takarékosabb igazgatás — ez az, a mire a magyar államvasutnak szüksége van. Ez és nem a tarifa emelése teheti a mi kiválóan földmivelő országunkban az államvaspályákba fektetett tőkéket gyümölcsözőbbé.

Széll Kálmán emlékezetes pénzügyi előterjesztésében is így fogja fel a helyzetet.

„Nem. pénzügyi problema az csupán — ugymond — egy állam megzavart pénzügyeit tartósan rendezni, államét, mely nemcsak élni és mint állam állami existenciájának minden feltételeivel együtt fennmaradni, de fejlődni is akar és institutióit a haladás színvonalán megtartani kívánja.“ . . . „Az anyagi jólét és fejlődés érdekei finom szálakkal vonják be az egész állami organismust, azon politika, mely ezeknek ápolásáról lemond, beléjük fog ütközni mint hálóba; csak azon politika fog azokban támaszt találni, mely fejlesztésüket



szem előtt tartja. Azért minden tényező hozzájárulása és harmonikus együttműködése biztosítja csak a végeztét.”

S hogy éppen olcsó tarifák segítségével lehet és kell e nagy célra közreműködniük, azt talán nem szükséges bővebben bizonyítgatnunk.

Mellőzzük itt azon számtalan ármánykodást és áskálódást, melyekben a cartell hívei jobb ügyhez méltó buzgalommal egymást felülmulni igyekeztek, hogy ismét ott vehessük föl vizsgálataink fonalát, hol ezt elejtettük. Térjünk tehát vissza f. é. május végére, vagyis azon időre, midőn a cartell-törekvések 1875-re meghiusultak. Mindenekelőtt constatálnunk kell, hogy mindig a magyar államvasut állott e mozgalom élén, mely egyelőre csupán azért szenvedett hajótörést, mert a magyar közlekedési miniszterium az osztrák államvasut által kijelölt időpontig nem tudott e nagyfontosságú kérdésben megállapodásra jutni s az ország érdekeinek bölcs méltánylatában teljesítetlenül hagyta a magyar államvasut szokatlan hévvel sürgetett kívánságát.

A magyar államvaspálya azonban ezentul is igen bizalmas és meghitt lábon állt versenytársaival. Ugyanakkor egy magas állású hivatalnoka valószínűleg merő meggondolatlanságból ismételten kijelentette, hogy a cartellt folyó év végéig mégis meg kell kötni és pedig mennél biztosabban minél több szállítmánytól tudják a magyar államvasutat versenytársai megfosztani. E gyöngéd figyelmeztetést aztán természetesen jól felhasználták az osztrák pályák.

A jelszó ki volt adva. Verseny életre-halálra minden természet-ellenes irányban is, hiszen irányadó helyről is azt hallatták, hogy a magyar államvaspályát minden körülmények közt és minden uton-módon minél jobban meg kell károsítani, mert csak így remélhető, hogy a magyar közlekedési miniszterium is meg fog puhulni.

Hogy az osztrák vasutaknak ily nemes forrásból eredő törekvései nem czélozták hazánk üdvét, az eléggé világos. S míg egyrészt a magyar államvasut nem is látszott komolyan venni a versenyt, az osztrák pályák mindent elkövettek, csak hogy a magyar államvasutat minél több szállítmánytól megfoszthassák, — akár megfelelt ez érdekeiknek különben, akár nem.

Mint rendesen, ugy most is, az osztrák államvasut tanusított legtöbb tapintatot és életrealóságot. Csak május végén értesült a cartell meghiusultáról, s már június 8-ikán valamennyi kiválóbb termelőnek, a monarchia s a külföld minden nevezetesebb szállítójának és gabnakereskedőjének megküldte új versenytarifáit és utólagos fuvarengedményeit. Minden vidéket elárasztott kereskedői ügynökeivel, kiknek nem volt más feladatuk, mint a szállítmányokat az osztrák államvasut számára biztosítani. Saját vonalain kedvezményt nyújtott minden szállítmány után, sőt nagyobb mennyiségeknél, melyek azonban még mindig nem voltak oly tulságosan magasak, hogy bármily nagyobb kereskedelmi czég ne fordithatta volna hasznára, újabb tetemesebb kedvezményeket is adott, úgy hogy a kettő közötti különbség $\frac{1}{2}$ —1 ezüstgarast tett ki. A versenynek jobban kitett tiszai állomásokról pedig már minden waggon után a személy minden válogatása nélkül oly kedvezményeket nyújtott, mint különben csak a legnagyobb mennyiségeknél. Az éjszakkéleti vasut állomásainál ellenben ismét azon politikát követte, mint saját vonalain, miután ezen fölötté természetellenes forgalmat csakis úgy lehetett emelni, ha a nagyobb mennyiségeknek nagy előnyöket biztosítottak.

Mily befolyást gyakorol a verseny a tarifára, mutatja a következő példa. A gabona vámmázsája Budapestről Berlinbe kerül 21 ezüst garasba. De van mellette 4·6 ezüst

garas refactia, úgy hogy a tiszta fuvar 16·4 ezüst garas. Galantháról Berlinbe azonban ismét 21^o ezüst garas a fuvar, mely a mellett semmi rabatban sem részesül.

Más szóval, a 22 mérfölddel rövidebb galanthai ut a verseny hiánya folytán többet fizet 4·6 ezüst garassal vagyis 1·65-ös árfolyam mellett 25 krral vámmázsánsként és így 50 forinttal waggononként mint a távolabbi budapesti út.

Hasonló viszonyt mutat Boroszló is. Budapest-Boroszló 15·5 ezüst garas, ebből levonva a 4·3 ezüst garasnyi refactiát, marad tiszta fuvarnak 11·2 ezüst garas, Galantha-Boroszló ellenben ugyancsak 15·5 ezüst garas, a nélkül, hogy bárminő refactiában részesülne. Tehát a 22 mérfölddel rövidebb galanthai ut ismét többet fizet mintegy 24 krajczárral vámmázsánsként vagyis 48 forinttal waggononként mint a távolabbi budapesti út. Ily óriási fuvarkülönbség egy 84 mérföld hosszú uton, mint a budapest-boroszlói vonalon — eléggé sejtetheti, mit várhatnánk egy a versenyt megszüntető cartelltől.

Az osztrák államvasut új árszabásában, mint mondtuk, $\frac{1}{2}$ —1 ezüst garas különbséget tett a kisebb és nagyobb gabnaszállításoknak nyújtott kedvezményekben. A különbség élénk mozgalmat támasztott az üzletvilágban. Magyar és külföldi szállítók lázas versenyre keltek egymással. Mindegyik a másíknál olcsóbban igyekezett szállítani.

E kölcsönös versenyben a szállítók majdnem ugyanazon kedvezményeket nyújtottak a legkisebb mennyiségeket feladó gabnaccégeknek, melyeket ők a vasuti társulattól csupán nagyobb mennyiségek után kaptak, úgy hogy nemcsak a rendes rabat, hanem az említett rendkívüli $\frac{1}{2}$ —1 ezüst garasig terjedő kedvezmény legnagyobb része is a gabnaccégeknek és termelőknek szolgált javára. A szállítóknak általában csupán 1—3 tizedrész ezüst garasnyi haszon juthatott egy-egy vámmázsa után. És e haszonnal szemben ismét az a hátrány is állott, hogy nekik a legtöbb esetben a tarifa nyers tételei után járó rabatot rögtön a feladói vevény felmutatásánál előlegezniök kellett, a vasutak által teendő visszafizetések pedig a legjobb esetben hónapokat vettek igénybe. Ha tehát mégis azt mondják, hogy az osztrák vasutak némely egyeseknek titkos refactiákat nyújtottak, melyek sem a kereskedőnek, sem a termelőnek nem szolgáltak javára — úgy ez csupán tendenciózus frázis, a mely a legjobb esetben a viszonyok lehető leghiányosabb ismeretéből eredhet. Midőn 30—40 szállítónak és még több kereskedelmi czégnek teljesen ugyanazon feltételeket kínálják, akkor legalább is nevetséges titkos és igazságtalan haszonról beszélni.

Az első czikk, a mely körül a cartell-pressure által előidézett verseny kifejtett, a repeze volt, a melynek ez idei termése nagyon elmaradt a hozzája kötött várakozásoktól. A bánati termését legfőlebb 300,000 s a káposztarepezét szintugy 800,000 mázsára becsülik. Ebből mintegy 600,000 mázsát exportálhattak, míg a többi részint a belföldön maradt, részint az osztrák olajgyárak táplálására szolgálhatott.

A bánati repeze természetszerűleg csak Marcheggnek veheti útját, a káposzta-repezénél ellenben az éjszakkeleti és tiszavidéki pályáknak jut az oroszlánrész. E vonalak versenyviszonyaira még lesz alkalmunk visszatérni. Most egyelőre egy más körülményre akarunk figyelmeztetni. A két említett vasút minden állomásán sürgött-forgott az osztrák állam-vasút egy ügynöke vagy érdekeltje, ki a szállítmányokat a további exportra ezen pályának igyekezett megnyerni. A magyar állam-vasútnak ellenben még csak híré sem hallották sehol. Önkéntelenül is arra a gondolatra kellett jönni, hogy talán a magyar állam-vasútnak nem is volna inyére, ha e kiviteli forgalomban ő is részesülne. A körülmények sajátságos találkozásakép ugyanazon időben néhány lap folyton panaszkodott a magyar állam-vasút ez

évi repce-forgalmának szomorú hanyatlásáról. A sors különös szeszélye mindazáltal úgy hozta magával, hogy e forgalom egészben véve mégsem maradt a tavalyi, mindenestre szintén csekély kivétel mögött, sőt valami kevéssel talán felül is haladta azt.

Erre persze senki sem volt elkészülve, s a magyar államvasút kereskedelmi tevékenysége mellett valóban csakis csodálkozni lehet afelett. E körben úgy látszik azt hiszik, hogy elég ha a tarifát kinyomatják. Arra azonban, hogy ezen tarifák kellőleg elterjesztessenek s a kereskedői világ az azokban foglalt előnyökre, ha kell, személyes érintkezés által is figyelmeztessék, szóval a közlekedés üzleti oldalára, úgy szólván alig gondolt valaki.

Julius 15-én, tehát már azután, hogy a bánáti repceszállítás legnagyobb része lejárt, a kassa-oderbergi vasút szállítási irodája, rövidítési tabellák vagyis utólagos árendmények alakjában egy manifestumot intézett a kereskedői világhoz, melynek sajátságos szerkezete arra látszott utalni, hogy a kassa-oderbergi vasút helyettese első sorban ezen pálya számára akarja megnyerni a szállítmányokat, míg a magyar állam-vasutat csak mellékesen veszi számba. E szállító cégnek, mely eddigelé már korlátlanul uralkodott a kassa-oderbergi s a magyar állami vasút forgalmán, most az éjszakkeleti vasúttal is sikerült egyezményre lépnie a káposzta-repceszállítás érdekében, úgy, hogy most már három vasút monopoliumát összpontosította kezeiben. És e cég, mely ezen három vasutat egymaga képviselte az osztrák államvasúttal szemben, szintén nem mutatott valami nagy ellenszenvet a cartell iránt. Az esetre, ha a cartell létrejön, a magyar állam vasút eddigi fő- és kizárólagos szállítója tetemes kárpótlásra tarthatott igényt. Megengedjük, hogy e körülmény semmi befolyással sem lehetett rá, kinek legfőbb kötelessége az vala, hogy minél több szállítmányt biztosítson a magyar állam-vasútnak. Nem lehet feladatunk itt a cselekedetek titkos és elrejtett rugóit keresni. Vizsgálataink csupán a kétségtelen tényekre szorítkozhatnak, és ezek amellettnuskodnak, hogy az említett forgalomból minél kevesebb jutott a magyar állam-vasútra, és minél több a kassa-oderbergi pályára, a mely amellettn szállítójának mértföld-mázsánként nagyobb hasznót is hajtott. Szintugy tény az is, hogy a három pálya közül egyik sem törődött maga eme forgalommal, és nem is tartotta érdemesnek arra a kereskedelmi világot figyelmeztetni. E tekintetben mindent a kassa-oderbergi vasút szállítójának bölcs belátására bízta. Ez szerezte meg a szállítmányokat, s ez állapította meg az utak irányát. És ugyanakkor, midőn e szállító cég az ecsetelt módon gondoskodott a magyar állam-vasútról, a hozzá közel álló lapokban ismét egyik panasz követte a másikat, melyek mind a cartellt tüntették föl a forgalmi hanyatlás egyedüli orvosságául.

Az említett viszonyokból csakis a kassa-oderbergi vasút húzhatott hasznót, míg a magyar állam-vasút egyáltalán mit sem tett a forgalom elnyeréséért. Miként azt az előttünk levő A) táblázat mutatja, minden szállítmányt, melynek a hivatalos tarifa szerint részben a magyar államvasút vonalain Ruttkán keresztül és részben a kassa-oderbergi pályán, Kassán át kellett volna Oderberg felé vitetnie, — a magyar állam-vasút egyedüli megbízottja tényleg mindig és kizárólag csak az utóbbi útra, a kassa-oderbergi pálya vonalaira küldte az általa képviselt magyar állam-vasút teljes kikerülésével anélkül, hogy ennek igazgatósága az ellen tiltakozott, vagy a kereskedelmi világot e visszaélésre figyelmeztette volna. Az igazgatóság kibocsátotta ugyan a hivatalos tarifát, mely az említett állomásokról (Forró-Encs, Szikszó, Tisza-Lúcz, Szerencs és Nyíregyháza) és azok csatlakozási pontjairól Ruttkán, a magyar állampálya vonalain át ép oly árakat állapított meg, mint a minőket Kassán keresztül a kassa-oderbergi vasút szabott meg, — de fölöslegesnek tartotta gondoskodni arról, hogy

Irány-megállapítások a hivatalos tarifa és a kassa-oderbergi vasut szállítási irodája szerint.

Budapest, 1875.

Honnan ?	Éjszagnémet-magyar vasuti kötelék Via Berlin-Boroszló-Oderberg-Ruttka Érvényes 1874. augusztus 1-sejétől.		Magyar-stettini vasuti kötelék Via Posen-Boroszló-Oderberg-Ruttka Érvényes 1874. augusztus 1-sejétől.		Éjszagnémet-magyar vasuti kötelék Via Stend-l-Berlin-Boroszló-Oderberg-Ruttka Érvényes 1874. augusztus 1-sejétől.	
	A hivatalos tarifa szerint	A kassa-oderbergi vasut szállítási irodája szerint	A hivatalos tarifa szerint	A kassa-oderbergi vasut szállítási irodája szerint	A hivatalos tarifa szerint	A kassa-oderbergi vasut szállítási irodája szerint
Forró Encs	via 1. Miskolcz-Bánréve-Oderberg 2. Kassa-Oderberg	via Kassa-Oderberg	via 1. Miskolcz-Bánréve-Oderberg 2. Kassa-Oderberg	via Kassa-Oderberg	via 1. Miskolcz-Bánréve-Oderberg 2. Kassa-Oderberg	via Kassa-Oderberg
Nyiregyháza	1. Miskolcz-Bánréve-Oderberg 2. Kassa-Oderberg	Csap-S.-A.-Ujhely-Kassa-Oderberg	1. Miskolcz-Bánréve-Oderberg 2. Kassa-Oderberg	Csap-S.-A.-Ujhely-Kassa-Oderberg	1. Miskolcz-Bánréve-Oderberg 2. Kassa-Oderberg	Csap-S.-A.-Ujhely-Kassa-Oderberg
Szerencs . . .	1. Miskolcz-Bánréve-Oderberg 2. Kassa-Oderberg	S.-A.-Ujhely-Kassa-Oderberg	1. Miskolcz-Bánréve-Oderberg 2. Kassa-Oderberg	S.-A.-Ujhely-Kassa-Oderberg	1. Miskolcz-Bánréve-Oderberg 2. Kassa-Oderberg	S.-A.-Ujhely-Kassa-Oderberg
Szikszo . . .	1. Miskolcz-Bánréve-Oderberg 2. Kassa-Oderberg	Kassa-Oderberg	1. Miskolcz-Bánréve-Oderberg 2. Kassa-Oderberg	Kassa-Oderberg	1. Miskolcz-Bánréve-Oderberg 2. Kassa-Oderberg	Kassa-Oderberg
Tisza-Lucz . .	1. Miskolcz-Bánréve-Oderberg 2. Kassa-Oderberg	Szerencs-S.-A.-Ujhely-Kassa-Oderberg	1. Miskolcz-Bánréve-Oderberg 2. Kassa-Oderberg	Szerencs-S.-A.-Ujhely-Kassa-Oderberg	1. Miskolcz-Bánréve-Oderberg 2. Kassa-Oderberg	Szerencs-S.-A.-Ujhely-Kassa-Oderberg
Honnan ?	Magyar-sziléziai-szász-turingiai vasuti kötelék Via Ruttka-Oderberg-Boroszló Érvényes 1875. július 20-ikától		Magyar-rajnai vasuti kötelék Via Ruttka-Oderberg-Berlin Érvényes 1874. augusztus 1-sejétől		Magyar-felső-sziléziai vasuti kötelék Via Kosel-Oderberg-Ruttka Érvényes 1874. augusztus 1-sejétől.	
	A hivatalos tarifa szerint	A kassa-oderbergi vasut szállítási irodája szerint	A hivatalos tarifa szerint	A kassa-oderbergi vasut szállítási irodája szerint	A hivatalos tarifa szerint	A kassa-oderbergi vasut szállítási irodája szerint
Forró Encs	via 1. Miskolcz-Fülek-Ruttka 2. Csány-Kassa-Ruttka	via Kassa-Oderberg	via 1. Miskolcz-Bánréve 2. Kassa-Ruttka	via Kassa-Oderberg	via 1. Miskolcz-Bánréve-Oderberg 2. Kassa-Oderberg	via Kassa-Oderberg
Szikszo . . .	1. Miskolcz-Fülek-Ruttka 2. Csány-Kassa-Ruttka	Kassa-Oderberg	1. Miskolcz-Bánréve 2. Kassa-Ruttka	Kassa-Oderberg	1. Miskolcz-Bánréve-Oderberg 2. Kassa-Oderberg	Kassa-Oderberg
Tisza-Lucz	1. Miskolcz-Fülek-Ruttka 2. Csány-Kassa-Ruttka	S.-A.-Ujhely-Kassa-Oderberg	1. Miskolcz-Bánréve 2. Kassa-Ruttka	S.-A.-Ujhely-Kassa-Oderberg	1. Miskolcz-Bánréve-Oderberg 2. Kassa-Oderberg	S.-A.-Ujhely-Kassa-Oderberg
Szerencs . . .	1. Miskolcz-Fülek-Ruttka 2. Csány-Kassa-Ruttka	Csap-Kassa-Oderberg	1. Miskolcz-Bánréve 2. Kassa-Ruttka	Csap-Kassa-Oderberg	1. Miskolcz-Bánréve-Oderberg 2. Kassa-Oderberg	Csap-Kassa-Oderberg
Nyiregyháza	1. Miskolcz-Fülek-Ruttka 2. Csány-Kassa-Ruttka		1. Miskolcz-Bánréve 2. Kassa-Ruttka		1. Miskolcz-Bánréve-Oderberg 2. Kassa-Oderberg	Királyháza-Kassa-Oderberg
Debreczen . .					1. Miskolcz-Bánréve-Oderberg 2. Kassa-Oderberg	Kassa-Oderberg
Hadház . . .					1. Miskolcz-Bánréve-Oderberg 2. Kassa-Oderberg	" "
Királytelek . .					1. Miskolcz-Bánréve-Oderberg 2. Kassa-Oderberg	" "
Tokaj					1. Miskolcz-Bánréve-Oderberg 2. Kassa-Oderberg	Kassa-Oderberg
Ujfehértó . .					1. Miskolcz-Bánréve-Oderberg 2. Kassa-Oderberg	Kassa-Oderberg

A hivatalos tarifa jelöli azon irányt, melyet az áruknak az egyenes tarifa szerint keresniök kellene, a szomszéd rovat pedig mutatja azon irányt, melyben az áruk a kassa-oderbergi vasut rövidítési tabellái és rendelkezése folytán szállittatnak.

az irott malasztnál egyéb is legyen, és tétlenül nézte, mint károsítja meg őt saját megbízottja. És ha itt vétkes mulasztásról van szó, úgy az első sorban nem a kassa-oderbergi vasút szállítási irodáját terheli, hanem azokat, kik egy más és éppen verseny-vasútnál érdekelt üzlet-embert oly óriási hatalommal ruháztak föl anélkül, hogy eljárását kellőleg ellenőrizték volna.

A repceszállítás legnagyobb része Boroszlóba, Stettinbe, Berlinbe és Berlin felé indult és a magyar éjszakkeleti vasút s a tiszavidéki pálya éjszakibb állomásairól eredt. A legfontosabb kimeneteli pont tehát Oderberg vala. Lássuk, hogy alakultak itt a versenyviszonyok. A B) táblázat mértföldekben mutatja a magyar éjszakkeleti vasút állomásai s az

B.

Mértföld-mutató.

Budapest, 1875.

Honnan?	Kassáig	Kassától Oderbergig	Összesen	Szerencsig	Szerencstől Miskolczig	Miskolcztól Oderbergig	Összesen	Debreczenig	Nyíregyházaig	Debreczentől vagy Nyíregyházától Szolnokig	Szolnoktól Oderbergig	Összesen	Mindent összevéve via Marchegg + 21. ³
Bátyu	16	46	62	13. ⁵	5	50. ²	68. ⁷	.	11. ⁵	22. ⁵	57. ¹	91. ¹	112. ⁶
Beregszász	19. ⁵	46	65. ⁵	17	5	50. ²	72. ²	.	15	22. ⁵	57. ¹	94. ⁶	116. ¹
Csap	14	46	60	11. ⁵	5	50. ²	66. ⁷	.	9. ⁵	22. ⁵	57. ¹	89. ¹	110. ⁶
Halmi	28	46	74	25. ⁵	5	50. ²	80. ⁷	17	.	16	57. ¹	90. ¹	111. ⁶
Kemeese	21	46	67	18. ³	5	50. ²	73. ⁷	.	2	22. ⁵	57. ¹	81. ⁶	103. ¹
Királyháza	25	46	71	22. ⁵	5	50. ²	77. ⁷	19. ⁵	.	16	57. ¹	92. ⁶	114. ¹
Kis-Várda	18	46	64	15. ⁵	5	50. ²	70. ⁷	.	5. ⁵	22. ⁵	57. ¹	85. ¹	106. ⁶
L.-Mihály	6. ⁵	46	52. ⁵	8	5	50. ²	63. ²	.	17	22. ⁵	57. ¹	96. ⁶	118. ¹
Munkács	19. ⁵	46	65. ⁵	17	5	50. ²	72. ²	.	15	22. ⁵	57. ¹	94. ⁶	116. ¹
Nagy-Szöllös	24	46	70	21. ⁵	5	50. ²	76. ⁷	21	.	16	57. ¹	94. ¹	115. ⁶
Pátroha	19	46	65	16. ⁶	5	50. ²	71. ⁷	.	4. ⁵	22. ⁵	57. ¹	84. ¹	105. ⁶
Perbenyik	12	46	58	9. ⁵	5	50. ²	64. ⁷	.	11. ⁵	22. ⁵	57. ¹	91. ¹	112. ⁶
Som	17. ⁵	46	63. ⁵	15	5	50. ²	70. ²	.	13	22. ⁵	57. ¹	92. ⁶	114. ⁶
Szomotor	10	46	56	7. ⁶	5	50. ²	62. ⁷	.	13. ⁵	22. ⁵	57. ¹	93. ¹	114. ⁶
Tisza-Ujlak	22	46	68	19. ⁵	5	50. ²	74. ⁷	.	17. ⁵	22. ⁵	57. ¹	97. ¹	118. ¹
Tüzser	15. ⁵	46	61. ⁵	13	5	50. ²	68. ²	.	7. ⁵	22. ⁵	57. ¹	87. ¹	108. ⁶
Unghvár	17	46	63	14. ⁶	5	50. ²	69. ⁷	.	12	22. ⁵	57. ¹	91. ⁶	113. ¹

Oderberg közt levő távolságot via Kassa, via Miskolcz-Bánréve, via Szolnok-Ruttka és via Marchegg. Egy pillantás a táblázatra meggyőzhet bennünket arról, hogy Oderberg felé csakis Miskolcz-Bánréve és Kassa közt lehet komoly verseny. Szolnokon keresztül már természetellenes volna a vetélkedés. A még ennél is 21 mértfölddel hosszabb marcheggi vonal pedig már nem is jöhet szóba. Vegyük példakép Bátyut kiindulási pontul, s akkor a viszony így alakul: Bátyu-Oderberg

Kassán át	62 mf.
Miskolcz-Bánréven át	68.7 „
Szolnokon át	91.1 „
Marcheggén át	112.6 „

Marchegg tehát oly nagy hátrányban van, hogy az osztrák állam-vasút versenyétől csakugyan nem lehet tartani. Ennyi mértföldnyi különbség mellett a vetélkedést hosszabb időn át nem lehet folytatni. S ha az osztrák államvasút mind annak daczára versenyt tá-

masztott ez irányban, úgy azt csupán azért tehette, hogy azzal előmozdítsa a cartell ügyét, mire a magyar államvasút magatartása oly biztos kilátást nyújtott. És ily körülmények közt teljesen észszerű is volt az osztrák államvasút részéről e fogás, mert ez esetben a kimaradhatatlan cartell mellett még az éjszakkéleti vasútról jövő forgalom lehetőleg tetemes részére számíthatott, míg a magyar pályának annál kevesebbel kellett volna megelégednie. És az osztrák államvasut egyáltalán nem csinált volna rossz üzletet, midőn egy pár ezer mázsát önköltségén szállított, csupán azért, hogy ezzel a cartell ügyét előmozdítsa, és esetleg még gazdag kárpótlásra is számíthatott oly vonal forgalmából, melyből különben semmi hasznot nem remélhetett.

Lássuk most, mily eljárást követtek a magyar és osztrák államvasutak a tiszavidéki pályával szemben. Ennek állomásairól a magyar államvasut mindig bátran versenyre kelhet az osztrák államvasuttal. A ruttkai vonal 21·5 mérfölddel rövidebb mint a marcheggi, mi már a szolnok-marchegg-oderbergi utnál is, mely 78·6 mérföld, 30 százalékos különbséget tesz ki. Mindenesetre oly arány, mely mellett a magyar államvasuttól joggal feltételezhető, hogy a Tisza vidékéről Oderberg felé menő forgalmat saját vonalaira tudta terelni. A tények azonban még a nagyon szerény föltevést is meghazudtolták.

Ha — mint természetsszerűleg történnie kellett volna — a magyar állampálya nyeri meg az éjszakkéleti pálya és a tiszai vasut éjszakai állomásainak oderbergi forgalmát, úgy a tiszai vasut az első esetben egészen, az utóbbiban részben elesik a szállítmányoktól. Ha azonban a természetellenes jóval hosszabb marcheggi irányban az osztrák államvasut vonalain keresztül húzódik a forgalom, úgy a szállítmánynak az utóbbi esetben hosszabb (nevezetesen a szolnok-czeplédi vonallal nagyobb) utat kell a tiszavidéki vaspályán tenniök. Az osztrák államvasut tapintatos igazgatósága mindig szem előtt tartván a cartell nagy célját, szövetségre tudta bírni a tiszavidéki vaspályát. Ezen szövetség következtében a tiszavidéki vasut tetemes fuvarengedményeket nyújtott az osztrák államvasutnak. Ez árkedvezményeket azonban a magyar államvaspályától sem tagadhatta volna meg a tiszavidéki vasut. A tiszai pálya ugyanis legfőleg a szolnok-czeplédi vonalrészért kérhetett volna a magyar államvasuttól kárpótlást, ez lévén az az ut, melyet a tiszavidéki pálya elveszt, ha a szállítmányok nem az osztrák, hanem a magyar állampályán húzódnak Oderberg felé. E vonalért kárpótlás fejében legfőleg 0·5 krajezárt mérföldenként vagyis összesen 2 krajezárt kellett volna vám-mázsánként a magyar vasutnak a tiszavidéki pálya részére átengedni, hogy aztán ugyanazon tetemes kedvezményeket követelhesse, melyekben az osztrák államvasut részesült, s a melyek e csekélységgel egyáltalában nem álltak arányban. Ez esetben aztán semmi cselfogással sem sikerülhetett volna az osztrák állampályának a 21·5 mérfölddel hosszabb utra terelni a forgalmat. És pedig annál kevésbbé, miután a már fennállott viszonyok közt oly olcsó volt a magyar államvasut fuvarja, hogy csakis tétlenségének tulajdonítható, hogy a szállítmányokat mindannak daczára meg nem kapta. Ha ellenben kellő mozgékonytágot fejt ki és a mellett még a tiszavidéki vasut által az osztrák állampályának nyújtott kedvezményeket is megszerzi és azokat a közönségnek juttatja, úgy az osztrák államvasut még álmódni sem mert volna a versenyről.

A magyar államvasut hanyag mulasztása ez esetben minden kétségen felül áll. És akár tulajdonítsuk azt annak, hogy nem volt e combinációról tudomása, vagy annak, hogy nem akart róla tudomást szerezni: mindkét esetben majdnem egyaránt menthetetlen. A jelen hibánál egyébiránt a magyar államvasutak egy új nagy fogyatkozása tűnik szemünkbe. És ez azon

ügyefogyottsága, melynek folytán soha nem volt képes csatlakozási vonalait engedményekre bérni, hanem ellenkezőleg ő játszta mindig és mindenkivel szemben a fejős téhen szánandó szerepét. Hogy ily körülmények közt nem átalta minden alkalommal uton-utfélen a cartell brachiumját invocálni — az csupán a kereskedelmi vezetés tehetetlensége mellett bizonyít.

Figyelemmel kísértük az egész verseny-küzdelmet minden hullámvásában, és azt láttuk, hogy az osztrák államvasut tarifái rendesen folyton csak követték a magyar államvasut árleszállításait, de nem léptek föl kezdeményezőleg. Az osztrák államvasut nagy ritkán és csak saját állomásairól volt valami csekélylyel olcsóbb. A vonalain átmenő ut ellenben mindig jóval hosszabbra nyult. Az átvevőnek azonkívül igen sok esetben kellett waggonként többet fizetni mint a ruttkai irányban, és ez összeget vagy magánál az osztrák államvaspályánál, vagy a szállítónál kellett a feledőknek reclamálniok. Szóval észszerű eljárás mellett a magyar állampályának és nem az osztráknak kellett volna e forgalmon uralkodnia. Hogy olvasóinkat jobban tájékozthassuk a fuvartételek körül mozgó versenyben, adjuk a C) táblázatot, mely azt mutatja, miként alakult a szállítási díj a Tiszavidékről,

C.

Verseny-számítások a tiszavidéki állomásoktól.

Budapest, 1875.

Honnan?	V á m m á z s á n k é n t e z ü s t g a r a s b a n														
	H o v á ?														
	Neuss					Berlin					Boroszló				
	via Marehegg	Refactia	Netto tétel	via Ruttkai	Refactia	Netto tétel	via Marehegg	Refactia	Netto tétel	via Ruttkai	Refactia	Netto tétel	via Marehegg	Refactia	Netto tétel
Arad . . .	36.17	3.70	32.47	35.3	3.50	32.32	25.30	3.80	21.50	25.31	4.	21.31	20.2	2.7	17.5
Berettyó-Ujfalu	35.85	3.70	32.15	35.85	3.50	32.35	24.50	3.80	20.70	24.54	4.	20.54	19.4	2.7	16.7
Csaba . . .	35.39	4.70	30.69	33.40	3.	30.40	24.10	3.80	20.30	24.09	4.	20.09	19.	2.7	16.3
Debreczen.	35.66	3.70	31.96	34.61	3.	31.61	24.40	3.80	20.60	24.13	3.80	20.33	19.1	2.5	16.6
Fegyvernek .	33.92	3.70	30.2	33.80	3.70	30.10	22.10	3.80	18.30	22.13	4.	18.13	17.	2.5	14.5
Nagyvárad .	36.14	3.70	32.44	36.14	3.50	32.64	25.20	3.80	21.40	25.20	4.	21.20	20.1	2.7	17.4
Gyoma . . .	34.70	3.70	31.	33.40	3.30	30.10	23.10	3.80	19.30	23.07	4.	19.07	18.	2.6	15.4
Hadház . . .	36.12	3.70	32.42	34.61	3.20	31.41	24.40	4.10	20.30	23.77	3.50	20.27	19.1	2.5	16.6
Kaba . . .	35.43	3.70	31.73	34.61	3.	31.61	24.	3.80	20.20	23.98	4.	19.98	18.9	2.6	16.3
Karczag . . .	34.81	3.70	31.11	34.61	3.70	30.91	23.20	3.80	19.40	23.20	4.	19.20	18.1	2.5	15.6
Kétegyháza .	35.85	3.70	32.15	34.38	2.50	31.88	24.50	3.80	20.70	24.54	4.	20.54	19.4	2.5	16.9
Királytelek .	36.85	4.70	32.15	34.61	3.	31.61	24.40	3.80	20.60	22.84	3.	19.84	19.1	—	—
Kisujszállítás .	34.39	3.70	30.69	34.34	3.70	30.64	22.70	3.80	18.90	22.67	4.	18.67	17.6	2.6	15.
Kurtics . . .	36.08	3.70	32.38	35.	3.20	31.80	25.	3.80	21.20	25.	4.	21.	19.9	2.7	17.2
Mező-Berény .	35.17	4.70	30.47	33.40	3.10	30.30	23.70	3.30	19.90	23.67	4.	19.67	18.6	2.6	16.
Mező-Keresztes	36.05	3.70	32.35	36.05	3.50	32.55	24.90	3.80	21.26	24.85	4.	20.85	19.8	2.7	17.1
Mező-Tur . .	34.16	3.70	30.46	33.40	3.50	29.90	22.40	3.80	18.63	22.42	4.	18.42	17.3	2.5	14.8
Nyíregyház .	36.48	4.70	31.78	34.61	3.53	31.11	24.40	4.70	19.76	23.15	4.	19.15	19.1	2.3	16.8
Püspök-Ladány	35.17	3.70	31.47	34.61	3.60	32.02	23.70	3.80	19.96	23.67	4.	19.67	18.6	2.6	16.
Pusztapó . .	33.66	3.70	29.96	33.40	3.70	29.70	22.10	3.80	18.30	21.85	4.	17.85	17.	2.7	14.3
Saáp . . .	35.57	3.70	31.87	35.57	3.50	32.07	24.20	3.80	20.40	24.18	4.	20.18	19.1	2.7	16.4
Szajol . . .	33.26	3.70	29.56	33.07	3.70	29.37	22.10	3.80	18.30	21.40	4.	17.40	17.	2.3	14.7
Szoboszló . .	35.66	3.70	31.96	34.61	3.20	31.41	24.40	3.80	20.60	24.36	4.	20.36	19.1	2.6	16.5
Szolnok . . .	32.85	4.70	28.15	32.25	4.	28.25	22.10	5.30	16.86	21.18	4.30	16.88	17.	3.4	13.6
Török-Szt. Miklós	33.54	3.70	29.84	33.38	3.70	29.68	22.10	3.80	18.30	21.71	4.	17.71	17.	2.9	14.1
Ujfehértó . .	36.19	3.70	32.49	34.61	3.20	31.41	24.40	4.30	20.10	23.61	3.46	20.05	19.1	2.7	16.4

Neuss, Berlin és Boroszló állomásokra Marchegg és Ruttka felé. Ezen tarifák f. évi július 17-ikéről kéltek, de azért kellő képet nyújt annak a későbbi változásokról is, mert valahányszor a magyar államvasut lejjebb szállította árait, az osztrák államvasut is követte példáját.

Marchegg felé a szállító haszna 1·3 ezüst garasban van megállapítva vámmázsán-kint. Ruttka felé az ez irányban egyedül tevékeny kassa-oderbergi szállítói iroda rövidítési tabellái szolgálnak alapul. Ennek haszna azonban épp ugy, mint a magyar államvasut a kassa-oderbergi pálya által nyújtott rabatok az ismeretlen mennyiségek homályában vesznek el.

Miként e táblázat mutatja, a kassa-oderbergi szállítói iroda, minden irányban, ha csak kevéssel is, de olcsóbb fuvart s a mellett jóval rövidebb utat nyújtott és mindezekon kívül több előnnyel bírt mint valamennyi szállító, kik az osztrák államvasut számára dolgoztak — s a magyar államvasut mindennek daczára még sem kapta meg a természetszerűleg csak őt illető fuvart. A mondottak után itt már fölöslegessé válik minden magyarázat.

A magyar államvasutnak kedvezőbb helyzete folytán csak annál gyarlóbb forgalmi politikájára különös világot vet a következő D) táblázat, mely az éjszakkéleti vasut külön-

D.

Mérföldmutató.

Budapest, 1875.

Honnan ?	H o v á ?								
	Drezda			Lipese			Magdeburg		
	via Marchegg	via Kassa- Oderberg	via Miskolcz- Oderberg	via Marchegg	via Kassa- Oderberg	via Miskolcz- Oderberg	via Marchegg	via Kassa- Oderberg	via Miskolcz- Oderberg
Bátyu . . .	161·	121· ⁷	128· ⁴	176· ⁵	137· ²	143· ⁹	192· ⁵	154· ⁶	161· ³
Beregszász . .	164· ⁵	125· ²	131· ⁹	180·	140· ⁷	147· ⁴	196·	158· ¹	164· ⁸
Csap . . .	159·	119· ⁷	126· ⁴	174· ⁵	135· ²	141· ⁹	190· ⁵	152· ⁶	159· ³
Halmi . . .	160·	133· ⁷	140· ⁴	175· ⁵	149· ²	155· ⁹	191· ⁵	166· ⁶	173· ³
Kemecse . . .	151· ⁵	126· ⁷	133· ⁴	167·	142· ²	148· ⁹	183·	159· ⁶	166· ³
Királyháza . .	162· ⁵	130· ⁷	137· ⁴	178·	146· ²	152· ⁹	194·	163· ⁶	170· ³
Kis-Várda . .	155·	123· ⁷	130· ⁴	170· ⁵	139· ²	145· ⁹	186· ⁵	156· ⁶	163· ³
Nagy-Szőllös .	164·	129· ⁷	136· ⁴	179· ⁵	145· ²	151· ⁹	195· ⁵	162· ⁶	169· ³
Pátróha . . .	154·	124· ⁷	131· ⁴	169· ⁵	140· ²	146· ⁹	185· ⁵	157· ⁶	164· ³
Perbenyik . .	161·	117· ⁷	124· ⁴	176· ⁵	133· ²	139· ⁹	192· ⁵	150· ⁶	157· ³
Som . . .	162· ⁵	123· ²	129· ⁹	178·	138· ⁷	145· ⁴	194·	156· ¹	162· ⁸
Tisza-Ujlak . .	167·	127· ⁷	134· ⁴	182· ⁵	143· ²	149· ⁹	198· ⁵	160· ⁶	167· ³
Tüzsér . . .	157·	121· ²	127· ⁹	172· ⁵	136· ⁷	143· ⁴	188· ⁵	154· ¹	160· ⁸

böző állomásait és a Drezda, Lipese és Magdeburg közti távolságokat mutatja az osztrák államvasut, a kassa-oderbergi s a magyar állampálya vonalain. Hogy csupán az első állomást vegyük, mely a többiekre nézve is irányadóul szolgál, Bányából Drezdába

via Marchegg 161 mértföld

via Kassa 121·⁷ „

via Miskolcz 128·⁴ „

A magyar államvasut tehát csak valamivel hosszabb mint Kassa-Oderberg és jóval rövidebb mint az osztrák államvasut. A szállítmányok oroszánrésze azonban itt is az oszt-

rák állampályának s Kassa-Oderbergnek jutott, a magyar államvasut pedig — jajgat a cartellért, hogy annak védszárnyai alatt kegyelemből kapjon egy csekély részt abból a forgalomból, mely csak egy kis megemberelés mellett legnagyobb részt őt illetné.

A magyar államvasut tarifapolitikájának még egy árnyoldalára kell végül a figyelmet újlag felhivnunk. Említettük már, hogy a legtöbb irányban a magyar államvasut olcsóbb volt mint az osztrák állami. Igen szemléltetőleg tünteti föl az arányt az E) táblázat,

E.

Fuvarszámítások a Tiszavidékeről Amsterdamba.

Budapest, 1875.

H o n n a n ?	V á m m á z s á n k é n t e z ü s t - g a r a s b a n					
	via Ruttka			via Marchegg		
	Szolnokig	Szolnoktól	Összesen	Fuvarétel	Refactia	Összesen
Abony	1.01	26.70*)	27.71	31.68	2.20	29.48
Arad	4.87	26.70	31.57	35.57	2.20	33.37
B.-Ujfalu	4.09	26.70	30.79	35.25	2.20	33.05
Csaba	3.62	26.70	30.32	34.79	3.20	31.59
Czegléd	1.59	26.70	28.29	30.70	1.50	29.20
Debreczen	4.33	26.70	31.03	35.06	2.20	32.86
Fegyvernek	1.59	26.70	28.29	33.32	2.20	31.12
Gyoma	2.56	26.70	29.26	34.10	3.20	30.90
Hadház	4.69	26.70	31.39	35.52	2.20	33.32
Kaba	3.50	26.70	30.20	34.83	2.20	32.63
Karczag	2.70	26.70	29.40	34.21	2.20	32.01
Kétegyház	4.09	26.70	30.79	35.25	2.20	33.05
Királytelek	5.05	26.70	31.75	36.25	3.20	33.05
Kisujszállás	2.16	26.70	28.86	33.79	2.20	31.59
Kurtics	4.56	26.70	31.26	35.48	2.20	33.28
Mező-Berény	3.19	26.70	29.89	34.57	3.20	31.37
Mező-Keresztes	4.40	26.70	31.10	35.45	2.20	33.25
Mező-Tur	1.89	26.70	28.59	33.56	2.20	31.36
Nagyvárad	4.76	26.70	31.46	35.54	2.20	33.34
Nyíregyház	4.97	26.70	31.67	35.88	3.20	32.68
Püspök-Ladány	3.19	26.70	29.89	34.57	2.20	32.37
Pusztapó	1.31	26.70	28.01	33.06	2.20	30.86
Saáp	3.71	26.70	30.41	34.97	2.20	32.77
Szajol	0.84	26.70	27.54	32.66	2.20	30.46
Szoboszló	3.90	26.70	30.60	35.06	2.20	32.86
Szolnok	—	26.70	26.70	32.25	3.20	29.05

mely a Tiszavidékeről Amsterdamba járó gabnafuvarvételeket tünteti föl via Ruttka és via Marchegg. A táblázat a f. évi július 22-ikéről kelt adatokra van fektetve. A marcheggi uton a szállítók hasznát 0.3 ezüst garassal vettük föl vámmázsnaként. A ruttkai uton a kassa-oderbergi vasut szállítási irodájának árai szolgálnak alapul. Ennek haszna azonban szokás szerint ismeretlen, és más részről ez esetben sincs ajánlat a ruttkai irányban.

*) Szolnok-Amsterdam fuvar 30.7 ezüstgaras.
 Refactia 4 „
 Tehát netto-fuvar 26.7 ezüstgaras.

A ruttkai vonal, mint láthatják, mindig olcsóbb, mint a marcheggi. Ami tekintve azt, hogy a magyar állampálya az út tetemesen rövidebb voltában úgy is nagy előnyökkel birt, legalább is téves túlbuzgalom. A magyar állampálya azonban még így sem nyert kellő forgalmat az osztrák állam-vasút ellenében. És mikor már a vak is láthatta, hogy a fuvar olcsósága még nem elég az üdvösségre; mikor minden arra mutatott, hogy itt egészen más okokban kell a hibának rejlenie — akkor a magyar állam-vasút lejebb szállította a fuvart, noha jól tudhatta, hogy mihelyt árengedményeket tesz, az osztrák államvasút is követi példáját, és így alapjában véve mitsem változtat a helyzeten, legfőlebb csökkenti úgy is csekély jövedelmét. És ugyanekkor, midőn így cselekedett, hangosan hirdették jó barátai, hogy a magyar állam-vasút csekély bevételei parancsoló kényszerűséggel utalnak a cartellre.

II.

Amint az eddigiekből láthatjuk, a magyar államvasút távolról sem felelt meg azon várakozásoknak, melyeket joggal táplálhattunk iránta. Ebből azonban természetesen nem az következik, hogy már most adjuk meg magunkat életre-halálra az osztrák államvasútnak. Mert hogy a vele kötendő cartell, mely megszabadítaná őt egyetlen versenytársától, végelemzésben csak az osztrák állam-vasút monopóliumának még mélyebb megszilárdulására és még általánosabb elterjedésére vezetne, azt talán fölösleges is bizonyítani.

Nem szabad tehát az egyetlen fegyverünket az úgy is túlhatalmas ellenfél lábaihoz dobunk. Ellenkezőleg azon kell törekednünk, hogy lépésről-lépésre haladva, minden újabb napon mindig egy-egy újabb erősségéből vethessük ki, míg végre annyira megtörhetjük, hogy az osztrák állam-vasút kényszerüljön az ország érdekeihez alkalmazkodni a helyett, hogy az országnak kelljen áldozatot hoznia azok szeszélyeért és önzéseért, kik csak a mi vérünkől táplálkoznak.

Mindnyájan tudhatjuk, hogy a magyar kormány úgyszólván tehetetlenségre van kárhoztatva az osztrák vasútak tarifa-politikájával szemben. Hiába tudjuk azt, mit kívánna az ország érdeke, az idegen vasútak önkénye előtt meg kell hajolnunk. A magyar kormány ama hajótörést szenvedett igyekezete, midőn gabnánknak az orosz és galicziai termékekhez hasonló kedvezményeket akart kinyerni, elég kézzel fogható bizonyosságul szolgál. Az egyedi, habár csak közvetett tarifa-szabályzó, melylyel a magyar kormány rendelkezik, a magyar állami vasút, és épp azért nem szabad azt egy idegen társulat rabszolgájává lealacsonyítanunk, hanem ellenkezőleg azon kell törekednünk, hogy az minden irányban teljesen szakszerű vezetés alatt minél teljesebben megvalósíthassa azon magasztos feladatát, mely nem lehet más, mint egy önálló magyar forgalmi politika megalapítása.

Igen szomorú, de kétségtelen tény, hogy a vasútak rendesen csak az esetben és ott szállítják le a tarifáikat, amikor és ahol arra a verseny által kényszerítettnek. Így például, ha valaki azt követelné az osztrák Erzsébet-pályától, hogy a forgalom élénkítése és ezzel csak saját haszna érdekében olcsóbb tarifát állapítson meg Szatmártól Mannheimba, úgy annak igazgatósága a legjobb esetben elmosolyodnék az ily naiv kívánságon. De ha azzal a fölfedezéssel lepjük meg, hogy más úton, ez esetben például a 49·7 mértfölddel hosszabb bodenbach-lipesei kerülon a gabonafuvar 24·1/2 krral kerül kevesebbe vámmázsánként és 48·36 forinttal waggononként, mint az annyival rövidebb s az osztrák Erzsébet-pályán átmenő közvetlen úton, úgy mindenesetre könnyebben fogunk nála czélt érni. Az F) táblázat

Honnan?	Via osztrák nyugati vasut				Lipcséig ezüst garasban	Mannheimig ezüst garasban	Összesen ezüst garasban	Refactia ezüst garasban	Netto fuvar ezüst garasban	Netto fuvar (163-as árfolyam mellett) o. é. krajczárokban	Mértöld
	Osztrák nyugati vasutig o. é. krajczárokban	Osztrák nyugati vasutól o. é. krajczárokban	Összesen o. é. krajczárokban	Mértöld							
Budapest	43	112*	155	141. ⁵	22. ⁷	11	33. ⁷	5. ²	28. ⁵	154. ²⁵	191. ²
Czepléd	52. ⁵	112	164. ⁵	151	24. ⁸	11	35. ⁸	5. ⁸	30	163	200. ⁷
Szeged	68	112	180	166. ⁵	26. ⁹	11	37. ⁹	5. ⁵	32. ⁴	176. ⁰¹	216. ²
Temesvár	82. ⁵	112	194. ⁵	181	28. ⁵	11	39. ⁵	4. ⁷	34. ⁸	189. ⁰²	230. ⁷
Detta	88. ⁵	112	200. ⁵	187	29. ⁵	11	40. ⁵	4. ⁷	35. ⁸	194. ¹⁵	236. ⁷
Baziás	98. ⁵	112	210. ⁵	197	31. ⁴	11	42. ⁴	3. ⁸	38. ⁶	209. ²¹	246. ⁷
Arad	79. ³	112	191. ³	175	29. ⁷	11	40. ⁷	7. ⁵	33. ²	180. ¹¹	224. ⁷
Csaba	75	112	187	167	28. ⁹	11	39. ⁹	7. ⁹	32	173. ²⁶	216. ⁷
Debreczen	76. ⁵	112	188. ⁵	171	29. ²	11	40. ²	8. ⁶	31. ⁶	171. ²⁰	220. ⁷
Fegyvernek	66. ⁹	112	178. ⁹	159	27. ⁵	11	38. ⁵	8. ⁵	30	163	208. ⁷
Nagyvárad	79. ¹	112	191. ¹	174	29. ⁷	11	40. ⁷	7. ⁶	33. ¹	179. ²⁵	223. ⁷
Kétegyház	77. ⁵	112	189. ⁵	169. ⁵	29. ⁴	11	40. ⁴	8	32. ⁴	176. ⁰¹	219. ²
Kurtics	78. ⁸	112	190. ⁸	172. ⁵	29. ⁶	11	40. ⁶	7. ⁷	32. ⁹	178. ²²	222. ²
Mező-Berény	73. ⁸	112	185. ⁸	165	28. ⁷	11	39. ⁷	8. ¹	31. ⁶	171. ²⁰	214. ⁷
Szolnok	61	112	173	155	26. ⁴	11	37. ⁴	7. ⁹	29. ⁵	160. ²⁵	204. ⁷
Hold-Mező-Vásárhely	76. ⁴	112	188. ⁴	179. ⁵	28. ⁵	11	39. ⁵	5. ⁵	34	184. ²²	220. ²
Nagy-Károly	92. ³	112	204. ³	180	31. ⁸	11	42. ⁸	8. ⁴⁷	34. ³³	186. ¹⁵	229. ⁷
Szathmár-Némethi	98. ²	112	210. ²	185	32. ⁸	11	43. ⁸	9. ⁵⁵	34. ²⁵	186. ⁰²	234. ⁷
Perbenyik	94. ^{**}	112	206. ⁴	180	33. ³	11	44. ³	11. ¹⁵	33. ¹⁵	180. ⁰³	238. ⁷
Som	101. ^{**}	112	213	185. ⁵	33. ⁷	11	44. ⁷	10. ⁶⁷	34. ⁰³	184. ²⁶	240. ²

mely a f. évi augusztus 31-ikéről kelt adatokon alapul ily gabnafuvarszámításokat tüntet föl Mannheimba különböző magyar állomásokról a hosszabb bodenbach-lipcsei s a közvetlen Erzsebet-pályai uton.

Már ebből is láthatjuk, mily messzeható hordereje van minden fuvarleszállításnak. Az osztrák államvasut csak azért, hogy a magyar állampályával versenyezhesen, leszállította a fuvart. És így a magyar államvasut, minden gyarló kereskedelmi vezetés daczára, Délnémetország felé is mérsékelte a fuvart, a nélkül, hogy arra tulajdonképen legtávolabbról is gondolt volna. Más szóval Magyarország e nevezetes kiviteli piacza felé oly olcsóbb árakat tudott létrehozni, minőket az osztrák és külföldi pályák különben sem az ország, sem a kormány minden kérelme vagy fenyegetése daczára sem nyújtottak volna.

De bármily ékesszóló legyen is e példa, aránylag az még igen keveset mond ahhoz képest, mit a keleti gabonával szemben való borzasztóan inséges közlekedési viszonyaink sürgetnek. Ha volna, ki még eddig kételkedhetnék annak szükségessége felől, hogy a magyar állampálya minden idegen vasut befolyásától ment maradjon; ha volna, ki még habozna a fölött, valjon szükséges-e a magyar államvasutat sértetlen épségben fentartani és azzal a jövő önálló magyar forgalomnak legalább első alapkövét megőrizni — ugy csak azon minden hazafiui érzetet fellázító tehetetlenségünkre kell utalnunk, a melyre a saját vérünköl táplálkozó idegen közlekedési vállalatok önző, sokszor oktalan és mindig zsarnok önkénye kárhoztat. De ne előzzük meg fejtegetésünk folyamatát. Lássuk egyenként a sebekeket, melyekből oly keservesen vérezünk. A G) táblázat vasuti fuvar- és távolság-összehasonli-

* 73.⁶ délnémet krajczár = 21 ezüst garas = 112 krajczár o. é.

** Via Szerencs.

NB. A bécsei összekötő vasut távolságai nincsenek beleszámítva.



MAGYAR KÖZLEKEDÉSI TÁRSASÁG
Gazdasági Igazgatóság
Szám: 3



G.

Fuvar és távolság Magyarországon és a keletől Délnémetországra és a Szwajczára.

(A fuvarát vámmászárként o. é. krajczárokkal s a távolságot kilométerekben vettük.)

Budapest, 1875.

Honnan ?	H o v á ?	
	Fuvar	Távolság
Roman ?	Dubno	
	Fuvar	Távolság
	Kiew	
	Fuvar	Távolság
	Schmerinka	
	Fuvar	Távolság
	Balta	
	Fuvar	Távolság
	Elisabethgrad átmentileg	
	Fuvar	Távolság
	Jassy	
	Fuvar	Távolság
	Román	
	Fuvar	Távolság
	Suczava	
	Fuvar	Távolság
	Temesvár	
	Fuvar	Távolság
	Szeged	
	Fuvar	Távolság
	Nagyvárad	
	Fuvar	Távolság
	Debreczen	
	Fuvar	Távolság
	Nyiregyháza	
	Fuvar	Távolság
	Arad	
	Fuvar	Távolság
	Budapest	
	Tétel	Távolság
Romanshorn	165 ¹ 1582 213 ⁷ 200 ¹ 178 ⁸ 1783 209 ⁸ 2004 220 ⁵ 2270 192 ⁶ 1924 189 ⁶ 1889 178 1785 152 ⁸ 1253 140 ¹ 1139 152 ² 1202 150 1179 154 ⁵ 1228 152 ³ 1209 117 ⁸ 966	
Thalkirchen	142 1333 191 ¹ 1752 156 1543 186 ² 1755 198 ² 2021 197 ² 1675 193 ² 1640 180 ⁴ 1536 147 ⁵ 1004 133 890 145 ⁸ 953 142 ³ 930 146 ³ 979 145 ³ 960 108 717	
Mannheim	179 ² 1711 228 ² 2130 193 ¹ 1915 224 2136 236 2102 206 ¹⁰ 2053 202 ² 2 18 193 1914 194 ⁵ 1382 180 1268 191 ¹ 1331 188 ⁵ 1308 193 1357 191 ³ 1338 153 1095	

tásokat tartalmaz Magyarországból és a keletről Délnémetországba és Sveiczba. E szerint tehát Jassy-Mannheim, mely 696 kilometerrel hosszabb mint Nyiregyháza-Mannheim, csupán 13 krajczárral fizet többet a gabona vámmázsájáért. A 661 kilometerrel hosszabb Roman-Mannheim csak 9.2 krajczárral fizet többet. Az 557 kilometerrel hosszabb Szuczava-Mannheim pedig csakis 0.1 krral drágább mint az annyiaval rövidebb Nyiregyháza-Mannheim.

Eddig oly összeköttetéseket vettünk, hol mi estünk jóval közelebb, és tapasztaltuk, hogy mindannak daczára alig fizetünk valamivel kevesebbet. Vegyünk most oly összeköttetéseket, hol mi esünk távolabb, hogy láthassuk miként fordul egyszerre a koczka.

Nagyvárad-Boroszló 160 kilometerrel hosszabb mint Dubno-Boroszló és a gabna-fuvar drágább 4.3 eziüst garassal vámmázsánként. Nagyvárad-Stettin 151 kilometerrel hosszabb mint Dubno-Stettin és drágább 4.83 eziüst garassal. Nagyvárad-Hamburg 121 kilometerrel hosszabb mint Dubno-Hamburg és drágább 3.08 eziüst garassal. Nagyvárad-Berlin 121 kilometerrel hosszabb mint Dubno-Berlin és drágább 3.53 eziüst garassal. Nagyvárad-Drezda 67 kilometerrel hosszabb mint Dubno-Drezda és drágább 6.87 eziüst garassal. Nagyvárad-Lipce végre 66 kilometerrel hosszabb mint Dubno-Lipce és drágább 7.25 eziüst garassal.

Naponta halljuk, hogy gabnánk lassanként leszorul minden külföldi piacról. Keressük e szomorú jelenség okát. Pedig hanyatlásunk egyik legfőbb előidézője csupán közlekedési intézeteink bünös tarifa-politikája, mely a végromlás szélére sodorja legvirágzóbb termelési águnkat. Eddig csak vasutainkat láttuk. Nézzük most a vizi közlekedést, hogy meggyőződhesünk, miszerint e tekintetben, ha lehet, még durvább kezekkel rontják meg kivitelünket. A H) táblázat a Dunagőzhajózási társaság hirhedt XI. számú specialtarifáján

H.

Fuvar-összehasonlítások magyar és keleti állomásokról Délnémetországba és a Sveiczba.

Budapest, 1875.

Honnan ?	H o v á ?				
	Ascheffen- burg átmenetileg via Passau	Würzburg átmenetileg via Passau	Lindau via Simbach	Thalkirchen via Simbach	Romanshorn via Simbach
	100 Kilo szerint délnémet krajczárookban				50 Kilo szerint centimokban
Galacz-Braila	222.56	219.20	213.04	195.84	395
Silistria	220.64	217.28	211.12	193.92	392
Oltenicza	218.70	215.34	209.18	191.98	388
Giurgevo, Rustsuk	213.22	209.86	203.70	186.50	378
Sistov, Zimnitza	211.30	207.94	201.78	184.58	375
Turn-Mogurelo, Islasz, Cselen	208.38	205.02	198.86	181.66	370
Piquet, Rahova	205.46	202.10	195.94	178.74	365
Lom-Palanka	202.56	199.20	193.04	175.84	359
Calafat, Widdin, Csetate	198.70	195.34	189.18	171.98	352
Radujevác, Gruja, Isvor	194.82	191.46	185.30	168.10	346
Simian, Hinnova, Krivina	190.96	187.60	181.44	164.24	339
Turn-Severin	188.06	184.70	178.54	161.34	333
Gradischte	155.44	152.08	145.92	128.72	275
Semendria, Dubrovitza	150.84	147.48	141.32	124.12	267
Budapest	181.50	164.70	139.82	124.50	263
Eszék	200.48	183.68	158.80	143.48	298
Zimony	211.08	194.28	169.40	154.08	317
Báziás	217.86	201.06	176.80	160.86	329

Az 1875. július 20-ikán kiadott XI. számú specialtarifa szerint

Az 1875. márczius 20-ikáról kelt specialtarifa szerint.

alapul és mutatja a gabnafuvar 200 vámmázsa után Aschaffenburg, Würzburg, Lindau, Thalkirchen és Romanshorn állomásokra egyrészt a keleti, és másrészt a magyar terméknel. E szerint Pest-Würzburg 17·22 délnémet krajczárral drágább mint Semendria-Würzburg és Pest-Aschaffenburg 30·66 d. n. krral drágább mint Semendria-Aschaffenburg. Még hajmeresztőbb aránytalanságokat mutat Eszék. Innen ugyanis Lindauba 17·48 d. n. krajczárral, Thalkirchenbe 19·26 d. n. krral, Romanshornba 62 centime-mal, Würzburgba 36·2 d. n. krral és Aschaffenburgba 49·64 d. n. krral drágább a gabnafuvar mint ugyanezen városokba a jóval messzebb eső Semendriából. És mindehhez hozzájárul még, hogy ujabban az ügyis aránytalanul olcsóbb délnémet fuvar még további 14 d. n. krral szállította lejjebb a Duna-gőzhajózási-társulat.

Egy Magyarország forgalmán fölnevekedett és meggazdagodott társulat önkénye tehát le tudja szorítani a délnémet piacokról a magyar gabonát, mert a jóval távolabb fekvő keleti tartományok termékét olcsóbban viszi messzebbre mint azon országét, melynek mindenét köszönheti. Ez árszabás azonban még más halálos döfést is mér forgalmunkra. Mert azon kívül, hogy lehetetlenné teszi ránk nézve a versenyt a délnémet piacokon, kizárja annak lehetőségét is, hogy a keleti termékek forgalmát Magyarországon központosítsuk. Még világosabban tanúsítja azt az I) táblázat. Itt azon fuvarkülönbségeket adtuk, melyek a keleti-délnémet for-

I.

Megtérítési különbözetek Budapest rovására a délnémet-keleti forgalomban.

(A fuvartételek 100 Kilo után o. é. krajczárokkban vannak kifejezve.)

Budapest, 1875.

Honnan?	H o v á ?														
	Aschaffenburg					Thalkirchen					Lindau				
	átmentileg		via Passau			via Simbach		via Simbach			via Simbach		via Simbach		
	Egyenesen	Budapestig	Budapestről	Összesen	Megtérítési különbözet	Egyenesen	Budapestig	Budapestről	Összesen	Megtérítési különbözet	Egyenesen	Budapestig	Budapestről	Összesen	Megtérítési különbözet
Galác, Braila	325·4	214	265·3	479·3	153·9	286·4	214	182	396	109·6	311·1	214	204·4	418·4	107·
Silistria	322·6	202	265·3	467·3	144·7	283·5	202	182	384	100·5	308·6	202	204·4	406·4	97·8
Oltenitza	319·7	192	265·3	457·3	137·6	280·	192	182	374	94·	305·8	192	204·4	396·4	90·6
Giurgevo, Rustsuk . . .	311·7	184	265·3	449·3	137·6	272·3	184	182	366	93·7	297·8	184	204·4	388·4	90·6
Sistov	308·9	180	265·3	445·3	136·4	269·9	180	182	362	92·1	295·	180	204·4	384·4	89·
Turn, Mogurello, Islasz, Csele	304·7	174	265·3	439·3	134·6	265·6	174	182	356	90·1	290·8	174	204·4	378·4	87·6
Piquet, Rahova	300·4	168	265·3	433·3	132·9	261·2	168	182	350	88·8	286·5	168	204·4	372·4	85·9
Lom-Palanka	296·1	162	265·3	427·3	131·2	257·	162	182	344	87·	282·1	162	204·4	366·4	84·3
Calafat, Widdin, Csetate	290·5	154	265·3	419·3	128·8	251·4	154	182	336	84·6	276·6	154	204·4	358·4	81·8
Radujevätz, Gruja, Isvor	284·8	146	265·3	411·3	126·5	245·7	146	182	328	82·3	270·8	146	204·4	350·4	79·6
Simian, Hinnova, Krivina	279·2	138	265·3	403·3	124·1	240·	138	182	320	80·	265·2	138	204·4	342·4	77·2
Turn-Severin	275·	132	265·3	397·3	122·3	235·8	132	182	314	78·2	261·1	132	204·4	336·4	75·3

galomban egyrészt az egyenes szállítás, másrészt a Budapesten való megtérítés közt mutatkoznak. Vegyük például kiindulási pontul Galatzot, hogy lássuk mily óriási fuvarkülönbségeket idéz

elő a budapesti megtörés fővárosunk rovására. Az egyenes és megtört szállítás közti hátrányos különbség Galatzból Lindauba 107, Thalkirchenbe 109·6, Aschaffenburgba 153·9 o. é. krajczár 200 vámmázsa után. Hogy oly óriási különbség mellett gondolni sem lehet arra, hogy a keleti gabnát Budapesten összpontosítsuk és innen lássuk el vele nyugat piacait, azt talán fölösleges hosszasan bizonyítani.

Magyarország legfőbb gazdagsága őstermelésében és azon földrajzi helyzetében rejlik, a melynél fogva a kelet és nyugat közvetítőjéül van hivatva. E meggyőződés vezethette a magyar kormányt is, midőn a gabnavámok megszüntetésébe beleegyezett. Vannak, kik e rendszabályt alapjában hibáztatják és csupán azzal vélik indokolni, hogy e kormány, mint ezt a vámenquète-en többen ki is fejezték, csupán nagy ellenkedvezmények árán tette az ajánlatot. Ez okoskodás egészen téves. A gabnavámok megszüntetése kétségtelenül előnyös a keleti tartományokra, és így mi teljes joggal követelhetünk ennek fejében ellenszolgáltatásokat, minő nevezetesen a mi iparcikkeink kivitelének könnyebbitése, még azon esetben is, ha a gabnavám megszüntetése ránk nézve is előnyös. Ellenkezőleg pedig, ha a gabnavám megszüntetése káros volna ránk nézve, úgy nem ajánlhatná azt semmiféle kormány, mely az ország üdvét szíven hordozza, mert nincs olyan ellenszolgáltatás a világon, a mely bennünket legfőbb termelési águnk megcsorbitásáért kárpótolhatna. A gabnavám megszüntetése tehát csakis az esetben indokolható, ha már maga a rendszabály előnyös ránk nézve. És a ki közelebbről vizsgálja a dolgot, nem is fogja annak valóságát kétségbe vonhatni.

Vegyük a dolgot egyelőre egész általánosságban, csupán elméletileg. Még a legcsökönyösebb protectionista is el fogja ismerni, hogy a vámvédelemnek csakis gyöngé és fejletlen termelési ág nál van észszerű alapja. A védvám a legjobb esetben egy járszalag, mely a saját lábain megállni nem tudó gyermeknek előnyére válhatik, de a meglett férfit csak akadályozza szabad mozgásában. Ha vámot sürgetünk a magyar ipar védelmére, ezt még lehet ez okoskodással indokolni. De hogy védvámokat kívánjuk legfejlettebb termelési águnk számára, azt már csakugyan bajos lesz igazolni. Mind a természet adományai, mind a művelés fejlettebb foka következtében tetemes előnyben vagyunk a keleti gabona fölött; ha mindennek daczára félnénk vele szembe szállani, s ha mindennek daczára nem tudnánk diadalmasan megállni a leghevesebb küzdelemben is, úgy az csak élehetlenségünk mellett bizonyítana. A gabnavámok fentartása a mai viszonyok közt csak praemium volna ázsiai indolentiánk részére, és végelemezésben csakis romlásunkat vonná maga után. Kizárjuk Magyarországból kelet termékét és ezzel a verseny kényszerűségét, mely egyedül ömleszt folyton megújuló és megújító vért a csakis így virágzó s különben elsorvadó gazdasági organizmusba. Mesterségesen elfojtanók a haladás ösztönét s a tespedés gyilkos karjaiba vetnök magunkat. Előmenetel helyett sülyednénk és hanyatlanánk és végül megfulnánk saját zsirunkban.

De nem csak a sokszor kigúnyolt elmélet, a való élet és szomorú jövővel rémit, ha nem akarnók a kor intő szózatát megfogadni. A külföldi piacokról már nagyrészt leszorultunk, és azokon mint termelők termésünknek a keleti tartományokhoz képest aránytalan csekélyisége folytán döntő szerepet nem is játszhatunk soha. Ha a magyar gabona a világ akármelyik piacáról elmaradna, sehol sem hagyna maga után kitölthetetlen ürt. Románia gyér népessége következtében kisebb terület daczára legalább is annyit visz ki, mint az összes magyar birodalom. Oroszország gabna-exportja pedig az utolsó években átlag 180 millió rubelre, vagyis közel 300 millió forintra rug. Ily óriási tömegekkel szemben Magyarország mennyiségileg nem versenyezhet. A mivel mi megverhetjük versenytársunkat, az csak

a jobb minőség, melynek a természettől fogva, hál' az égnek, meg vannak nálunk előfeltételei, s a melyeket felhasználni és kifejleszteni magasabb és kedvezőbb kulturai helyzetünknek leendő föladata. De még ez maga nem elég. Arra, hogy döntő befolyást gyakorolhassunk a külföldi piacokon, még így is gyöngék volnánk. Hogy uralkodhassunk a külföld szükségletén, nem szabad csupán termelőknek lennünk, kik csak korlátolt terjedelmű és kevés irányu igényeket tudunk kielégíteni, hanem és főleg kereskedőkké kell lennünk, hogy úgy a vevő szerepét játszó nyugat mindennemű és körű vágyát ki tudván elégíteni, az üzleti hullámzások minden szeszélyével daczoló vaserővel lánczoljuk őket magunkhoz.

A nyugati tartományok sűrű népességek folytán minden évben több gabnát fogyasztanak, mint a mennyit legkedvezőbb termésök adhat. A szükséglet tehát folytonos, csak olykor és kismérvű változásokat szenvedő, mindig óriási. E szükséglet közvetítése oly gazdag kincsekkel áraszthatná el ez országot, minőket az előrehaladott nyugati kultúra legdúsabb nemzetei csak hosszú századoknak folytonos és szakadatlan munkája árán tudtak elérni. A természeti fekvés kedvező helyzete és a többi keleti népekhez képest előhaldottabb művelődésünk a sors különös kedvezésekép bennünket szánt e nagy szerepre. És mi fel fogunk tudni emelkedni a büszke magaslatra és nem fogunk röghöz tapadt előítéletek rabszolgái lenni.

A kik a gabnavám megszüntetését ellenzik által félnek, hogy a magyar piacra akadálytalanul bejövő olcsóbb keleti termék saját hazájában is megveri a magyar gabnát. Ez aggodalom csak látszólag alapos.

A jelen viszonyok között midőn gabnakereskedelmünk minden egyéb akadályon kívül a gabnavámokkal is kénytelen küzdeni, szó sem lehet arról, hogy a keleti terméket Budapesten központossítsuk. Az orosz és román gabna elkerüli tehát Magyarországot és így jut a külföldi piacokra, hol már eddig is majdnem mindennen kiszorít. Igaz, hogy hazánkba nem jöhet be és itt nem versenyezhet, de azért nagyon csalódnék, a ki azt hiszi, hogy az itteni gabnaárakra semmi befolyást nem gyakorolhat. Gyakorolhat bizony és pedig kétféle irányban. Oly internationalis czikk mint a gabna, mely minden piacon állandó szerepet játszik sohasem bir teljesen független árákkal.

Európa egyik szélétől a másikig folytonos rezgésben van a villamos sodrony, mely a gondolat sebességével közli minden nevezetesebb piacczal a gabnatőzsdék legfinomabb, hogy ne mondjuk mikroskopikus hullámzásait. S miként egy óriási közlekedési czövezetben bármily messze essenek is egymástól annak egyes ágai, mindenütt egyforma vízszinre törekszik a folyadék, úgy itt is majdnem ugyanazon természettani ellenmondást nem tűrő következetességgel egyenlítik ki egymást a legkülönbözőbb magaslatú árak. Egy órában a szükséglet váratlan növekvése folytán még drágább lehet a buza Londonban mint a szárazföld valamennyi piaczán. A jövő órában már mérhetetlen mennyiségű termékre történnek kötések a legtávolabb fekvő piaczokról és az egyensúly ismét helyreáll. Szintén meglehet, hogy ugyanazon piacon a túlságos hozatal és csökkenő fogyasztás következtében egyszerre hanyatlás áll be az árakban, de a különbségek itt sem maradnak soká kiegyenlítetlenül. A speculatio az egész világot a legérzékenyebb idegrendszer finom fonalaival hálózza be, melyeknek a legtávolabbi végei is folytonos kölesönhatásban vannak egymással. Hanyatló árak a legmesszebb nyugaton csökkentik az üzérkedési hajlamot a legtávolabbi keleten, és az árak niveauja a leghihetlenebb és legmerészebb emelkedés, a legváratlanabb és legrémítőbb sülyedés után ismét kisimul. Lehet az árak niveauja általában magas vagy alacsony, és pedig tar-

tós és hosszú időre is, de viszonyosan alacsony vagy magas csak napokon át sem lehet. Lehet, hogy a gabnát éveken által egész Európában drágán vagy olcsón fizetik, de arra nem lesz eset, hogy csak rövidebb időn keresztül alacsony legyen itt és magas amott.

De egészítsük ki a hasonlatot. Mondtuk, hogy miként egy óriási közlekedés különböző ágaiban a folyadék, úgy a különböző gabnatőzsdéken az árak is minden körülmények közt egyenlő felszínre törekszenek. Van azonban kivétel is e nagy törvény alól úgy a természetben, mint az üzleti forgalomban, mely viszonyosan módosítja a különben egyenlő magasságokat. És a mi a physicában az illető edények falainak ellenállási képessége, az a gazdasági szervezetben a forgalom természetes és mesterséges akadályai, más szóval a távolság és a vámok. De még e szinten nagy ellenérvek is csak mellettünk szólnak.

A gabnavám, mely keleti határainkat körülzárja, csakis látszólagos gátul szolgálhat azon országok termékei ellenében. Oláhországgal szemben elvben már ki van mondva a gabnavám megszüntetése. Ily körülmények közt már nem lehet az orosz gabonavám fentartásának semmi gyakorlati jelentőséget vagy hasznot tulajdonítani. A csárok birodalmának legtermékenyebb földjei és legnagyobb kiviteli kikötői úgyis délnek fekszenek és így az orosz áru útja leginkább Oláhországon át vezet hozzánk. Ha fentartjuk az orosz gabnavámot, legfőleg az azt érzük el, hogy nem lesz egyenes szállításunk Oroszországból, de már Romániából aztán bejöhethet az orosz termék minden akadály nélkül, mert arra nincs semmi mód, hogy a gabonának szülőföldjét megkülönböztessük. Az eredmény tehát csupán az lesz, hogy bejön ugyan az orosz gabona, de román etiquette alatt, ami a mellett, hogy egyrészt semmi néven nevezendő előnnyel nem jár, másrészt csak kárunkra lesz. Kárunkra lesz pedig azért, mert míg különben csak a pesti piac élvezné az előnyét, így valamely román piacczal lesz kénytelen abban osztozni, és így rövid idő múlva mi magunk fogunk mesterséges eszközökkel Romániában gabona-empóriumot teremteni, minek óriási horderejét és gazdasági helyzetünkre háromló beláthatatlan hátrányait senki sem fogja kétségbe vonhatni.

De menjünk tovább és tegyük föl, — mi már ma egyáltalán nem valószínű — hogy Románia felől sem szüntetjük meg a gabnavámot, úgy hogy az egész keletről elzárhatnók a szomszéd versenyző országok termékeit. Ennek hatása csak még szomorubb volna ránk nézve, mert annak következése az lesz, hogy a keleti termék miként ma, úgy a jövőben is teljesen el fog kerülni bennünket és valahol Németországban — valószínűleg a már most is óriási gabnaforgalommal dicsekvő Berlinben — fog magának központot keresni és találni. A közvetítés kiszámíthatatlan nyeresége tehát teljesen elvész ránk nézve. Marad még az a remény, hogy a magnak áruját jól értékesíthetjük. Keserű csalódás!

Az árak egyenlősülési törekvéseinek másik akadály, mint mondtuk, a távolság. Látszólag és természetesen ez javunkra szólna, de viszonyaink között még ez is ellenünk esküdött. Nem lévén cartellünk, olcsóbb ugyan fuvarunk mint a cartellirozott Bécsé, de mint csak az imént volt alkalmunk látni, mindig drágább, mint a keleti tartományokban, hol a kormány jóval nagyobb, majdnem egyenes befolyást gyakorol a fuvarra. Legfélemlésebb versenytársunk Oroszország, azonkívül a tengeri összeköttetés nagy előnyével bir, és Odessa egymaga 40 millió rubel vagyis mintegy 60 millió forint áru gabnát exportált 1874-ben, aminél többet ugyanazon évben valószínűleg az összes magyar birodalom kivitele nem tett ki.

A már magában véve olcsóbb keleti termék tehát olcsóbb fuvarral is hasonlíthatatlanul nagyobb mennyiségben kerül a külföldi piacra. Nem is említve azt, hogy Oroszország



csak most kezdi földmivelését fejleszteni és minden évben növekedő óriási tömegeket fog a piacra vethetni. Megvolna még egy előnyünk: a jobb minőség. De — és ezt jegyezzék meg maguknak a gabnavám védői, — tekintélyes gazdáink nyilatkozata szerint jó tulajdonából is vesz a magyar termék. És miért? Azon egyszerű okból, mert elbizakodva a gabnavámok által nyújtott előnyökben, megerősítjük a föld népét a tespedésben, melyből csupán a verseny, csak látszólag könnyörtelen, de valóban üdvös és áldásos kényszere tudná új tevékenységre és igyekezetre sarkallni. De ám tegyük föl, hogy gabnánk mit sem veszített jóságából, még akkor sem lehet tartósan megállnia a külföldi piacokon. A gazdaság óriási fejlődésében a nagy ipar mindenütt elnyomja a kis termelőt. Oroszországhoz képest (Amerikát nem is számítjuk) mi mindig kis termelők leszünk. Egészen eltekintve tehát azon körülménytől, hogy jóval kedvezőtlenebb fuvarviszonyaink vannak, már azért sem tudunk vele szemben tartósan megállni, mert csekélyebb, és épp azért mert csekélyebb, változataiban és hullámzásaiban jóval hátrányosabb az a készlet, mit egyik másik évben a külföldre kivihetünk. Mert nem elég, hogy az általunk exportált mennyiség jóval kisebb mint Oroszország kivitele, még ezen kisebb mennyiség is igen változó. Így volt gabnakivitelünk 1868-ban 130, 1869-ben 94, 1870-ben 74, 1871-ben 91, 1872-ben alig 70 millió forint. Ily óriási változásokkal nem lehet a világpiacon szilárdan megállnunk, nem lehet tartós és maradandó üzleti összeköttetésekbe bocsátkoznunk, semmiféle nagyobb conjuncturát felhasználnunk. Ha most még számba vesszük azt is, hogy az orosz speculatio mindent elkövet, hogy a világpiacot monopolizálhassa és e merész czélért semmiféle áldozattól nem retten vissza, úgy látni fogjuk, hogy Magyarország, ha csupán saját termésének fölségével fog a külföldön megjelenni, hova-tovább mindig alárendeltebb szerepre lesz kárhoztatva. Hogy fogalmunk lehessen azon áldozatokról, miket az orosz kereskedelem piacának egyeduralma érdekében hozni képes, csak arra utalunk, mit az idei zöldkönyvből valószínűleg már úgy is ismer az olvasó. Odessa kiviteli házai úgy szólván az egész 1874-iki éven veszteséggel exportálták Angliába az imént említett óriási gabnatömeget, csakhogy e fontos piacon biztos gyökereket verhessenek és minden idegen versenyt háttérbe szorítsanak. Ily hatalmas eszközök és úgy szólván kiapadhatatlan segédforrások ellenében nem győzedelmeskedhetünk mostani rendszerünk mellett. A magyar gabona háttérbe fog szorulni minden piacon és csak ott és csak oly mennyiségben és csak oly árakon fogjuk tudni eladni termékeinket, amennyibe azt hatalmas versenytársunk kénye-kedve megengedi. Kivitelünk hanyatlása ily körülmények közt kimaradhatatlan. Gabnánkból kevesebb és csak nyomott árakon fog a külföldön elkelti és akkor is nem a mi, hanem idegen közvetítés mellett. A haszon oroszlánrésze a külföldi üzerek zsebébe fog vándorolni s mi tétlenül nézhetjük gabnánk értékének csökkenését.

És ez a csapásnak csak kezdete lesz. Amint gabnánk ára lejjebb fog szállni, az sok tekintetben fog még káros befolyást gyakorolni gazdaságunkra. Az, hogy kevesebb pénzt fogunk nyerni a külföldről, még aránylag a legkisebb veszteség. Holott gazdasági állapotaink virágzása még a mostani kivitel mellett sem várható biztosan, miután az csupán kivitelünknek hasonlíthatatlan emelkedése mellett lehetséges. A mi gabnakivitelünk hanyatlásának is mélyebben fog a nemzeti vagyon elevenébe vágni, az az termékárak azon általános hanyatlása, mely azzal karöltve fog járni. Gabnánk ára mainál jóval alacsonyabb színvonalra fog lesülyedni. Termésünk fölségét nem leszünk képesek kellőleg értékesíteni és így még a természet áldása is átok gyanánt ránk nehezeden, mert a saját fogyasztásunkra nem szükséges mennyiség annál jobban fogja csökkenteni egész termésünk értékét, minél dusabban ajándékozott vele meg a természet kedvezése. Az árak ezen hanyatlása kimaradhatatlan

visszahatást fog gyakorolni mezőgazdaságunkra, melyet minden erőnkől emelni kellene, ha haladni ohajtunk, mely azonban ellenkezőleg feltartóztatlanul indulna bizonyos romlásnak. Mert ily körülmények közt sehol sem volna a kellő kedv és képesség új beruházásokra és kettőztetett szorgalomra, amelyek segítségével földjeink értékét emelhetnők, hanem ellenkezőleg a mostaninál is kevesebb tőkét és munkát fordíthatnánk mezőgazdaságunkra, mely nem volna képes többé ezen áldozatokat megszolgálni. Nemzeti vagyonunk leghatalmasabb tényezőjét kétségtelen súlyedésre kárhoztatjuk ez uton és csupán azon szerencsétlen agitációnak egyengetnők útját, mely most is főleg a rossz termésű és kedvezőtlen kivitelű években emeli föl mind bátrabban fejét, és amely erőnek erejével iparos államot akar teremteni egy oly országból, mely még östermékeit sem zsákmányolta ki kellőleg. Elfecséreljük azt, amivel bírnunk, és a legnagyobb erőfeszítéssel sem leszünk képesek kipótolni azt, mit könnyelműen megvetettünk. El fogjuk tékozolni a természet ingyen jó kegyelméből ránk jutott kincseket és koldusok leszünk azon országban, melyet a sors gazdagságra hivatott. Pedig ne felejtjük el azt, miszerint a történelem mutat ugyan elég példát arra, hogy életképes nemzetek a legóriásabb vereségek után is újra összeszedték magukat, de nem szól egyetlen egy oly népről sem, mely szegénységből és nyomorból újra virágzásra és gazdagságra tudott volna emelkedni. Amely nép egyszer megindul a végzetes lejtőn, az örökre veszve van. Az ég kegyelme óvja meg ily szomorú sorstól hazánkat!

De hát mit tegyünk? Emlékezzünk vissza arra, mit fönnebb mondtunk. Nézzünk körül és lássuk, melyek azon gazdasági ágak, melyek már a mai viszonyok közt is bizonyos magaslatra emelkedtek, s amelyeknek tovább fejlesztése leendő első feladatunk, ha hazánk anyagi jólétét és ezzel jövőjét előmozdítani komolyan akarjuk. Az östermelés, nevezetesen a földművelés és főleg az azzal szoros összeköttetésben álló malom-ipar és gabnakereskedelem azon productionális ágak, melyek első pillanatra is szemünkbe tűnnek. Talajunk kedvezőbb, mint a keleti, és művelése hasonlíthatatlanul magasabb fokon áll. Malom-iparunk páratlanul áll az egész világon. Gabnakereskedelmünk egységesebb és vállalkozóbb, mint bármely nyugoti piacon, s ha nem is oly hatalmas mint az orosz, de jóval kedvezőbb helyzetben van, s a gabnanyárok lankasztó akadályainak megszüntetése után kétségtelenül tud fogja szárnyalni ezen eddig jóval erősebb versenytársát is.

Ha egyszer lehullnak a szabad forgalmat korlátozó sorompók, s a keleti termékek akadálytalanul jöhetnek Budapestre, úgy e helyen fog központosulhatni a keleti termékek összes forgalma, mert ez azon pont, honnan a legkülönbözőbb európai piacokat majdnem egyenlő gyorsasággal lehet ellátni. Legfőlebb az orosz tengeri kikötők, mint nevezetesen Odessa van látszólag előnyben fölöttünk. Itt azonban a tengeri összeköttetés egy nagy hátrányát sem szabad szem elől téveszteni. A vízi közlekedés előnyben van a szárazföldi fölött, de csakis élénk kölesönös forgalomnál, mert ellenkező esetben a kimenő jóságnak kell viselnie nemcsak az elszállítás költségeit, hanem a visszafuvar is.

Még tehát egy bizonyos pont felé irányul a tengeri forgalom, addig mindig van többé kevésbé mód e teher megszüntetéséről is gondoskodni, de amint a forgalom különféle pontok felé irányul, elesik a nagy könnyebbség, s a tengeri fuvar jóval nyomasztóbb lesz. De arról sem szabad megfeledkeznünk, hogy igen sok orosz termelési vidék s az oláh földek általában legalább is oly közel esnek hozzánk, mint Odessához, s hogy a kellő gond mellett könnyen összpontosíthatjuk azok termékét Budapesten, melynek minden egyéb keleti város fölött azon páratlan előnye van, hogy minden nevezetesebb nyugati piacához legközelebb áll.

Ha a gabnavámok nincsenek, Odessa nem is emelkedik a maihoz hasonló jelentőségre. A mi rövidlátásunknak tulajdonítható nagy részben, hogy e mostan ugyyszólván első rendű gabnakiviteli gyúpont ennyire elhatalmasodva már-már tulszárnyalással fenyeget. A természetből fogva Budapest van hivatva a gabnaforgalom központjává és ha megfeszítjük minden erőnket — de csakis így — el is fogjuk még érni, hogy Budapest lesz a legfontosabb őstermelék-forgalomban a szív, mely a test különböző részeiből odafolyó anyagokat magába fogadja és azt feldolgozva, annak minden ereiben szétömleszti.

Már e hasonlatból is önként következik, hogy Budapestnek a gabnakereskedelmen, az egyszerű árucserén kívül egy más nagy feladata is van. És ez természetesen az, hogy az ide összefolyó gabnát amennyire lehet nem ugyanazon állapotban, hanem feldolgozva liszt és más őrlemény alakjában küldjük szét a szélrózsa minden irányában. Sokan vannak, a kik ez eszméért lelkesednek és elég megfoghatatlannal még sem látják be a gabnavámok megszüntetésének kikerülhetetlen szükségét. Hogy gyors fejlődésnek indult legfőbb iparunk, a malmászat, az utolsó években oly szomorú pangásnak indult, az az általános üzleti válságok mellett főleg annak tulajdonítandó, hogy a mai körülmények közt termelésünk aránylag szűk korlátai közt nem is vehet tartósan nagyobb lendületet. Egy kedvezőtlenebb termés nemcsak a gabnaárakat drágítja meg nálunk. Ez aránylag még nem a legnagyobb baj, mivel ez iparunknak küzdenie kell. Nagyobb baj az, hogy azzal együtt megdrágul a munkabér, a hitel, a szállítás, az összes előállítási költségek. Pangásnak indul minden üzlet, lankad minden vállalkozási hajlam, ritkul, úgy szólván eltűnik minden tőke. Malom-iparunk addig biztos fejlődésnek nem fog indulni, míg nem fogjuk függetlenné tenni saját termésünk változó esélyeitől, míg nem teremtünk számára oly kimeríthetetlen mennyiségű nyers anyagot, amely fölmenti az áringadozások változó esélyeitől és amely mellett képes lesz évről évre nagyobb irányokat ölteni és minden igényeket kielégíteni. Lisztünk hire meg van alapítva az egész világon, és nem az a baj, hogy nem keresik, hanem az, hogy nem bírnak annyit termelni, amennyit a fogyasztás sürget. Nézzük csak végig a lisztről szóló tőzsdei jelentéseket, és látni fogjuk, hogy malmaink a gabnaárak folytonos hullámlása folytán ugyyszólván csak hétről-hétre merik magukat nyersanyaggal ellátni, miután soha sem biztosak afelől, vajjon a jövő héten éppen a gabnaárak arányában lesznek-e képesek lisztjüket értékesíteni; és látni fogjuk azon lehangoló jelenséget is, hogy alig érkezik külföldről egy-két nagyobb rendelés, már is üresen állnak raktáraik, anélkül, hogy a hozzájuk forduló kíváncsalmaknak mindig eleget tudnának tenni. És főleg e körülményben leli magyarázatát az a különben érthetetlen jelenség is, hogy a magyar liszt minden kitűnő hire daczára oly aránylag elenyésző szerepet játszik a világpiacokon. Kevés az, mit termelni képesek vagyunk és ezért nem is jöhetünk kellőleg számba. Nyissuk csak meg malmainknak a kelet piacait, tegyük rájuk nézve hozzáférhetővé és használhatóvá azok termékeit és e hanyatlásnak induló iparunk újra, és az eddiginél nemcsak gazdagabb, de biztosabb virágzásnak fog indulni. A magyar liszt elfoglalja minden piacon az öt megillető helyet és kiviteliünk, mely most a legkedvezőbb évben sem emelkedett 50 millió forintig, egy-egy rosszabb termésnél pedig alig tette ki annak felét, amellet, hogy nagyobb lesz, meg fog menekülni azon folytonos ingadozásoktól, melyek most vashékokba verik fejlődését. És néhány évtized alatt szakadatlan és ernyedetlen szorgalom mellett az sem lehetetlen, hogy a gabnát mint nyers anyagot csak importálni fogunk, kivitelre ellenben csak a már feldolgozott őstermékkel, a liszttel fogunk kereskedni.

Hátra van még, hogy azon alaptalan aggodalmat oszlassuk el, miszerint az akadálytalanul bejövő keleti termék megkárósítaná saját földmivelésünket.

Igaz, hogy a keleti termés olcsóbb, de ez tartós visszahatást nem gyakorolhat saját gabnánkra. Eltekintve attól, hogy az idáig járó fuvar már nem csekély és elenyészhetetlen előny hazai termékiünk részére — azt sem szabad elfelejteni, hogy gabonánk általában jobb mint a keleti. És pedig jobb nemcsak a kedvező talajnál fogva, hanem a mezőgazdaság azon fejlettebb foka következtében, melyet a kelethez képest kétségtelenül elfoglalunk. Az azonban bizonyos, hogy új nagy tömegek megjelenése tagadhatatlanul versenyt fog előidézni. De e verseny csakis üdvös lehet ránk nézve. Az okszerű gazda igyekezni fog felhasználni előnyeinket: a jobb talajt és magasabb foku művelést. Törekedni fog földjét minél teljesebben kihasználni és igyekezni fog a belterjes gazdaság minden vívmányait az eddigénél jóval nagyobb mérvben felhasználni. A kelet ellenében e részben mindig megőrizhetjük fölényünket úgy talajunk kedvezőbb volta, mint magasabb kulturai fejlettségünk következtében. Ez előnyök megvannak és a kellő gond és odaadás mellett képesek leszünk azokat tökéletesíteni, és csak önmagunkról adnánk szegénységi bizonyítványt, ha mindazáltal tulszárnyalástól és elnyomatástól remegnénk. Az értelmes és munkás gazda épp a verseny kényszerűsége alatt csak fokozni fogja földje értékét, mert nemcsak többet, de folyton jobbat is fog előállítani és ily körülmények közt semmi néven nevezendő vetélkedéstől sem szabad tartanunk.

A termelés e kimaradhatatlan haladásán kívül egyéb előnyökkel van a keleti termékek akadálytalan bejövetele összekötve. Eltekintve attól, hogy a művelés előhaladtával földjeink értéke általában növekedni fog és így a nemzeti vagyon már a termelésnél is nagy gyarapodásnak fog örvendezni, a fogyasztásban is megtakarításokat fogunk elérni, melyek további hatásaiban ismét a nemzeti jövedelmet fogják gyarapítani. Ma a legjobb terméket is országszerte használják oly célra, melynek a kevésbé jó is teljesen megfelelne. Ha kellő mennyiségben lesz rendelkezésünkre a kevésbé jó és így olcsóbb gabona, a közönséges fogyasztásban ez foglalja el majd a jobb és drágább áru helyét, mely így annál nagyobb mennyiségben fog megmaradni az exportra, a külföldi szükségletre, hol azt jóval magasabb áron lehet értékesíteni. Tehát maga a gazda is kettős irányban fog előnyöket élvezni. Kevesebb értéket fog elfogyasztani és több értéket jövedelmül elérni. Azon különbség pedig, mely az olcsóbb fogyasztás és jobb értékesítés folytán előáll, egy tizenöt milliónyi nép szükséglete mellett nagy összegekkel fogja évenként gyarapítani a közvagyonot. De ez minden nagysága daczára is csak mellékes amaz óriási és kiszámíthatatlan nyereséghez képest, mely a verseny folytán ugyszólván mennyiségteni bizonyossággal fogja új munkára és erőfeszítésekre sarkalni legfontosabb termelési águnkat, melynek hanyatlása épp a verseny hiányában ma már nem egyszer ijesztő alakban mutatkozik.

Lesznek mindenesetre egyesek, kiket a keleti gabna akadálytalan versenye megkárósít, eltemet. Lesznek, kik nem fogva föl a haladás követelményét, ezentul is a hagyományos kényelem megszokott párnájához fognak ragaszkodni. Ezeket irgalmatlanul fogja elsöpörni a feltartóztathatatlanul előre törő korszellem. De hiszszük és valljuk, hogy ez az elenyésző kisebbség lesz, a melynek elmerülését nem fogja megkeserültni a nemzet. És azok kedvéért, kik nem akarnak haladni, nem szabad magunkat a világtól elzárunk, nem szabad az összeséget a haladás áldásaitól megfosztanunk. Mert nem arról van itt szó: akarunk e a keleti termékkel versenyre szállni. Az már nem függ többé tőlünk. Azok után, miket eddig mondtunk, láthatják, hogy a verseny már most is megvan, azzal a különbséggel, hogy most a világpiaczkon

foly, hol egyenlőtlen fegyverekkel, ha nem éppen védtelenül állunk vele szemben. A kérdés csak az: ott vívjuk-e a harcot, hol nincs kilátásunk a győzelemre, hol a bizonyos bukás szégyenletes halála vár ránk, vagy ide hozzánk tereljük a küzdelmet, hol minden előny a mi résziünkön van, hol egyedül folytathatunk oly harcot, mely győzelmet ígér. Ha nem nyitjuk meg előtte sorompóinkat, megkerül bennünket és a messze külföldön méri ránk a halálos csapást. Leszorít minden piacról, tönkre teszi meglevő kivitelünket, megcsonkítja termékeink árát, megrontja földeink értékét, pusztulásnak viszi legfőbb és úgyszólván egyedüli vagyontörzsünket. Ha ellenben megnyitjuk előtte határainkat, úgy kétségtelenül nagy és nehéz küzdelmet fogunk előidézni, de saját földiünkön, hol minden tekintetben előnyben vagyunk az ellenfél fölött, hol csak bűnös hanyagság és gyáva tunyaság mellett lehet elvesznünk. Amúgy a bizonyos romlás vár reánk, míg így fáradságos harczért gazdagság és jólét jutalmaz.

Keziünkben fog összefolyni kelet minden ősterméke. Nálunk fogja szükségletének fedezését keresni minden nyugati nép. Mi közvetítjük Europa összes gabnaforgalmát. Mi uralkodunk minden világpiaczu. A mi gazdaságunkat növeli a világkereskedelem egyik legfontosabb ágazata. Óriási arányokat ölthet egy iparágunk, mely eddig minden nagy elismerés mellett a jövőhöz képest elenyésző kevéssel gyarapította nemzeti vagyonunkat. Emelni fogjuk legfontosabb termékeink árát és virágzóvá tesszük legkiválóbb termelési águnkat. Ily egyenlőtlen két sors vár ránk. Az egyik esetben elvérezünk a nélkül, hogy ellenfelünket megközelíthetnők, a másikban harczra kell vele szállnunk, de oly harczra, mely egyedül biztat győzelemmel; győzelemmel, mely a civilisált népek sorában dicső és irigyelt állással biztat. A választás itt nem lehet nehéz.

Talán kissé hosszas kitérést is engedtünk meg magunknak, de szükségesnek tartottuk azt, hogy így kellő képet nyújthassunk közlekedési eszközök rendeltetéséről és forgalmunk jelentőségéről. Ezek után vegyük fel az elejtett fonalat és emlékezzünk vissza a Dunagőzhajózási társulat tarifáira. A hazafiui felháborodás izzó haragjától kellene szavainknak lángolni, hogy ez eljárást kellőleg megbélyegezhessük. E társulat, mely egy nagy magyar államférfi lángelméjének köszöni keletkezését s a nemzet áldozatkészségének virágzását — oly szállítási árakat szab meg, melyek a magyar gabnát átlag 30—50 krajczárral teszi drágábbá a keletnél. Ha terméseink közép átlagát a legszerűebb számitással 80 millió mérőre becsüljük, úgy e társulat egy tollvonással évenként 24—40 millió forinttal károsítja meg nemzeti vagyonunkat. És ha e csapást nem tudnók ellensúlyozni, úgy ez végül a földjáradék csökkenésére, földjeink elértéktelenedésére vezetne.

Forgalmunk mostani helyzetében tehát egy magántársulat valóságos tilalmi vám gyanánt rendszabályokat tud életbeléptetni és nekünk a tehetetlen elkeseredés szégyenteljes fájdalmával kell néznünk pusztulásunkat. Oroszország óriási erőt fejt ki vasuthálózata terjesztésében. 1865-ban még csak 526 mérföldet tett ki, 1870-ben már 1504 mérföldet, 1874-ben 2238 mérföldet, 1875. január elején pedig 2489 mérföld volt a forgalomnak átadva és 491 mérföld új vasut épülőfélben vagy engedélyezve. S midőn versenytársunk e lázas tevékenységével szemben azt látjuk, hogy minden nyugati államban még az eddig egészen ellenkező vélemény mellett harczoló Angliában is az államvasut eszméje diadalmoskodik a magán-pályák rendszere fölött, ezalatt mi azon meglevő egyetlen egy állami vasutunkat is egy magánpályától hozzuk függésbe? Ezzel csak a legmenthetetlenebb bünt követnők el magunk ellen, mert e kérdésben nekünk minden más országnál több okunk van az állampálya-rendszer meghonosítását sürgetni. Akármely más országban a magánpálya is végre nemzeti intézet, mely többé-kevésbé mindig sa-

ját országának érdekeit tartja szem előtt. Nálunk ellenben minden magánvasut ugyyszólván fizetett ellenségünk, ki csak romlásunkra tör. Azt állítják, hogy a cartell ily egyezmény esetén a magyar állampálya a szállitmányok nagyobb részét tudná elnyerni. Megengedjük. Az osztrák államvasut mindenestre kész lesz kedvező feltételekre. De egy pár százezer mázsával több vagy kevesebb fuvar egy aránylag rövid pályán oly csekélység, mely sokkal kevésbé fontos ügynél sem jöhetne szóba, nem hogy akkor szerepeljen döntő érvel, midőn arról van szó, hogy a tarifa-szabályozás ez egyetlen eszközét kidobjuk kezeinkből. Minden cartell végeredménye: magasabb fuvar, mi egyjelentőségű a magyar forgalom és termelés megbénításával.

Aki csak kissé is fontolóra veszi helyzetünket, be fogja látni, miszerint nemcsak, hogy nem szabad engedniünk hogy e fegyvert kezeinkből kicsavarják, hanem ellenkezőleg azon kell lenniünk, hogy azt minél inkább tökéletesbitsük. Amennyire lehet, újabb állampályákat még építenünk s a meglevő magánvasutakat lehetőleg államiakká tenniünk, ez lehet forgalmi politikánk egyedi feladata.

A pest-zimonyi vasut kiépítése ma már ugyyszólván elfogadott tény és erről talán fölösleges is volna szólni, ha annak egy pontjára nem akarnók a figyelmet felhívni. A közvélemény általában a legrövidebb szabadkai irány felé hajlik, mi a helyett a valamivel hosszabb bajai utnak adnánk elsőseget. Baját a töle két mérföldre eső Báttaszékkal már nem volna nehéz összekötni és így egy új pest-fiumei utat nyernénk. Ez ut csak $7\frac{1}{2}$ mérfölddel volna hosszabb a $81\frac{1}{2}$ hosszú buda-trieszti vonalnál. Ily különbség kiegyenlítése tehát nem volna nehéz. S azon tulesigázott követelések, melyeket a déli vasut a tervezett dunántuli fuzió alkalmából támaszt, kötelességünk is tesz, hogy egy más módról is gondoskodjunk, melylyel Fiumét Pesttel összeköthessük.

A dunántuli fusiónál különben is van egy más csoportosítás, mely fontosabb és könnyebben eszközölhető, de mindannak daczára alig részesült eddig figyelemben. Értjük a keleti és tiszai vasut egyesítését, minek pénzügyi kivitele a mai szűk anyagi viszonyok közt is lehetséges, miután az egyiktől tetemes szamu részvényeket bir az állam, a másik pedig a magyar kormány által biztosított kamatot huz. Szükséges a csoportosítás már azért is, mert így végre-valahára véget vethetnénk annak a visszaélésnek, hogy az osztrák államvasut a magyar államvasut elleni ármánykodásaiban a tiszai vasutnál mindig hü szövetségesre talál. De szükséges volna azért is, mert a brassói csatlakozást csak így lehetne Magyarország érdekében kizsákmányolni. Ha e tervek megvalósulhatnának, úgy a magyar állampálya a következő vonalak felett rendelkezhetnék:

Magyar állampálya	1039	kilometer
Pest-Zimony	332	"
Duna-drávai	166	"
Keleti	600	"
Tiszai	584	"
Összesen	2719	"

Ily jelentékeny hálózat mellett aztán végre uralomra vergődhetnék a magyar érdek saját hazájában. Amig azonban ily lépésre nem szánjuk magunkat, sőt ellenkezőleg a meglevő államvasutat is idegen társulatok kezeire akarják játszani, addig idegenek rabszolgái lesziunk tulajdon földünkön.



Egészítsük ki meglevő vonalainkat. Adjuk azokat oly kezekbe, melyek minden tekintetben megbízhatók. Fordítsunk kiváló figyelmet azok kereskedelmi vezetésére és tarifa-politikájára. Ne engedjünk semmiféle magánembernek monopolizáló befolyást gyakorolni. Ez az, mit mindenek előtt szem előtt kell tartani. Az állampályákat szaporítani, a magánvasutakat megtörni vagy legalább ártalmatlanná tenni. Ez legyen vasuti politikánk alapdogmája. Ha komolyan akarjuk hazánk anyagi javát, úgy semmi néven nevezendő magántársulatnak nem szabad egy hajszálnyi új kedvezményt, egy arasznyi új vasutat engednünk. Önálló magyar forgalom — ez legyen jelszavunk.

MAGYAR KÖZGAZDASÁGTUDOMÁNYI
Gazdaságtörténeli Tanács

Szám: _____

1933

113



