

277822

ADALÉKOK
A MAGYAR GAZDASÁGI ÉLETHEZ

∞

A MAGYAR VASUTÜGY ÉS PÉNZÜGYI JELENTŐSÉGE A BÉKESZERZŐDÉS BEN

IRTA
JELLINEK HENRIK
(CENSOR)



Handwritten signature in red ink.

290

S K I A D Á S A

BUDAPEST

1920

Ara 20 korona.

OSZK

FR
2

277822

ORSZ. SZÉCHENYI-KÖNYVTÁR
N. Művelődésmegőrző
105. évf. 2328. sz.

R
1865

ADALÉKOK
A MAGYAR GAZDASÁGI ÉLETHEZ



A
MAGYAR VASUTÜGY ÉS PÉNZÜGYI JELENTŐSÉGE
A BÉKESZERZŐDÉSBN

IRTA
JELLINEK HENRIK
(CENSOR)



T Á L T O S K I A D Á S A

BUDAPEST
1920

OSZK

*Istenben boldogult Édesanyám
áldott emlékének
halála első évfordulójának napján.*

I.

A szerződés iránya.

A trianoni békeszerződés romboló hatása a magyar forgalmi intézmények terén is erős kifejezésre jut.

Mindazon országokban, amelyekben a mezőgazdaság, az ipar és a kereskedelem rendes fejlődés képét mutatják, ahol gondos politika őrökdi az ország belső forgalmi igényeinek kielégítéséről és ahol az érintkezés a külfölddel nem pusztán a véletlennek van átszolgáltatva, hanem ugy a forgalomnak, valamint a hitelnek szempontjából az állami és a nemzetközi érdekek kellőképen szabályozva vannak, ott a vasuti hálózat, egészében tekintve, nem képez egyszerű fuvarozási vállalkozást.

Igy hazánkban is, az 1867 és 1917. békeévek közötti öt évtized alatt a nemzeti és gazdasági erők fejlődésében, az állami erő megnövekedésében, elsőrangú szerephez jutottak a vasuti politika és illetőleg az országnak forgalmi intézményei.

A magyar vasuti hálózat kiterjedése tekintélyes volt. A fővonalak és helyiérdekű vasutak összesen 23,000 km.-t tettek ki. Ami ezen vasutaknak üzemi felszerelését és teljesítő képességét illeti, megállapítható, hogy a magyar állami vasutak megközelítették ama nivót, melyet Német- vagy Franciaországban ezen időben észlelni lehetett. Ellenben a h. é. vasutak felszerelése hiányos volt. Egy előző tanulmányom a forgalmi eszközök fejlődését behatóan ismerteti.*

*) L. Magyar Vasuti Politika c. könyvem (1918) 135. és köv. oldal.

Hazánk ipari viszonyai a magyar vasuthálózat fejlődésével számos kapcsolatot mutatnak. A magyar vasutak építése élenkítőleg hatott egyes fontos iparágakra. A vasutak terén felmerülő évenkénti anyagszükséglet, a kocsiépítés és egyéb vasuti anyagok terén, évről-évre fokozódó fogyasztást biztosított az illető iparágaknak. Annál üdvösebb mérvben gyakorolt hatást ez a viszony, mert iparunk még rövid néhány évtized előtt a kezdet nehézségeivel küzdött.

A magyar vasuti hálózatra vonatkozó intézkedések a békeszerződésben ily körülmények között a terület csonkítása folytán, visszahatnak a magyar iparra, melynek fejlődési központjai, az ország különböző részein a vasuti hálózatnak fontos gócpontjaira támaszkodnak.

Különösen kedvező hatással volt az, hogy az állami gépgyár és a diósgyőri vasművek az állami vasutak berendezéséhez tartoztak; ezekkel együtt egészet képeztek.

Amidőn a nagyhatalmak a békeszerződés vasuti felételeit megállapították, ezen körülmények figyelmen kívül maradtak. Azért az a remény, hogy a változott alakulat közepette az új vasuti politika is hozzájáruland a gazdasági élet megújításához, csak fokozatosan fog megvalósulni.

A szerződés határozmányai megszakítják a hálózat összefüggését, ellentétbe helyezkednek a vasuti forgalomnak természete és igényeivel. Az egységes, szerves magyar hálózatot öt részre osztották fel. Ezekből négyet a környező államoknak adtak, a maradékot az anyaországnak hagyták meg.

Világos a szerződés ama célzata: megakadályozni, hogy a megmaradó országrészen a vasutak a magyar gazdasági célok elérésére hatályos eszközt képezhessenek. Hiszen megszorították a magyar államnak jogát a dijképzés terén, az idegen nemzeti államok részére értékes sinhasználati jogokat biztosítottak és így a megcsonkított vasutak bevételi képzését előre is erősen megkötötték. Kiderül végül abból a szándékból, a cseh államnak, a jugoszláv és a román államoknak oly vasuti berendezéseket juttatni a magyar állam területén, amelyek ezek gazdasági versenyképességét Magyarországgal szemben, várakozásaikon felüli előnyös helyzetbe juttatják.

Ha mindezek után kétség maradhatna fenn aziránt, hogy a vasuti határozmányok egyenesen károsodási célzat benyomását teszik, ugy a kételyt teljesen elosztja az, hogy a magyar vasutak több száz kilométerre terjedő része Ausztriának utaltatott át, oly államnak, amellyel közösen állottunk a harctéren a háborunak egész tartama alatt.

A békeszerződés vasuti feltételei ellentétben állnak azokkal a jogi elvekkkel, amelyeket eddigelé érvényben lévőknek ismertünk. Ha az intézkedéseket tekintjük, amelyek az 1870/71-iki Francia-Német háboru után megkötött békeszerződésben alkalmazva lettek, az ellentét kirívó. Elzász-Lothringia, amely 1871-ig Francia tartományt képezett, a 71-diki békében, mint eredetileg német állam, visszacsatoltatott a német birodalomhoz.

Az Elzászi területen csak magánvasutak voltak. Az ott lévő fővasut a francia Keleti vasut r.-t. tulajdonát képezte. A keleti vasutrészvénytársaság ezen vonalainak átengedéséért 325 millió aranyfrankot követelt. A békeszerződésben a vasut vételára így állapítatott meg. Az Elzász-Lothringiai vasutak gördülő anyaga a háboru alatt tönkrement, ezt a német birodalom visszatérítési igény nélkül, saját állami budgetjében fedezte.

Mivel pedig a Német birodalom a francia keleti vasutnak kifejezetten *jogutódává* vált, ennél fogva a vasuti személyzetnek szerzett jogait a Német birodalomnak kellett kielégítenie. Ebben nyilvánul az elvi alap, amely 1870-ben a nemzetközi jog terén az annektált területen lévő vasutak tekintetében mérvadó volt.

A Német birodalom ugyanakkor az elzászi és bádani vasutak között több összeköttetést létesített. Ezeket a legrövidebb uton francia terület igénybevételével lehetett volna helyreállítani. A Német birodalom ezt kerülve, inkább hosszabb vonalakat épített saját területén. A szükséges helyi érdekű vasutat a Német birodalom az illető részvénytársaság jogainak megóvása mellett, 5%-os járadék alapján bérbbe vette.*)

A luxenburgai vasutaknak használatát a Német birodalom 1872 junius 11-ikén kötött államszerződéssel 5%-os járadék alap-

*) Az adatokra nézve l. Jahrbuch für Gesetzgebung, Verwaltung und Rechtspflege des Deutschen Reiches, I. Jahrgang, Leipzig 1871. „Reichsfinanzwesen“ von Professor Adolph Wagner, Berlin, 626-ik old.

ján magának biztosította. Nem katonai alapon, hanem magánjogi kikötéssel.

Wagner Adolf egyik tanulmányában, amelyben a Német birodalom 1871/72. évi pénzügyi szervezésével foglalkozik, az Elzász-Lothringiai vasut birodalmi átvételével kapcsolatosan a következő megjegyzést teszi:*)

„Die Erwerbung jener Bahnen hat auch eine prinzipielle Bedeutung in der Streitfrage der Staats- und Privatbahnen. Das Deutsche Reich hat damit anerkannt, dass Eisenbahnen nicht wie beliebiges anderes Eigentum, zumal Grundeigentum oder wie jede andere Erwerbsunternehmung behandelt werden können. Eine grosse Aktiengesellschaft, vollends eine fremde, im Besitze solcher Eisenbahnen, bildet einen Staat im Staate. Österreich, Italien haben das zur Genüge erfahren.“

A fent idézett tényekből két irányadó szempont állapítható meg az akkor mérvadó nemzetközi felfogásra nézve. Az egyik, hogy a háboru következményeiért csakis a háborut viselő állam volt felelős, s hogy felelőség nem terjed ki az állam polgáira és a gazdasági intézményekre. A második, hogy a magánjogok a békeszerződés keretében messzemenő figyelembevételt, sőt oltalmat találtak.

Az a békeszerződés, amelyet a nagyhatalmak Magyarország részére előírtak, a nemzetközi jog szempontjából nem haladást, hanem visszaesést mutat. Mert a szerződés, ha a fegyveres ténykedéseknek véget vetett is s ezen szempontból békeszerződést képez, részben folytatta, részben fenntartotta, csak a háborus állapotban gyakorolható egyoldalú politikai és gazdasági befolyást egy önálló országra.

A nemzetközi vonatkozásokban megbénította Magyarország cselekvőképességét úgy a kereskedelem, mint a vasutpolitikai téren. Hátrányos változást állapíthatni meg a régebbi

*) L. i. m. III. évf. Leipzig 1874. „Reichsfinanzwesen“ von Professor Adolph Wagner, Berlin, 157-ik old.

felfogással szemben a részben is, hogy az ország szuverenitását sértő, számos intézkedés lett kikötve a békeszerződésben.*)

II.

A hálózat csonkítása.

A magyar vasutak terén beállott pénzügyi és gazdasági változás sulya mérlegelhető, ha a vasuti hálózat kikényszerített szétdarabolását tekintjük.

Bővebb magyarázat nélkül a számok mutatják a magyar gazdasági életnek megsemmisülését. A beállott változást az alant következő I., II. és III. számú táblázat feltünteti.

A magyar vasutak összhálózata 1915-ben 23,000 km.-re terjedt. Ebből 59%, azaz 13,475 km. idegen államok birtokába jutott, míg a magyar államnál megmaradt 41%, vagyis 9529 km.

Az arány, amelyben az ellenséges nemzeti államok az elkobzott vasutakban részesültek, a következő:

I. T Á B L Á Z A T.

Jugoszláv területre jutott	3830	kilométer
Román	” ”	5501	”
Cseh-szlovák	” ”	3731	”
Osztrák	” ”	409	”
		<u>összesen 13471 kilométer.</u>	

*) A béketárgyaláshoz a kiküldött békebizottság alapos tanulmányok alapján készítette elő az anyagot. A kormány a szükséges adatokat összeállította és a bizottságnak rendelkezésére bocsájtotta. Különös említést érdemel Edvi Illés Aladár és Halász Albert „Magyarország térképekben“ című tanulmánya. Kiadja Heinrich Ferenc m. kir. keresk. miniszter. Budapest, 1920. E munkálat térképekben vázolja Magyarország gazdasági állapotát. (Bővebben ismertette a „Közgazdasági Szemle“ 1920 január—március havi számában.) A béketárgyalásokat megelőzőleg számos cikk jelent meg a napisajtóban, amelyek a probléma részleteivel foglalkoztak. A vasuti kérdésekről az egész anyagra kiterjedő alapos bírálatot találtunk a szerződés természetéről, valamint értékes utmutatást és adatokat a tárgyalások részére *Jellinek* Lajos vasuti igazgató tollából a „Die Eisenbahnfragen im Friedensvertrage“ című cikkében. (Pester Lloyd 1920 január 31. sz.)

A következő táblázat mutatja, hogy az elszakadt vasutakból mennyi volt állami és mennyi magán- és helyiérdekű-vasut?

II. T Á B L Á Z A T.

Állami terület	az állami vasutakból kilométer	a magánvasutakból kilométer
Jugoszláv területen	1378	2452
Román „	2026	3475
Cseh „	1885	1846
Osztrák „	46	363
	<hr/> 5335	<hr/> 8136

Röviden jellemezni kell még a gördülő anyagban beállott változást. A vasutak üzleli felszerelése más gazdasági jeleggel bír, mint maga a hálózat. A vasuti hálózat elszakított részei az országra nézve elvesztek, csak politikai eszközökkel, a *szervezés megváltoztatásával*, szerezhetők vissza. Az üzleti felszerelésnek elkobzott részeit nagy pénzáldozatok árán újból megszerezhetjük. Mégis tekintettel arra, hogy a gazdasági élet felépítésénél ez a hiány erősen latba esik, a III. táblázatban közöljük a beállott változásokat. A pusztítás e téren nagyobb, mint a hálózat csonkításának aránya.

III. T Á B L Á Z A T. *)

	mozdony	személy- k	podgyász- o c s i	teher-
A berendezés állaga 1913				
november 1-én . . .	4949	8718	3537	105,837
Elfoglalt területen maradt	2231	4856	2264	47,856
Magyar birtokban meg- maradt volna . . .	2718	3862	1273	57,979
Ebből román requirálás	1169	1578	527	39,974
Jelenleg az államvasut birtokában van . . .	1549	2284	749	18,010

A fent közölt három táblázatból látni azt a megsemmisítő hatást, melyet a vasuti hálózatra a trianoni szerződés és a román foglalás gyakoroltak. Ezek egyik következménye az, hogy kizárja az egységes forgalom fentartását, lényegesen csök-

*) L. a Pester Lloyd 1920 július 20-iki számát.

kenti a vonalak gazdasági jelentőségét. A másik az állami és nemzeti érdek érintése. A közlekedési eszközök összeségükben nélkülözhetlenné a közvetlen állami feladatok megvalósítására, közvetve pedig a nemzeti érdekeknek úgy bel- mint külföldi megvédésére.

Közismert a magyar államvasutak üdvös befolyása a nemzeti szellemnek megerősítésére, a gazdasági élet területén és a nemzetközi vonatkozásokban. Ez a nemzetnek felfogásából önként fakadt minden nyomás alkalmazása nélkül.

Nagy érdem illeti e részben az államvasuti személyzetet, amely a vasuti szolgáltatásban kifejtett tevékenysége által a magyar vasutak jó hírnevét biztosította.

A vasutak elvesztése más szempontból is igényel figyelmet. Fontos egyrészt annak megállapítása, hogy hány alkalmazott tartozott az elvont hálózathoz? Ebből nagy terhek származhatnak az országra. Másrészt tudni kell, hány önálló részvénytársaság tartozik e vasutakhoz. Minden ily alakulat kereseti forrást és adóalapot képezett.

Az alanti három táblázatban részletesen tüntetjük fel a társaságokat, külön mutatván ki a Jugoszláv, külön a Román és Cseh-szlovák állam birtokába jutott vasutakat.

Ezáltal betekintést nyerünk azon nagyszabású politikai és gazdasági eszközökbe, amelyekre az annektáló államok szertettek. Előbb azonban kimutatjuk, a keresők számát, akik az elvesztett hálózathoz tartoztak.

A számadatokat részben egy korábbi tanulmányomból (Magyar vasuti politika, 1917) idézem. Az eltartottak kiszámításánál, az 1914. évi statisztikai évkönyv számadatait felhasználtam. E szerint a népesség foglalkozása a közlekedés címénél minden keresőnél 2.11 eltartott egyént mutat.

Az eredmény a következő:

a) 1914-ben a teljes hálózaton (21,400 km.) volt:

hivatalnok és altiszt	munkás	az eltartottak száma
76,662	70,522	310,769

b) 1920-ban a békeszerződéssel elvesztett hálózatra (14,000 km.) ebből esik:

49,980	46,200	202,329
--------	--------	---------

E szerint 299,000 egyén gazdasági léte vált kérdésessé. Az utódló államok a békeszerződésben nem lettek kötelezve arra, hogy a vasutak személyzetét megtartsák. A nyugdíjra nézve a szerződés 301. cikke azt mondja:

„ . . . eltekintve az engedélyesekre és a személyzet nyugdíjára vonatkozó pénzügyi rendelkezésektől, a vasutak átengedése a következő feltételek mellett történik”

A pénzügyi rendelkezésekben (szerz. IX. rész) erre vonatkozó intézkedés nem található. A nyugdíjkérdés ott említve nincs. Vasutakat illetőleg a IX. rész 186. cikke rendelkezik. De ez egyedül a vasutakat terhelő adósságok és a vasutvonalak vagy hasonló vagyon megvételére vonatkozó fizetési kötelezettségek mikénti elösmerésére vonatkozik.

Ennélfogva a nyugdíj vagy egyéb ellátásról gondoskodás nem történt. Az elvált vasutakon alkalmazott személyzet nyugdíj- vagy nyugbér-igénye azonban a békeszerződés hiányos megállapítása által a magyar állammal szemben érvényét nem veszítette.

Ez az egész nagy tömeg vagy legalább is egyik része, ily körülmények közt az anyaországra fog támaszkodni, elvesztett keresetének vagy nyugdíjának visszaszerzése vagy más kereseti forrás biztosítása végett.

Hasonló jelenségek lesznek észlelhetők az állami, megyei és községi alkalmazottak tekintetében, az elvált országterületeken. Így emelkedik ki a béke azon nagy problémája: mily uton és eszközökkel lehet ezen, önhibájukon kívül megingatott existenciáknak gazdasági létalapját ismét biztosítani.

Ezt a kérdést nem lehet jótékonyági akciónak tekinteni. nem is lehet azon irányzat alá vonni, hogy a beállott disparitásokat a keresetekből adóreform útján kell kiegyenlíteni. A szerzett jog alapján és annak korlátai közt kell a megoldást keresni.

A jelen esetben e mellett még az elvesztett kereset helyébe, új kereseti lehetőségeket kell nyújtani.

Ezekután áttérünk a három részletes táblázatra.

I. T Á B L Á Z A T.

A Jugoszláv államtulajdonba jutott magyar vasutak.

A) Magánvasutak a M. Á. V. üzemében.

Vasut	km.	Össztöke ezer koronában
1. Bács—Bodrog-i	209	17,179
2. Baja—Zombor—Apatin—Szond-i	109	14,544
3. Barcs—Pakráci	124	22,000
4. Csáktornya—Zágráb-i	129	12,400
5. Déldunavidéki	200	14,849
6. Dráva—Szávavidék-i	114	10,883
7. Duna—Száva-i	52	8,352
8. I. Délnyugati határörvidék	130	21,230
9. Kőrös—Belovár—Verőce-i	199	25,417
10. Lonjavölgyi	113	9,940
11. Pancsova—Petrovoszelő-i	33	2,397
12. Pétervárad—Beocsin-i	17	3,038
13. Ruma—Klenák-i	31	2,620
14. Szabadka—Gombos—Palánka-i	134	13,670
15. Szeged—Nagykikinda—Nagybecskerek-i	133	11,001
16. Szlavoniai	132	16,059
17. Varasd—Golubovec-i	37	3,580
18. Versec—Kubiny-i	85	6,935
19. Vinkovce—Brcka-i	53	4,959
20. Zombor—Óbecse-i	88	7,321

B) Önálló üzemben.

21. A Déli vasut hálózatából	126	50,602
22. Szlavoniai—Drávavidék-i	184	11,973
23. Zágráb—Szamobor-i	20	1,373

C) Állami vasutak.

24. A Magyar államvasut hálózatából	1378	551,917
	3830	844.239

II. T Á B L Á Z A T.

A Román államtulajdonba jutott magyar vasutak.

A) Magánvasutak a M. Á. V. üzemében.

Vasut	km.	össztöke ezer koronában
1. Alkenyér—Kudzsirai	13	1,600
2. Bánffyhunad—Kelecelői	15	2,931
3. Borossebes—Menyházai	21	781
4. Brassó—Háromszéki	124	11,121
5. Erdély—délvidéki	253	32,349
6. Gyulafehérvár—Zalatnai	43	3,644
7. Héjasfalva—Székelyudvarhelyi	36	2,897
8. Karánsebes—Hátszegi	77	9,451
9. Kisküköllumvölgyi	114	10,244
10. M.-délkeleti	183	17,788
11. Marosludas—Besztercei	92	5,329
12. Maros—Tordaí	187	16,005
13. Mármarosí sóvasut	57	4,314
14. Nagykikinda—Aradí	128	12,842
15. Nagyváradi—Belényesi—Vaskohí	117	7,761
16. Nagyszeben—Nagydisznódi	6	312
17. Nagyszeben—Segesvári	122	5,543
18. Oravica—Resicabányai	78	12,487
19. Petrozsény—Lupényi	18	1,949
20. Szatmári egyesült	165	5,130
21. Szatmár—Nagybányai	73	4,815
22. Szilágysági	108	5,902
23. Temesvár—Buziási	31	2,920
24. Temesvár—Lipa—Radnai	63	5,986
25. Temesvár—Módosí	51	4,563
26. Temesvár—Nagyszentmiklósi	61	5,597
27. Torda—Abrudbányai	94	16,139
28. Torontáli	347	21,335
29. Visóvölgyi	55	10,650
30. Zsebely—Csakóvár—Bokai	48	3,647
31. Zsebely—Liblingi	10	828
32. Zsibó—Nagybányai	78	7,203

B) Önálló üzemben.

33. Arad—Csanádi	272	14,000
34. Arad—Hegyaljai	59	2,612
35. Szamosvölgyi	254	32,744
36. Térrét—Kovácsnái	6	218
37. Vajdahunyad—Gyalári	16	4,627

C) Állami vasutak.

38. A Magyar államvasut hálózatából	2026	811,454
	5501	1.119,718

III. TÁBLÁZAT.

Csehszlovák államtulajdonba jutott magyar vasutak.

A) Magánvasutak a M.Á.V. üzemében.

Vasut	km.	össztöke ezer koronában
1. Árvavölgyi	71	8,687
2. Besztercebánya—Hermándi	13	3,498
3. Csetnekvölgyi	25	2,201
4. Eperjes—Bártfai	45	4,728
5. Garamberzence—Lévasi	66	7,346
6. Gölnicvölgyi	33	4,400
7. Homonna—Takcsányi	27	4,334
8. Hólak—Lednici	17	2,640
9. Hólak—Tepliaci	6	1,010
10. Hontmegyei	40	4,733
11. Kassa—Tornaí	55	5,012
12. Késmárk—Szepesbélaí	9	758
13. Komárom—Gutaí	26	3,344
14. Léva—Nagysurányi	38	5,741
15. Losonc—Gácsí	7	742
16. Losoncvidéki	51	6,558
17. Lőcsvölgyi	13	1,238
18. M.északnyugati	116	13,541
19. Murányvölgyi	41	3,903
20. Nagytapolcsány—Trencsén—Bossányi	51	5,538
21. Nyitra—Üzbég—Radosvai	24	3,186
22. Poprádvölgyi	14	1,122
23. Pozsony országhatár	8	1,440
24. Pozsony—Komáromi	97	8,281
25. Pozsony megyei	51	6,366
26. Pöstyén—Verbósi	12	1,258
27. Rózsahegy—Koritnicaí	24	2,352
28. Rimaszombat—Poltárí	30	4,357
29. Szepesbéla—Podoliní	11	1,074
30. Szepesbéla—Váraljai	9	797
31. Tátralomnici	9	328
32. Trencsénmegyei	27	4,328
33. Tóketerebes—Varannóí	31	2,586
34. Ungvár—Vajáni	25	2,201
35. Vágsellye—Negyedí	19	2,218
36. Zolyombrezó—Tiszolci	82	13,304
37. Zsolna—Rajeci	21	2,201
38. Zsitvavölgyi	64	6,176
39. Borzsvölgyi	106	6,385
40. Holics—Gödingi	4	614
41. Tátrai	38	10,305
42. Kassa—Oderbergi (magy. rész) } önálló üzemben	390	206,434
43. Magyar államvasut hálózatából . .	1885	754,980
	3731	1.132,245

III.

A Délivasut ügye és a 304. cikk. Részvénytársaságok és szövetkezetek új gazdasági szerepe.

1.

A vasuti hálózatnak dekomponálása, amint az előző táblázatokból kivehető: úgy a vasuti politika, valamint a forgalom berendezése tekintetében is, új helyzetet teremtett.

A forgalmi szolgálat átszervezése vált szükségessé. A nagy nehézségek dacára és az üzemi eszközök hiányával szemben, a forgalom folytonossága, bár korlátozott mérvben, helyre lett állítva, Későbbi feladatot képez a csonka hálózatot megfelelő vonalakkal kiegészíteni, azt teljesítő képességében fokozni és az ország változott viszonyaihoz alkalmazni.

A hálózat kiegészítésének keresztülvitelénél, a régi engedélyezési politikától el kell térni. Hogy mily irányban leszen célszerű haladni, azt már előbb, egy másik tanulmányomban kifejtettem. Ugyanott utaltam a transversalis vonalak jelentőségére.*)

Időszerű lesz a régen napirenden lévő elektromos vonattal alkalmazásának kérdését is eldönteni. E kérdéssel összefügg az üzemi költség kedvező alakulata, a menetidők meg rövidítése, a szénkérdés valamint a főváros s a vidéki városok menetrendjének sűrítése. Döntést igényel ez a kérdés azon okból is, mert mint a II. fejezet harmadik táblázatából látható, a vasutaknak nagyszámu mozdonyra és személykocsikra van szüksége.

A mozdonyok beszerzése most rendkívül súlyos terhet jelent, mert egy modern, nagy gőzmozdony a békebeli 200.000 korona helyett 4—5 millió koronába kerül. Már ez okból is kapcsolatos az új üzleti eszközök beszerzése a villamos üzem kérdésével.

*) L. „Magyar vasuti politika“ c. könyvem IV. részét. (Budapest, 1918.)

Dönteni kell az alkalmazandó villamos rendszer tárgyában. E részben szemelőtt kell tartani természetesen a külföldi tapasztalatokat, de azokat is, amelyek a hazai vasutakon elértettek.

Különös figyelemmel kellend lenni ennél a kérdésnél azon rendszerre, melyet a vezeték és a kocsigépezet tekintetében a Budapesti helyi érdekű vasutaknál találunk. Ez a rendszer 1911 óta áll gyakorlatban és kitűnő eredményeket szolgáltatott.)*

A jól szervezett vasuti forgalomnak mindenütt az a törekvése van, hogy a természetes utirányoknak egymásba szakadó vonalain. a forgalom egységes alapon nyerjen berendezést. Ez áll különösen azon nagy vonalakra nézve, melyek különböző országokon át vezetnek.

Ezen törvényszerű törekvésben a közérdek jut kifejezésre. Alapjában véve azonban nagy vasuti vállalatok anyagi érdeke is tartósan akkor nyer kielégítést, ha párhuzamosan halad a közérdekkel. Az ellentétes iránynak példáját szolgáltatták a múltban, az Osztrák-Magyar államvasut és a Délivasut.

Az Osztrák-Magyar államvasut a nyolcvanas években elhanyagolta hazánk gazdasági érdekeit. Baross Gábor az egyensúlyt a közérdek és magánérdek között úgy állította helyre, hogy a társaságnak magyar vonalait akkor államosította.

A Délivasut ellentétbe helyezkedett az osztrák kormánnyal a kilencvenes években. Ennek következményei a társaság vagyoni hanyatlása, adó és közigazgatási nehézségei voltak. Állami versenyvonalak építéséhez vezetett. (Tauern stb. vasutak, Triest és általában Béctől dél felé.) De a Délivasut társaságot nem lehetett államosítani. Mert a Délivasutat csak egészében s nem részeiben lehetett beváltani. Ma lényegesen megváltozott a politikai helyzet. A nagy változások folytán a társaság vonalai négy állam területén átfutnak. A társaság-

*) A Budapesti h. é. vasutak gőzüzemű vonalainál szerző kezdeményezésére, ki ezen vasutak vezetésében, azok megalakítása óta mint elnökgazgató részt vett, az 1908. évi 33. t. c. alapján az engedélyokmány s az építési feltételek, valamint különleges új szabványok alapján a társaságnak egész hálózatán, a villamos üzem, úgy a személy- mint a teherforgalomban alkalmazva lett. A villamos üzem következtében a forgalom rendkívül nagy növekedést mutatott, amelyet gőzüzemmel még hosszú fejlődési időszak alatt sem lehetett volna elérni.

nak hatalma oly eleven erőnek bizonyult, hogy ezen megosztás dacára hatalmából mit sem veszített.

A *Délivasut helyzete a békeszerződés által megváltozott*. Különleges vasutjogi és magánjogi alapot létesített részére úgy az engedély, valamint a kötvény-hitelezők anyagi érdekeinek megvédésére. Lehetővé tette, hogy a Délivasut egységes vasuti forgalom műszaki és díjszabási feltételeit az érdekelt államoktól követelhesse. Kötvényhitelezői részére, a nagyhatalmak garanciája alatt álló védelmet és ennek foganatosítására a népszövetség által kiküldendő külön birói fórumot biztosított.

Ezen fordulat folytán a Délivasut, amely hosszú éveken át anyagilag megbénítva volt, akcióképességét ismét vissza fogja nyerni.

Hogy miképpen bírálják a társaság részvényesei e fordulatot, azt az 1919. évről közzétett vasuti igazgatósági jelentésből vett rövid idézet jellemzően mutatja:*)

„Hogy a mértékadó francia köröknek mily mélyreható az érdeke a Délivasut kérdésével szemben, s mily döntő befolyást gyakorolt, hogy e kérdést megoldáshoz jutassa, azt csak akkor (?) tudtuk teljesen mérlegelni, midőn 1919 nyarán a Saint-Germaini békeszerződés szövege közzé lett téve. *Megnyugtatónkra tatáltunk benne külön cikket, melyet joggal a Délivasut részvénytársaság cikkének lehet elnevezni.* Ez a 320. számú cikk, amely szerint a magyar békeszerződésnek 304. cikkébe lett átvéve. E szerint a békeszerződés kikötményévé vált, hogy az üzemvezetés egysége a Délivasuton biztosítsák, s hogy az egész hálózatnak adminisztratív és műszaki reorganizációja a társaság és a területileg érdekelt államok között szerződésileg megállapítandó.“

Ime látjuk, hogy ugyanakkor, amidőn a magyar hálózat darabokra töretik, a Délivasut, amely ezentul négy nemzeti állam területén vonul végig, nemzetközi szerződés által, ismét egységes forgalmi alapra lett helyezve.

*) L. Neue Freie Presse 1920 július 27-ről.

2.

Habár mint a Délivasut id. jelentése mondja, a francia érdekelttség hozta létre e fordulatot, kétségtelen, hogy ebben ama törvény is jut kifejezésre, amely szerint egységes célu vasut, egységes forgalmi politikát és kezelést igényel, még akkor is, ha különböző államok területén vonul végig.

Mivel fejtegetéseinknél a 304. cikk szolgál alapul, ezt itt szószerint közöljük.

E cikk következőleg szól:

„A volt Osztrák-Magyar-Monarchia magántársaságoknak engedélyezett azon vasuti hálózatai üzemi rendjének biztosítása céljából, amelyek a jelen szerződés rendelkezéseinek végrehajtása folytán több állam területén fognak feküdni az említett hálózatok igazgatási és műszaki tekintetben való újbóli szabályozása minden egyes hálózatra nézve az engedélyes társaság és a területileg érdekelt államok közötti egyetértésben eszközöndők. Az ellentétek, amelyekre nézve nem jöhetne létre egyetértés, ideértve a vonalak visszaváltására vonatkozó szerződések magyarázata körül felmerülő összes vitás kérdéseket is, a Népek Szövetsége által kijelölendő döntőbirákhoz fognak utaltatni. Az Osztrák Délivaspálya társaságot illetőleg döntőbirósági ítélet, akár a társaság igazgató tanácsa, akár pedig az elsőbbségek tulajdonosait képviselő bizottság által kívánható.“

A békefeltételek megállapításánál az új nemzeti államok a legnagyobb súlyt arra fektették, hogy magyar területekből minél nagyobb és értékesebb részeket foglalhassanak le. Ezen politikai szempont mellett a vasuti kérdések másodsorba jutottak. Hogy a feldarabolás folytán mi történik a vasutakkal, azzal a szerződés nem igen törődött. Csak a Délivasuti kérdést tekintette oly problémának, melyet nem lehet a nemzeti államoknak kiszolgáltatni. Mert a Délivasutnak eldarabolása, egyértelmű lett volna ezen vasuti részvénytársaságnak tönkretételével, egyenlő azzal, hogy a kötvények tőkéje és kamatja veszendőbe ment volna.

Ily viszonyok közt született meg a 304. cikk, mely a szétdarabolt Délivasutból egységet rendel alkotni, úgy hogy az említett hálózatok igazgatási és műszaki tekintetben való újbóli szabályozása minden egyes hálózatra nézve az engedélyes társaság és a területileg érdekelt államok között egyetértésben eszközöndő.

Négy nemzeti állammal szemben, a vasut egységének eszméjét, egyedül a részvénytársaság igazgatósága képviseli. A részvénytársaság maga a *Népszövetségre* támaszkodhatik.

Hiszen a felmerülő ellentétek az államok és a vasut közt, nem az érvényes közjogi szabályok, vagy a nemzetközi jog alapján találnak megoldást: a szerződés a döntést a Népek Szövetségére bizza. Ez utóbbi delegálja a döntő bírót.

Ha feltételeztetik, hogy ennél az engedélyokmány fog alapul szolgálni, még akkor is áll az, hogy a magyar hatóságok fölé: a Népszövetség lép.

Az a határozmány, hogy a Délivasut igazgatósága kívánhatja a döntőbíró ítéletét, az igazgatóságot ezen speciális esetben az *állami hatalommal egyenrangú tényezővé* emeli. A társaság joga kiterjed a műszaki, pénzügyi és jogi térre. Igénybe vehető a magyar állam ellen, vagy annak mellőzésével.

Dr. Neumann Károly egy érdekes előadásában, a Magyar Közgazdasági Társaságnak „Magyarország pénzügyei“-ről tartott anketjén,*) az államvasutak bérbeadása vagy eladásával is foglalkozván utalt azon fontosságra, amellyel a forgalom egysége az országra nézve bír, különösen oly esetben, ha a vasut több állam területén megy keresztül. Az általa felhozott példát mint az általunk tárgyalt kérdésre vonatkozó érdekes adatot, a következőkben idézzük:

„Itt egy példára hivatkozom, arra tudniillik, hogy ma is van egy ilyen társaságunk, a *Délivasut* társaság. A *Délivasut* társaság vonalai ma is több állam területén mennek keresztül. A társaság bizonyos tekintetben nemzetközi. Ez a *Délivasut* társaság határozott kötelezettséget vállalt arra, a magyar kormánnyal szemben, hogy az ő tarifái, vonalain egységesen fognak átszámíthatni, mindaddig, míg a *Délivasut* engedélye tart. Mit látunk azonban a *Délivasut*nál tisztelt Uraim? a *Délivasut* ma sem számítja át egységesen tarifáját, sőt egészen különböző tarifát számít a magyar területen lévő vonalain, a valuták különbözőségére hivatkozva, holott ez nem elfogadható ok, mert léteztek már régen idegen valutákban felállított köteleléki tarifák. Ha tehát a dolog úgy áll, hogy egy nálunk már régen engedéllyel bíró magánvasut társaság sem számít keresztül vonalain egységes tarifát, akkor láthatjuk, hogy milyen kevés reményt fűzhetünk ily egységes tarifához abban az esetben, ha az államvasutak teljesen idegen társaság kezébe kerülnek.“

*) L. Közgazdasági Szemle 1920 június–augusztus hava.

3.

A 304. cikk alap gondolata kompromisszumot jelent a vasutpolitikai és a részvénytársasági és hitelezői érdekek között. Érvényre jut ugyanis benne a nagy részvénytársaságok elismerése, mint gazdasági és hitel hatalom. E jelenséggel az európai gazdasági téren sűrűn találkozni. A 304. cikk intézkedésében ezen evolucio tüneteit lehet látni.

Az európai államokban általános tapasztalatként megállapítható, hogy a szocialisztikus irány terjedése az egyes *egyén* társadalmi és gazdasági jelentőségét csökkentette. Viszont a társadalmi és gazdasági *szervezetek* sulya lényegesen fokozódott. Ezen keretben a részvénytársasági és szövetkezeti intézmény nagyobb jelentőséghez jutott.

Nemcsak a bankok, de az ipari részvénytársaságok terén is általános tőkeszaporítási törekvéssel találkozunk, mely főleg Németországban és az új Ausztriában, Cseh-Szlovákiában és Magyarországon feltűnő nagy méreteket öltött. Habár ez a jelenség minden számbavehető tőzsdénél egyformán, ugyszólván karmesteri jelre lényeges áremelkedést váltott ki, az emissiók lélektani rugóját ezuttal nem a tőzsdékben s az azt vezető körökben, hanem amint jeleztük, a változott gazdasági és pénzviszonyokban kell keresni.

Az egyes országoknak elszigeteltsége, az egymás iránti bizalmatlanság, a termelési viszonyok gyökeres felfordulása, tartósan nagy pénztőküket kötnek le. A nyerstermékek beszerzése, a kereskedelem centralizálása, bankszerű vezetés mellett fogott helyt. Ez nagy tőkék nélkül nem vihető keresztül. Ezért — s nem a magas kurzusok miatt — juttatja a nagy részvénytársaságot újabb fontos szerepkörhöz.

Hazai viszonyainkkal alantabb még külön foglalkozunk.

Nem jelent ez új behódolást az egyoldalú kapitalizmus irányának, hanem onnét keletkezett, mert a változott gazdasági és szociálpolitikai viszonyok folytán megzavart termelési rend, valamint az egyéni vállalkozás visszaszorítása az államokat arra kényszerítette, hogy az intenzív ipari termelés, a hitel-fejlesztés, a nyersanyag-beszerzés és végül részben a forgalmi

szervezésben, mint legerősebb eszközt, a részvénytársasági formákat és a nagy szövetkezetet vegyék igénybe.

A részvénytársasági forma mellett rendelkezésre áll még a szövetkezet is. Nagy feladatok teljesítéséhez a szövetkezet is bevált, de megfelelő tőkét és hitelképességet s ebből folyólag nagyobb élettartamot kell biztosítani részére. Rövid néhány évre alapított szövetkezet, még ha nagy tőkével rendelkezik is, hosszú időre kiható fontos gazdasági feladatok megoldásánál sem a kereskedelem, sem a hitel terén nem versenyezhet kellőképpen a részvénytársasági alakkkal.

Jelentőségét fokozza az a beható változás, mellyel az adópolitika terén a középeurópai államokban, különösen Németországban és Ausztriában találkozunk. Az új adópolitikai irány egyrészt a terhek lényeges fokozását eredményezik, másrészt az egyének vagyongyűjtés és tőkeképzési lehetőségeinek megszorítását, sőt megsemmisítését tűzik ki célul. A nagy részvénytársasági és szövetkezeti tőkék fejlődése az egyedüli út, amellyel az államok ily helyzetben a szükséges tőkeerőhöz juthatnak.

A részvénytársasági tőkék felemelésének Magyarországon még különleges oka is van. Ez a békeszerződéssel összefügg. Az országtól elmesztett területen lévő bankok, a takarékpénztárak, a szövetkezetek és az ipari részvénytársaságban rejlő saját, valamint az azokban működő idegen tőke az ország hitelszervezetéből az elválás következtében egyszerre ki lett ragadva.

A tőke nem pusztult el, de más imperium alá került. A velünk versenyző szomszédállamok érdekében működik tovább. E változás teljes gazdasági hátrányát itt nem taglalhatjuk. Elvitázhatlan, hogy az egész ország, különösen a fővárosi hitelintézetek ezáltal szenvedtek.*)

*) Az 1328 ipari r.-t.-ből, amelyek a Magyar birodalomban működtek 379-nek székhelye Budapest volt. Ezek 2 milliárd korona vagyonnal bírtak. Köztudomásu, hogy ezek kénytelenek székhelyeiket azon országba áthelyezni, melynek uralma alá ipartelepeik kerültek.

A Magyar birodalomban 1914-ben működött 5619 hitelintézet közül csak 181-nek volt Budapesten székhelye. De a vagyomból a fővárosiakra

A fővárosi hitelintézetek és a vidékiek között közvetlen és közvetett összeköttetések állottak fenn. Ezek részben normális üzleti fejlemények, másrészt affiliációk vagy a részvényekben való érdekeltségben jutottak kifejezésre. Számos esetben teljes érdekezéssé létesült. Ez alapon a vidék pénzeinek nagyrésze a főváros által uraltatott s a fővárosi hitel-szervezettel együtt egységes hitel- és pénzfolyamatot képezett. Azt lehet mondani, hogy a vidék pénzkészletei rezervoirt képeztek a fővárosi nagy üzleti hullámzások kiegyenlítése körül.

Nem szabad szem elől téveszteni azt sem, hogy a régi Ausztria bőséges pénzforrást képezett a kereskedelem és ipar részére. Ez politikai okokból és a valutadisparitás következtében megszűnt.

Nem volna teljes a helyzetnek képe, ha röviden nem utalnánk azon súlyos befolyásra, amelyet a magyar pénzviszonyoknak fejlődésére a *hadikölcsönöknek* jelenlegi sorsa előidézett.

Körülbelül 16 milliárd, tehát többszöröse annak az összegnek, melyet a békebeli időben Magyarországnak készpénz és bankbetét tőkái képeztek, ma teljesen immobilizálva van.

A hadikölcsönökben rejlő összegek, melyek nemcsak készpénzből, hanem értékesített más, nagyértékű vagyontárgyakból és négy milliárd korona erejéig lombard-hitelekkel keletkeztek, összeségükben üzleti, hitelezési és vagyonalapokat képeztek. Ez a nagy pénzerő a gazdasági forgalomból hiányzott. Ugy a hitel, de főképp a papirpénz szükséglet, ez által fokozódott. A *hadikölcsönök értékének újabb életre keltése* hathatós ut lesz a papirkorona szükségletének lényeges csökkentésére, mester-séges eszközök igénybevétele nélkül.

86/10 milliárd korona jutott, ami az egésznek kb. 600,0-át teszi. (I. Statisztikai évkönyv 1914. évről. Budapest, 1916.)

„A béke által megszabott határon kívül a Hangya kötelékében levő szövetkezetek közül 1300 szakítottatott el, az Orsz. Központi Hitelszövetkezet szövetkezetei közül kb. 1500.“ (L. Magyar Gazdák Szemléje, a magyar gazd. szöv. folyóirata 1920 szept.—okt. hó. Dr. Gesztelyi Nagy László „A szövetkezetek szerepe Magyarország gazdasági megújulásában“ c. tanulmányát.)

A kamatszolgálatnak beszüntetése, az esedékes kincstári utalványok beváltásának felfüggesztése valóságos ürt idéz elő ezen tőkék erejéig. Ez az ország pénzkeringési folyamatát hátrányosan befolyásolta.

A hadikölcsönök sorsa a magyar közönséget meglepetés-szerűen érte. Még a hetedik hadikölcsön kibocsátása alkalmából Popovics Sándor, ki akkor az Osztrák-Magyar-Bank főkör-mányzója volt és aki az ország politikai és agrár köreiben is nagy bizalomnak örvend, a következő érdekes nyilatkozatot tette :*)

„Kijelentette, hogy a kedvező kamatozáson felül a stabilitásra nézve garanciákat is teremtettek. Bizonyára bekövetkezik az — mondotta, — hogy a háboru befejeztével a hadikölcsönértékeknek egy részét pénzeszközök beszerzése céljából, a piacra hozzák; de ezen eshetőséggel számolva, lehetővé tették, hogy e papirokra a háboru után még hosszú ideig a jegybanknál vagy a hadikölcsön-takarékpénztáraknál lombard-kölcsön legyen felvehető. . . Azonfelül annak a lehetősége is meg van, hogy külön szervezetek teremtsenek, amelyek a piacra kerülő anyagot mindannyiszor újra elhelyezik és ezzel árszabályozólag hatnak a hadikölcsönre. A legnevezetesebb mozzanat azonban, amelynek minden egyesre elhatározó erővel kell hatnia, abban a tekintetben, hogy tehetsége szerint jegyezzen hadikölcsönt, abban rejlik, hogy minden egyesnek a legnagyobb érdeke fűződik ahhoz, hogy a hadiköltségek, amennyire csak lehet, ne a forgalmi eszközök szaporításával, hanem a pénzszerzés normális eszközeivel teremtsenek elő. Mert a forgalmi eszközök szaporítása, amely természetesen egyre fokozza a pénz elértéktelenedését, a hadviselő szükségleti kielégítésének gazdaságilag legkárosabb eszköze. Aki hadikölcsönt jegyez, az nemcsak hazafias érzésének tesz eleget, hanem a gazdasági önfenntartás egészséges ösztönének is.“

*) Idézve „Magyarország Közgazdasága“ pénzügyi és közgazdasági évkönyvből, az 1917. évről. Irta: Katona Béla. I. kötet. Budapest, Benkő Gyula könyvkereskedő.

Az a pénzügyi politika, amelyet Popovics a fentiekben vázolt s amely államférfiúi előrelátásról tanuskodik, a forradalom és azzal összefüggő politikai események folytán nálunk nem lett figyelembe véve, ellenben a német polgári pártok gazdasági felfogásának érvényesülése alapján, *a német hadikölcsönök tekintetében* a Német birodalomban *realizálást nyert*. Így a nagy pénzügyi nehézségek közepette 220 milliárd Márka háborus kötvény, mint a német nemzeti vagyonnak s az értékforgalomnak egészséges alkatrészei, fenn lettek tartva, sőt széles adózási alapként kihasználva. A szelvényjövedelemre kivetett adó (Ertrags-Steuer) a hadikölcsön forrásból egy milliárdnál nagyobb évi összeget szolgáltat a kincstárnak. A hadikölcsönök állaga pedig az által, hogy bizonyos adónemekre a lerovásnál felhasználható, állandóan csökken.

A magyar hadikölcsönök kérdése a jelzett körülményeken kívül, hazánkban szorosán összefügg a valuta javítására irányuló törekvésekkel.

Az említett erőforrás, mely az ország vidéki hitelintézeteiből fakadt, igen jelentékeny volt. Számszerűleg is megállapíthatjuk azt, ami minden magyaráztatnál jobban teszi szemlélhetővé annak fontosságát az ország gazdasági életére. A kulcsot ezen kérdés megfejtéséhez egyrészt az összes hitelintézetek, másrészt az ipari vállalatok mérlegeiből, illetőleg ezeknek vagyon-oldalából állapíthatjuk meg.

Mert a működő tőke azokból a tőkeösszegekből áll, melyekkel az intézet üzletileg dolgozik, legyen az akár készpénz, akár értékpapir, áru vagy követelés.

Két főcsoportban látni ezt a tőkét. Az egyik a hitelintézetek, a másik az iparvállalatok csoportja. Alapul az 1914. évi állag szolgál. Igaz, hogy ezen idő óta nagy változás állott be a tőkék, tartalékok és pénzbetéteken, mégis az 1914-iki adatok használandók.

A valutának mai állapota mellett különbség áll fenn azon tőkék között, amelyek az aranyparitás idejéből származnak s azok között, amelyek az infláció uralma alatt kerültek a pénzpiac csatornáiba.

Az első teljes értékű volt a nagy nyugati államok és Amerika pénzpiacain, az utóbbi mostan teljesen züllött érték-

viszonyokat tüntet fel a nyugati államok deviza-árfolyamához mérve. Azért az utóbbi összegek, amelyekből ezek az óriási *új tőkék* képződnek, produktivitás és vásárlási erő tekintetében változó nagyságot képeznek, melynek határfoka nélküli az állandóság jellegét, folytonos ingadozásnak lévén alávetve.

Erre a termelőképessegre több tényező gyakorol befolyást, ezeknek tüzetes vizsgálatával itt természetesen nem foglalkozunk.

Az 1914-iki vagyónállag, a statisztikai évkönyv szerint, a következő volt:

	ezer koronákban
a) az összes hitelintézeteknél	14.668,000
b) az ipari részvénytársaságoknál	<u>3.326,000</u>
összesen	17.994,000

Ezen összegből kb. 50% esik azon területekre, amelyeket hazánk a szerződés értelmében elveszített. A hazai tőkeerő csökkenése tehát kb. 9 milliárd korona. Ezek termékenyítő hatást nem a mi, hanem az új államalakulatok gazdasági életére gyakorolnak.

A részvénytársasági és szövetkezeti tőkefelemelések mindennemű formája, valamint az új alapítások, továbbá egyes nagy bankok és ipari vállalatoknak összeköttetése a külfölddel, végeredményében pótlást keres a kimutatott tőkeelvonással és csökkent vásárlási képességgel szemben.

A tőke felemelési folyamat eszerint az ország teljesen megváltozott gazdasági viszonyainál fogva *általában* a gazdasági érdekekkel összhangban áll. *) Ettől eltekintve, megerősíti és kiszélesbbíti az adózási alapokat.

4.

A 304. cikk szerint a döntőbiróság igénybevétele a Déli vasut igazgató tanácsán kívül még az *elsőbbségek tulajdonosait képviselő bizottságot is illeti meg.*

Fentebb mutattuk, ez a jog nagyon messzemenő. A vasutnak forgalmi, műszaki, pénzügyi és engedélyezési kérdéseire és vitáira kiterjed.

*) Az állami felügyelet kérdése a tanulmány keretén kívül áll.

Milyen jellege van a hazai jog szempontjából ezen a szerződésben elismert „elsőbbségi bizottságnak“? A szerződés végleges jelleget tulajdonit neki. Mégsem helyezhető tevékenysége és jogi létének alapja a magyar kereskedelmi törvényre. Kereskedelmi jogunk szerint (61. §) külön kereskedelmi társaságnak nem nevezhető. Ténykedése, mely elsőbbségi kötvények jogainak közös megóvására vonatkozik, a kereskedelmi törvény határozmányai szerint (258—259. §) kereskedelmi ügyletnek általában nem tekinthető.

A bizottság eszerint közönséges alkalmi egyesülést képez. Hazai törvényeink szerint ily egyesület a belügyminisztérium jóváhagyása és felügyelete alá tartozik. Hasonló egyesülés ez, mint az, melyet *hitelezői védegyelet* néven ismerünk; kizárólag magánérdeket képviselnek és rendeltetésök szerint csak akkor lépnek akcióba, ha rosszhiszemű vagy nehéz fizetési viszonyokkal küzdő hitelezőkkel szemben, közös védelmet keresnek. Törvényes képviseleti joggal nem bírnak.

Bárki legyen is az ilyen hitelezői védegyelettel szemben az adós, arra nem volt eset, hogy az ilyen egyelet a közdós vagyoni gesztiójára, üzletének menetére és vezetésére egyesületi minőségben befolyást gyakorolhatott volna. Veszélyes az oly elv, mely a hitelező védegyesületnek ezzel ellentétben, ily kiváló jogot biztosít. Kivételt statuál a hitelezők bizonyos nemére: az obligációk részére. Ezen kivételnek jelentősége az, hogy a többi hitelező, legyen az bár váltó, jelzálogos vagy más különösen védett követelés, az elsőbbségeket védő bizottság követelésével szemben visszaszoríttatik.

A 304. szakasz oly messze kiterjedő jogokat biztosít, hogy még az a lehetőség is fennforog, hogy például a vasut menetrendje nem a közszükség, hanem az elsőbbségi kamatigények szerint bíraltatik el. Hisz a kiadások csökkenése érdekében a munkásvonatok csökkenése kívánható.

Az eddig érvényben volt felfogás szerint, vasuti elsőbbségek tulajdonosai a vasut ellen más jogokat nem érvényesíthettek, mint a törlesztési részlet kifizetését. Ezen követelésük egyedül a vasut tiszta jövedelmére volt utalva. Sem a vasuttestre, sem annak tartozékaira, a csőd esetét kivéve, jogi igényük nem volt. A tiszta jövedelem fogalmából pedig folyik, hogy a

társaságok tekintet nélkül a kötvénybirtokosok érdekére, a bruttó bevételből mindent fedezhetnek, ami a vasutaknak közérdekű kiadását képezi.

Mindezek a fontos szempontok a 304. cikk határozmányai-val elhomályosítottak.

A Délivasut elsőbbségei külföldön, nagyrészből Franciaországban vannak elhelyezve. Ennek pénzügyi jelentőségét néhány számmal megvilágítjuk.

A Délivasut egész tőkéje 1915-ben volt (részvény és kötvény együtt) 1795 millió korona. A békeszerződés pénzügyi és gazdasági határozmányai szerint ez mint frank számított. Vasuti tőkének, részvények és kötvények általi fedezete nem szokatlan. Az arányt ezen két címletnem között a közhitel igényei állapítják meg. A Délivasutnál az arány nem volt helyes. Mert részvényeket csakis 13% erejéig, a kötvényeket pedig a tőkének 87%-ig bocsájtották ki. Ily fedezeti arány csak akkor nem vehető kifogás alá, ha a törlesztési szolgálat állami garancia által fedezve van. Ezen arányból fakadó hátrány még kirívóbbá lett a névleges és tényleges tőkeösszegek közötti különbség által. Az elsőbbségi kötvények egész *névértéke* 1560 millió frankot, *a ténylegesen realizált készpénz* ezekért azonban csak 863 millió frankot tett ki.

IV.

Általános rendelkezések.

(268—273. cikk.)

Általános rendelkezéseknek nevezi a békeszerződés azon határozmányokat, melyek a kikötők, víziutak és vasutak használatát az országban a nemzetközi forgalom, valamint az átmeneti forgalom részére szabályozzák. Jellemző vonás mindezekben az, hogy a benne foglalt kötelezettségek egyoldaluan Magyarországot terhelik. Az a nemzetközi elv, hogy ily kikötmények, teljesítmények és kedvezmények csak a viszonyosság alapján adatnak meg, a szerződésből teljesen hiányzik.

A kikötött kedvezmények oly messzemenők, hogy a gazdasági feltételek (szerz. X. rész) 204. cikkében előírja; „ellentét-

ben a III. rész 270. cikk rendelkezéseivel azon kikötőkön áthaladó áruk, amelyek a háboru előtt a volt Osztrák-Magyar Monarchia területén feküdtek, a jelen szerződés életbeléptétől számítandó 3 éven át a Magyarországra való bevitel tekintetében oly vám-díj-mérsékléseket fognak élvezni, amelyek megfelelnek és arányban állanak azokkal, amelyek az 1906 február 13-iki *Osztrák-Magyar vámtarifa értelmében* alkalmaztattak az illető árukra a jelzett kikötőkön át való bevitelre nézve“.

A szerződés általános rendelkezései teljesen negligálják az ország szuverénitását, kereskedelem-politikai függetlenségét a békekötés után is.

Az 1906. évi vámtarifa a fennállott monarchia két állama között a gazdasági kiegyezés keretében jött létre. A politikai és gazdasági alap, amelyen e vámtarifa nyugodott, megszűnt. A külföldi összeköttetések és megállapodások megszűntek. Mily alapon lehetett ily vámtarifát Magyarországra nézve kötelezőnek kijelenteni? Ennek alapja az egyoldalú utilitarizmus.

A 268—273. cikk részleteire nézve megjegyezzük:

1.

A szerződés 268. cikke általános kötelezettséget tartalmaz, hogy az országgal határos vagy nem határos hatalmak területről származó vagy odarendelt személyek áruk, vasuti kocsik és pósta részére a szabad átmenet engedélyeztetik. A viszonyosságnak alkalmazása nélkül, ez az ország gazdaságpolitikai jogainak megcsonkítását jelenti és kizárja a védelmet más államoknak ellenünk irányuló káros intézkedései ellen.

Hisz látjuk, hogy újabb időben egyes hatalmak ellentétben az idézett cikk szellemével, részben tilalmakat, részben mindenféle címen terhelő forgalmi illetékeket alkalmaznak személyek és árukra, Magyarországgal szemben.

Hasonló szellemű a 269. cikk, mely nem törődve az ország szuverénitása és politikai érdekeivel, megállapítja, hogy területünkön átutazó kivándorlókra semmiféle ellenőrzést sem szabad gyakorolni. A rendőri biztonsági szempontokat sem lehet érvényesíteni.

A szerződés 270. cikke a kereskedelmi és vámszerződések tekintetében az országot egyoldaluan kötelezi arra, hogy nem fog különbséget tenni, vagy előnyöket nyújtani a behozatalban vagy a kivitelben a vámok, illetékek és tilalmak, a területére utazó személyeknél és odarendelt áruknál, a menet- és szállítási-díjak és feltételek tekintetében a be- vagy kilépési út szerint, a megtett út, vagy az átrakodási helyek szerint, sem pedig az esetleges igénybevett kikötők elhelyezése alkalmából.

Ezen egyoldalú kikötmény az ország belső forgalmára is ónsulyként fog nehezülni. Minden előny és kedvezmény, melyet saját mezőgazdaságunk és iparunk nyerhet, feltétlenül a külföldnek is lesz megadandó.

2.

Magyarország határainak megállapítása, mint az a békeszerződés II. részében történt, tulajdonképen az ország nagyrésznének felosztását szomszédai között jelenti.

Történelmi mult és a politikai okok, amelyek az ország szuverénitása fenntartása mellett szólottak, mellőzve lettek. A gazdasági élet egysége meg lett szakítva, őstermelés, mezőgazdaság és ipar ki lettek szakítva és csak a szomszédok területi aspirációi szolgáltak alapul.

Tanulmányunk keretében e kérdéssel nem foglalkozhatunk s annak csak egy részletére utalunk.

A békeszerződés hátármegállapításai következtében az eddigi 27 határállomás helyett 49 határállomásunk lesz.

Határállomásainknak eddigelé kettős jellege volt. Az egyik rész, mely a fennállott monarchia szomszédos területére vezetett, csak a vasuti forgalom, az átmenet szempontjából érvényesült. A vonatok átadása és átvétele ezeken többnyire jelképileg történt. Vámeljárásnak az ilyen határállomáson helye nem volt. Kizárólag a Románia és Szerbia felé vezető határállomás közt tartott Magyarország önálló vámállomásokat.

Az új helyzet folytán a régi 27 vasuti és vámhatári állomás megszűnt. Az ezek helyébe került 49 új határállomás vasuti és vámhatár lesz. Magyarországnak tehát mostan új

vasuti határállomásokat kell berendezni és 49 vámhivatalt a határokon szervezni.

Ezen új állomások és vámhivatalok a jelenlegi ár- és bérviszonyok mellett személyi és dologi kiadások címén mintegy évi 50 millió koronával terhelik a kincstárt. Ehhez még a beruházások hozzászámítandók. Ime a kisebbitett Magyarország, melynek fogyasztása külföldi árukban az eddiginek alig felét fogják elérni, ily óriási méretű költsékezésre lesz kényszerítve.

A 45 állomás, kezelési épületek, raktárak, lakházak berendezése és az állomási vágányzatokkal való felszerelése állomásonként átlag 8 millió korona költséget idézend elő. E szerint 360 millió befektetési kiadás is fog ezen alkalomból felmerülni.

Ezen új határállomások költségei azon vasutakat, illetve államokat kell hogy terheljék, amelyek a magyar hálózat illető részeinek birtokába jutván, forgalmuk érdekében a határállomások létesítését igénylik.

A 272—273. cikk célzatosan előírja, hogy kedvezmények, amelyek bármilyen kikötőhöz való forgalomban adatnának, a szövetséges államok kikötőivel való forgalomban is alkalmazandók. Ezen merev szabály ellentétben van a szükséges kereskedelem-politikai szabad mozgással.

V.

A peage-jog.

1.

A békeszerződés XII. részének V. fejezetével (302—307. cikk) nagy horderejénél fogva behatóbban kell foglalkoznunk. Ez a fejezet, mint felirata mondja, „bizonyos vasuti vonalakra vonatkozó rendelkezéseket” tartalmaz. Ezek oly fontosak, hogy a jövő magyar vasuti politika nagy része egyenesen ezeknek uralma alá kerül. Forgalom politikai jelentőségük mellett a szerződés úgy közjogi, mint nemzetközi szempontból tulateszi magát az eddig érvényben volt jogszabályokon, tulateszi magát a ter-

mészetes jogokon is, melyek minden államot szuverénitárából folyólag megilletnek.

Követve az id. fejezetben megnevezett egyes vasuti vonalak sorrendjét, főleg a rendelkezések azon részével foglalkozunk, melyek a közös használatra nézve megállapítva lettek.

A peage fogalma a vasuti jog terén nem vitás. Különösen tisztult ez a fogalom a magyar vasuti jogban. Fejtegetéseinkben a hazai jogi felfogásból indulunk ki.

Ott, ahol egy vasut saját vonalának egyik pontját csak úgy tudja elérni, illetőleg csak oly módon képes közvetlen vonatforgalmat berendezni, ha egy másik önálló vasut közbeneső vonalának egyik, lényegtelen kiterjedésű részét igénybe venné, ott áll be a közös használatnak, a peage-nak esete.

A peage fogalma alá tehát csak kisebb vonalrészek jelzett igénybevétele tartozik. Nagy vonalrészek vagy egész vonalak igénybevétele vagy bármely vonalrész használata a saját vasutak anyagi helyzetének emelése, versenyképességök fokozása, vagy más forgalmpolitikai célok megvalósítása szempontjából: nem vonható a vasuti peage fogalma alá. Ily esetek külön szerződéseket igényelnek, amelyek magánvasutaknál csak a pályatulajdonos hozzájárulásával, államvasutaknál törvényhozási engedéllyel oldhatók meg.

Oly peage eset, hogy egy *idegen állam* területén létező vasut, oly célból követeli egy más állam területén fekvő idegen vasut egyik részét, peage címén igénybe venni, hogy az ő saját vonalának valamely pontját *lényeges utróvidítéssel* érhesse el: vasutak között nem fordult elő. Ilynemű használat esete csak állami szerződés alapján, a kölcsönös érdekek figyelembevételével oldható meg.

A peage-jog mindig fontos forgalmpolitikai eszköz. Jogszultságának alapját a közérdek képezi, mellyel szemben a magánérdeknek, még hogyha engedély-okmányilag biztosítva van, bizonyos mértékben háttérbe kell szorulnia. De ez a közérdek csakis azon országnak egységes érdeke lehet, melyen mind a két vasuti vonal úgy a peagirozott, valamint a peage-t igénybevevő vasut végighalad, vagyis mind a két vasutra egy- és ugyanazon imperium terjed ki.

A nemzetközi forgalomban állami szerződéssel biztosított közös használat előfordul, határállomások és csatlakozó vonalak lényegtelen részei tekintetében. De a tulajdonképeni közös használat, melynek célja az ország egyik vasútja részére utróvidítést, a forgalomnak célszerűbb lebonyolítását, egy legyőzhetetlen verseny kiiktatását, az egyik vasut kedvező fekvése által előidézett tulkevedző helyzetnek ellensúlyozását elérni, *ez csakis egy- és ugyanazon ország területére nézve jöhet szóba.*

Alapvető elvet képez az is, hogy a peage-t nyújtó vasut sinutjának átengedéseért megfelelő ellenszolgáltatást nyerjen. Az i. V. fejezetben foglalt intézkedések a hazai jogban elfogadott peage-elvektől lényegesen eltérnek. Négy ily esetet sorol fel az idézett fejezet. Az egyes esetekkel bár röviden, alantabb külön foglalkozunk.

2.

A Csata—Losonc-i vonal közös használata. (302. cikk.)

Mielőtt kimutatjuk, hogy ezen peage is ellentétben áll a hazai vasuti joggal, utalunk arra, hogy a vonal megjelölése a szerződésben nem szabatos. A cseh terület Losonctól délre még néhány kilométerre a nyílt pálya egy pontjáig terjed. Viszont a magyar vonal nem terjed Csatáig, hanem Ipolyságig; míg az Ipolyság—Csata vonalrészből 32 km. cseh területen fekszik. Ennélfogva ezen utóbbi részre nincsen helye a peage-jognak a békeszerződésben, mert hiszen ez a vonal az országhatárok megállapítása folytán cseh imperium alá jutott.

A magyar vasuti vonal, amelyen a cseh állam forgalmának érdekében a peage biztosittatik: Losonc—Balassagyarmat 54 km., a Nógrádmegyei h. é. v. és Balassagyarmat—Ipolyság 29 km. a magyar államvasuti vonalból. A peage-vonal összhossza ezen esetben 81 km. Az ily hosszúságu vonalakon a peage-jog megadásának helye nincsen. Tulajdonképen nem közös sinhasználati kérdés ez, hanem a cseh-szlovák állam forgalompolitikai érdeke a magyar vasuti hálózat rovására keresett kielégítése.

Két különálló állami területről, két egymással versenyző nemzetnek ipari és kereskedelmi érdekeiről lévén szó, sem az egyik, sem a másik nem mondhatja azt, hogy saját anyagi érdeke kívánja, hogy a vele szomszédos állam szolgáltatassa az eszközöket gazdasági politikájának érvényre jutásához, hogy az egyik önként, alárendelt forgalompolitikai helyzetet foglaljon el és nyugodtan nézze azt a szép képet, melyet a cseh forgalomnak lebonyolítása a magyar vonalon nyújt. Sőt, mint az a szerződésnek további határozásaiból kitűnik, a magyar vasutnak kell gondoskodnia az akadályok elhárításáról s hogy az állomások az idegen forgalom részére mindig hozzáférhetőek legyenek.

Világos, hogy a csehek a nekik átengedett Losonc és Ipolyság állomások között nem érintkezhetnek kényelmesen és saját forgalompolitikai érdekek szerint, mert saját — új vonalukon át — az ut 207 km.-t teszen. A magyar vonalak igénybevétele tehát nem peage alapján, hanem csakis rendes állami szerződéssel volna biztosítandó a csehek részére. Ez esetben a magyar forgalmi politika nem szenvedne csorbát, a használati mód, a díjszabások, a szállítási idők és az ellenérték tekintében kölcsönös megállapodás oldaná meg a kérdést.

Hogy mily jelentősége van a követelt közös használatnak, azt egy díjszabási példával lehet megvilágítani. A mai tarifák szerint például valamely iparcikk mint kocsirakományú áru 100 kgr.-ként a szerződésben kikötött vonalak *közös használatára esetén 681 fillérbe* kerülne. Ha ugyanaz az áru a *kerülő uton* cseh területen vonulna át, akkor a magyar vasuti igénybevételt teljes értékében meg kellene fizetnie, ez esetben 1533 fillért kellene leróvni. Minthogy pedig a Losoncon és Ipolyságon túl fekvő cseh terület is érdekelve van ezen peage forgalomban, ennek jelentősége igen nagy és gazdaságilag mindaddig fog hatással birni, amíg a magyar részről igénybevett peage-vonal rövidebb összeköttetést nyújt, mint a cseh kerülő ut. Hogy miképen fogja a cseh állam a peage-vonalon a díjképzési jogot igénybe venni, azt ugyan még lüzetesen megállapítani nem lehet, de az eddigi tapasztalatok szerint előrelátható, hogy azt a jogot úgy fogja gyakorolni, mintha a peage-vonal a saját érdekelt vonalaival együtt összefüggő egészet képezne.

Ily esetben előfordulhat az, hogy a peage-vonalon esetleg sokkal kisebb tarifa fog beszédetni, mint amennyit a magyar vasut mint autonom dijképzési fórum, beszédni jogosítva volna.

3.

A Nagyszalonta—Arad—Kisjenő-i vonal közös használata.

Az igénybevett vonal megjelölése a jelen esetben sem helyes. A románoknak átutalt terület ugyanis Nagyszalontán tul (délekeletré) Kőtegyánig terjed; másfelől Arad sem képezi a román végpontot, mert ettől északra még egy nagy terület román uralom alá jutott. De Kisjenő sem képezi a tulajdonképeni román végpontot, hanem ez a pont nyugatra hosszabb távol-ságban esik.

A peage-vonal hossza, amely magyar területen ipénybe vétetik, ezen esetben 65, illetve 55 km.-t teszen. Ha a román vasutak az összeköttetést el akarják érni a magyar vonalak kikerülésével, akkor a fentivel szemben 541, illetve 588 kilométernyi vasuti vonalat kell behaladni. Ezen peage-vonal hatása az, hogy péld. Nagyvárad és Arad, valamint az ezzel szomszédos körvonalat képező vasuti területek között, a román vasutak illetve ezen országnak egész gazdasági érdeke oly legrövidebb jellegű vonal birtokába jut, mint hogyha a románok az egész forgalmat az ő saját területükön bonyolítanák le.

Igy magától Nagyváradról Aradra a vasuti összeköttetés távolsága román területen át 487 km. Ellenben a kikötött magyar peage-vonal igénybevétele által az összeköttetés 149 km. uthosszal bonyolittatik le. Emeli ezen peage-nak fontosságát és értékét Romániára nézve az, hogy a románoknak átengedett Kétegyházától és Aradtól keletre vonuló aradi és csanádi vasutak kérdésbe jövő része, s amely Brádig, mint végpontig 220 km. hosszú, tulajdonképen zsákpályát képez.

A peage tehát a román gazdasági érdekekre nézve életkérdés, mert a Nagyvárad—Arad-i nagy körvonal állomásai és a fent említett zsákvonal állomásai között, a peage nélkül csak cca. 250—340 km.-nyi kerülővel tudnának érintkezni.

Az a vasuti összeköttetés, amely Aradról Kisjenő irányában román területen, mint Arad—Hegyalja-i vasut rendelkezésre áll, nem használható fel a jelzett célra, amelynek a peage szolgál, mert ez a vasut először keskenyvágányu, másodsor motoros forgalomra van berendezve, tehát csak személyforgalomra alkalmas.

4.

A Kotro—Barcs-i vonal közös használata.
(303. cikk.)

A jugoszláv államnak biztosított peage-jog két irányban érdemel figyelmet. Az első kisebb jelentőségű érdekkör. A Déli-vasut Barcs—Gyékényes-i (zákányi vonal) egyik állomása, Góla magyar területen fekszik. Községe azonban jugoszláv területre tartozik. A peage egyik célja az, hogy Góla község és környéke jugoszláv állomásokkal érintkezhessek. Így például ha Góla Barcs felé akar érintkezni, akkor a távolság a peage-vonal segítségével 54 km. Az összeköttetés Góláról horvát területen át 166 km. tesz.

A másik érdeknek nagyobb jelentősége van. Ha Jugoszlávia a Nagykanizsától és Barcstól elterülő új vonalak közt peage nélkül, tehát a kerülő uttal akarná a forgalmat lebonyolítani, ez 250 km. kerülő távolságot tenne ki. E kerülő különösen azért válnék szükségessé, mert közbe van iktatva a horvát hálózat közé a Délivasutnak Kotrótól—Zákányig terjedő 20 km.-nyi vonala. Enyhíti ezen helyzetet az a körülmény, mert a körvonal, melyet a Murakeresztur—Prágerhof—Leibach—Fiume—Zágráb—Gyékényes-i vonalak képeznek, két helyen transverzális helyi érdekű vasutak által vannak összekötve.

S mindezeket a nagy anyagi előnyököt, forgalompolitikai ellenszolgáltatás nélkül kötötték ki.

5.

A Pozsony—Nagykanizsa-i vonal közös használata. (305., 306. és 307. cikk.)

Az a szerződési feltétel (306), amely az Adriával való szabad forgalmat a cseh-szlovák állam részére biztosítja,

országunkra a kereskedelmi forgalom szempontjából károsító, a jogosult politikai önérzetre pedig sértő.

Igaz, hogy a békeszerződés 53. cikke szerint Magyarország lemond minden jogáról és igényéről Fiumét és a körülötte fekvő területeket illetőleg. De ezen lemondásból, amely Magyarország kereskedelmi önállóságának egyik oszlopát tőlünk elvette, korántsem folyik az, hogy megcsonkított vasuti hálózatának lényeges részei oly idegen érdekek szolgálatába állítsanak, melyek politikai és gazdasági versenyzést képeznek Magyarországra nézve, s amelyeknek kikötése a jövőbeni fejlődésnek is erős akadályát képeznék.

Fiume és területének elvesztése természetesen azon ellensúlyozást igényelte volna, hogy először is magában a szerződésben a Magyarországból odavezető, eredetileg hálózatához tartozott vasuti vonalaknak *kedvezményes alpon való használata* részére biztosítsák, másodsor, hogy az idézett 53. cikkben biztosítékok nyújtassanak az országnak, hogy azt a kikötőt, mely a magyar szent korona elvitázhatlan tulajdonát képezte, a jövőben is, bár más államnak imperiuma alá kerül, megszorítások és megterhelések nélkül igénybe veheti.

E helyett a történelmi igazsággal, az ország szükségleteivel ellentétben a szerződés 306. cikke a következőket határozza:

„Tekintve azt a fontosságot, mellyel az Adriával való szabad forgalom a cseh-szlovák államra nézve bir, Magyarország a cseh-szlovák államnak biztosítja azt a jogot, hogy vonatait a következő vonalak osztrák területen fekvő részvonalain átvezethesse.*)

1. Pozsonytól (Bratislava) Fiuméba, Sopronon, Szombathelyen és Murakereszturon át és a Murakereszturtól Pragerhofig vezető elágazáson át.

2. Pozsonytól (Bratislava) Fiuméba, Hegyeshalom—Csorna—Hegyfalu—Zalabér—Zalaszentiván—Murakeresz-

*) Ez a vonal az osztrák békeszerződésben (322. § 1. pont) mint osztrák vonal van említve, jöllehet főleg magyar és jugoszláv vonalakról van szó. Sőt a magyar békeszerződésben (306) is mint osztrák területen fekvő részvonalak vannak említve.

turon át és a Hegyfalu—Szombathely és Murakeresztur—Pragerhof-i szárnyvonalon át.”

Ami az igénybevett vonalak hosszát illeti, a két fővonal és a szárnyvonal hossza a következő:

1. 369 km., 2. 368 km., 3. Hegyfalun át 362 km.

Ez a rendkívül nagy vonalhossz s az egész összeköttetés gazdasági célja mutatják, hogy itt nem lehet szó peage-forgalomról. A cél, amely a fentebbiekben világosan kifejezésre jut: tengeri összeköttetést biztosítani a cseh-szlovák államnak.

A cseh-szlovák állam ki- és beviteli érdekeinek kielégítésére három ut áll rendelkezésre. Az egyik az észak-német ut, (Hamburg—Bréma) a másik a fent körülírt Magyarországon fekvő vasutak igénybevétele; a harmadik Ausztria, illetve Wienen és Pragerhofon át.

Feltűnő, hogy az osztrák békeszerződésben ezen utvonal használata nem lett kikötve. A vonal távolsága (Ausztria és Jugoszlávián át) Pozsonytól számítva 373 km.

Mivel a cseh állam azon csoporthoz tartozik, mely jelenleg politikai ellensége a Német birodalomnak s gazdasági téren is ellentétben áll vele, úgy a politikai biztonság, valamint a verseny szempontjából csak a magyar irányban talált Csehország megnyugvást. Hozzájárul, hogy a Német birodalom díjképzési joga a német kikötők irányában nincs megszorítva s így gazdasági agresszivitás esetén a Német birodalom védelmi eszközül használhatja fel.

Az Adria felé vezető ut biztosítása Csehország részére, mint a fentiekből látszik, a magyar érdekek teljes háttérbe szorítását jelenti.

Habár közös sinhasználatnak fogja fel a szerződés a jogot, azt egyrészt a fentemlített cél és terjedelménél fogva, másrészt azon feltétel folytán, hogy az átvezetési jog (307) magába foglalja azt a jogot, hogy mozdony, sinek és gördülő anyag kisebb javítására műhelyek létesítendők, valamint, hogy a cseh vonatok üzeme részére külön felügyeleti közegek kirendelendők, mutatja, hogy ezen a néhány száz kilométer hosszú vonalon nem a magyar vasút fogja a csehek részére a vonatszolgálatot

ellátni, hanem hogy a magyar vonalon a cseh vonatok fognak változatlan felszereléssel és saját személyzettel áthaladni.

A jelen esetben tehát közös tulajdonról s nem közös használati jogról kell beszélni, amelynek a legmarkánsabb feltétele az, hogy a cseh-szlovák állam tökemegtérítéssel nem terhelhetik. Ellenszolgálatról tulajdonképpen a szerződés nem szól világosan, mert az a kikötmény, hogy a műszaki, igazgatási és pénzügyi feltételek, melyek alatt a cseh-szlovák állam az átvezetési jogot gyakorolja, ezen állam vasutigazgatási és a Magyarországon használt vonalak vasuti igazgatósága között kötendő egyezményben fognak megállapítani, nem foglalja magában. Ez kétes érték, mert hisz a magyar bíróságot nem vehetjük igénybe. Ellenkezőleg a Brit kormány által kinevezendő döntőbíró fog határozni mindkét félre nézve kötelezőleg.

Mivel pedig az ily természetű használati jog a tulajdon hatályával bir, sem engedélyokmánybeli idő, sem más korlátozás alá nem vonatik, ugy ezen esetben a hatalmak a vonalakkal nem mint vasutakkal, hanem mint közönséges ingatlanokkal jártak el, melyek tulajdona örök időre szól.

Ezen császármetszéssel szemben, melyet az idézett határozmányok a magyar vasuti testen végrehajtottak, másodsorba esik az a szokatlan feltétel, hogy a cseh-szlovák állam jogosítva van a Pozsony és Nagyszombat közötti magyar vonalaknak javítása, illetve átépítését követelhetni.

A költségek fedezetére nézve az van mondva, hogy azokat arányosan kell elosztani azon előnyökkel, melyeket abból az érdekelt hatalmak huznak. Minthogyha egyáltalán kérdés tárgyát képezhetné, hogy ezen vonalak teljesítésének fokozása a vonatsebességek emelése, amely a cseh állam igénybevétele folytán természetszerűen beáll, kinek az érdekében van? A költségek jogszerűen egyedül a cseh államot terhelnék. A változatosság kedvéért a vitás kérdésekben ez esetben nem a Brit kormány döntőbírája, hanem a Népek Szövetsége által kijelölendő döntőbíró fog határozni.

VI.

Az idegen kézre került vasutak tőkeértéke, a békeszerződés szempontjából.

1.

Az előzőleg ismertetett (vasutügyi) békefeltételek oly természetűek, hogy az ország gazdasági életét alapjában megingatják. Habár számokkal a teljes változást nem világíthatjuk meg, az ország területének csonkítása (szerződés II. rész) Magyarország új határai és a részletesebben tárgyalt vasutügy tényeiből folyik, hogy a nemzeti vagyon állaga csekélyebb lett, hogy a nemzeti termelés a békebeli eredményhez képest erősen csökkent és ehhez képest a nemzeti jövedelem összegében és elosztásában lényeges változást szenved.

Mi csak azon értékváltozás megállapítására szorítokozunk, amely a vasutak átengedésével idegen állambirtokba összefügg.

A helyzet megítélésénél meg kell különböztetni a békebeli és a jelenlegi pénzviszonyainkat. Mert ha a gazdasági eredmények most *papirkoronákban* nagyobb összeget mutatnak, másrészt a *változott árak* következtében nagyobb bruttó hozadékot nyújtanak, megtaláljuk a *tényleges csökkenést*, ha e számokat a külföldi arany jegyzésén vagy a semleges államok valutáján mérjük. Ekkor tűnik ki a különbség, mely az ország jelenlegi termelési és jövedelmi eredményeiben nyilvánul.

A számszerű felállításnál figyelemmel leszünk továbbá a szerződés határozmányaira, különösen annak a vasuti vonalak átengedését szabályozó rendelkezéseire.

Az ország pénzügyi érdekeltsége szempontjából a következő három kérdésre fogunk a számok felállításában feleletet keresni és azokból a szükségszerű következményeket levonni.

1. Milyen értéket képviselnek a békeszerződés által elvont vasuti hálózatok befektetési tőkái (a békeidő aranyparitása szerint).

2. Milyen értéket képviselnek ugyane hálózatok az annektáló országok részére, a jelenlegi építési áraknak és valutánknak jelenlegi alakulata mellett.

3. Mily összegnek felel meg, a politikai határok megváltoztatásából folyó forgalmi elvonásból keletkező veszteség, tőkésített értékben.

Az alant felállított első táblázat és a másodiknak A) és B) részei megadják az első és második kérdésre vonatkozó megvilágítást.

I. T Á B L Á Z A T.

A Magyarországtól elvett vasutak építési tőkéje a korona aranyparitása idejében.

A 23,000 kilom. tevő 5.252,853.000 korona eredeti tőkét képviselő összhálózatból 13,471 km. lett az országtól elvonva. Az eleső vasutak építési tőkéje, a kereskedelmügyi m. kir. miniszter által a magyar vasutak 1915. évi állapotáról közzétett statisztikai adatok szerint, 3,148.552,000 arany értékű koronát tett. Az annek-táló államok között az eredeti tőke a következőkép oszlik meg:

Jugoszláv területre	3830 km.	844.239,000 kor.-val
Román	5501 „	1,119.718,000 „
Cseh-szlovák	3731 „	1,132.245,000 „
Osztrák	409 „	62.350.000 „
	<u>13471 km.</u>	<u>3,148.552,000 kor.-val.</u>

II. T Á B L Á Z A T.

Az alanti második táblázathoz két megjegyzést kell előre bocsátani. Először, hogy az annek-táló országok részére az akvirált vasutak más építési értéket képviselnek, mint az, amely az I. sz. táblázatban foglaltatik. Az annek-táló országok részére a vasutak új hálózatokat jelentenek, mégpedig az előállításnak ma-i értéke szerint. Az annek-táló országok a vasutakat saját állami vagyonleltárjukban fogják felvenni. Ezt azon értékkel kell eszközölni, melyet a vasutak jelenlegi építési előállítása képvisel. Már pedig mint alantabb kifejtjük az építési érték az 1913. éveknek tizenötszörösét képviseli.

A második megjegyzés az: A kilometrikus alapon nyert összeg szaporodik azon építési érték többletével, mely a nehe-

zebb előállítású vonalak, alagutak és hidakban rejlő *virtuális* hosszöbblétekből áll. Ezek az átengedett román, jugoszláv és cseh-szlovák vasuti hosszaknak kb. 20%-ával számíthatók. Az Ausztriának átengedett vasutaknál, a kedvezőbb terepviszonyok folytán, *virtuális* hosszöbblét nem számítatják.

Ez okból a II. táblázat két részből áll. Az egyiket, amely az átlagos kilometrikus alap *jelenlegi papírértékét* mutatja A), a másikat a *virtuális hosszöbblét* építési értékéről B)-vel jelezzük.

II. A.

Állam megnevezése	Építési érték papír-koronákban
Jugoszlávia	12,663.585,000
Románia	16,795.770,000
Cseh-szlovákia	16,983.675,000
Ausztria	<u>785.250,000</u>
	47,228.280,000 korona.

II. B.

	A virtuális hosszakból eredő építési érték
Jugoszláv területnél	2,532.720,000
Román „	3,359.139,000
Cseh-szlovák „	<u>3,396.735,000</u>
	9,288.594,000 korona.

Ö s s z e s i t é s :

II. A) táblázat szerint	47,228.280,000
II. B) „ „	<u>9,288.594,000</u>
E szerint az annektált vonalak jelenlegi teljes értéke	56,516.874,000 korona.

A nyert vasuti hossz az új nemzeti államokra nézve hálózatuknak új kiegészítését képezi. A békeszerződés 301. cikke szerint az összes vasutak építményei és berendezése *teljesen és jó állapotban, az 1918-iki leltár szerint* adandók át.

A vasutak tehát nem adatnak át a háborús, elhasznált, fogyatékos állapotban, hanem ugyszólván mint új berendezések. Az értékképzést a nemzeti államoknál úgy kell felfogni,

mint hogyha ők e vonalakat, a jelen időben, maguk megépítették volna.

Vasutak építése Magyarország jelenlegi területén, mint köztudomásu, az anyag drágulása és a valutaviszonyok folytán, a régi áraknak negyvenszeresébe kerül.

Az új nemzeti államok kedvezőbb helyzetben vannak. A valutájuk magasabb. Nyersanyagot és gyártmányokat könnyebben szerezhetnek be. Az építési drágulás náluk csak tizenöt-szörösével számítandó. A Német birodalomban a vasutépítés megdrágulása a nyolc és tizszeres között ingadozik.

Ha a nemzeti államok a nyert vasuti hálózatot ezen számítás alapján fogják állami vagyonuk leltárába felvenni, akkor természetesen ők ezt nem magyar koronákban, hanem saját valutájukra átszámítva, állítják be. Minek folytán a számszerű összeg lényegesen csekélyebb lesz.

Ez a felfogás az átszámításról megfelel a békeszerződés szellemének, mert a 186. cikk első pontjának 5. bekezdése a következő határozmányt tartalmazza:

„Amennyiben a jelen cikk szerint valamely adósság átruháztatik, az átruházás elkönnyvelése az adósságot elvállalt állam pénzegységében történik, ha az eredeti adósság osztrák-magyar papírpénzre szólt. A konverzióan azon árfolyam lesz irányadó, amelyen az adósságot átvevő állam legelőször cserélte be az osztrák-magyar papirkoronákat saját pénzegységére.“

Hasonló felfogás érvényesült a Németország által a békeszerződés alapján az Angliának átadott hajóknál. Ezek a hajók ellenérték alapján lesznek elszámolva. A beszolgáltatott hajópark értéke nem a békebeli csekélyebb előállítási árban lett számítva, hanem a hajók befogadási képessége szolgáltat alapul, úgy hogy a tonnának jelenlegi forgalmi értéke a világpiacon, szolgált a kiszámításnál alapul. Ebben pedig befoglaltatik az emelkedett hajóépítési költség, sőt a konjunkturális értékképzés is. Így Lloyd George az angol alsóházban bejelentette,^{*)} hogy Németország 2 millió tonna ürtartalmu hajót szállított le, melyek-

^{*)} L. Frankfurter Zeitung 1920 augusztus 12., 590. szám.

nek tonnakénti értéke a jóvátételi bizottság által, 20 fontra becsültetvén, mint átadási érték Németország javára 40 millió angol font vétetik fel.

Természetesen Németország az elért értéket állami bevételeiben saját valutájában állítja be. Ehhez képest a 40 millió font 63 milliárd Márkát*) képvisel a Német birodalom részére.

A szerződés 194. cikke, amely meghatározza, hogy a jóvátételi bizottság a szerződés életbeléptétől számított egy éven belül követelheti, „hogy Magyarország megszerezze az ő állampolgárainak minden jogát vagy egyéb érdekét, minden közérdekű vállalatban...” nem képez ellentétet álláspontunkkal szemben és ellentétet a szerződés XII. részével, mely a vasutakra vonatkozik. A vasutak különleges természetüknél fogva a XII. részben különleges rendezést is letek.

A pénzügyi határozmányokban amint az a fentebbi (186) idézetből kitűnik, a vasutak külön felemlítést nyertek, míg a 194. cikk csak „közérdekű vállalatokról” s nem a vasutakról intézkedik. Világos tehát, hogy a vasuti kérdések szabályozása és a 194. cikk között, mely más jogokra vonatkozik, ellentét nem forog fenn.

2.

A jogos forgalom eltereléséből eredő veszteség.

Áttérünk a jelen fejezet I. részében felállított harmadik kérdésre. Feladatunk megtalálni azon összegeket, melyek az ország területének csonkításából előállott vasuti forgalom elvesztésének, tőkésített értékét képezik.

Ezen megállapításnál szem előtt tartandó, hogy az elvesztett területek gazdasági, kereskedelmi és forgalmi irányai Magyarország hátrányára lényeges eltolódást szenvednek. Nem fognak már az anyaországnak szolgálni, hanem az annectáló ország gazdaságpolitikai hatása alá kerülnek.

A magyar forgalom a multban, egyrészt a Monarchia

*) Devisa London aug. 2-iki jegyzés szerint a Német tőzsdéken 1573/4.

egységes gazdasági területe folytán, másrészt, mert kereskedelmünk főleg Németország és annak kikötői vagy Fiume felé gravitált, határozott irányokkal és erős keretekkel birt.

Ha a régi, nagy Magyarország a Monarchia széthullása után politikailag és kereskedelmileg független országgá átalakulhatott volna, úgy nagyjelentőségű közvetítő kereskedelem, ebből folyólag lényeges átmeneti forgalom jutott volna területének. Ennek a forgalomnak körvonalai már az Ausztriával való együttes viszonyban is láthatók, teljes kifejlésre azonban a közös vámterület folytán nem juthattak.

A Balkán államok, amelyek a fennállott Monarchia idejében természetes kereskedelmi és ipari támpontot Ausztriában és Magyarországon kerestek, ezen gazdaságpolitikai irányt a politikai alakulat folytán teljesen elejtik.

A Balkán államok, Szerbia, Bulgária és Románia, egyfelől a Feketetenger, másfelől Szaloniki felé gravitálnak. Csehország forgalma vagy az északnémet kikötők vagy Fiume vagy Trieszt felé fog irányulni.

Vasuti forgalmunkban ez különösen abban fog kifejezésre jutni, hogy az anektáló államok oda fognak törekedni, hogy a forgalom a lehetőség szerint az ő saját területük leghosszabb vasuti vonalain bonyolítottassék le.

E változásokról pontos számításokat megejteni nem lehet. Néhány gazdasági és forgalompolitikai adattal azonban a pénzübeli veszteségekről, melyet a megmaradt magyar vasuti hálózat szenvedni fog, képef alkothatunk magunknak.

Mindenekelőtt azzal kell számolni, hogy a megmaradó hálózat átmenetében teljesen el fogjuk veszíteni a Fiumei forgalmat.

Az erdélyi faforgalom Románián át a Feketetenger kikötői felé veendi útját. A felvidéki forgalom vagy német kikötőkön át, vagy azon magyar vonalakon át fog Fiuméba irányíttatni, amelyeken át a szállítást a 295, illetve a 306. cikk szerint kell teljesíteni. A szerződés szerint alkalmazandó dijszabások a jelenlegi üzemi költségekkel nem számolnak, sőt oly alacsonyok, hogy a magyar államvasut jelenlegi üzemi költségeinek alig negyedrészt képesek fedezni. Hiszen a 295. cikkben Magyarország kötelezve lett, hogy vonalain az Adria és Feketetengerig

való forgalomban, a háboru előtt fennállott dijszabások rendjét, azoknak az északnémet kikötőkkel való versenye szempontjából fenntartsa. A 306. cikk pedig súlyosabb feltételt alkalmaz, amint azt a IV. fejezetben kifejtettük.

Ezen helyzetből folyólag ki van zárva, hogy Fiuménak, Ausztriába, Galiciába, vagy viszont irányuló forgalma, mely azelőtt részben Magyarországon keresztül ment, ezután is a mi vonalainkon át mozogjon. De ha a forgalom részben mégis a magyar vonalakon fog menni, ezt nyomon a jelzett dijszabási veszteség fogja követni.

Számolni kell továbbá azzal, hogy a Petrozsényi szénbányákból, valamint a Vajdahunyadi vasművekből származó szén, illetve vastermék javarésze, Romániába és azon át más Balkán területekre fog menni.

Hasonlókép el fogjuk veszíteni a Máramarosszigeti sóbányákból a Balkán államokba irányuló sóküldeményeket, melyek előreláthatólag szintén Románián át veendik utjukat. Végül számottevő tényezőt képez a Bácskai és Bánáti gabona- és liszt-forgalom.

A magyar hálózatot mindezekből érő tartós vesztesége az alanti számok keretében fog mozogni.

A magyar vasutak bruttó bevételei (állami és magánvasutak együttvéve) 1914-ben 595.195,000 koronát tettek. A fővasutak és h. é. vasutak együttes átlagában kilométerenként tehát 25,878 korona bevétel éretett el. A magyar vasuti hálózatból 13,471 km. vesztettünk el. Ez alapon átszámítva, a megcsonkított vasuti hálózaton (a régi dijszabási alapon állva), kevesebb lesz a bevétel 348 millió 603,000 koronával. A megmaradt hálózatunknak e szerint, szintén a régi alapon számítva, bevételei évi 246.592,000 koronát tennének ki.

Minthogy a veszteség, melynek keletkezését fentebb kifejtettük, az alapbevételnek mintegy 20%-ára becsülhető, az *állandó jellegű veszteség, mely a megmaradt hálózatot érni fogja, a kilométrikus alapon és a régi dijszabási alapon számítva, évi 49.318,000 koronát tenne ki.*

Teljesen ferde képet nyújtanak e számok, ha a veszteség a régi alapon állíttatik be. Mert a jelenlegi dijszabások 4—500%-kal nagyobbak. Kizártnak kell venni azt, hogy az 1914. évi béke-

tarifák alapján fog a magyar államvasut a jövőben dolgozhatni. Hozzávetőleges számításról lévén szó, a jelenlegi néhány száz %-os magasabb tarifákat sem fogadjuk el alapul. Középuton maradva 200% tartós felemeléssel számolunk. *Ily alapon ez a veszteség a fent említett 49³/₁₀ millióról évi 147.954,000 koronára emelkedik.*

Mivel a veszteség állandó jellegű, ennek tőkeértékét kell megállapítanunk. A beállott jövedelmi veszteség 5%-os tőkésítése mellett 2 milliárd 959 millió kor. tőkeveszteségnek felel meg.

Már fentebb említettük, hogy ezen veszteségnek megterítését a békeszerződés határozmányai következtében követelni nem lehet. De nézetünk szerint erkölcsi kötelessége a nagyhatalmaknak, hogy szemben az erőszakos károsítással, méltányossági alapon, a jóvátételi kérdés elintézésénél az országot ért ezen óriási tőkeveszteség a beszámításnál figyelembe vételt találjon.

VII.

A kártalanítás kérdése.

1.

A jelen fejezet első részében felállított I. és II. A), II. B) táblázatok és számítások nemcsak megvilágítják a vasuti tőkében rejlő nemzeti vagyon csökkenésének képét, ezek nézetünk szerint lényeges gyakorlati jelentőséggel is bírnak. Mert mint előző és alant következő fejtegetéseinkből kiderül, az átengedett állami és magánvasutakért az országnak, illetve a magánvasutak tulajdonosainak kárpótlás jár. Ezen kárpótlásnak számítási alapját e táblázatok nyújtják.

A szerződés XII. része nem állapítja meg azon összegeket, melyek a vasutak átengedéséért általában nyújtandók. A szerződés a nemzeti államok részére, de különösen a Délivasut kérdésében a tárgyalások utját kívánta nyitvahagyni. Nem szerződészerű megváltásokról van itt szó. Az engedély okmányok szerinti megváltásnál a feltételek a kormányok által nem ritkán a

magánjogok háttérbe szorításával állapíttatnak meg. Ez esetben teljes kártérítés követelhető. Ezen álláspont mellett szól egyebek közt az a körülmény, hogy az e téren felmerülő vitás kérdések nem az országok közigazgatási hatóságai, hanem a Népszövetség által, illetve ezeknek döntőbírái útján találhatnak megoldást.

A szerződésnek a vasutakra vonatkozó rendelkezéseiből világosan nyilvánul az elv, hogy a vasutak átadása kártalanítással van egybekötve.

Mindenekelőtt utalunk a 301. cikkre.

Első pontjában meghatározza, hogy az összes vasutak építményei és berendezései teljesen jó állapotban adandók át.

Második pontjában mondja, hogy a gördülő anyag az 1918 november 4-iki leltár szerint teljesen és rendes fenntartási állapotban adandó át.

Harmadik pontban pedig oly vonalaknál, melyek nem rendelkeznek saját gördülő anyag felett, az ezen vonalakat magában foglaló anyag kiszolgáltatandó része a szakértő bizottságok által fog megállapíttatni, melyekben Magyarország is képviselteti magát. Kiköti még, hogy a szükséges javítások a gördülő anyagon „*magyar műhelyekben*” eszközöndők.

Végül a negyedik pontban, kiterjeszti az átadást a készletekre, felszerelési tárgyak és szerszámokra, a gördülő anyagnál követett eljárás szerint.

Ezek az átadási feltételek egyáltalában csak úgy bírnak értelemmel, ha ellenérték elleni átadás vagy átvétel történik. Nem volna annak semmi értelme, ha háborus elkobzás, leltárak alapján menne végbe, s hogy az elkobzást szenvedő állam vagy magánvasut a leltári kiegészítés vagy a kopás folytán beállott hiányok, saját költségén való pótlására lenne kötelezve.

Ily gondolatmenetnek lehetőségét még az erőszak terén is, teljesen kizártnak kell venni.

A szerződés pénzügyi határozmányainak IX. rész, 186. cikke világosan mutatja, a kártalanítás kötelező alkalmazását a vasutakkal szemben. A 186. cikk első pontjában a következőket határozza:

„Azon államok mindegyike, akikre az Osztrák-Magyar Monarchia valamely terü-



lete átruháztatik . . . köteleles átvenni a magyar kormány által vasutakon vagy más vagydonon külön biztosított adósságok egy részét az 1914 június 28-iki állapotok szerint.“

Ezen határozmány kiegészítését képezi a 186. cikk további megállapítása :

„Jelen cikk alkalmazásánál biztosított adósságoknak tekintendők az egykori magyar kormány által átvett *azon fizetési kötelezettségek, amelyek a vasutvonalak vagy hasonló vagydon megvételére vonatkoznak*. Az ezen kötelezettségekből eredő terhek elosztását a jóvátételi bizottság határozza meg, ugyanolyan módon, mint a biztosított adósságoknál.“

A 186. cikk id. határozmányának kettős jelentősége van. Az egyik, hogy a vasutak értékének megállapításánál a biztosított adósságok egész terjedelmükben figyelembe veendőek, s az átvevő államok által aránylagos részben, mint az ellenérték egyik része a kártalanításba beszámítandó. A nem biztosított adósságok, *amennyiben vasutvonalakra vonatkoznak* a jóvátételi bizottság által hasonló alapon figyelembe veendőek. A másik az, hogy a békeszerződés a vasutaknál a *magántulajdon* álláspontját foglalja el, amiből megint csak az a következtetés folyik, hogy az átvétel, csak teljes kártalanítás alapján történhetik meg. Ezt megvilágítja az előbb idézett 301. cikk tartalma is.

2.

Ha ezek után még kétely állhatna fenn, hogy az előbbieken a szerződés szelleme helyesen volt fejtegetve, ezen kételyt eloszlatja a 304. cikk, amelyben a Déli vasut társaságnak vasut és magánjogi érdekei lelnak rendezést. Ezen cikkben az a határozmány foglaltatik „az ellentétek, amelyekre nézve nem jöhetne létre egyetértés, ideértve a *vonalak visszaváltására vonatkozó szerződések, magyarázatok körül felmerülő összes kérdéseket is*, a Népek Szövetsége által kijelölendő döntőbirákhoz fognak utaltatni“.

Világos, hogy vasutakat, melyek visszaváltás tárgyát képezik, nem kobozzák el és nem veszik ellenérték nyújtása nélkül idegen birtokba.

Mindezekből kételyen felül megállapítható, hogy a vasutak elkobzása a békeszerződés szerint ki van zárva. Azoknál a vasutaknál, amelyek több ország területén haladnak át, mint a Délivasut, nemcsak a magántulajdon respektáltatik, de az egyseges forgalom biztosítása is a Népszövetség külön oltalma alá lett helyezve. Ez pedig, mint a Délivasuti kérdés részletes fejtegetésénél kimutattuk, elsősorban a magántulajdon érdekeit képezi.

A békeszerződés alapján bekövetkezendő kártalanításnál a vasutak két csoportját kell megkülönböztetni. Az első felöleli az államtulajdonát képező vonalakat. A második csoportba tartoznak a magánvasutak. Mindenekelőtt az állami tulajdon kérdésével foglalkozunk.

A magyar állam tulajdonát képezett vasutak kártalanítását kiszámíthatjuk a II.-vel jelzett táblázat adataiból. Az ott foglalt főösszezből az állami vasutakra esik, a virtuális hossz, valamint a jelenlegi építési költségek számbavételével: *38 milliárd 461 millió 950 ezer papirkorona.*

Az állami vasutak átadása, az ország területének annektálása következtében áll be. Az állam a vasutakért csakis az azokban jelenleg rejlő tőkeértéket követelheti. Imperiuma a vasutak felett megszűnt, befolyása az üzemre nincs. Sem elmaradt haszon, sem a beálló gazdasági kár megtérítését e szerint nem követelheti. A „jövátételi bizottság“ csakis méltányossági alapon lehet figyelemmel a beállott kárra is.

Tárgyilagosan bírálván a kérdést nem zárkozhatunk el a békeszerződés VIII. részében „Jövátételek“ cím alatt foglalt rendelkezések elől. A 161. cikk szerint Magyarország elősmeri, hogy ő és szövetségesei felelősek a veszteségekért és károkért, melyek a szövetségesek és társult kormányok, valamint kormányaik a háború következményeképen elszenvedtek.

E szerint az állami vasutra vonatkozó kártalanítással szemben a kikötött jövátétel ellenkövetelést képez. Ezért az

állami vasutakért nyújtandó kártérítés nem fogja a kifizetésnek, hanem csak *beszámításnak* tárgyát képezni. Hogy mily arányban fognak követelés és ellenkövetelés egymással szemben állani, azt a szerződés értelmében a hatalmak jóvátételi bizottsága megállapítja.

Ezen beszámítás elvét a VIII. R. Jóvátételek 166. cikk és a P. ü. határozmányok 186. cikk 1. pontja második bekezdésében találjuk. Meghatározza ugyanis a 166. cikk, hogy az átadott javaknak és azok . . . használatának értéke . . . *Magyarország javára iratik* és a meghatározott *kötelezettségekből levonatik*. A 186. cikk pedig:

„A kötelezettség összegét, mely minden állam részéről, Magyarországot kivéve, a biztosított adósságból átveendő, a jóvátételi bizottság határozza meg olyan elvek szerint, amelyeket méltányosnak tart. *Az így megállapított érték-összeg levonásba hozatik abból az összegből, mellyel az illető állam Magyarországnak tartozik . . .* olyan vagyonáért, vagy tulajdonáért, mely a nyert területekkel együtt került birtokába. . . .“

Ez a *beszámításnak* elve.

Áttérünk ezután a *magánvasutak* kártalanításának megvizsgálásához a békeszerződés szempontjából.

Habár ugyanazok az elvek jönnek alkalmazásba, a magánvasutaknál, amelyeket a megváltás és kártalanítás szempontjából a békeszerződés alapján az állam tulajdonát képező vasutakra megállapítottunk, ugy a magánvasutak helyzete az annektáló államokkal szemben, a megváltási összegre nézve, lényegesen kedvezőbb. Ezek a vasutak ugyanis az engedélyidőnek tartama alatt tisztán magántulajdont képeznek, s az engedélyokmányok által bizonyos privilégiumokkal vannak felruházva.

A magánvasutak a békeszerződés szempontjából kettős oltalmat élveznek. Az egyik az államvasuti kérdésnél ismeretett, különös vasuti határozmányokban rejlik. A másik az általános oltalom, mely a magántulajdont megilleti. Igaz, a békeszerződés elsősorban saját állampolgárainak szerzett jogait védi. De ez nem hat vissza a magánvasutaknál a jogalapra.

A magánvasutak jogai az annectáló államokban, a békeszerződés alapján kétféle módon szabályozhatók.

Az egyik az, hogy a magánvasutak, mint részvénytársaságok továbbra is maradnak vasutjaik tulajdonosai. Ezen tulajdon mindaddig fennáll, amíg az engedélyidő tart. A jogalapot a megoldás ezen módjára nézve a vasutak részére kiadott engedélyokmányok s az abban biztosított jogok képezik. Azon magánvasutaknál, melyek az üzemet az állami vagy más vasut által kezeltetik, ezen u. n. üzemi szerződés — ha az megkötésekor kormányhatósági jóváhagyást nyert — az engedélyben rejlő jogalapnak kiegészítő részét képezi.

Az engedélyidő tartama alatt az említett alapokmányok egyoldalú megváltoztatása ki van zárva. Erre a békeszerződés a szóbajövő államok részére külön felhatalmazást nem adott. Ellenkezőleg a vasutak a békeszerződésben megnevezett, külön bírósági fórumokban nyernek vita esetén jogi védelmet.

Vitán felül áll továbbá, hogy a magánvasutak jogositva vannak engedélyszerű díj szabási jogaikat az engedélyokmány korlátai között, szabadon gyakorolni, még pedig azon országnak valutájában, melynek területén az üzemet folytatják.

Természetes azonban az is, hogy az engedélyidő lejártával, a vasutak az engedélyokmány feltételei szerint az illető nemzeti állam tulajdonába mennek át.

Láttuk azt, hogy a magánvasutak a kártalanítás szempontjából nem állami berendezés, hanem gazdasági vállalkozás jellegével bírnak. Azért, ha (a második eset) a magánvasutaknak *tőke-kártalanítása* alkalmaztatik, a nyújtandó tőkekárpótlás összege nem egyedül a jelen fejezet első részében megállapított jelenlegi építési értékből, számítható ki.

A magánvasutaknál az elmaradt haszonnak járadékszerű vagy tőkeértéke is vonandó be a számításba.

Engedélyidőhöz kötött élettartamánál fogva, illetőleg a fennállás keretében a vasutaknál beálló természetes fejlődés s az állami területeken időnkint jelentkező konjunkturális haszonképzések, a magánvasutaknál valóságos vagyoni értéket képeznek. A vállalat értékének kiszámításánál, az erre nézve szokott módzatok szerint, ez számításba veendő.

A nemzeti államokat a békeszerződésnek határozmányai szerint nem illeti meg az engedélyekből folyó teljes jogkör, mint az az anyaországot saját vasutjaival szemben közjogi hatalmánál fogva, az engedély feltételeinek meghatározásánál megillette.

A nemzeti államok nem képezik az anyaország politikai jogutódjait, s így nem vehetik igénybe azokat a közjogi jogosítványokat, amelyek Magyarországon a törvények szerint vagy kormányrendeletek alapján az anyaországot magát megillették volna. Ennek következtében kötelesek a magántulajdon elveit alkalmazni, s a magánvasutak tulajdonosaival szabad egyezkedést keresni.

Hogy milyen valutában állapítandó meg és fizetendő ki a kártalanítás vagy esetleg a megállapodás szerinti évi járadék, erre nézve ugyan a békeszerződés határozott szabályt nem állít fel, de mivel maga az üzem egész pénzügyi szolgálata az illető nemzeti államnak valutájában bonyolítottatik le, természetesen, hogy csakis ezen értékben történhetik az abból keletkező járadék, vagy tőkésített értéknek kifizetése.

Hazánk súlyos veszteségei folytán, melyek a békeszerződés határozmányjaiból az országot érik, a legnagyobb súlyt kell fektetni arra, hogy azok a kártérítési jogok, melyek az országot a vasutak átvétele alkalmából a nemzeti államokkal szemben megilletik, teljes összegükben jussanak érvényre. Az államnak járó kártalanítás beszámítás tárgyát képezi. Ez a jóvátételi tartozást ellensúlyozhatja és mentesítendi az országot a vasuti adósság azon részei alól, melyek az elvesztett területi részekre esnek.

Ellenben azok a tőkeösszegek, melyek a magánvasutak kártalanítása címén az országba befolytak, az országnak a békeszerződés egyéb rendelkezései folytán erősen megtámasztott tőkeállagát alkalmasak némileg megerősíteni. Habár e kártalanítások magántulajdont képeznek, üdvös hatást vannak hivatva gyakorolni az ország gazdasági életére, mely most a nemzeti vagyon lényeges alkatrészétől lett megfosztva.

Budapest, 1920 szeptember hó 5.

TARTALOMJEGYZÉK.

	Oldal
I. fejezet: A szerződés iránya	7
II. » A hálózat csonkítása	11
III. » A Déli vasút ügye. Részvénytársaságok és szövetkezetek új gazdasági szerepe	18
IV. » Általános rendelkezések	30
V. » A peage-jog	33
VI. » Az idegen kézre került vasutak tőkeértéke a békeszerződés szempontjából	42
VII. » A kártalanítás kérdése	49



Szerzőnek eddig megjelent munkái:

GYAKORLATI ADÓPOLITIKA

(1914)

Ára 2 korona.

KERESKEDELMÜNK ÁLLÁSA A NEMZETI ÉLETBEN

(1916)

Ára 6 korona.

A NEMZET PÉNZE

(1917)

Ára 16 korona.

MAGYAR VASUTI POLITIKA

(1918)

Ára 20 korona.

VALUTÁNK

JELÉN ÉS JÖVŐ

(1920)

Ára 15 korona.

BUDAPEST LAKÁSÜGYE

(1920)

Ára 15 korona.

Kapható TÁLTOS könyvkiadónál

és minden könyvkereskedésben.

*Hurr
Nyomda Rt.
Budapest-V.
Csáky-utca 49.*