

A KÖZLEKEDÉS PROBLÉMAI

ÍRTA
NEUMANN KÁROLY

A KÖZLEKEDÉST, amelyet ma már mindenki értékesnek tart, a drágakövek közül az opálhoz lehetne hasonlítani, mert minden oldalról megvilágítva más-más színt mutat.

A probléma korántsem egyszerű; ahhoz képest, hogy milyen szempontból vizsgáljuk, más-más oldala köti le figyelmünket. Az egyik szemlélőnek talán a gazdasági oldala, másnak a kulturális szerepe, a harmadiknak a honvédelmi feladata szökik leginkább szemébe. És még azok közt is, akik ugyanabból a szempontból vizsgálják, akadhat olyan, aki kedvező színben látja azt, amit talán másvalaki kedvezőtlennek ítél. A tárgyilagos ismertetőnek ezzel szemben csak az lehet a feladata, hogy a színeket egyesítve, az igazság fehér fényében mutassa be a közlekedés problémáit az olvasónak. Ez a mi célkitűzésünk.

1. A közlekedés mai teljesítményeit mindnyájan tapasztalatból ismerjük; de a közlekedés haladásáról akkor kapunk némi képet, ha a mai állapotot egynéhány régi, jellemző adattal hasonlítjuk össze: Az első gőzüzemű vasút átlagban óránként 15 km sebességgel haladt.¹ De már a Rainhillben tartott verseny alkalmával Stephenson díjat nyert, Rockét nevű mozdonya 20 tonna súlyú vonatot óránként 30 km sebességgel továbbított.² Ma tízszeres vonatsúly és 100 km sebesség nem ritkaság. Goethe Nagy Frigyes halálának híreről csak két hét múlva értesülhetett.³ Ma ez percek kérdése volna.

A forgalom tömege talán legjobban világítja meg a haladást. Berzeviczy Gergely szerint (Ungarns Industrie und Commerz) az 1777—1786. évek átlagában Magyarország egész kivitele Ausztriába 12,667.000 forint, behozatala Ausztriából pedig 10 millió forint értéket képviselt. Körülbelül ez volt Magyarországnak egész közvetlen külkereskedelmi forgalma. Hazánknek nemzetközi forgalma 1936-ban a kivitelben 507. a behozatalban pedig 433

millió pengő értékű volt. (Magyar Statisztikai Szemle 1937. évf., 6. sz., 560. I.) A szállítás olcsóbbodására jellemző adat, hogy míg a vasút és a gőzhajó előtti időben egy tonnának egy mérföldre szállítása 20—30 aranyfillérbe került, a vasút a szállítási díjat ennek a tizedrészére csökkentette.⁴

A vasút megteremtésének hatását Treitschke, a híres német történész úgy jellemzi a német birodalmi egység megalakulásának tárgyalásánál, hogy „a vasút szakította ki először a nemzetet gazdasági csendéletéből”.⁵

2. Ma modern közlekedés nélkül el sem tudjuk képzelni az életet. Hatása az élet minden terén érvényesül és olyan sokféle, hogy azt rövid tanulmányunkban kimerítően nem ismertethetjük. Általánosságban a közlekedésnek csak az élet három terén érvényesülő hatására akarunk rámutatni. A legfontosabb a gazdasági élet területe. Itt a közlekedés fejlődésének az eredménye a világforgalom és a nemzetközi munkamegosztás megteremtése. Ez csak úgy volt lehetséges, hogy a közlekedés nagy tökélyel rendszeres vállalkozássá vált, amelynek kockázata abban nyilvánul meg, hogy a szállítási szolgáltatás iránt mutatkozó kereslet nagysága bizonytalan.

Az áruszállítás iránt mutatkozó kereslet függ az áruk iránt mutatkozó kereslettől, de annál mindig kisebb, mert a javak egy része helyben kerül fogyasztásra és mert a szállítási költség néha az egyéb költségekkel, pl. vám- és ügynöki költséggel együtt többet tesz ki, mint a termelő és fogyasztó hely közti árkülönbség. Ilyenkor a nem okvetlen szükséges és csak távolból beszerezhető fogyasztási javak szállítása elmarad. Ez az akadály annál inkább érvényesült, minél messzebbre kell az árut szállítani és minél lassúbb a szállítás, mert a javak egy része, pl. az élő állat ilyenkor veszít értékéből. A személyszállításnál a kínálat és kereslet viszonya állandóan — és nemcsak gazdasági viszonyoktól függően — változik, úgyhogy ezt az arányt alig lehet előre elegendő pontossággal meghatározni. Ebből az következik, hogy a közlekedési vállalkozó az áruszállítás feltételeinek megállapításánál könnyebben alkalmazkodhatik a kereslethez, mint a személyszállításnál. Ez legjobban a fuvarozási kényszerrel terhelt vasútnál érezteti kedvezőtlen gazdasági hatását, mert a vasút személyszállítási menetrendjét kénytelen előre megállapítani és az abban felvett vonatokat esetleg üresen is kénytelen járatni. A személy szállítás nagyobb üzemi költségei mellett ez az oka annak, hogy — a kivételes földrajzi helyzetben levő angol déli vasút kivételével — Európában minden távolsági vasút a személyszállítással erősen ráfizet, legnagyobb mértékben persze agrárjellegű országokban, mint

hazánkban, mert a mezőgazdasággal foglalkozó népességnek csak ritkán van utazásra szüksége és még ha utazik is, rendszeren csak rövid utat tesz meg.

A közlekedési eszközök honvédelmi jelentősége nemcsak az erre a célra közvetlenül szükséges eszközöknek: vasúti vonalaknak, utaknak, gépkocsiknak, repülőgépeknek, táviró- és telefonvonalaknak teljesítőképes előállítását és karbantartását teszi szükségessé, hanem ezenfelül még a békeidőben való gondoskodást arról, hogy háború esetén, amikor a közlekedési eszközök igénybevétele eléri a teljesítőképesség maximumát, hogyan fog történni a lakosság ellátására szükségesek szállítása és a háború következtében tönkremenő eszközök, alkatrészek és energiaforrások pótlása. Erre és sok más közlekedéspolitikai, hadászati vonatkozású igazságra a világháború tanulmányai hívták fel először teljes mértékben a közlekedési politika vezetőjének a figyelmét.⁶

A közlekedési eszközök *minden* fajának hadászati fontosságát a világháború bizonyította be, amidőn pl. a marnei ütközet eldöntésében a magán-gépkocsikon és taxamétereken történt csapatszállításnak nagy szerepe volt. Jelentékeny kiegészítő szerepet játszott a belvízi hajózás is. Óriási szerep jutott a háborúban a hírszállítás modern eszközeinek.

A közlekedés a közigazgatásnak is fontos eszköze, mert a legjobb közigazgatási szervezetnek a működése is hatálytalan marad, ha a központ rendelkezéseinek végrehajtása a perifériák elérésével járó nehézségeken múlik. Ennek jellemző példája a magyar tanyai bekötőutak hiánya következtében előállott helyzet: hogyan érjen el tanyai népünkhöz gyorsan és hatályosan az állam legüdvösebb rendelkezése is, ha megszakad vagy lassú a közlekedés, mely a nép felé visz!

A közlekedési politikának viszont nem szabad helyi politikává válnia és nem szabad a helyi érdekek támogatásának címén, amely — mint a tapasztalat különösen a vasutak tervezése alkalmával megmutatta — sokszor magánérdekek palástolására szolgált, felesleges vagy az ország közlekedési politikájába bele nem illő közlekedési eszközök létesítését megengedni.

A KÖZLEKEDÉS A VILÁGHÁBORÚ ELŐTT.

L A gőzmozdony feltalálása és tökéletesítése után, amint ismeretes, a vasút elhódította és megsokszorosította a szárazföldi áruforgalmat és ahol vasút volt, a szárazföldi távolsági személyforgalom csak ott használta még tovább is az *utat*, ahol érdekes látnivalók élvezetét a vasúti vonat gyorsra-

sága lehetetlenné tette. A legtöbb országban az úthálózat fejlődése elmaradt. Az út, jóllehet alkalmas a legkülönbözőbb járóművek közlekedésére, a legáltalánosabb közlekedési eszköz és éppen ezért minden lakott helynek minden másikkal való összekötésére volna hivatott, vesztett jelentőségéből. Világszerte elnéptelenedtek a meglévő utak, újabb utak építését pedig többé-kevésbé elhanyagolták. A városokat nem tekintve, a közúti közlekedést kiegészítő eszköznek kezdték tekinteni a vasúti és néhol a víziforgalom mellett. De egyszerre csak új fordulat támadt: a géperejű járómű feltalálása után, a világháború előtti időben, a személyszállító magángépkocsi kezdte — bár csak mérsékelt sűrű forgalommal — újból benépesíteni az utakat. A gépkocsi akkor még csak a fényűző kedvtelés eszköze maradt, mert a drága járóművet csakis vagyonos ember tudta beszerezni, akinek a tömegszállító eszközöktől való függetlenség megérte a magas beszerzési és üzemi költséget. A társas szállítás ritkán alakult magánvállalkozássá. Azokon a szépségükről híres vidékeken, ahol a közutat eddig is sűrűbben használták, a fuvarosok akadályozták meg a társas gépkocsiforgalom kialakulását (pl. a svájci Graubünden kantonban) és többnyire a posta kezdte kísérletképpen a rendszeres személyszállító gépkocsiüzemet. A belső forgalmat csak rendszertileg szabályozták és a nemzetközi forgalomban sem ütközött akadályba a magángépkocsik közlekedése, miután az 1909. évi párizsi egyemény a különböző automobilklubok kezdeményezésére és azoknak megegyezése alapján minden lehető módon megkönnyítette a magánkocsinak idegen államterületre való belépését és ottani közlekedését. A világháború előtt a gépjárműközlekedéssel kapcsolatban *nem* merült fel nevezetes gazdasági kérdés.

2. A háború előtt a *helyi közlekedés* is a műszaki haladással párhuzamosan fejlődött. A városok belsejében az utak javultak, az olcsó közforgalmat a villamosüzemű közúti vasutak, a legnagyobb kiterjedésű városokban — mint Londonban, Párizsban, Berlinben, New Yorkban — föld alatt, vagy magasra emelt, külön pályatesten futó gőz- vagy villamosüzemű vasutak szolgálták ki olcsó és a forgalom tömegességénél fogva mégis jövedelmező menetdíjak fejében. Néhol még megmaradt a lóvontatta társas-kocsi és bérkocsi; míg másutt, pl. Londonban, már az autótaxaméter és a villamosvezetékéből táplált, sinnedküli trolleybus is kezdett tért hódítani. Mindezek jövedelmező, önmagukat fenntartó vállalkozások voltak.

3. A világháborút megelőző időben a közlekedésnek talán legrégebbi ágazata: a *hajózás* jelentékeny szolgálatokat tudott tenni a közgazdasági

életnek. Ezek a szolgálatok természetesen országoként különböző jelentőségűek és természetűek voltak az egyes országok víziúthálózatához és a hajózás céljaira rendelkezésre álló tőkékhez képest. így ne feledjük azt a nevezetesényt, hogy a *természetes belső* víziutak közül a Rajna a gazdasági életben nagyobb szerepet játszott, mint a Duna, mert a Rajna erős iparral rendelkező vidékeket köt össze egymással és a világforgalommal legszorosabb kapcsolatban álló tengeri kikötőkkel, az iparcikkeknek tengerentúli elhelyezését és az ipar részére tengerentúli nyersanyagok beszerzését megkönnyítette, míg a Duna folyásának túlnyomó részében főleg a mezőgazdaságot folytató — tőkében szegényebb — vidékeket a világforgalom főútvonalaitól félreeső és jó tengeri kikötőkben is szegényebb Fekete-tengerrel köti össze. Gróf Széchenyi István látnoki szeme látta meg, hogy „a Duna a magyar érdekekkel ellenkező irányban folyik“. Nyilvánvaló, hogy azoknak a folyamoknak kellett szükségképpen a legnagyobb közgazdasági jelentőségre szert tenniük, amelyek mögötti területeket forgalmas tengeri kikötővel kötötték össze. Ott, ahol ilyen folyamok nincsenek, ez a feladat a vasutakra hárult. Egy-egy ország *belső* forgalmában a folyami hajózásnak kisebb volt és kisebb ma is a gazdasági jelentősége. A külföldre vezető belső víziutaknak jelentőségét emelte az, hogy a csupán igen alacsony fuvardíjakat elbíró, csekély értékű tömegárukat a folyami hajózás olcsóbb fuvarral tudja külföldre szállítani, mint a vasút, mert a vasút legfeljebb a saját országának határáig állapíthatja meg a fuvardíjakat; amíg a folyami hajós, aki külföldre szállít, az egész útvonalon, messze hazájának határán túl is, maga állapíthatja meg a szállításért kívánt ellenszolgáltatást. Ez különben már azért is csekélyebb lehet a vasúti fuvarnál, mert a hajósnak nem kell — úgy, mint a vasútnak — pályáját nagy költséggel magának előállítania és mert többek közt azért is kisebb üzemi költséggel dolgozik, mivel Archimedes törvénye értelmében a beálló súlycsökkenés következtében ugyanazzal az energiamennyiséggel nagyobb árutömeget tud mozgatni. E körülményeknek három nevezetes következményét állapíthatjuk meg. Elsősorban azt, hogy a több ország területét átszelő és különösen a tengerhez vezető folyamokon minden nemzet biztosítani akarta a maga hajói számára a hajózást. Másodsorban minden nemzet igyekezett *nemzeti* hajósvállalat létesítésére, hogy a saját hazájának forgalma számára biztosíthassa idegen vizeken is azokat a kedvező fuvardíjakat, amelyeket a vasút meg nem adhatott és amelyeknek a megadását idegen lobogó alatt járó hajóktól elvárni nem lehetett. A harmadik következmény az volt,

hogy ahol a jelzett előnyöket nyújtó természetes víziutak nem álltak rendelkezésre és különösen ott, ahol természetes víziutaktól távolabb eső ipari vidékek termékei a tenger felé gravitáltak, az illető vidékek számára mesterséges víziutak létesítése útján vélték — különösen tőkegazdag országok — a természetes víziutak nyújtotta előnyöket elérni. Ez az annyit emlegetett „csatornakérdés“. A *belvízi csatornák* létesítése azonban többnyire csalódást okozott. Elsősorban azért, mert a csatornaépítés a vasutakéval egyenlő befektetést igényel, amelynek tőkeszolgálatát csatorna-illeték vagy vontatási díjak alakjában a csatornát használókra kell áthárítani. Másodsorban pedig azért, mert a csatorna teljesítőképességét idő és tömeg tekintetében a csatorna méretei és az átzilipezés szüksége a belső természetes víziutakhoz képest kedvezőtlenül befolyásolja. A csatornaszállítás lényegesen drágább és lassúbb és még a vasúti szállítással sem veheti fel rendesen a versenyt. Ilyenről legfeljebb olyankor lehet szó, amikor — mint pl. Franciaországban — természetes víziutakat kötnek össze a csatornák. De arra is van példa, hogy még ott is, ahol igen nagy távolságon egységes, természetes és mesterséges víziutakból álló hálózat áll rendelkezésre, a viziszállításra legalkalmasabb olcsó, súlyos áruk zöme a vasúton megy a víziút helyett, mint az északamerikai nagy tavak vidékéről származó érc és gabona. A csatornaépítés költségei a legtöbb esetben nem térülven meg a forgalomból, az adózó polgárok összeségét terhelik. A legnagyobb nehézségek azonban akkor merülnek fel, amikor több ország területén átvezető nemzetközi csatorna építéséről van szó, mert ilyenkor számos kérdésnek nemzetközi egyezmény útján való szabályozására van előzetesen szükség. Ilyenek pl. az átrakást feleslegessé tevő egységes típusú berendezések megállapítása, a csatornahasználati díjak egyenlőségének és az idegen vállalatok hajózási szabadságának biztosítása. Nem csoda tehát, hogy a világháború előtti időben nem valósultak meg jelentősebb ilyen tervek, jóllehet ebben az időben a természetes víziutakon a hajózás akadálytalanul és a közlekedési béke jegyében bonyolódott le.

A belvízi hajózásnak a mestere mindenkor a tengeri hajózás, nemcsak a belső víziutak legfontosabb részének a tengerrel való összefüggése következtében, hanem azért is, mert a tengeri hajózás régebbi nagykereskedelmi üzemének és régebben megállapodott jogszabályainak analóg alkalmazása észszerűnek látszott. Ezt tapasztalhatjuk elsősorban a hajózás szabadságának alapvető fontosságú kérdése tekintetében. A tengerek szabadságának elve a területiális (a parttól meghatározott távolságon belül eső) vízterüle-

tek kivételével általánosan el volt ismerve, sőt azt a Szezei- és Panama-csatornára is kifejezetten kiterjesztették. Több mint egy évszázad óta megvolt a törekvés arra, hogy ez a szabadság a folyók torkolatára és attól befelé, forrásaik irányában, a hajózható folyamrészekre is kiterjesztessék. Jóllehet a bécsi kongresszusi (1815) aktát néha olyan értelemben magyarázták, hogy az csak a parti államok részére biztosítja a nemzetközi folyókon a hajózás szabadságát — ez a megszorítás a világháború előtt nem érvényesült az európai gyakorlatban, sőt a Kongó és Niger vizein Afrikában sem; de az Egyesült Államok nem ismerték el az elvet.

A folyami hajózásban kifejlődött a hajósvállalatok versenye egymással és néhol a párhuzamos vasutakkal is. A hajósok egymásközi versenye nem bizonyult károsnak, mert mindenkinek elég foglalkoztatás jutott. A hajónak versenye a vasúttal sem élesedett ki, mert a kétféle közlekedési vállalat csakhamar felismerte, hogy mindegyiküknek előnyösebb, ha a verseny helyett az együttműködést választják. Így a fontosabb gócpontokon átrakási, közvetlen díjszabásokat létesítettek.

4. *A tengeri hajózásban* a józan üzleti elvek győzedelmeskedtek és emellett a közönség is jól járt. Mindig volt verseny egyes vonalhajózási vállalatok közt, vagy ezek és a szabad hajózás közt; rövid tengerparttal bíró államok állami támogatással segítették nemzeti hajózásukat. Versenyeztek egymással az egyes nemzetek kikötői is; természetesnek tartotta mindenki, hogy a nemzeti kikötőkhöz vezető vasutak díjszabási politikájukkal igyekeztek előmozdítani a hazai kikötők használatát. A nemzetközi forgalomban a nagy vonalhajózási vállalatok közt az amerikai kivándorlási mozgalom tetőpontján keletkezett élénk verseny és már 1892-ben forgalomosztási megállapodásra (poolra) készítette a legnagyobb vállalkozó vonalakat. Hasonló megegyezések keletkeztek később más forgalmakra nézve is, a vállalatok és a közönség szempontjából egyaránt kedvező gazdasági eredménnyel.

A tengeri hajótér iránt mindig olyan nagy volt a kereslet, hogy a hajósok elegendő és eléggé jövedelmező foglalkoztatására számíthattak; míg a közönség a fuvarpiacon jegyzett hajótér és árkinálat útján megtalálhatta a neki, saját céljai szempontjából legmegfelelőbb fuvarozási vállalatot és alkalmat.

5. Ügy hisszük, hogy felesleges az olvasó előtt a *hírszállítás* fejlődésének előnyeivel és azokkal a szolgálatokkal foglalkoznunk, amelyeket a közlekedésnek ez az ágazata a gazdasági és kulturális életnek tett, hiszen

ezek már régen a világháború előtt átmentek a köztudatba. Igen érdekes, hogy a nemzetközi forgalomban, a közlekedésnek ebben az ágazatában sikerült *először* egységes szabályokat létesíteni, talán részben azért, mert a hírek nagy része általános érdekű, részben pedig annak következtében, hogy a hírszállítás majdnem mindenütt monopólium, sőt állami vállalkozás. Az 1874. évi postai uniót 1875-ben követte a nemzetközi távíróunió, majd a tengeralatti kábelek védelmére vonatkozó egyezmények és betetőzésképen az 1912. évi nemzetközi rádiótávíróegyezmény. Mindezek azonos feltételek mellett biztosították a hírszállítás különböző módjait az egész műveit világon.

6. A személyek és javak szállításában az oroszánrész a *vasútnak* jutott. Helyszűke miatt nincs módunkban, hogy a vasutak fejlődését részletesen vázoljuk. Néhány vonással világítjuk meg, hogy miképen vált a vasút mindenütt a gazdasági életnek döntő fontosságú tényezőjévé és hogy miképen jött létre az a kedvező helyzet, amely. a közlekedésnek ebben az ágazatában a világháború kitörése előtt fennállt.

Mint minden új vállalkozás, úgy a vasút is saját kárán tanult. Eleintén ezzel az új közlekedési eszközzel szemben a legnagyobb bizalmatlanság nyilvánult meg, amelynek számos jellemző példája közül csak egyet említnünk fel. Az oxfordi egyetem az angol parlamenthez kérvényt intézett, hogy ne engedélyezze, hogy az egyetemhez közel vezetessék a vasút.⁸ Jellemző a régi engedélyokiratokból kitűnő az a felfogás is, hogy a vasutat — úgy, mint a csatornát — mindenki a maga járóműveivel fogja használhatni. Még Kossuth Lajos is így képzelte a vukovár—fiumei vonalat. A legtöbb országban a vasúthálózat nem előre elkészített terv szerint létesült, hanem ott épült vasút, ahol szemfüles vállalkozó valamely vonal megépítését jövedelmezőnek vélte. Tapasztalatok híján a vasutak finanszírozását, üzemét és díjszabási politikáját többnyire a vállalkozó tetszésére bízták. Az első sikerek és búsas építési és finanszírozási nyereségek valóságos vasútépítési lázt idéztek elő. Sokszor nyereszkeedés kedvéért olyan vasutak is épültek igen nagy tőkebefektetéssel, amelyek nem számíthattak a tőke hasznosítását biztosító forgalomra. Ugyanazon végpontok közt egymással versenyző vonalak épültek drága pénzen és egymással késhegyig menő versenyt folytattak, mint pl. az Egyesült Államokban. Ennek következtében a vasútvállalatok nagy számban csődbe jutottak. Másokat az államnak kellett megmentenie valamilyen módon. Az ország különféle és elsősorban gazdasági érdekei szempontjából fontos vonalak, amelyeket a vállalkozás

nem volt hajlandó létesíteni, így hegyi pályák — később a másodrendű —, végül pedig a helyi jelentőségű vonalak — csak az adózókat súlyosan megterhelő támogatással létesülhettek. Az ország különböző részein létesült magánvasutaknak díjszabási politikája az ország különböző részeinek lakosságát eltérően terhelte, a vasutak és egyes kedvelt ügyfelek közt titkos kedvezmények iránt történtek megállapodások; megfelelő szabályok híján arról szó sem lehetett, hogy a vasutak az ország közgazdasági érdekeinek megfelelő tarifapolitika követésére kényszeríttessenek, sőt még ugyanazon ország területén levő vasutak közt sem volt mindenütt biztosítva a kocsiátmenet és két csatlakozó hazai vasút határán gyakran át kellett szállani az utasoknak és át kellett rakni az árut. Más ország határos vasútjának érintésénél eleinte ez volt a *szabály*; közvetlen jegyek kiadásáról nem lehetett szó és minden vasúton új fuvarlevelet kellett kiállítani.

Mindezek a körülmények megérlelték a vasutak államosításának eszméjét; olyan országokban pedig, ahol az állam üzemi gazdálkodása ellenkezett a közfelfogással, mint Angliában, az állami ellenőrzés jogát és beavatkozását biztosító jogszabályok alkotására vezettek.

A vasutak kölcsönös forgalmának megkönnyítésére azonban előbb a belföldi, majd a nemzetközi forgalomban is a vasutaktól maguktól indult ki a kezdeményezés. Ennek a kezdeményezésnek az indító oka az volt, hogy a vasutak belátták, hogy kölcsönös megegyezésen alapuló együttes eljárással üzleti céljaikat jobban tudják elérni, mint külön-külön, a többire tekintettel nem levő üzleti politika segítségével.

Először az *egy* ország területén levő szomszédos vasutak rendezték a kölcsönös forgalmat közvetlen köteléki díjszabások és üzletszabályzatok útján. Két szomszédos vasút közt létesült ilyen megállapodásokhoz hasonló megállapodásokat kötött később mindkét vasút másik szomszédjával és ezek ismét más vasutakkal. Így ez az egységesség mind tovább terjedt, amíg elérte az ország határát. Azon túl már sokkal nehezebb volt a — nemzetközivé váló — forgalomnak a rendezése, mert itt a vasutak üzleti érdeke már politikai és nemzetközi kereskedelmi érdekekkel kerülhetett ellentétbe. De a vasutak kezdeményezése és legtöbb állam kormányának józan politikája a vasutak nemzetközi megegyezéseinek létrejöttét nem akadályozta, sőt némelykor kifejezetten támogatta és a nemzetközi forgalom közérdekű rendezését lépésről-lépésre lehetővé tette. Így pl. — jóllehet nemzetközi vasúti csatlakozások létesítése céljából államszerződésre van

szükség — a forgalom lebonyolításának gyakorlati kérdéseit nem ezek a szerződések, hanem a csatlakozó vasutak egymásközi megállapodásai rendezték,

A fejlődés menetét nem követhetjük nyomról-nyomra. De ki kell emelnünk, hogy Közép-Európában a nemzetközi forgalom legfőbb előmozdítója az úgynevezett „Német Vasút Egylet“ volt. Ennek a kötelékébe a német vasutakon kívül magyar, osztrák, belga, hollandi, luxemburgi és román vasutak is beletartoztak. Többek közt ez az egylet kezdeményezte a vasutak egységes *szabványoknak megfelelő* építését és felszerelését: a nemzetközi forgalom rendezésének alapfeltételét. Ebből lett 1886-ban a „Műszaki Egység“ neve alatt ismeretes nemzetközi egyezmény. Az egylet kezdeményezte — a később intézménnyé vált — nemzetközi személy-, majd áru-menetrendek megállapítására szolgáló értekezleteket, a személy- és teherkocsik átmenetének és kölcsönös használatának biztosítására szolgáló kocsiszabályzatokat. Az egylet létesített először tagjainak kölcsönös forgalmára nézve egységes fuvarozási jogot: az egyleti üzletszabályzat és annak végrehajtására vonatkozó különféle szabályzatok alakjában. Leszámolási és klíringirodát is teremtett, stb. Az egylet szabályait azután más, azon kívül álló vasutak is átvették.

A nemzetközi forgalomnak közvetlen díjszabásokra van szüksége. Ezek ugyanolyan módon keletkeztek, mint az egy országon belül különböző vasutak kölcsönös forgalmára vonatkozóan létesített közvetlen díjszabások. Először szomszédos vasutak létesítettek kötelékeket, majd ezek a maguk szomszédaival és így tovább. A nemzetközi személy- és poggyász-díjszabásoknál ez aránylag könnyen ment és majdnem egész Európában érvényes volt a kombinált körutazási jegyeknek rendszere. Az egyes országok valutáinak különbözősége a nagy háború előtt nem okozott komoly nehézséget, mert az árfolyamok többnyire állandók voltak. A közvetlen árudíjszabások létesítése már nagyobb nehézséget okozott. Az áruosztályozásokat össze kellett egyeztetni, ami csak a különböző gazdasági érdekeknek a „do ut des“ elve alapján való kiegyenlítése útján volt lehetséges. Az útirányok versenye ellen csak az nyújthatott védelmet, hogy két adott állomás közt a köteléki díjtétel volt a legolcsóbb és így nem volt inger más útirányok igénybevételére. Ez vezetett oda, hogy a kötelékben egyesült vasutak kötelezték magukat, hogy más vasutak versenyével szemben egyetértőleg fognak eljárni, aminek azután az lett a vége, hogy a vasutak a forgalom különféle területeire nézve megállapodásokat kötöttek egymással,

amelyekben kizárták a versenyt és a forgalmat, vagy az abból eredő bevételeket előre megállapított kulcs szerint felosztották egymás közt.

Időközben az államok nagy része megalkotta a maga vasúti fuvarozási jogát, többnyire a díjszabási szabályzatok alapján kifejlődött gyakorlat kodifikálásával. Ezek a jogszabályok eltértek egymástól. Egységes nemzetközi fuvarozási jog államszerződés útján való létesítésének gondolata de Seigneux és Christ svájci jogtudósoktól eredt; megvalósítása az 1892-ben életbelépett és a világháborúig többször átdolgozott berni árufuvarozási egyezmény. Ez az ellentétes nemzeti jogok közti kompromisszum lehetővé tette, hogy majdnem az egész európai kontinensen egy fuvarlevéllel, újbóli feladás és átrakás szüksége nélkül, bármely útközben érvényes díjszabás alkalmazásával, lehetett fuvarozni, hogy —, ha az árut kár érte — bármelyik ország bírósága ugyanazon szabályok szerint állapíthatta meg a kártérítést és az ítéletét bármelyik szerződéses államban végre lehetett hajtani. A világháború kitörésekor készen állt a nemzetközi személy- és poggyászfuvarozásra vonatkozó egyezmény tervezete.

önként értendő, hogy a vázolt általános fejlődési menetben Magyarország is résztvett, sőt néha vezetőszerepet is játszott. Ezért elég lesz, ha hazánkra vonatkozóan csupán egynéhány különleges jelenséget emelünk ki. Mindenki tudja, hogy a magyar vasúti hálózat sok viszontagság és nehézség után — főleg Mikó gróf és Baross Gábor érdeméből — Széchenyi István gróf nagyszabású terveinek megfelelően alakult ki. Különleges szerep jutott nálunk az úgynevezett „közös“ vasutaknak, melyek Ausztria és Magyarország területén feküdtek és túlnyomólag alkotmányunk felfüggesztésének idejében épültek. A kiegyezés után a vasútügy sorsát rendezni kellett. Az 1867-i kiegyezés előkészítésének utolsó órájában Deák Ferenc bölcsesége megakadályozta azt, hogy a vasútügy a közös ügyek közé soroztassék és így a 10 évenként megismétlődő gazdasági kiegyezési tárgyalások alkalmával történt döntés arra nézve, hogy a vasutakat érintő ügyek közül, melyek szabályoztassanak egyöntetűen a két államban. A vasútrendészet és biztonságra vonatkozó szabályokon kívül elsősorban a vasúti fuvarozási jog és az árúdíjszabás osztályozása volt ilyen. Különösen az utóbbi nagy előnyt jelentett hazánknak, mert biztosította azt, hogy az osztrák és a közös vasútak segítségével elérhető bármely külföldi határig, igen nagy távolságon át, egységes díjszabási határozmányok alapján legyen a forgalom lebonyolítható. Kiviteli érdekeink érvényesítését fokozta az, hogy a Déli vasúton meg nem tört díjszámítással érhetett

el a magyar áru az olasz határig és a svájci és délfranciaországi forgalomban fontos innsbrucki csomópontig. A kassa—oderbergi — állami biztosítást élvező — és ezért gyakorlatilag az állam díjszabási kívánságainak végrehajtására kötelezhető vasút segítségével pedig a magyar áru a porosz határig közvetlen és olcsó díjtételekkel eljutott, és a Balkán államokból Németországba, vagy onnan fordított irányban haladó átmenő forgalmat túlnyomórésztben a magyar vonalak vitték. Így a magyar vasutak tetemes bevételhez jutottak. Sokszor döntő szerepet játszottak a Német Vasút Egylet, a vasúti kötelek ügyvitelében, a kartellek megkötésénél és a berni egyezmény előkészítésénél.

7. A háború előtti fejlődés fenti vázolásánál a reánk nézve legfontosabb európai kontinens viszonyaival foglalkoztunk. Kiegészítésképpen néhány pillantást vethetünk ezek után távolabbi országokra. Anglia jóformán szabad kezű biztosított vasúti vállalatának, amelyek csak kivételesen léptek egymással vagy más európai vasutakkal közösségre; a szabad verseny köztük majdnem korlátlan volt. Mindezeket a közfelfogás és Anglia szigetország jellege magyarázza. Viszont a gyarmatokban más vasúti politikát követett a Brit Birodalom és például Indiában állami vasútüzemet folytatott.

Különleges helyzetet foglaltak el az Amerikai Egyesült Államok is. Nem az Unió, hanem az egyes államok kezében volt a vasúti felségjog gyakorlása. Ezek engedélyezték a vasutakat, sőt egyesek eleinte az engedély nélküli vasútépítést is tűrték. A vasutak teljesen szabadjukra voltak eresztve, a szabad verseny dúlt, a titkos, egyoldalú díjkedvezmények és más visszaélések napirenden voltak, a kezdeti egységesség az Unió egyes részállamainak határánál megszűnt, a vasutak közt az együttműködés nem volt biztosítva. A jövedelmező vasutak részvényösszevásárlás vagy holding company-k útján egynéhány milliárdos kezébe kerültek. Csak 1887-ben kezdett az Unió maga beavatkozni a több unióbeli részállam területét érintő vasúti forgalomba az Interstate Commerce Act létesítése útján és az Interstate Commerce Commission bírói hatáskörrel is felruházott hivatal felállításával. A törvény a kartelleket üldözte, a díjszabási egyenlő elbánás megsértése ellen az említett bírósághoz panaszjogot ad, egyes díjszabási kérdéseket akart rendezni, azonban kevés gyakorlati sikert ért el. Igazi egységesség tulajdonképpen csak műszaki téren alakult ki bizonyos kérdésekben, de igen jellemző, hogy az sem az államok, hanem az építő érdekeltségeknek, így a kocsiépítők szövetségének érdeme.

8. A leírt fejlődési menetnek az volt a következménye, hogy a világháború kitörése előtti időben a szárazföldi és vízi közlekedés elérte fejlődésének tetőpontját és állapota olyan volt, hogy a gazdasági életnek megadta mindazt, amit csak közlekedés segítségével el lehet érni. Bárhova szárazon és vízen olcsó áru- és hírszállítás és biztos, rendszeres utazás volt lehetséges. A közlekedési politika összhangzásban állt az általános gazdasági politikával és annak hathatós támogatójává vált, gondoskodás történt arról, hogy a vasúti és a vámtarifapolitika ne kerüljön egymással ellentétbe, hogy a vasút az ország kivitelét és nyersanyagbehozatalát, a hazai kikötők használatának előmozdítását támogassa. A tarifák nagyobb részének állandósága a biztos üzleti kalkulációt előmozdította. Ezt segítette elő a gyors és olcsó hírszolgálat is, amely ezenfelül a kereskedelmi utazói költségek egy részét is megtakarítani engedte. Maguk a közlekedési vállalatok elegendően voltak foglalkoztatva és a pénz vásárlóerejének állandósága mellett hasznot biztosító szállítási bevételekre tehetek szert. Az állami közlekedési vállalatok tetemes összegeket szállítottak be az államkincstárba, a magánvállalatok pedig kitűnő adóalanyoknak bizonyultak. A közlekedés a nemzetközi forgalomban teljesítményeinek ellenértékével az egyes országok fizetési mérlegét javította, gyakran éppen olyan országokban (mint pl. Angliában és Norvégiában a tengeri hajózás), amelyekben a kereskedelmi mérleg passzív maradt. A közlekedési eszközöknek a hitel-szükséglete könnyen kielégíthető volt, a nagyobb vállalatok majdnem korlátlan hitellel rendelkeztek és a magánkézben levő nagy közlekedési vállalatok által kibocsátott kötvényeket oly biztosaknak tekintették, hogy Amerikában és Franciaországban a kisemberek megtakarított filléreiket, a biztosítóintézetek díj tartalékaikat azokban helyezték el; a világpiacon e papírok jelentékeny szerepet játszottak és a világtőzsdéken állandóan jegyezték árfolyamukat.

Ezt az általánosan kedvező képet csak egyes helyeken és csak ideig-óráig zavarták meg azok a hibák, amelyeket a közlekedési politika néhol, mint főleg az Egyesült Államokban, túlköltekezés és túlzott verseny tekintetében elkövetett. Egyik-másik országban magángazdasági és közkárok is keletkeztek az állami ellenőrzés hiányosságából. De mindezek elenyészően csekély hátrányok maradtak a közlekedés előnyeivel és különösen azzal a szerepével szemben, melyet a világ gazdasági békéjének és kultúrájának előmozdítása körül betöltött.

A VILÁGHÁBORÚ HATÁSA A KÖZLEKEDÉSRE.

1. A helyzetet gyökeresen megváltoztatta a *világháború*. A világháborúnak első következménye természetesen az volt, hogy a hadviselő felek közt minden összeköttetés megszűnt, gazdasági csere és szállítás csak a semlegesek és az egy oldalon küzdők közt volt lehetséges és a béke-időkben létesült közlekedési megállapodások halomra dőltek.

A háború alatt a közlekedési eszközöket elsősorban a hadvezetés szolgálatába állították. Ez olyan országokban, ahol magánvasúti rendszer volt, például Angliában, sőt az Egyesült Államokban is, a háború tartamára a vasutaknak egységes állami vezetés alatt való összefoglalását és kezelését jelentette, ami megint azzal járt, hogy az állam a vasúti társaságoknak nagy összegek erejéig adósává vált s ennek pénzügyi következményeit a háború után sokáig, mint súlyos terhet kénytelen viselni. Hasonló helyzettel találkozunk olyan országokban is, ahol a vasút önálló állami *vállalképen* kezeltetett, mint például Svájcban. A háború harmadik és legsúlyosabb következménye a közlekedési eszközöknek nagymérvű lerombolása és a pálya fenntartásának elhanyagolása, aminek oka részben a munkaerők hadbavonulása okozta munkáshiány, részben pedig pénzhiány volt. A háború befejezésével az ellenség által elfoglalt vonalak és forgalmi eszközök nem kerültek vissza régi tulajdonosaik birtokába, még a magánosok tulajdonát képező járóművek, például hajók sem, jóllehet ez az eljárás ellenkezik a háború jogviszonyait szabályozó hágai egyezményvel.

2. Még a háború közvetlen hatásainál is súlyosabban érintették a közlekedést a *háború utókövetkezményei*. A háborús mentalitás, amely a békeszerződéseket diktálta, az összefüggő és organikus fejlődés alapján kialakult vasúti hálózatokat szétdarabolta és azokkal a területekkel együtt, amelyeken fekszenek, más — részben új — országokhoz csatolta. Jellemző példa, hogy a trianoni béke következtében a magyar vasúti hálózat 61.5 százaléka elveszett, az elvesztett területre esett az ország személyforgalmának 54 és áruforgalmának 57 százaléka. Az országhatár a vasutat a korábbi 27 pont helyett 49-en szeli át. Ezek közül 42 helyen nyílt pályán. Kötégyán állomáson magának az állomásnak a területét szeli a határ.⁹

A vasútvonalak feldarabolása és idegen államokhoz csatolása azzal a következménnyel is járt, hogy egyfelől a megmaradt vonalak megrövidülése megfosztotta a vasutakat a vonalak hosszával összefüggő attól

a képességüktől, hogy olcsóbb díjszabásokat tarthassanak fenn; másfelől a hódító országokhoz csatolt vasútvonalak az eredetileg is odatartozó vonalakkal együtt — korábbi hazájuk megmaradt, de teljesítőképességükben hátravetett vonalaikkal szemben — versenyt támasztottak és a nemzetközi átmeneti forgalmat a maguk vonalaira terelhették. A tengerparttól és a hozzá vezető vonalaktól megfosztott ország helyzete a világforgalomban lényegesen rosszabbodott. A területek átszatelése csökkentette a belvízi hajózásunk teljesítőképességét is, amelyet a győzteseknek odaítélt hajópark hiánya amúgyis súlyosan érintett. Súlyos pénzügyi áldozatokat igényelt a közlekedési eszközök helyreállítása, új járóművek beszerzése, az új gazdáik által munkájuktól megfosztott közlekedési alkalmazottak ellátásáról való gondoskodás, a háború következtében az elszegényedett és a nemzetközi hitel igénybevételének lehetőségétől megfosztott országokban. Még hosszasan folytathatók a háborúnak olyan országokban mutatkozó káros közlekedési vonatkozású következményeit, amelyek, mint hazánk, a békeszerződésnek különösen sújtott áldozatai. E helyütt inkább azokat az általánosan és többé-kevésbé *mindenütt* érezhető hatásokat akarjuk rövid összefoglalásban bemutatni, amelyek a közlekedés terén megnyilvánultak. Ilyenek: a háborús mentalitás maradványaképpen megmaradt kölcsönös bizalmatlanság, amely a közlekedés háború előtti békéjét és egységét biztosító berendezések és szabályozások helyreállítását megnehezítette, a gazdasági elzárkózás, amely a forgalmi szükséglet volumenét lecsökkentette és ennek következtében a közlekedési vállalatok bevételeinek csökkenését idézte elő. A háború után szükségessé vált rekonstrukció a közgazdasági életet felvillanyozta ugyan, de amint általában túltermelésre vezetett, úgy a közlekedés terén még fokozta a túlkínálatot. Ennek a kellő gondosság hiányának következtében előállott mesterséges konjunktúrának összeomlása a maga súlyos gazdasági következményeivel szükségképpen éreztette hatását a közlekedés terén is.

A háború óta mostanáig a közlekedés tulajdonképpen *két* válságon ment keresztül. Az első a békekötések után, a másik az említett mesterséges konjunktúra összeomlása után következett be. Az utóbbi válságból csak az utolsó években kezd a közlekedés lassanként kiszabadulni.

Ami mindenekelőtt a háború befejezése után bekövetkezett első válságot illeti, az alábbiakban az egyes közlekedési eszközök helyzetét fogjuk megvilágítani.

Vizsgálatunkat, úgy, mint a háború előtti viszonyok tárgyalásánál, a közúti közlekedésen kezdjük, de ismertetésünk folyamán olyan közlekedési eszközökre is ki kell térnünk, amelyek a háború utáni időben kezdtek a közlekedés terén nagyobb szerepet játszani. Ezek: a tehergépkocsi, a repülőgép és a cső- és energiavezetékek. Ezek közül a tehergépkocsi szerepével a közúti forgalom keretében belül kell foglalkoznunk, míg a másik kettőnek a szerepe külön méltatást igényel.

A FORGALOM ESZKÖZEINEK ÁTALAKULÁSA.

1. A *közúti* forgalom lényeges átalakuláson ment keresztül. A háború alatt hadicélokra igen sok személy- és tehergépkocsi készült. Ezekre a háború befejezése után a katonaságnak nem volt többé szüksége. Olcsón kerültek piacra és a magánforgalom céljaira használtattak, amelynek kapóra jött, hogy a teljesítőképességükben csökkent és drágább díj-szabásokkal dolgozó vasúttól függetleníthette magát. Korán felismerte a közönség a háztól-házig szállítás lehetőségének előnyét. A gyárak, amelyek a háború alatt gépkocsikat gyártottak, meglévő berendezéseiket további gyártásra kívánván fölhasználni, olcsó gépekkel árasztották el a piacot. A fuvarozási kényszertől mentes gépkocsivállalkozó a vasúti fuvarozásnál szükséges bonyolult eljárás nélkül és esetről-esetre kialakított fuvardíjak ellenében vállalta és bonyolította le a fuvarozást. Ez sok olyan embert, aki azelőtt fuvarozással sohasem foglalkozott, csábított arra, hogy mások részére fuvarozzon, másfelől pedig azoknak nyújtott kedvező szállítási alkalmat, akik kisebb terjedelmű, gyors célhoz érést igénylő, értékesebb árukat kívántak szállíttatni. A gépek tökéletesbítése a nagyobb távolságokra való szállítást is lehetővé tette és ezzel azután teljesen alkalmassá vált a közúti gépjármű arra, hogy a vasúttal a személy- és az áruszállítás terén felvegye a versenyt. Személyek szállítására társasautóbusz-vonalak keletkeztek nemcsak városokon belül, hanem a távolsági forgalomban is menetrendszerű járatok lebonyolítására, fix menetdíjak ellenében és alkalmi tömegutazásokra vállalkozás céljából is olyan helyek közt is, amelyek már vasútvonal útján is össze voltak kötve egymással. Így azután a gépkocsi számbavehető forgalmat vont el a vasúttól. A személyforgalomban a magángépkocsi vált a vasút veszedelmes versenytársává, mert a magángépkocsi az ember függetlenségre való törekvésének kielégítésére

alkalmas. A személyszállító tömegjáratok ennek kielégítésére nem alkalmasak és csak oly vidéken hódítottak el forgalmat a vasúttól, ahol az utóbbi (pl. a helyiérdekű vasút) nem gondozta kellőképpen a forgalmat. Például vegyes vonatokat járatott, a helyi viszonyoknak meg nem felelő vagy nem eléggé sűrű menetrenddel dolgozott. Ezzel szemben a tehergépkocsi teljesítőképességének növekedése és a vállalkozók ügyessége az esetleges szállítatok felkeresésével, a vasúténál olcsóbb fuvardíj kínálásával, áruk gyűjtésével jelentékeny károkat okozott a vasutaknak. A közepes szállítási távolságra (mintegy 300 km-ig) a tehergépkocsi azért tud versenyezni a vasúttal árkinálat tekintetében, mert a kisebb járómű kevesebb rakománnyal is kihasználható, kevesebb holt súlyt vontat, mert többnyire visszafuvar tud olcsón vállalni és így meddő visszaszállítást nem végez. Továbbá, mert felelőssége kisebb, befektetési költsége csekély a vasúthoz képest. A gépkocsi ezért alkalmas egyéni, kicsinyben! vállalkozásra és sok vállalkozónak adhat kenyeret. A versenyben mindenesetre az az egyik legnagyobb előnye, hogy a pályát készen kapja, mert a közutat más állítja elő. Hogy ez a vasúttal szemben érvényesülő előny nem az egyedüli oka a teherautó hatalmas térfoglalásának, ezt az a tény bizonyítja, hogy a tehergépkocsi a természetes vízi úttal is versenyezni tud, pedig a víz szintén ingyen rendelkezésre álló pálya. A gépkocsi sikeres térhódítása nagy gyári és mezőgazdasági üzemeket arra bírta, hogy saját termelésük piacra juttatása és nyersanyagszükségletüknek telepükre szállítása céljából saját, úgynevezett „üzemi“ gépkocsikat tartsanak maguknak. Ezzel további forgalmat veszítettek a vasutak. Az üzemi gépkocsi, amikor árukat helyezett el és üresen kellene visszatérnie, potom áron vállal bárki részére visszafuvar.

A gépkocsiforgalom fejlődésének hatása az, hogy az elnéptelenedett utakat eddig nem tapasztalt forgalom lepte el, úgy, hogy az utak többnyire az új forgalom lebonyolítására elégteleneknek bizonyultak. A legtöbb ország jelentékeny összegeket kénytelen költeni a korábban elhanyagolt úthálózat kiegészítésére, karbantartására és a gyengébb utaknak a géprejű forgalom céljaira alkalmassá tételére. Amikor a gépkocsiforgalom a maga kétségtelen előnyei érvényesítése érdekében ilyen súlyos áldozatokra kényszeríti a közületeket, elsősorban pedig magát az államot, ugyanakkor a maga forgalomelvonó versenyével súlyos károkat okoz más, régi közlekedési eszközöknek, különösen a vasutaknak és ha ezek tulajdonosa az állam, az államkincstárnak.

Ha az adatok hiányossága következtében a gépkocsi szerepét pontos számokkal nem is világíthatjuk meg, a szíves olvasó némi tájékoztatása céljából mégis közlünk néhány jellemző adatot. Így megemlítjük, hogy a „Statistisches Jahrbuch für das Deutsche Reich“ 1936. évi legutolsó kötete szerint a világ gépkocsiállománya kereken 56,570.000 darabra rúgott. Ebből az Egyesült Államokra 26,221.052 esett és közülök 3,649.935 teher szállító járómű volt, öt lakosra pedig kereken egy gépkocsi jutott. Ott főleg az olcsó Ford-kocsi népközlekedési eszközzé vált. A munkásnak, a mosónőnek is van saját gépkocsija, az iparos pedig majdnem mindig saját tehergépkocsijával keresi föl a nem túlságosan távoli piacot és hozza műhelyébe a nyersanyagokat. Ezekkel a számokkal Európa nem vetekedhetik. A legnagyobb Franciaország állománya: 2,065.200 darab, ebből 462.200 teher szállítókocsi és mintegy 20 emberre esik egy gépkocsi. Utána Nagy-Britannia következik 2,043.451 darabbal, amelyből 447.929 teherkocsi és 25 emberre esik egy járómű. Németország állománya 1,251.646-tal van kimutatva, a teherkocsik száma 270.992 és mintegy 54 emberre esik egy kocsi. A magyar statisztika szomorú képről számol be. A Magyar Statisztikai Szemle 1936 végén 13.987 személyszállító-, 3276 teher szállító-gépkocsiról tud és az egyéb géperei közúti járóművel együtt 18.575 gépkocsiról beszél.

Mindenütt égető kérdés a vasút és a gépkocsi versenyének szabályozása, amelynek arkanumát még nem találták meg, jóllehet a legelterjedt módszerekkel kísérleteztek. Ilyen kísérlet nálunk az államvasút és a gépkocsifuvarozók Mateosz néven ismert szövetkezete közt kötött szerződés, Németországban pedig a birodalmi vasúttal pénzügyi és tarifapolitikai kapcsolatba hozott Reichsautobahnen-hálózat létesítése, amely közlekedéspolitikai céger alatt inkább a szociálpolitikát: bő és hosszabb időre szóló munkaalkalom nyújtását szolgálja. A magánvasúti országokban maguk a vasutak folytatnak gépkocsiüzemet és a rendszeres járatokat arra használják föl, hogy mellékvonalakon, ahol a vasútüzem állandóan veszteséges, a vasúti üzemet abbahagyják és azt gépkocsi járatokkal pótolják.

Amikor a gépkocsi révén a közúti szállítás divatossá vált, annak régen elhagyott eszköze a *szekér* is újból életre kelt, különösen mezőgazdasági lakosságú országokban. Azelőtt is előfordult, hogy a kigazda a mezőgazdasági munka szünetelésének idején szekerevel és fogatával falubeliek részére esetről-esetre szállítást vállalt a közeli állomással vagy várossal való forgalomban. Néha, amikor ilyen szállítási alkalom sűrűbben kínál

kozott, talán erre a célra külön szekeret és fogatot is használt. A mai szekérforgalmat ettől az különbözteti meg, hogy ott, ahol, mint például Budapesttel való forgalomban, a szekéren érkezett áruk kövezetvámjának aránytalan alacsonyysága következtében a szekéren szállítás a szállítatónak különös előnyököt tud nyújtani, megszervezett szekér fuvarozás folyik leszerelt ócska gépkocsikból vett golyóscsapágyakkal felszerelt szekerekkel és lóváltással, összeszervezkedő emberek közös üzemeképen. Az ilyen vállalkozás természetesen a gépkocsifuvarozó által követelt, vagy a vasúti díjszabásban megállapítottnál olcsóbb ellenszolgáltatás fejében végzi a fuvarozást és versenyt okoz gépkocsinak és vasútnak.

A nemzetközi távolsági forgalomban csak a magángépköcsi játszik nagyobb szerepet, ama nemzetközi megállapodások alapján, amelyek lehetővé teszik a honi okmányokkal igazolt gépek és gépvezetők közlekedését a külföldön anélkül, hogy a hazájába visszatérő gép az idegen ország vámját viselné. A nemzetközi tehergépköcsi-forgalomnak a jelentősége, jóllehet egyes államok közt, főleg kisebb távolságokra ilyen is van, ma még kisebb, de nemzetközi megállapodásokkal alátámasztva, fejlődőképesnek látszik.

2. A világháború után a városi közlekedési vállalkozás sorsa hasonló volt a többi közlekedési eszközökhöz. A műszaki haladás éppen az általános tökeszükség idején új beruházásokat tett szükségessé és a közúti vasút új versenytársaképpen fellépett az autóbusz és az egyéni gépköcsi. A lófogatú vontatás csaknem egészen megszűnt. A városi forgalom megcsappant, mert a mostoha gazdasági viszonyok a közforgalmú városi közlekedési eszközöket igénybe vevő nagy tömegeket takarékosagra kényszerítették. A régi forgalmi tömeget díjleszállítással sem lehetett visszahódítani. A verseny is ártott a közforgalmú városi közlekedési eszközöknek. Sok helyütt a város közönségének kellett a városi közlekedési eszközöket támogatni, vagy a verseny kizárása, a forgalom javítása és a lakosok fizetőképességéhez alkalmazkodó menetdíjak biztosítása érdekében megszerezni vagy saját számlájára kezelni. A gépkocsiforgalom nagy elterjedése az utcáknak ezzel járó sűrű igénybevételével az utcáknak vasutaktól való fokozott mentesítését teszi szükségessé, ami óriási költséget emésztene föl. Emellett a helyes tarifa megállapításának kérdése áll a homloktérben.

3. Amíg a gépköcsi a régi pályának új járóművek alkalmazásával törént feltámasztását jelenti, addig a háború után két korábban kisebb sze-

repet játszó szállítási eszköznek jutott jelentékenyebb szerep. Ezek a repülő jároművek, különösen a repülőgép és a cső- és energiavezeték.

a) Amikor a háború a *repülőgép* hadászati jelentőségét bebizonyította, egyúttal azt a gondolatot is táplálta, hogy a repülőgép polgári forgalomra is célszerűen felhasználható. Emellett az a hátsó gondolat is szerepet játszott, hogy a polgári légiforgalom fejlesztése a „si vis pacem para bellum“ elvének megfelelően háború esetén is hasznos szolgáltatásokat tehet. Csakhamar repülővállalatok alakultak a személyszállítás céljaira. Ezt követte a kiterjedelmű, de igen értékes javak szállításának elvállalása és a postaszolgálat közvetítése. A repülővállalkozás csak nagy távolságokon bizonyult célszerűnek, mert rövid távolságon a repülőgéppel való közlekedés ideje lényegesen csökkenteti azt az előnyt, amelyet a repülőgép nagy sebessége nyújt és mert a nagy önköltséggel dolgozó repülőgép rövid távolságon árkínálatával nem tud versenyezni a többi közlekedési eszközzel. A repülés önköltségei egyébiránt olyan nagyok, hogy — amint a tapasztalat megmutatta — állami támogatás nélkül a repülővállalkozás nem volna fenntartható, mert a közönség fizetőkészségének határain belül maradó ellenszolgáltatásokkal nem sikerül a kiadásokat fedezni. Ilyen körülmények közt egy ország határain belül maradó forgalomban több repülővállalat egymásközi versenyére észszerűen nem kerülhet sor.

Ezzel szemben a nagy távolságot leküzdő nemzetközi forgalomban versenyvállalatok létesültek. Azonban csakhamar kiderült, hogy a verseny még itt is káros, mert a kínáló forgalom csekélyebb, semhogy abból egy-egy vállalat elég bevételhez juthatna. Ezek a tapasztalatok arra bírták a repülővállalatokat, hogy egymással olyan egyességre lépjenek, amelynek értelmében egymással ugyanazon az útirányon a távolsági forgalomban sem versenyeznek és ha ugyanazt a kiinduló és végpontot több vállalat kívánna kiszolgálni, akkor is más-más országokban levő közbelső le- és felszálló pontokat érintenek. Az állam feladata, a nemzetközi repülőforgalom lehetőségének biztosítására, a rendészet gyakorlására és a varsói egyezményben egységes nemzetközi fuvarozási jog megalkotására szorított, mi mellett egyes országok kölcsönös repülőforgalmuk érdekében egymással még külön megállapodásokra is léptek. Ellenben mindenütt tartózkodott az állam a repülővállalatok üzleti politikájába való beavatkozástól. Ez az eljárás ideális példáját mutatja annak, hogy kellő állami támogatás (esetleg vállalkozás) mellett a *vállalatok* egyetértéssel és kölcsönös

érdekeiknek észszerű kiegyenlítésével maguk hogyan biztosítsák a közlekedés békéjét.

A polgári repülővállalkozás teljesítményeiről nehéz megbízható adatokat közölni. Amint a repülővállalatok városi irodáiban kapható hirdetések-ből és menetrendekből könnyű meggyőződni, ma úgyszólván a világ minden tájkára lehet repülni. A Magyar Statisztikai Szemle folyó évi közlései szerint a világ repülőforgalma 1936-ban kereken 245 millió km-t tett, az utasszám pedig 24 millióra rúgott. A legnagyobb utasszám az Egyesült Államokra esik: 8,067.618-at tesz. Európában Németország vezet 209.875 utassal és meglehetősen hátul következik hazánk a maga 1770 utasával. A teherforgalomban a repülés szerepe jelentéktelen, még az Egyesült Államokban is alig haladja meg a 2500 tonnát, Németországban pedig mintegy 3891 tonna. Az említett két államban nagy a repülés szerepe a postaszállítás körül. Amerikában 6250.4 tonnát, Németországban 1400.3 tonnát szállított a repülés, ami sokkal nagyobb teljesítményt jelent, mint az áruszállítás, mert a levél könnyű. Hazánk légi teherszállítmánya és légi postája mintegy 9—9 tonnára tehető.

b) A kőolajnak, petróleumnak és melléktermékeinek nagy távolságon szállítására szolgáló *csővezetékek* főleg az Egyesült Államokban okoztak gondot a vasúti és hajózási vállalatoknak, amelyektől forgalmat vontak el. Az ilyen csővezetékeket azonban nem lehet közforgalmú közlekedési eszközöknek tekinteni, mert mindegyik csak a saját olajipari vállalatának áruit szállítja. Éppen ezért az ilyen csővezetékek versenye nem közlekedési eszközöknek, hanem olajipari vállalatoknak ipari versenye termékeik elhelyezése körül. Az igazi közlekedési eszközökkel, a vasúttal és hajóval, a csővezeték mindig csak *egy* meghatározott vonalon versenyezhet és ha az olajipari vállalat hosszú és költséges csővezeték létesítésére határozza el magát, az rendesen annak a következménye, hogy a vasút vagy hajózási vállalat nem szolgálta ki elég jól különleges járóművek beszerzése, gyors és olcsó járatása segítségével. Ezek tehát magukra vessenek, ha csővezeték révén elvesztik forgalmuknak ilyen vezetéken szállítható részét. Ez különben is a forgalomnak rendszerint csak egy, bár értékes töredéke. Egyébiránt több országon keresztül csővezetékét fektetni igen nehéz, mert minden országban meg kell szerezni az engedélyt, vám- és adókérdéseket kell rendezni stb. Ez a forgalom tehát rendesen a vasút és hajózás osztályrésze marad.

c) Némelykor a közlekedési eszközök közt említik az *elektromos energia* átvitelére szolgáló *vezetékeket*. Nézetünk szerint ezek nem közlekedési eszközök, hanem az áramfejlesztő vállalatok kiegészítő részei, kizárólag annak érdekeit szolgálják és olyasmit szállítanak, amit az igazi közlekedési eszközök nem is képesek szállítani. Ezért a közlekedésnek mai alapproblémája: a verseny szempontjából, szóba sem jöhetnek.

4. *A belvízi hajózás*¹⁰ a háború utáni első időben megsínylette a háború következményeit: a hajók elpusztítását s a győzteseknek történt odaítélését, a víziutak karbantartásának elhanyagolását és a területcsonkításoknak azt a következményét, hogy összefüggő belvízi hálózat egyes részei csak idegen területeken át érintkezhetnek egymással, mint például a Tisza és Duna kölcsönös forgalmában. A békeszerződések Európában a tengerhez vezető folyamat nemzetközivé nyilvánítását rendelték el. 1921-ben a Barcelonában tartott konferencia kimondta a nemzetközi belvizekre nézve az átmenet szabadságának és a különböző lobogók egyenlő elbánásban részesítésének elvét. Az evégből szükséges szervezet megállapítását az egyes nemzetközi folyamat számára külön-külön elhatározandó folyami egyezményekre bízta és szabályzatot készített a nemzetközi folyamat jogviszonyaira vonatkozólag. Az ezekben a nemzetközi megállapodásokban lefektetett alapelvek nem újak. Az egyes folyamatokra vonatkozólag létesített hajózási egyezmények annyiban bizonyultak hasznosnak, hogy azok alapján egységes hajózási szabályok készültek, amelyeknek végrehajtása a parti államok kezében maradt. Egyebekben azonban gazdaságilag vagy a hajózás szabadsága szempontjából alig jelentenek haladást. Sőt egyes folyami akták (pl. a Duna-akta) a háború előttinél hátrányosabb helyzetet teremtettek, így most a hajózás szabadsága már nem terjed ki a Dunának minden mellékfolyójára, például a Szávára, amelynek a magyar kereskedelem szempontjából eléggé nagy jelentősége volt és a parthajózás a parttulajdonos engedélyétől van függővé téve. Most egyes országok éppen ennek a kivételnek statuálásával károsítják a központi hatalmakhoz tartozó hajózási vállalatokat, mert például Románia csak esetről-esetre adja meg az engedélyt arra, hogy magyar hajó a román parti állomások közt szállítást végezzen, mire pedig a hajó az engedélyt kivételesen megkapja, már régen elmúlt a szállítási alkalom. Ezzel szemben Jugoszlávia általánosságban saját hajójának tartotta fenn a parthajózást. Azoknak a nemzetközi határozmányoknak, amelyeknek az volt a céljuk, hogy a Duna hajózási viszonyai megjavíttassanak, szintén nem volt meg a várt hatásuk, mert például a Duna

torkolatának hajózhatóvá tétele érdekében elhatározott munkálatok abban maradtak és a hajózási viszonyok ma inkább rosszabbak, mint régen voltak.

A háború befejezése után a régi hajózási vállalatok nagy pénzáldozattal siettek elvesztett hajóparkjukat pótolni. De az új parti birtokosok lobogói alatt új hajózási vállalatok keletkeztek, ezek közt állami vállalatok is. Ezek a régi dunai hajózásnak versenyükkel nagyobb kárt okoztak, mint azok a nem parti államoknak lobogói alatt a Dunán megjelenő és inkább konjunkturális, mint állandó forgalmat lebonyolító hajók, amelyek azelőtt nem keresték fel a Dunát. A Dunán kiélesedett hajózási verseny természetesen csökkentette azt a forgalommenyiséget, amely egy-egy hajózási vállalatnak jut. És ez éppen olyan időben történt, amikor a gazdasági pangás amúgyis lényegesen leszállította a szállítás iránt a keresletet. Emellett a korábban a Dunán mozgott forgalom egy részének az iránya is oly értelemben változott meg, hogy a szállítmányok — ha a Dunán mennek is — annak rövidebb hosszán futnak. A román tengeri hajózás és a constancai kikötőnek fejlesztése azzal a hatással is járt, hogy az előbb a Dunán felfelé mozgó balkáni gabona és kukorica egy része a Fekete-tengeren át éri el a nyugati és déli piacokat. A csökkent forgalmi volumenért folyó versenybe a területelcsatolás következtében keletkezett összefüggő idegen vasútvonalak is beavatkoztak és hazai hajózási vállalatokkal együtt díjszabási politikájuk segítségével az átrakodó forgalmat saját kikötőik felé terelték. Ez az áldatlan és a hajóvállalatokra nézve rendkívül káros verseny a hajózási vállalatok egy részét összefogásra, kartellszerű, egyes viszonylatokban és cikkekben szoros együttműködést biztosító megállapodások létesítésére ösztönözte, amelyekbe a vasutakat is igyekeztek bevonni. A versenyt teljesen szabályozó egyezmények létrejöttét azonban a kisentente (részben állami) hajózási vállalatainak és vasutainak visszavonulása eddig megakadályozta. Viszont erősödött Németországnak az a törekvése, hogy a dunai államok kiviteli forgalmát olcsó átrakodás! díjszabások útján német kikötőkben történő átrakodással, Hamburg és Bréma felé terelje.

Hasonló nehézségek merültek fel más nemzetközinek nyilvánított folyamokon is. Általában a belvízi hajózás háború utáni helyzete nem mondható kedvezőnek.

A nemzetközi folyamokkal kapcsolatos *csatornák* a folyamok sorsában osztozkodnak. A belvízi csatornákon növekedőben van a kis hajósok versenye, amely a hajózás racionalizálását teszi szükségessé, éppen úgy, mint a folyókon. Ebben az irányban Németország a vállalkozóknak a forgalmat

felosztó kényszeregyesülésekbe tömörítése útján és egyes csatornákon az állami vontatási monopólium érvényesítése útján tesz kísérletet. Franciaországban, ahol a hajóval szemben a vasutak és a gépkocsi versenye is erős, regionális bizottságok feladatává tették a környéki forgalomnak a versenyző eszközök közti felosztását. Nagyjelentőségű a csatornakérdés az Egyesült Államokban, ahol maga az Unió is rendkívül nagy összegeket költ csatornákra. Ezek éles versenyben állnak más közlekedési eszközökkel és különösen a vasutakkal. A magánérdekeiteknek a verseny káros következményeinek enyhítésére irányuló törekvéseit megnehezíti az is, hogy az állam is a csatornatulajdonosok közé tartozik. A vasutak különösen a viziutak állami pénzügyi támogatását tartják magukra nézve igazságtalannak. Látjuk, hogy Amerikában az állami beavatkozás gátolja meg a közlekedés annyira kívánatos békéjének létrejöttét, amelynek biztosítása ma nehezebb, mint a háború előtti kedvezőbb gazdasági viszonyok közepette.

5. A háború a *tengerhajózás* terén is nagy változásokat okozott. Nemcsak a tengerpartok és kikötők kerültek részben más kézbe, hanem — amint saját példánk mutatja — egyes országok a tengertől elzárt szárazföldi országokká váltak és a rajtuk keresztül a tengerpart felé hömpölygő folyamok partjai is részben idegen kézre jutottak. A tengerpart újra felosztása új kikötőknek nagyjelentőségű forgalmi helyekké kiképzését tette lehetővé, amit talán legjobban Gdynia lengyel kikötő fejlődése igazol. Ugyanakkor más kikötők sokat veszítettek korábbi jelentőségükből annak következtében, hogy olyan állam területéhez csatoltattak, amelynek régi kikötői már korábban nagyobb jelentőségűek voltak, vagy azután nagyobb támogatásban részesültek. Ez például Trieszt és Fiumé sorsa; míg az olasz kikötőknek a Jugoszláviához csatolt dalmát kikötők és a jugoszláv kereskedelmi flotta fejlesztése okozott károkat. A világháború során a tenger szabadságába vetett hit megingott. Nem csoda tehát, ha a nemzetközi élet sorsát intéző hatalmak szükségesnek találták, hogy a tengerhajózás jogviszonyaival is foglalkozzanak. Az első lépés a már említett barcelonai okmány keretében történt, amikor is az kijelentette, hogy a tengeren olyan nemzetek hajói is folytathatnak saját lobogójuk alatt kereskedelmi hajózást, amelyeket a békeszerződések megfosztottak tengerpartjuktól. Ezt követték az 1923. évi genfi konvenció ama rendelkezései, amelyek a tengeri kikötők státuszát megállapították. Ennek értelmében a szerződő államok kikötői a beléjük ömlő folyamok torkolatával együtt az összes szerződő államok hajói részére nyitva állanak. Egyenlő alapon, a viszonyosság feltétele mellett

pedig nem szerződő államok hajói részére is. Ez a korábbi állapothoz képest nem jelent újítást.

Ha a világháborúnak a tengeri hajózást érintő gazdasági következményeit nézzük, a következőket látjuk: Először is minden hajós nemzet iparkodott a háborúban elpusztult, vagy a békeszerződések következtében más országoknak odaítélt hajókat minél gyorsabban pótolni. Ennek következtében a hajóépítő ipar fellendült. Mielőtt az elveszett hajótér pótlása megtörtént, annak következtében, hogy minden iparos ország igyekezett a háború alatt meg nem szerzhető tengerentúli nyersanyagszükségletét mielőbb pótolni, a hajófuvardíjak a világpiacon rendkívül emelkedtek. Ez a szabad hajózásnak alkalmat adott arra, hogy a vonalhajózási vállalatokkal szemben élénk versenyt fejtsen ki. Ugyanakkor a győztesek kezébe jutott idegen kereskedelmi hajók új lobogóik alatt versenyeztek azokkal a hajózási vállalatokkal, amelyekhez azelőtt tartoztak. A fokozódó verseny, amelyet az újonnan épített hajók még növeltek, arra kényszerített egyes hajózási vállalatokat, hogy olyan kikötőket keressenek fel, amelyeket az új versenytársak hajójárait azelőtt nem érintettek. Ezt a fejlődést elősegítette a gyarmatoknak bekövetkezett újbóli felosztása. További fejleményként jegyezhetjük fel azt a — nemzeti hiúság kielégítésére alkalmas, de gazdasági szempontból nem mindig megokolt — fényűzést, amely a személyszállítás terén lábrakapott. Ehhez számíthatjuk a hajók fényűző berendezésén kívül a sebességi versenyt is. Az a másik — talán szintén a hajózási fényűzés kategóriájába sorozható — eljárás, hogy mindinkább igyekeztek a személyszállítást az áruszállítástól teljesen elválasztani és a vegyes forgalomra berendezett hajók helyett külön személy- és külön teherszállító hajókat járatni, bizonyos forgalmi viszonylatokban komoly veszteségeket okozott. Amint Rooseveltnak a múlt évben, a kongresszushoz intézett üzenetében őszintén megmondta, „nagy kereskedelmi hajóraj birtokában háború esetén a semleges ország nem függ a maga ellátása tekintetében esetleges külföldi hajózási vállalatok összebeszélésétől, a hadviselő ország pedig jelentékeny segítséget várhat a saját kereskedelmi hajózásától“. A háborús lelkeséget feltűntető ezeket az okokat a németek újabban más érvekkel egészítik ki. Az első az, hogyha a német kereskedelmi hajózás erős, a német kikötőkben vagy azok közelében béke idején oly nagy készleteket halmozhat fel, hogy háború esetén ne szenvedjen hiányt. A második érv az, hogy a német hajózás a hazai kikötők forgalmát növelheti, őket kereskedelmi gócpontokká fejlesztheti és a német kereskedelem részére

biztosítva a fuvardíjaknak német valutában való fizetését, ezzel a márka fizetőerejének megóvásában is közreműködhetik.¹¹

A háború utáni helyzetre jellemző példát szolgáltathat a német hajózás sorsa. Németország kénytelen volt kereskedelmi hajói nagy és kitűnő minőségű egységeinek tekintélyes részét a győzteseknek átengedni. Ennek következtében nagy buzgalommal és sietséggel igyekezett kereskedelmi hajóraját helyreállítani. A szabad hajózás versenyének és az idegen vonal-hajózás versenyének ellensúlyozására 1929 és 1932 közt a két nagy hajózási vállalat, a Hamburg-Amerika társaság és a brémai Északnémet Lloyd sorra felszívta a kisebb hajózási vállalatokat. Ennek következtében e két társaság tőkéje immobilizálva volt és az egyesülést állami beavatkozással fel kellett bontani.

A hajótér, vagyis a megépült hajókban rendelkezésre álló szállítási készség e törekvések következtében akkorára nőtt, hogy a világ hajótér-kínálata meghaladta a gazdasági szükségletet; ebben természetesen része van a gazdasági válságnak és az államok gazdasági elzárkózását okozó autarkikiának.

A tengeri hajózás nemcsak a saját hazája — hanem az egész világ — forgalmában részt akar venni és ezért a hajótér nagyságát a világforgalomban való részvételének valószínű esélyeihez képest állapítja meg. Ebben a becslésben a hajózás tévedett és esélyeit túlságosan rózsásan ítélte meg. Nagy-Britannia, amelynek kereskedelmi hajórajja a világ kereskedelmi hajóinak 26,5%-a, a világkereskedelemnek csak 14,3%-át bonyolítja le. A többi nagy hajósnemzet kereskedelmi hajórajának a világ hajórajában és a világkereskedelemben való részesedésének arányát a következő számok tüntetik fel: Egyesült Államoké a világ hajórajának 15,2%-a, a kereskedelemben része csak 10,9%, Japán száma 6%, illetve 4,7%, Norvégiáé 6,2%, illetve 0,9%, Németországé 5,7%, illetve 2,6%. A téves kalkulációnak jellemző példái tehát Norvégiában és Németországban mutatkoznak.¹² Ilyen körülmények között nem könnyű a racionalizálás helyes módját megtalálni. A versenytársak száma megszorodott, egyes országokban — ha nem is a saját neve alatt — az állam maga is folytatott hajózást vagy államilag támogatott hajósvállalatok sorsára döntő befolyást gyakorolt.

Az elzárkózás okozta forgalomcsökkenés éppen a hajótér növekedésével esvén össze, elkerülhetetlen volt a hajófuvar szintjének alászállása. Az így előállt keresetcsökkenést legsúlyosabban a nagy hajózási vállalatok érezték meg, nagy *állandó* s le nem szállítható költségeik következtében.

Ez a nagy hajózási vállalatokat az eddiginél szorosabb együttműködésre készítette a szabad hajósok versenyével szemben. Az önvédelemnek ez az eszköze az érdekelt vállalatok egyetértő elhatározásának az eredménye és nem hatósági beavatkozásnak köszönheti létrejöttét.

Az állam részéről egyes országokban különféle rendszabályok léptek életbe a helyzet javítása érdekében. Egyes országok hajólebontási segélyekkel igyekeztek egyfelől a hajó kínálat csökkentését és másfelől az elavult hajóknak újjal pótlását előmozdítani. Ez nem járt mindenütt kielégítő eredménnyel.

Másik kísérlet a nemzeti hajózási vállalatoknak egy konszernbe egyesítésére irányuló kényszer. Ez a kísérlet sem volt mindig eredményes. Utóbb Németországban kényszerrendszabállyal és államsegéllyel keresztülvitték, hogy a forgalom útvonalak szerint osztassák fel az egyes hajózási nagyvállalatok közt, úgyhogy legalább a nemzeti vállalatok ne versenyezzenek egymással. Ugyanez az elv érvényesül más formában legújabbban Olaszországban. Ott a különböző forgalmi irányok kiszolgálására négy nagy, államilag támogatott társaság létesült és a korábban létezett vállalatok beolvasztották — a kormány utasítása szerint — a négy új társaság egyikébe. A részvénytöbbség egy erre a célra alkotott (holding) társaság birtokában van, amely állami támogatással a négy hajózási vállalatot ellátja hajókkal. Több országban, ahol a kivándorlási tilalmak következtében csökkent személyszállításnak a teherszállítástól való elkülönítése károsnak bizonyult, a hajóvállalatok visszatértek a vegyes személy- és áruszállításhoz, személyszállító hajóiknak egy részét erre alkalmas módon átalakították. Mindezek a rendszabályok a takarékoság jegyében történtek, a racionalizálás hangsúlyosabb jelszava alatt. Az egész világ tengeri hajózásának racionalizálása lett volna a célja az elmúlt évre tervezett világ hajózási konferenciának, amely azonban elmaradt, miután a siker reményével nem kecsegtetett. Nemzetközi hajózási megállapodások csak egyes hajózási vállalatok közt sikerültek. Az ily kereskedelmi jellegű megállapodások, amelyek bizonyos forgalmak elosztásának módját és a legalacsonyabb fuvardíjakat állapítják meg, szükségképpen ideiglenes jellegűek, mert a feltételeknek a gazdasági viszonyok mindenkori változásaihoz alkalmazkodniuk kell. Nagy átlagban a tengeri fuvardíjak szintje 1936-ban elérte az 1913. évi fuvardíj árszintjének 96.5%-át.¹⁸

Ez a javuló irányzat azonban korántsem általános és tartósságára nem lehet következtetni. A versenyhelyzet nem tiszta. Az államilag segélyezett hajósvállalatok a segélyben nem részesülőknél könnyebben szállíthatják le a verseny céljára fuvarjukat. Viszont az állami vagy állami befolyás alatt álló hajózás növekszik; jóllehet korábban ez a rendszer nem vált be, mint azt például Kanadában vagy Ausztráliában a tapasztalat megmutatta.

Tárgyilagosan meg kell említenünk, hogy a nemzetközi tengeri forgalom jogszabályainak egységesítése a világháború után haladást mutat. Az új nemzetközi egyezmények emelik a tengeri kereskedelem jogbiztonságát, de nem befolyásolják sem a versenyt, sem a hajózás gazdasági helyzetét. Az utóbbi nehézségeinek leírása nem volna teljes, ha nem emlékeznénk meg két különös tényezőről. Az egyik a kikötőkhöz vezető vasúti és belvízi vonalak tarifapolitikája, amely a kikötők közti versenyt éleszti és amelynek súlyos következményeit alább a vasúti közlekedés tárgyalásánál fogjuk vázolni. A másik a valutáris megszorításoknak a következménye, így — ha a hajósvállalat útjának során külföldön felmerülő kiadásait, például a kikötői, élelmezési vagy fűtőanyagköltségeket nemes valutában kénytelen fizetni, a saját honosaitól a fuvar ellenben csak rosszabb, hazai valutában szedheti be vagy az idegen honosok által fuvardíjak fejében fizetett jó valutát a valutaszabályozó hivatalnak kénytelen beszolgáltatni — bevételei és kiadásai közt nehéz az egyensúlyt biztosítani. Ez megnehezíti a versenydíjtételeknek meghatározását és a hajózási vállalatot a valutaértékváltozásaival járó kockázat viselésének teszi ki.

6. A *hírszállítás* terén már a háború előtt nemzetközi szerződések útján biztosítva volt a közlekedés rendje. A háború után ezek az egyezmények ezt a rendet továbbra is biztosították, sőt még fejlesztették is. Ámde a nemzetközi rendezés bármily tökéletes is, mégsem tudja kedvezőtlen gazdasági viszonyok közepette kizárni az útirányok versenyét. Így a mai valutáris viszonyok közepette bizonyos verseny keletkezett a távíróvonalak közt vagy vezetékes és drótnélküli továbbítás közt abból a célból, hogy egyes igazgatóságoknak a közös bevételből jutó rész kedvezőbben alakuljon. Így azután verseny keletkezhetik rövidebb és hosszabb vonalak közt is. Tökéletlen megoldás a szórakoztató rádió (broadcasting) céljaira felhasználható hullámhosszak barátságos megegyezésen alapuló elosztása is, többek közt azért, mert a másnak odaitélt hullámhossz használatának nincs szankciója. Új a nemzetközi távközlés és radiofon-egyezmény, amely azonban csak a közforgalmú közlésekre vonatkozik. Végül megemlítjük még, hogy a

postacsomagok nemzetközi szállításának szabályozása ellenére is ez a forgalom a gazdasági elzárkózás és a gazdasági helyzet következtében ugyanazokkal a nehézségekkel küzd, mint az áruforgalom általában.

7. Az a közlekedési eszköz, amely a háború következményeit legsúlyosabban érzi, kétségtelenül a vasút, pedig még mindig ez a gazdasági cserének legfontosabb közvetítője. A háború után még a lerombolt vonalak és tönkrement vagy a győztesek kezébe jutott forgalmi eszközök helyreállításának, illetőleg pótlásának nehézségeinél is súlyosabb következményekkel járt a korábban egységes és az illető országok földrajzi és gazdasági viszonyaival összhangzásban épült, méretezett és felszerelt vasúthálózatok feldarabolása és részben új birtokosok kezébe juttatása. Ez nemcsak a vonalaik egy részétől megfosztott országnak okozott bajt, hanem többnyire az új gazdának is. Gyakran a háború következtében megszerzett vonal nem illeszkedett be a megszerző vasúti hálózatába, ott idegen test maradt, amelynek üzemeltetése több kiadást okozott, mint amennyi bevételt hozott és a másoktól átvett forgalmi eszközök sem voltak a megszerző vasút keretében gazdaságosan használhatók. Mind a kettőre példa a román vasutak esete. A román államvasút az újonnan szerzett vonalakat nem volt képes célszerűen üzemben tartani, úgyhogy a magyar, megmaradt vonalhoz csatlakozó vonalak nem mindegyikén tudta az átmenő és csatlakozó forgalmat lebonyolítani és a tőlünk elhurcolt magyar kocsik és mozdonyok fenntartását sem tudta saját műhelyeiben ellátni. Természetesen legtöbbet a vonalaiktól megfosztott országok szenvedtek, mégpedig nemcsak az őket ért tőkevesztés következtében, hanem a forgalomnak és abból eredő bevételnek elvesztése és vasutaik gazdasági erejének csökkenése következtében, mert a csonka vasút nem volt többé oly hatályosan a hazai közgazdaság szolgálatába állítható, mint azelőtt. A vasutak forgalmának a vonalak vonzási erejének csökkenése következtében beállt megcsappanása viszont a vasúti vállalkozót, még ha az maga az állam is, pénzügyi nehézségek elé állította. Emellett az alacsony vasúti díjszabások fenntartásának lehetetlensége hatott a piaci árak emelkedésére, az életstandard romlására és a belföldi termelés versenyképességének csökkenésére.

A helyzet helyes megismerése érdekében célszerű a vasutak belföldi és nemzetközi viszonyait külön-külön szemügyre venni.

a) A vasutak háború utáni rekonstrukciója kapcsán a belföldi forgalom a régi alapokon megindult, noha a vasutaknak az igazgatás, pénzügyeik és díjszabásaiknak terén számos nehézséggel kellett megküzdeniök. A le-

győzött országokban lezajlott forradalmi mozgalmaknak az volt egyik következménye, hogy az agitáció következtében a vasutasoknak „bizalmi emberei” behatoltak a szociális érdekek ellenőrzésének jogcíme alatt a vasútigazgatás olyan ágazataiba is, amelyeknek alig van köze az alkalmazottak szociális érdekeinek megóvásához és amelyhez a bizalmi tanácsok delegáltjai nem is értettek. A vasutaknál sokkal több személy is volt alkalmazva, mint amennyire a megcsonkított hálózatnak szüksége volt. A személyi kiadások túltengése és a szakavatott személyzet befolyásának csökkenése végzetes következményekkel fenyegetett. A magyar vasutat még külön teher sújtotta: az utódállamok által elűzött vasutasok nyugellátása. Mindenekelőtt a megbízhatatlan elemeket kellett kiselejtezni, azután az ideiglenesen alkalmazott ama személyzettől kellett a vasútnak szabadulnia, amelyre szüksége nem volt és amelynek elbocsátása az alkalmazottak szolgálati viszonyait szabályozó törvényes határozmányok értelmében lehetséges volt. A második feladat az volt, hogy az igazgatást összhangba hozzák a változott viszonyokkal: a hálózatnak, a forgalomnak és az illető országok pénzügyi erejének csökkenésével. Az igazgatást és az üzemet egyaránt egyszerűsíteni kellett. A *racionalizálás* lett a jelszó,¹⁴ különösen államvasutakkal bíró országokban, anélkül, hogy valóban lényeges egyszerűsítésekkel sikerült volna az üzemet gazdaságossá tenni. A győztes államok nehéz feladata volt a háború alatt egységes igazgatás alá helyezett magánvasutakkal szemben azoknak háborús teljesítményeikért biztosított követelések kiegyenlítése és a vasutaknak tulajdonosaik kezébe visszaadása, az ott is megnövekedett szociális igények kiegyenlítése mellett. A háború a magánvasutas országokban megmutatta a vasutak egységes vezetésének előnyeit, de egyúttal rávilágított annak hátrányaira is. Ennek következtében ott mindenütt felmerült az a vita, hogy nem kellene-e a vasutakat államosítani. A felelet nemleges volt. Azonban a magánvasutak országai levonták azt a tanulságot a háborús tapasztalatokból, hogy a vasutaknak egységes kezelése, szigorúbb állami ellenőrzése és együttműködésének biztosítása szükséges és megfelelő törvényeket alkottak. Ezeknek eredménye az *angol* vasutaknak négy egymással *nem* versenyző csoportba egyesítése, az *Egyesült Államokban* a közhatalmat képviselő Interstate Commerce Commission hatáskörének kibővítése, *Franciaországban* a fővasutaknak pénzügyi közösségbe egyesítése és közös ügyeiknek intézésére két tanács szervezése. 1937-ben a francia állam a vasúttársaságok részvényeinek 50%-át megvette és az összes vasutakat a saját ellenőrzése alá helyezte.

Olaszországban, ahol államvasúti rendszer volt, a világháború olyan helyzetet teremtett, mint a legyőzött országokban. A vasutak teljes lezúllás állapotába és a tönk szélére jutottak, amelyből a fasiszta uralom vezette ki őket, természetesen nagy közáldozatok árán. Az olasz államvasutak évi tőkeszolgáltatának terhe 500 milliárd líra.

Belgium vasutainak a „politikától való mentesítés“ ürügye alatt 1926-ban a Société National des Chemins de fer Belges részvénytársaságnak adta át az államvasutak üzleti jogát és kezelését, megtartván az államhatalomnak döntő befolyását az üzletvitelre. A rendezés igazi célja az volt, hogy a vasút terhes és nagy összegre rúgó, rövidlejárátú kölcsöneitől szabaduljon. Mégis tarifaemelésre volt szükség a vasút helyzetének javítása céljából és az államnak súlyos kamatbiztosítást kellett vállalnia az új kölcsönkötvényekért.

Svájc példája megmutatta, hogy a világháború a semleges országok vasutait is nagy — elsősorban pénzügyi természetű — problémák elé állította. Az állam az önálló vállalatképen kezelt szövetségi vasutaknak sok millióval tartozott és ezt a tartozását máig sem tudta kiegyenlíteni. Ehhez járult, hogy Svájc a háború alatt annak a következtében, hogy az országban szén nincs, a széntermelő országokkal szemben függési viszonyba került. Ezért a vasutak villamosítását kezdte meg. Ebből a célból a háború utáni időben csak terhes feltételek mellett lehetett hosszulejárátú kölcsönt felvennie, amelynek szolgálata súlyosan nehezedik az államra és vasútra egyaránt. A svájci vasutak bajainak oka még a magánvasutak annak idején értékükön felül történt megváltásából eredő túlkapitalizáció és a nagy gépkocsiverseny.

A legyőzött államok közül *Németország* került a legkülönlegesebb helyzetbe. A birodalom a kisebb-nagyobb német államok tulajdonában levő vasutakat birodalmi vasúttá egyesítette, ennek azonban társasági formát adott. Ezt a társaságot terhelte azután a békeszerződésben Németországra kivetett hadi kártérítés nagy része. Ez a teher, a kedvezőtlen gazdasági helyzet és a márka rohamos értékvesztése egy időben végzetes helyzetbe hozta a vasutat, amelyből azonban lassanként kilábalt és ma, amikor a birodalom a vasút számláját mentesítette a jóvátétel terhétől, társasági jellegét megszüntette, a közgazdasági érdekeknek forgalmi és díjszabási politikájával jelentékeny szolgáltatásokat tud tenni és üzleti számláján még hasznot is mutat ki. Persze a kedvező kép lényegesen romlik, ha a vasút tőketartozásainak szolgálatát is figyelembe vesszük, mert akkor a számla már veszteséggel záródik.

A vasutak kedvezőtlen pénzügyi helyzete következtében a nagy háború után eleintén a vasútépítés megakadt. Némelykor a területeknek a háború után történt átrendezése stratégiai és politikai okkal egyetemben a háború előtt vagy alatt kidolgozott vasútépítési tervek végrehajtását is megakadályozta. így például a Bagdad-vasút befejezése elmaradt, mert az entente hadi érdekeit veszélyeztetné. A hiányzó részt gépkocsi- és repülőjáratokkal pótolták, amelyeket bármikor be lehet szüntetni. A Bagdad-vasút helyett a francia fennhatóság alatt levő Szíriában épül vasút. *Európában* csak hadászati célból vagy a területek átcsoportosítása következtében előálló kirívó forgalmi nehézségek megszüntetése érdekében létesültek új vasútvonalak, például a tőlünk elszakított területeknek a csehországi fővonalakkal való rövidebb összeköttetése érdekében. Hasonló célokat tart szem előtt a Turn Severin és Kladova közt tervezett Duna-hídon át és onnan tovább tervezett, igen költségesnek ígérkező vasúti összeköttetés is. Más világrészekben új vonalak épültek.

b) Ezek után térjünk át a nemzetközi vasúti forgalom problémáira.

A területek és vasútvonalak felosztása következtében belföldi forgalomból nemzetközi forgalom lett (pl. a Budapest—Fiúmé közti forgalom); míg más esetekben nemzetközi forgalom belföldi forgalommá alakult át (pl. Kolozsvár forgalma Bukaresttel). Némely esetben ugyanazon államhoz tartozó helyek forgalma egymással észszerűen csak idegen országnak jutott területen át vált lebonyolíthatóvá, például Németország egyes területeinek forgalma Lengyelországon át. Általában az egymással versenyző vonalak száma szaporodott, a megrövidült vonalak versenyképessége azonban csökkent. A vasutak pénzügyi nehézségei részben a megcsonkításokból eredő forgalomcsökkenésnek, részben a szállítást igénylő utas- és méginkább áru-mennyiség visszafejlődésének a következményei. Az utóbbinak oka eleintén leginkább a gazdasági autarkia kifejlődése és a kölcsönös bizalmatlanság volt. A bizalmatlanság a vasutak egymásközi érintkezésében is megnyilvánult. Nem csoda tehát, hogy a háborút megelőző időben a vasutak kölcsönös bizalma alapján létesült intézmények működése megszűnt és csak nehezen volt helyreállítható, vagy más intézményekkel pótolható, amikor a bizalmatlanság lassan és fokozatosan enyhült. Ez az enyhülési folyamat a vasútvállalatok jobb belátásának az eredménye. A Genfben létesült Egyesség és vasúti szabályzat (1923-ban) nem mondott ki új elveket és a régi gyakorlatban kifejlődött elvek kodifikálásával nem igen mozdította elő a nemzetközi vasúti forgalom ügyét.

A háború előtt létezett vasúti egyesülések munkája is megnehezedett, így a Német Vasútegyletből kiléptek a Jugoszláviához, Csehszlovákiához és Lengyelországhoz csatolt régi egyleti vonalak, úgyszintén a régi román vonalakon kívül a Románia birtokába került magyar és osztrák vonalak is. Az egyesület által megteremtett egységesség tehát kisebb területre szorult. Az egyesület intézményeinek bebizonyult gyakorlati hasznossága arra bírta a svájci, dán, svéd és norvég vasutakat, hogy az egyesülethez közeledjenek. Az egyesület — amely a „Középeurópai Vasút Egyesület“ nevet vette fel — lehetővé tette, hogy egyes államok rendkívüli tagokképpen jelenthessék be vasutaikat és így az egyesület működésében résztvehessenek, sőt azt is megengedte, hogy az egyesület egyes szerveit az egyesületen teljesen kívül maradó országok vasutai is használhassák. (így például a leszámoló intézményt a jugoszláv vasutak is használják.) Jellemző a háború után uralkodó bizalmatlanságra és féltékenységre az is, hogy francia kezdeményezésre a régi egyesületnek mintegy versenytársául, új egyesülés: az „Union International des Chemins de Fér“ létesült, ugyanazzal a feladatkörrel, amelyet a Középeurópai Egyesület ellát. Ebben a nagy költséggel fenntartott új egyesülésben egzotikus országok vasutai is szerepelnek tagokképpen. A két-féle egyesülés létezésének az a következménye, hogy a vasutakat közösen érdeklő legfőbb kérdések most két nemzetközi fórumban kerülnek megvitatásra, mert hiszen a középeurópai egyesület tagjai a nemzetközi Unióban is résztvesznek; azonban ott a francia befolyás túlsúlya érvényesül. A középeurópai egylet tapintatos eljárása — amely az új egyesület egységesítési törekvéseinek nemzeti hiúságból sohasem vetett gáncsot — biztosítja az eredményes eljárást és lehetővé teszi, hogy még akkor is, amikor a két egyesülés a tagjainak egymásközi forgalmára vonatkozólag külön-külön szabályzatokat állapít meg, ezek csak apróbb részletekben térnek el egymástól. Reánkézve az Unióban való részvétel előnye az, hogy vasutaink az Unió által folytatott költséges kísérletekben, például a tehervonati fékrendszerek kipróbálásában résztvehetnek, amikor nekünk ilyen kísérletekre nincs pénzünk.

A vasúti érdekeltség fáradhatatlan munkája segítségével a régi intézmények túlnyomó része ma már helyre van állítva. így a műszaki egység fennáll és tovább fejlődik. A menetrendértekezletek működnek. A középeurópai forgalomban az egyleti, más európai forgalmakban az Unió kocsiszabályzata biztosítja a kocsátmenetet. Sőt ma már vasúti vonatok kompon mennek keresztül a La Manche-csatornán. Új berni egyezmény szabá-

lyozza a nemzetközi árufuvarozási jogot, bár ez több tekintetben visszaesést jelent a régi egyezményhez képest. Új egyezmény létesült a háború után, de a korábbi előmunkálatok alapján, a nemzetközi személy- és poggyászfuvarozásra nézve. Mind a kettő 1933-ban Rómában revízió alá került.

A berni egyezmények jelentőségére világot vet annak a közlekedési hálózatnak a nagysága, amelyen ezek az egységes szabályok érvényesek. Az árufuvarozási egyezménynek 1936-ban 254.969 km vasúti-, 35 km gépkocsi-, 857 km hajózási vonal, a személyfuvarozási egyezménynek pedig 219.646 km vasúti-, 2306 km gépkocsi- és 16.039 km hajózási vonal volt alávetve.¹⁵

Mindezeknek előkészítésében a vasutaknak jelentékeny részük volt. Az egyezmények végrehajtásának lehető egységességét pedig a nemzetközi szállítási bizottság szabályzatai igyekeznek az Unió és az Egyesület közreműködésével biztosítani. Két nemzetközi klíring- és leszámolóhivatal működik a vasutaknak a nemzetközi forgalomból eredő tartozásainak és követeléseinek kiegyenlítésére; persze munkájuk elé a jelenlegi valutapolitikai korlátozások súlyos akadályokat gördítenek.

A GAZDASÁGI VÁLSÁG HATÁSA.

Amikor a közlekedési eszközök teljesítőképessége a háború után nagy költséggel helyre volt állítva, a forgalom és a háború alatt elhanyagolt gazdasági csere megindult és a gazdasági élet a háborús mulasztásokat rohamosan pótolni igyekezett, az új viszonyokhoz alkalmazkodó közlekedési eszközök gazdasági sorsának javulása biztosítottnak látszott, a forgalom emelkedett és a jövő fejlődés esélyei kedvezőknek látszottak. Ez a remény arra csábította a legtöbb közlekedési vállalatot, hogy a várt konjunktúra kiszolgálására rendezkedjék be. Sok vállalkozás nem elégedett meg a háborús károk pótlásával, hanem terjeszkedett, mert a konjunktúrát állandónak hitte. És akkor következett be a második csapás, az *általános gazdasági válság*. Annak okaival e kötet más fejezetei bőven foglalkoznak. Itt csak a gazdasági válság okozta közlekedési hatásokra mutathatunk rá. A közlekedési vállalkozás túlkínálata nyilvánvalóvá vált, mert kitűnt, hogy a közlekedés túldimenzionálása következtében a válság idejében a közlekedés hatalmas gépezete jórészt üresen futott. Ez a közlekedési vállalatoknak veszteségeket okozott. Emellett a közlekedésben lekötött tőke gyümölcöző

voltának megszűnte növelte a pénzpiacon kitört pánikot és ezzel hozzájárult a válság kiélesítéséhez és tartamának meghosszabbításához. A mondtak megvilágítására szolgáljanak az alábbi nevezetes adatok:

A „Statistisches Jahrbuch für das Deutsche Reich“ szerint a *világ* vasúti hálózata 1913-tól 1932-ig 1,101.498 km-ről 1,304.293 km-re nőtt, a tengeri kereskedelmi hajók száma 1914-től 1935-ig 30.836-ról 30.979-re, azoknak a tonnatartalma pedig 49,089.552-ről 64,885.972-re emelkedett. A hajók tonnatartalma tehát még a hajók számánál is nagyobb mértékben nőtt. Ezzel szemben azonban a kereslet csökkent, mert a *világ* 1933. évi vasúti forgalma az 1913. évi forgalomnak csak 88.1 %-át, az 1934. évi tengeri áruforgalom pedig az 1927. évi forgalomnak csak 80.2%-át tette. 1928/29. és 1933/34. évek közt Nagy-Britanniának *külkereskedelme* 45, Németországé 68, Olaszországé 65%-kal csökkent.

A *m. kir. államvasutak* személyforgalma az 1921/22. üzletévben 2.594,237.507 személykmt tett, de az 1931/32. üzletévben már 1.784,002.861-el érte el minimumát. Az árutonnakm-ek száma az 1921/22. üzletévben 2.805,535.048-ról tíz év alatt 1.931,976.155-re csökkent.

A forgalomcsökkenés egyébként általános jelenség volt. így például a *svájci* államvasutak személyforgalma 1935-ben is még csak 91%-a volt az 1928. évinek; áruforgalma pedig csak 70%-a. A *német* birodalmi vasút 1932. évi személyforgalma az 1928. évinek csak 68, áruforgalma pedig csak 62%-a. Az *angol* nagyvasutak személyforgalma 1932-ben az 1929. évinek 90, áruforgalma 70 és a háború előtti utolsó 1913. évi megfelelő forgalmainak csak 72, illetőleg 44%-a. Az *olasz* államvasutak 1932/34. évi személyforgalma az 1928/29. évinek 59; áruforgalmának pedig 62%-a. Az *osztrák* szövetségi vasutak személyforgalma az 1928. évinek 49, áruforgalma pedig 1933-ban az 1928. évinek csak 64%-a. A *belga* államvasút, illetőleg nemzeti vasúttársaság személyforgalma 1930-tól 1934-ig 74, áruforgalma pedig 66%-ra apadt.

A vasutak pénzügyi helyzetének a forgalomcsökkenéssel való összefüggését mutatják a következők: A *m. kir. államvasút* az 1928/29. üzletévet is csekély üzleti felesleggel zárta le, 1932/33-ban azonban már 58 millió pengő veszteséget volt kénytelen viselni. Pedig e vasútnak üzleti feleslege 1913-ban 92 millió koronát tett ki, úgyhogy igazoltnak látszott Wekerle Sándornak az a kijelentése, hogy a koronának legbiztosabb fedezete ennek a vasútnak mindenkori nagy üzleti feleslege.

A *svájci* vasutak 1928-ban 7.1 millió svájci frank nyereséggel, 1932-ben 48.8 millió és 1935-ben 58.7 millió veszteséggel dolgoztak és az utóbbi évben

adósságuk 3139 millió svájci frankot tett. A *francia* vasutak közös fonds-ja 1926. és 1929. közt még 1439 millió francia frankkal aktív, de már 1934-ben 4726 millióval passzív; az 1937-i francia állampénzügyi válság egyik főoka innét származott. A német birodalmi vasút adóssága 1925-ben 198 millió Reichsmark, 1935-ben 1809 millió Reichsmark.

Az úgynevezett üzleti hányad, amely megmutatja, hogy a vasút kiadásai a bevételeknek hány százalékát teszik, ugyan nem ad pontos képet a vasút gazdasági viszonyairól; de a helyzetet mégis eléggé jellemzi az, hogy 1934-ben az európai vasutak kiadásai — a lengyel vasutak kivételével — mindenütt meghaladták a bevételeket. Legnagyobb volt a francia vasutak 131.7%-os üzleti hányada és még az angol vasutaké is 100.4%-ot tett.¹⁶

Arról, hogy a vasutak jövedelmezőségének megingása még olyan tőkegazdag országban is, aminők az *Egyesült Államok*, mit jelent, megtudhatjuk abból, hogy 1931. végén a fővasutak névleges tőkéje 22.747 millió dollárra rúgott, amelyből 12.739 millió dollár kötvényekben, 10.000 millió pedig részvényekben volt elhelyezve. A vasúttársaságok egyéb vagyona ugyanakkor 4993 millió dollárt tett ki. A vasutak bevételei 1929-től 1932-ig több mint 50%-kal, 6280 millió dollárról 3127 millióra apadtak és nem voltak elegendők a kölcsönszolgálat és a vasúttársaságok egyéb kötelezettségeinek kielégítésére. Az Egyesült Államokban 1931-től 1933-ig 55 vasúttársaság, amelynek befektetése 2565 millió dollár tőkét képviselt, volt kényszerkezelés alatt, ami nagyjából azt jelenti, hogy csődben vannak. Ugyanakkor 14 más vasút (18.000 mfl) került kényszereladásra. Emellett a vasutak karbantartására szükséges nagy összegek sem álltak rendelkezésre és csak állami támogatással, a Reconstruction Financé Corporation-tól felvett kölcsön tette lehetővé egyes vasutakon az üzem akadálytalan lebonyolítását.¹⁷

Az összforgalom némi emelkedése az egyes országokban csak az 1934. és 1936. évek közt következett be.

A DÍJSZABÁSI POLITIKA.

A közlekedési eszközök üzleti eredményeinek és egyúttal közgazdasági tevékenységüknek sarkalatos pontja tarifapolitikájuk, amelynek sokat emlegetett rejtelmibe szintén be kell vezetnünk az olvasót.

1. Amint már említettük, a háború befejezése után a vasutak az előtt a további feladat előtt álltak, hogy díjszabási rendszerüket és magukat

a menet- és fuvardíjakat a változott területi, valutáris és közgazdasági viszonyokkal összhangzásba hozzák. Ez mindenütt a menet- és fuvardíjak emelésével és az áruosztályozás bonyolultabbá válásával járt. Az utóbbinak az az oka, hogy minél ingadozóbb a javak piaci ára, amelyre a szállítási költség is hat, annál érzékenyebb a gazdasági élet már csekély fuvardíjkülönbségek esetében is. A díjszabások bonyolultabbá válása azonban rendszerint nem hozta meg azt a várt eredményt, hogy a gazdasági élet kevesebb kivételes díjszabási intézkedéssel be fogja érni. A belföldi díjszabásoknak az átalakulása — az egyes államok gazdasági struktúrájának különbözősége következtében — egymástól már amúgyis eltérő díjszabási rendszereit és áruosztályozásait még jobban eltávolította egymástól és ezzel megnehezítette a nemzetközi forgalomban a közvetlen díjszabások létesítését. Ezt a hatást hazánkban már azért is különösen élesen lehetett megfigyelni, mert a háború előtt az egész monarchiában egységes áruosztályozás volt érvényben és most a volt monarchia területén mozgó forgalomban az egymástól eltérő magyar, osztrák, csehszlovák, lengyel, román és jugoszláv osztályozásokkal kell a kereskedelemnek számolnia.

A háború után a közvetlen szállítás és tarifák helyreállítása iránt a szomszédos vasutak kezdtek saját jól felfogott érdekükben tárgyalni. De ez a törekvés csak lassan haladt, mert néha politikai bizalmatlanság, hatósági beavatkozás, vagy közgazdasági ellentétek állták útját és mert a területek és a rajtuk levő vasúthálózatok felosztása a nemzetközi forgalom céljaira régen használt útvonalakat megfosztotta korábbi jelentőségüktől, például a budapest—galanta—zsolna—oderbergi útirányt. Régen alkalmatlan útirányok, például a magyar-német forgalomban, az oderbergi útiránnyal szemben a prágai vagy Dél-Németországon át vezető útirány vált kedvezőbbé. Politikai okokból mellőzték a megszokott és teljesítőképes útirányt kedvezőtlenebb (hosszabb és részben helyi érdekű vasúton át vezető) útirány érdekében, amikor az Anglia és a Balkán államok közt mozgó expressz személyforgalmat a Simplon-expressz bonyolította le, hogy minket elkerüljenek, és csak évek múltán sikerült a teljesítőképebb Keleti- és Ostende-expressz vonatokat korlátoltabb terjedelemben helyreállítani.

A nemzetközi díjszabások közül a személydíjszabások létesítése sikerült legelőször, mert az egyes célpontokat összekötő útirányok közt maga az utas választhat; míg a nemzetközi árudíjszabások alkalmazása bizonyos útirányokra van korlátozva. A háború megbontván a régi érdekközössége-

kin alapuló árudíjsszabási kötelekeket, a háború után új kötelekeket kellett alkotni, az új útirányok képződése, amely a vasútvonalak feldarabolásának és új gazdák kezébe kerülésének a következménye, szükségképen új érdekközösségek képződésével járt, amelyeknek gazdasági, hatalmi és pénzügyi céljai a régiekkel gyakran ellentétesek voltak. Minden, több állam területét érintő, köteléki díjsszabás voltaképen megalkuvást jelent az illető államok gazdasági érdekei közt. Ilyeneknek létrehozása a győztes és legyőzött államok közt igen nehézzé vált. A nehézségeket növelte a nagyra nőtt gazdasági elzárkózás! politika, a belső áruosztályozások körül végbement változás, az államok szaporodása és a pénznemek sokfélesége. Az autarkias kereskedelmi politika következtében a köteléki díjsszabások száma általában csökkent. Az új köteléki díjsszabások kezelése megnehezedett, mert ma már csak kivételesen lehet bennük egy összegben kifejezni a feladási állomástól a rendeltetési állomásig fizetendő díjtételt, hanem minden egyes országra nézve a köteléki díjsszabásban megállapított áruosztályozás alapján meg kell állapítani, hogy az áru az egyes államok vonalain milyen áruosztályba tartozik, azután, hogy a szomszéd államba melyik határállomáson át mehet az áru, továbbá, hogy mindegyik állam határáig az illető állam pénznemében kifejezve mit kell fizetni. Ha a feladó ezt minden érintett országokra nézve külön-külön megállapította, az így különféle valutákban megállapított összegeket arra a valutára kell átszámítania, amelyben a díjfizetésnek történnie kell. A kiszámított díjrészleteket aztán a feladónak össze kell adnia és ha nem a saját valutájában fizet, még a saját valutájára is át kell számolnia. A köteléki díjsszabások nem is oly átfogóak, mint régen; némelykor csak egyes árucikkekre vonatkoznak. Emellett a köteléki díjtételek állandósága is kisebb, mert minden pénzürték-változás felforgathatja a nagy fáradsággal és költséggel létesített köteléki díjsszabás használhatóságát. így, ha a versenyző útirányon a pénzürték csökken, a forgalom arra fog menni; ha pedig valamelyik útirányon akár a helyi díjsszabások leszállítása — akár díjkedvezmények engedélyezése —, akár pedig a valuta értékcsökkenése következtében az egyes helyi díjtételek összeadása alapján alacsonyabb fuvardíjat lehet elérni, a köteléki díjsszabást a közönség nem fogja igénybevenni. Ez arra a nálunk is alkalmazott gondolatra vezetett, hogy a külfölddel való forgalomban a hazai vasútvonalakra eső díjrészletek ne a hazai, hanem a leginkább értékálló pénznemben állapíttassanak meg, pl. svájci frankban. Amde, amint a svájci frank devalvációja mutatta, a célt így sem lehetett elérni. A kereskedőnek

— a neki legkedvezőbb díjszámítás megállapítását — a valuta-hatóság által megállapított felárak változása is megnehezíti és súlyos terhet jelent az is, amikor valamelyik ország hatósága saját valutájának védelme érdekében, amint az most mind gyakrabban megtörténik, elrendeli, hogy a feladó a fuvardíjat és egyéb költségeket csak a határig fizetheti meg. Ez a feladót megfosztja attól — a részére a berni nemzetközi árufuvarozási egyezményben biztosított jogától —, hogy maga döntse el ahhoz képest, hogy reánézve üzleti szempontból mi előnyösebb, hogy áruját, a költségeket az árba beszámítva, az üzleti életben szokásos „cif“ formula alapján adja-e el külföldre, vagy a fuvardíjaknak és költségeknek csak egy részét vállalja magára. Sokszor a határig való bérmentesítés az eladási árakat rontja, vagy a kereskedőnek másképpen okoz több költséget. így járja vitustáncát a Világháború utáni gazdasági felfordulás még az ártatlan tarifapolitikában is.

Új köteléki díjszabások létesítése vagy a meglevőknek fenntartása a devizafelárak mellett igen nehezzé válik és annak a békeidőben igen hasznosnak bizonyult rendszernek az alkalmazása, hogy a távolabbi területekkel való közvetlen forgalom céljaira a díjszabások a közelebbi szomszédok köteléki díjtételeinek alapulvételével készüljenek, nehézségbe ütközik, amikor az illetékes hatóság ugyanazon valuta átszámítására különböző országokkal való forgalomban eltérő felárakat állapít meg. Pedig a koncentrikusnak nevezhető köteléki tarifák rendszere volt a békeidőben egyik legfontosabb alapja annak, hogy az európai országok kölcsönös forgalma mindegyik állam — és a közgazdaság érdekeinek megfelelő módon — simán és az üzleti számítás biztos alapján bonyolódott le.

2.Ez a háború utáni helyzet kedvezőtlen az útirányok versenyének kiküszöbölése tekintetében is. A háború után a régi vasúti megállapodások felborulása következtében a versenyt az újonan alakult hatalmi viszonyok alapján újból kellett szabályozni. Mielőtt eziránt az első lépések megtörténtek, a megszorodott és új vasúti vonalakkal kibővített hálózatok mindegyike igyekezett, sokszor nem fizető díjtételekkel is, minél több forgalmat magához vonni, hogy a meginduló forgalomsztási tárgyalások alkalmával hivatkozassék arra, hogy az ő érdekkörébe tartozó útirány nagyobb hatalmat képvisel és ennél fogva a forgalomból vagy a bevételekből joggal igényelhet nagyobb részt. A forgalomsztás sikerének első feltétele az, hogy a forgalmat szabályozó vonalak egymás díjtételeit, ahogyan a vasúti műszó mondja, „alá ne ígérjék“. Amikor egyes forgalmakban nagy

fáradtsággal és áldozatokkal, a békeszerződések következtében megszapordított útirányokkal számolva, a versenyt kiküszöbölő megállapodásokat sikerült létesíteni, a nemzetközi díjszabási helyzetnek leírt változásai a díjtételek egyenlőségét megbontva, a megállapodásokat felforgatják. A közönség mindig törekszik a pillanatnyilag legolcsóbb díjszabási kombinációt nyújtó útirányt megtalálni és azt a fuvarlevélben előírva halomra döntheti a vasúti megállapodásokat. Azok a vasutak, amelyek ilyenkor jól járnak, nem nagyon sietnek az idejüket múlt megállapodásokat új és esetleg szintén csak ideig-óráig tartó megállapodásokkal pótolni és így a verseny továbbra is fennmarad, sőt mindjobban kiélesedik. A díjszámítások és útirányok közti zavar a kereskedelem csupán egyik ágának: a szállítványozásnak használ, mert a kereskedő árujának legkedvezőbb szállítási módját a zűrzavarban többnyire nem képes megállapítani, hanem a szakértő szállítványozóhoz kénytelen fordulni, jóllehet, az ő közvetítő szolgálatának igénybevétele a költségeket növeli.

Egyes országokban a vad verseny a vasutaknak üzleti jó erkölcsseit is megrontja és a jogszabályokban tiltott titkos kedvezmények megadására csábítja őket. Ezekről a jeleségekről a vasutak és más közlekedési eszközök versenyének vázolásánál még alább lesz szó.

3. A versenyzés nem szorítkozik a vasútvonalakra, hanem kiterjed vasutaknak más közlekedési eszközökhöz való viszonyára is. Sőt a vasút néha másfajta közlekedési eszközök együttműködésével szemben bizonyos tengeri kikötő forgalmak érdekében, vagy a hazai közgazdasági érdekek védelmében is fejt ki versenyt, úgy, hogy ma a közlekedés békéje helyett a közlekedés terén inkább arról lehet beszélni, hogy mindenki harcba megy mindenki ellen.

A verseny általánossá válása következtében a verseny céljaira új fegyvereket találtak fel, illetőleg ültettek át más közlekedési eszközök politikájából a vasúti üzleti politika fegyvertárába. Ilyen új találmány az úgynevezett „Auslobung“, amelynek megfelelő magyar műszó még nem született meg, míg a tengerhajózás fegyvertárából vette kölcsön a vasút a „hűségprémiumot“. Az Auslobung lényegileg egy vagy több ugyanazon az útirányon érdekelt vasútnak a díjszabások módjára közzétett az az ígérete, hogy amikor valamelyik fél fuvarokmányokkal igazolja, hogy jóllehet, a versenyútirányon alacsonyabb díjtétel áll a felek rendelkezésére, nem ezt az útirányt, hanem a hirdetményt kibocsátó útirányt vette igénybe, a kétféle útirány közt mutatkozó fuvardíjkülönbséget, néha a kamatvesztéssel

együtt visszakapja, mindaddig, míg a hirdető útirány vasutainak a visszatérítés után megmaradó bevétele nem esik az önköltség alá. Ezzel a hirdető vasút a versenytárs későbbi díjleszállításainak versenyző hatása ellen már eleve védelmet keres. Ez a rendszer azonban kaput nyit a titkos kedvezményeknek. Az Auslobung mind általánosabbá vált és nagy mértékben fokozta Európában a díjszabási zűrzavart. Mivel az Auslobung eszközt a tengeri kikötőkkel való vasúti forgalmakban is sűrűn alkalmazzák, ez a zűrzavar a tengerentúli forgalomra is kihat. Legutóbb az Auslobung rendszerének alkalmazása körül nehézségek támadtak a devizakorlátozások és egyes pénznemek értékcsökkenése következtében is.

A másik módszernek az a lényege, hogy a vasút, amikor díjmérséklést hirdet, közlésezi, hogy a kedvezményt csak azok a felek fogják élvezni, akik előzetesen kötelezik magukat arra, hogy a díjszabási hirdetményben meghatározott időn (éven, féléven stb.) belül forgalomba kerülő küldeményeket kizárólag a kedvezményt hirdető vasúttal fogják elszállíttatni, mi mellett a vasút ennek ellenőrzését vagy igazoltatását magának fenntartja. Ezzel a módszerrel él többek közt a magyar államvasút az évi díjkedvezményi jegyzékben kihirdetett legfontosabb díj kedvezményeinél.

A minden áron való versenyzésre jellemző az, hogy van olyan Auslobung hirdetmény is, amely azt ígéri, hogy a versenyző útirányon bizonyos árumennyiség feladásától függővé tett kedvezményt a hirdető útirányon (visszatérítés útján) az elszállított mennyiségtől függetlenül — tehát a versenytársnál kedvezőbb feltételek mellett — megadja. Máskor a hirdetmény nem egy, hanem minden útirány versenyével vagy kombinált vasút-hajózási útirányok versenyével szemben is érvényes lehet, sőt van Auslobung, Auslobung ellen is. Ezek és más furfangos díjszabási praktikák, amelyek néha a titkos kedvezményezéstől sem riadnak vissza, demoralizáló hatásúak és néhol valóságos díjszabási kémkedést idéztek elő, amelynek a feladata megtudni, hogy a versenytárs minő, többé-kevésbé meg nem engedett eszközökkel igyekszik egyik vagy másik fontos forgalmat megszerezni. Ezek a mesterkéltné versenyintézkedések az alkalmazó vasútnak ideig-óráig hasznot hajtanak, de nem alkalmasak arra, hogy a forgalmat állandóan elvonják attól az útiránytól, amelyen az természetesen mozogna és nem is biztosíthatnak a vasútnak állandó hasznot, mert a verseny céljából folytatott díjleszállítások sorozata — amint azt a múlt század hetvenes éveinek elején folytatott díjszabási politika körül szerzett tapasztalatok bőven igazolják —, a vasút pénzügyi romlását idézhetik

elő. Ugyanis bizonyos határon túl már nem érdemes a vasútnak igen olcsó díjtételekkel szaporítani a forgalmát. Emellett a túlzott verseny fokozza a kölcsönös bizalmatlanságot és útját állja annak, hogy a vasutak barátságos módon együttműködjenek, amint az a háború előtt történt.

4. Amint fentebb jeleztük, a vasutak tarifapolitikája alkalmas eszköze a tengeri kikötők egymásközi versenyének is. Ilyen verseny a háború előtt is volt. De annak mai jellege és intenzitása lényegesen különbözik a régitől. Ez nagyrészt szintén a békeszerződések következtében beállt területfelosztások és átcsatolások következménye. Ilyen eset példáját észlelhetjük a csehszlovák állam létesülésével kapcsolatban. Nem mintha ez az állam tengerpart és kikötő birtokába jutott volna. Csak Shakespeare Téli Regéje tud „cseh tengerről“. Sőt ellenkezőleg, az új államnak azelőtt Ausztriához tartozott része, amely azelőtt osztrák vasúti vonalakon érhet el a tengert és Triesztet saját kikötőjének tekinthette, most már nem érheti el a partot saját hazájához tartozó vasutakon és a tengert csak idegen fennhatóság alatt álló kikötők segítségével használhatja fel a saját gazdasági céljaira. Az új országnak éppen egyik leggazdagabb és fejlődött iparral rendelkező része: a régi Morvaország és Osztrák-Szilézia területe közlekedésföldrajzi fekvésénél fogva kerülbelül egyformán gravitálhat Trieszt és — különösen az Elba segítségével — Hamburg felé. A régi időben a tengerentúli forgalomban csak bizonyos olyan áruk mehettek Hamburg felé, amelyeknek piacai felé ez a kikötő nyújtotta a legkedvezőbb és legolcsóbb szállítási alkalmat; a forgalom zöme azonban Triesztben került hajóra, mert az oda vezető egységes osztrák vasútvonal teljesítőképes, olcsó és jó volt. Ezt a vasútvonalat a békeszerződés feldarabolta, Triesztet pedig Olaszországnak juttatta. A Hamburg körül érdekelt német, cseh vasút és hajózás a trieszti útiránynak ezt a meggyengülését látva, nagy erőfeszítésekkel igyekezett a szóbanlevő területnek lehetőleg egész tengeri forgalmát díjszabási kedvezmények nyújtásával Hamburg számára megnyerni. Ez ellen viszont a Trieszt felé vezető vasútvonalak védekeztek és olyan tarifaháború keletkezett, amelybe a morva—sziléziai területeken kívül — az azok mögött fekvő területek forgalmát is belevonták — aszerint, hogy azokról hol Trieszt, hol Hamburg felé vált olcsóbbá a morva—sziléziai területeken fennálló verseny díjtételeinek belekombinálásával a szállítás. A versenynek azzal igyekeztek végét vetni az érdekelt vasutak, hogy demarkációs vonalban állapodtak meg úgy, hogy a vonaltól északra fekvő terület forgalma Hamburg, a délre fekvő terület forgalma Trieszt felé irá-

nyitassák megfelelő díjszabási intézkedések segítségével, de ezt a megállapodást nem tudták mindig megtartani.

Különleges tengeri kikötő díjszabásai vannak Németországnak Svájc-cal, Csehszlovákiával, Ausztriával és Magyarországgal való forgalmára nézve, továbbá kombinált vasút-dunai átrakási díjszabások a tenger felé. Az is előfordul, hogy ugyanaz a vasút különböző *hazai* kikötőkkel való forgalomban, ugyanazon a vonalon, más-más díjszámítást alkalmaz, avégből, hogy egyes, a versenyben különös támogatásra szoruló kikötőknek különös előnyöket nyújtson. Így a német birodalmi vasút Stettin és a keletitengeri német kikötők felé olcsóbb díjszabást alkalmaz, mint Hamburg vagy Bréma felé, mert a keletitengeri kikötők a lengyelek által hatalmasan fejlesztett gdynia-i kikötő versenyével állnak szemben; míg a régi, nagy északitengeri kikötők könnyebben tudnak megküzdeni a belga és hollandi északitengeri kikötők versenyével. A versenyt fokozza a belső vízi utaknak a vasúttal való versengése, míg más esetekben a belső vízi utak vasutakkal együttműködve erősítik a kikötők versenyét. A háború utáni ilyen verseny a nemzetközi forgalomban teljesen rendezetlenné vált és felforgatta a földrajzi helyzetnek megfelelő természetes útirányok viszonyát.¹⁸ Így történhetik meg az, hogy a forgalom esztelen kerülő utakon mozog. Ennek a megvilágítására szolgáljanak az alábbi példák: Mivel a svájci vasutak a nemzetközi forgalomban megtagadták a vonalaikon alkalmazott mérsékelt díjtételeket minden olyan szállítmánytól, amely svájci állomásokat gépkocsi útján éri el, vagy svájci állomásokról gépkocsin megy tovább, a gépkocsivállalkozás a hajózással szövetkezve némely erre alkalmas cikkek forgalmát a rajnai kerülő útra terelte. Más esetekben a tengeri és a belvízi hajózás fog össze a vasúttal szemben. Így vált lehetővé, hogy északafrikai foszfát, La Plata-búza, amerikai ócskavas Közép-Európába a kombinált tengeri és dunai úton jut el, hogy amerikai tengeri Csehszlovákiába Galacon át halad, angol szén Cardiffból Constanca—Galac—Pozsonyon át szállítatik. Talán még jobban jellemzi a helyzet visszasságát, hogy csehszlovákiai árpa Strassburgba úgy jut el, hogy a Dunán éri el a tengert, tengeri hajón megy Rotterdamba és onnan a Rajnán rendeltési helyéig, vagy, hogy a cseh cukor úgy jut el Baselba, hogy az Elbán megy Hamburgig, onnan Rotterdamig tengeren, majd a Rajnán Baselbe. Van olyan eset is, amikor a tengeri, meg a belvízi hajózás és a vasút szövetkezik avégből, hogy a forgalmat a természetes, rövidebb útiránytól elhódítsa. Ennek a következménye az, hogy tengerentúli gabona Génuatól vagy

Marseillestől a másik két közlekedési eszköz segítségével jut tovább. De a kerülő úton való szállításnak talán legklasszikusabb példája a lengyel szén útja Ausztriába. Ez körülbelül 700 km utat tesz meg aképen, hogy a bányából Gdyniába vasúton, onnan a Keleti-, Északi-, Földközi-, Fekete-tengeren és a Dunán át jut Bécsbe, jóllehet, ez az út körülbelül húszszorososa annak a távolságnak, amelyet a szénnek a bányától Bécsig vasúton kellene befutnia. Ezekén és hasonló, többé-kevésbé állandó jellegű, irracionális szállításokon kívül vannak más okokra visszavezethető esetek is, amelyek a normális útiránytól való eltérésre csábítanak. Ilyen pl. az az eset, amikor a valuta értékcsökkenése következtében a hosszabb útirány olcsóbbá válik a rövidebbnél. Máskor politikai okok hatnak közre, így nevezetesen, hogy az olasz—abesszín háború és a Népszövetség szankciós politikája következtében a dunai forgalom növekedett, mert a Levanteval való forgalom és Németország forgalma Törökországgal a tengeri utat elkerülte és a Dunát tartotta biztosabbnak, amelyen olasz hajók nem fordultak meg.¹⁸

5. A verseny még ha egy-egy közlekedési eszköznek sikerül is jelentékeny forgalomtömeget megszereznie, a díjszabási áldozatok következtében sokkal kisebb bevételt hoz, mint azelőtt. Ámde a közlekedési eszközök nem tudják termelési költségeiket a bevételecsökkenés arányának megfelelően leszállítani. Amit ők termelnek, az nem áru, amelyet el lehet rakározni és később a konjunktúra javulásával forgalomba bocsátani, hanem azonnali igénybevételre szánt szolgáltatás. A közlekedési vállalkozások nem mindegyike maradt életben a válság évei alatt és az életbenmaradottak is részben veszteséggel tengődnek. Amikor a világválság múlni kezd, jó idő telik el, míg a közlekedési vállalkozó a konjunktúra javulását megérzi. Sok és éppen a közlekedés szempontjából döntő fontosságú gazdasági tényező akadályozza meg a közlekedés helyzetének párhuzamos javulását. A gazdasági politika szálai szorosan fűződnek egymáshoz és addig, amíg az egyik országnak kereskedelmi politikája más országok kereskedelmi politikájával szemben ellenséges magatartást tanúsít, a közlekedés is ennek a politikának eszközévé válik.

A vasútállalatok jól tudják, hogy a díjleszállításoknak folytonos fejlődése a vasutat tönkretenné, ha az állam a bevételecsökkenésből előálló hiányt adófizető polgárainak folyton súlyosbodó megterhelésével nem fedezné. A vasutak nem szállítanák le versenytarifájukat az önköltségek szintje alá, ha enélkül képesek volnának berendezéseiket elegendő for-

galommal kihasználni. Ezt azonban ma meggátolják a súlyos vámok, behozatali tilalmak, a valutaviszonyok és a nemzetközi politikának behatolása a gazdasági politikába, amelynek következménye, hogy bizonyos fokig a gazdasági kapcsolatok és ellentétek a külpolitika irányát követik és ehhezképest a közlekedés fejlődését egyes irányokban előmozdítják, másokban ellenben hátráltatják. Ha a közlekedési eszközöknek csökkent forgalmi birtokállományukért folytatott áráz versenye megszűnne, a vállalatok a nekik jutó kisebb — de a magasabb tarifát elbíró — forgalomból megélhetnének és csak kivételesen volna díjleszállításra szükség a mai állapottal szemben. Ma ugyanis egyes országokban, pl. Németországban a vasúti forgalomnak túlnyomó része nem a rendes díjszabást fizeti, hanem (gyakran az önköltséget sem fedező) díjkedvezményt veszi igénybe. Ma az a fél, akinek alkalmá nyílik arra, hogy valamerre az útirányok versenyét szolgáló díjmérséklést vehessen igénybe, nem elégszik meg többé olyan drágább díjtétellel, amely fizetőképességének határain belül marad és az ő hasznát nem emészti fel, kedvezményt kíván. Ez abnormis állapot. Már Sir William Ackworth²⁰ is megmondta, hogy „egészségtelen politika megengedni azt, hogy a közönség olyan közlekedési eszközt használjon, amelynek igénybevétele az egyesek számára ugyan olcsóbb, de amelynek összes költsége nagyobb lévén, annak egy részét az adófizetőre kénytelen áthárítani“. Pedig ma — tisztelet a kivételnek — általában ezt a politikát követik.

A KÖZLEKEDÉS GAZDASÁGILAG HELYES RENDEZÉSE.

Amint a fentiekből kitűnik, ma a közlekedésnek alapvető, háború utáni problémája ez: a közlekedési eszközök meddő, a vállalatok és a közönség szempontjából egyaránt káros versenyének észszerű alapokra fektetése, gazdaságilag helyes rendezése.

1. Eléggé természetes gondolat az, hogy a közlekedési eszközök versenyének szabályozása az egyes közlekedési eszköz-fajok viszonylagos fontosságának megfelelően történjék abban az értelemben, hogy a fontosabb eszköz fennállása biztosíttassák a kevésbé fontossal szemben. Ez a fontosság azonban viszonylagos fogalom, országonként és időnként, különösen a technika haladásával, változik. így például a vasúti hálózat kiépítésével az angol csatornák elvesztették jelentőségüket. Befektetési tőkéjük nagy

része a törvényhozás mentő kísérletei ellenére is megsemmisült, fontosságuk ma csekély, jóllehet valamikor Anglia legfontosabb belső közlekedési eszköze éppen a csatorna volt. De ha a közlekedési eszközök relatív fontossága változik, annak, aki a köztük lefolyó verseny rendezésével foglalkozik, tudnia kell, hogy nem lehet maradandót alkotnia. Viszont azt sem szabad szem elől téveszteni, hogy a műszaki újítások következtében aetronizált eszköz elhanyagolásával, a versenyből mesterséges eszközökkel, hatósági parancs útján történő kizárásával, nem tesz mindig jó szolgálatot a közgazdaságnak, mert a műszaki haladásnak meglepő fordulata az elhanyagolt közlekedési eszközt halottaiból feltámaszthatja. Éppen hazánkban történt meg az, hogy a vasutak érdekében elhanyagoltuk közutainkat, a közúti alapokat helyi érdekű vasutak segélyezésére használták fel és ma a géperejű járómű előnyeit úthálózatunk elmaradottsága következtében nem tudjuk kellően kihasználni.

De a közlekedési eszközök fontosságát az egyes eszközök tökeszükséglete alapján sem lehet megítélni, mert ahogyan a gyárat sem a befektetések értéke alapján értékeljük, úgy a közlekedési eszközök becslésének is a *forgalom* értékelése a helyes alapja. A közlekedés története megmutatta, hogy sok gazdaságilag meddő tökebefektetés történt, mint párhuzamos vasutak építése alkalmával, a töke felvizezésével például az Egyesült Államokban és az első magyar és osztrák vasút építésekor. Ez történt a tengeri hajók túlméretezése esetében, amelynek klasszikus példája a Verne egyik regényében is szereplő Great Eastern. A maga korában óriásnak tartott és tényleg ki nem használható hajó kábelfektetésre átalakítva tengette egy ideig életét, de végül ócskavasképen kerül lebontva a piacra.

De meg a fontosság megítélésénél nemcsak gazdasági szempontok jönnek szóba. Éppen olyan fontos például a honvédelmi cél is. Ennek a hatása például az, hogy a szekérvetést kímélni kell.

A második felmerült gondolat a közlekedési eszközök koordinációja. Az ebben az irányban — a hatósági kényszerrel — történt kísérletek nem nagyon biztatók. Így például Németországban, ahol a koordináció érdekében az egynemű közlekedési vállalatokat egy-egy kényszerérdekcsoportba egyesítették, a rajnai hajósok csoportja került érdekellentétbe a tengeri hajósok csoportjával. Hasonlóképpen a tehergépkocsik vállalkozóinak csoportja, amely elsősorban a vasutak érdekeit veszélyeztető verseny elleni védekezés céljából alkotott kényszerszervezet, küzd a két eszköz kényszerkoordinációjának amaz alapelve ellen, hogy a tehergép-

kocsi a német birodalmi vasút mindenkori díjtételeinél alacsonyabb díjtételt ne nyújthasson a feleknek. *Svájcban* a népszavazás megakadályozta a vasút és a tehergépkocsi forgalmának megosztására vonatkozó javaslat törvényerőre emelkedését. *Ausztriában* azt a kész rendelettervezetet, amely a vasút és a tehergépkocsi versenyt szabályozta volna, nem lehetett életbeléptetni, mert az utolsó percben a pénzügyi tárcának aggályai merültek fel a gépkocsiforgalomnak racionalizálása ellen, azon az alapon, hogy a gépkocsiforgalom csökkenése az ásványolajat és derivátumait terhelő adók és vámok hozadékát érzékenyen érinteni fogja.

Általában megállapíthatjuk azt, hogy a kényszerkoordinációval nem sikerült sem az említett országokban, sem másutt a kívánt célt elérni. Ellenben a már említett repülővállalatokon kívül is van példája annak, hogy a jelenlegi súlyos közgazdasági viszonyok közepeire is, amelyek arra készítetnek minden versenyzőt, hogy ne mondjon le birtokállományának még oly csekély részéről sem, minden kényszer nélkül, a verseny tökéletesnek mondható rendezése megtörtént.

Kölcsönös megértés, az érdekelt vállalatok érdekközösségi pontjainak megtalálása segítségével sikerült Londonnak belső és környékével való egész szárazföldi személyforgalmában, ideértve a nagy- és közúti-, valamint a földalatti vasutakat és az autóbuszvállalatokat is, a versenyt kizáró szervezetet létesíteni a London Board of Transportation alakjában. A vállalatok előnye megtakarításokban és a bevételek szaporodásában nyilvánul meg, anélkül, hogy a korábbinál *jobb* forgalom előnyeit élvező közönség drágább viteldíjakat fizetne (sőt némely viszonylatban díjmérséklést élvez). Ez a példa megmutatja a közlekedési verseny szabályozásának egyetlen járható útját: az érdekelték önérdekén alapuló, önkéntes megegyezését, hatósági támogatás és ellenőrzés mellett, azonban kényszerrendszabályok nélkül.

2. Amíg a kereskedelmi politika alapja a kontingensek, tilalmak és a clearing rendszere, amíg a fuvardíj, amely nélkül biztos kereskedelmi számítás nem lehetséges, a verseny és a valuta-politika következtében nem lehet állandó, a közlekedési vállalkozók a nemzetközi forgalomban nem képesek egymásközt a közlekedés békéjét és lehető legnagyobb gazdasági hatályosságát biztosító megállapodásokat kötni. Ez csak akkor lesz elérhető, ha a közlekedés szabadságát akadályozó gátak megszűnnek.

3. A közlekedés mai nehéz és az előadottak szerint — a háború következményeire, a közlekedési berendezkedés túldimenzionálására, a forgalom

gazdaságpolitikai akadályaira — visszavezethető helyzete világszerte beteges állapot. Nézetünk szerint a gyógyulást nem lehet hatósági eszközökkel, drasztikus kényszerkúrákkal elérni. Úgy hisszük, hogy többet segíthet a természetes gyógymód: a közlekedés szabad mozgását gátló mesterséges akadályok elhárítására. Ezek élesztik a versenyt, akadályozzák a közlekedési vállalkozás kölcsönös megértését, megnehezítik a vállalkozók kezdeményezését, amely a gazdasági élet minden terén a fellendülésnek előfeltétele. Mert csupán a szabad mozgás teszi lehetővé a pillanatnyi kedvező helyzet azonnali kihasználását és a kedvezőtlen helyzethez való gyors alkalmazkodást, egyfelől azt, hogy a vállalat minden haszonnal kecsegtető alkalmat kihasználhasson, másfelől pedig, hogy felesleges kiadásokat elkerülhessen.

Ugyanakkor a közlekedési vállalkozás gazdasági sikere a közlekedés segítségével kiszolgálható közérdeknek is biztosítéka, mert régi, — de sohasem eléggé ismételtető — igazság az, hogy a közlekedési vállalkozás haszna mindig csak annak a haszonnak egy része lehet, amelyet a közület alkotók lehető legnagyobb tömegének nyújtani tud.

JEGYZETEK.

¹ V. ö. Szabolcsy: A vasutak története.

² V. ö. Zelovich: Képek a vasút történetéből. 8. lap.

³ V. ö. Hennig ismert művét a forgalom gyorsulásáról.

⁴ V. ö. Szabolcsy i. m.

⁵ V. ö. Zeitung des Vereins Mitteleuropaeischer Eisenbahnverwaltungen, 1937. évf., 308. l.

⁶ A részletekre nézve v. ö. ifj. Fellner Frigyes: Különleges szempontok a közlekedési politikában című munkáját.

⁷ V. ö. Murke: Die grossen Reederei Verbaende.

⁸ V. ö. Williams: Our irón Roads, 35. l.

⁹ Zelovich: A magyar vasutak története, 118. s köv. 1.

¹⁰ V. ö. Romain: Water Transport. Encykl. Brit., 14. kiad., 12. köt.

¹¹ Koenigs: Der Verkehr als Grundlage der modernen Wirtschaft. Archiv für Eisenbahnwesen. 1937. évf., 1/2. sz.

¹² V. ö. Verkehrstechnische Woche, 1937, 303. l. 1. A tengerhajózásra nézve még v. ö. Koenigs: Die Probleme der Subventionen im Verkehrswesen, továbbá The Round Table, 1933. évf., 838. l. Zeitung des Vereins Mitteleuropaeischer Eisenbahnverwaltungen, 1935. évf., 46. sz. Vargha: Die Schifffahrt als politisches Machtmittel. Fester Lloyd, 1937. jan. 6-i sz.

¹³ V. ö. Vasúti és Közlekedési Közlöny. 1937. évf., 376. 1.

¹⁴ A következőkre vonatkozólag v. ö.: Gaiver: Die Eisenbahnkrise c. művét és az amerikai Moulton-bizottság jelentését.

¹⁵ Vasúti és Közlekedési Közlöny. 1937. évf., 687. I.

¹⁶ V. ö. Gaiver: Die Eisenbahnkrise és Vasúti és Közlekedési Közlöny, 1937. évf., 477. s köv. 1.

¹⁷ V. ö. a Moulton-bizottság jelentését.

¹⁸ V. ö. Allgemeiner Tarifanzeiger 1935—1937. évfolyamait.

¹⁹ V. ö. Zeitschrift für Binnenschifffahrt 1937. évf., 22. 1.

²⁰ L. Communication, costs and their interdependence: Economic Journal, 1922. évf., 162. 1.