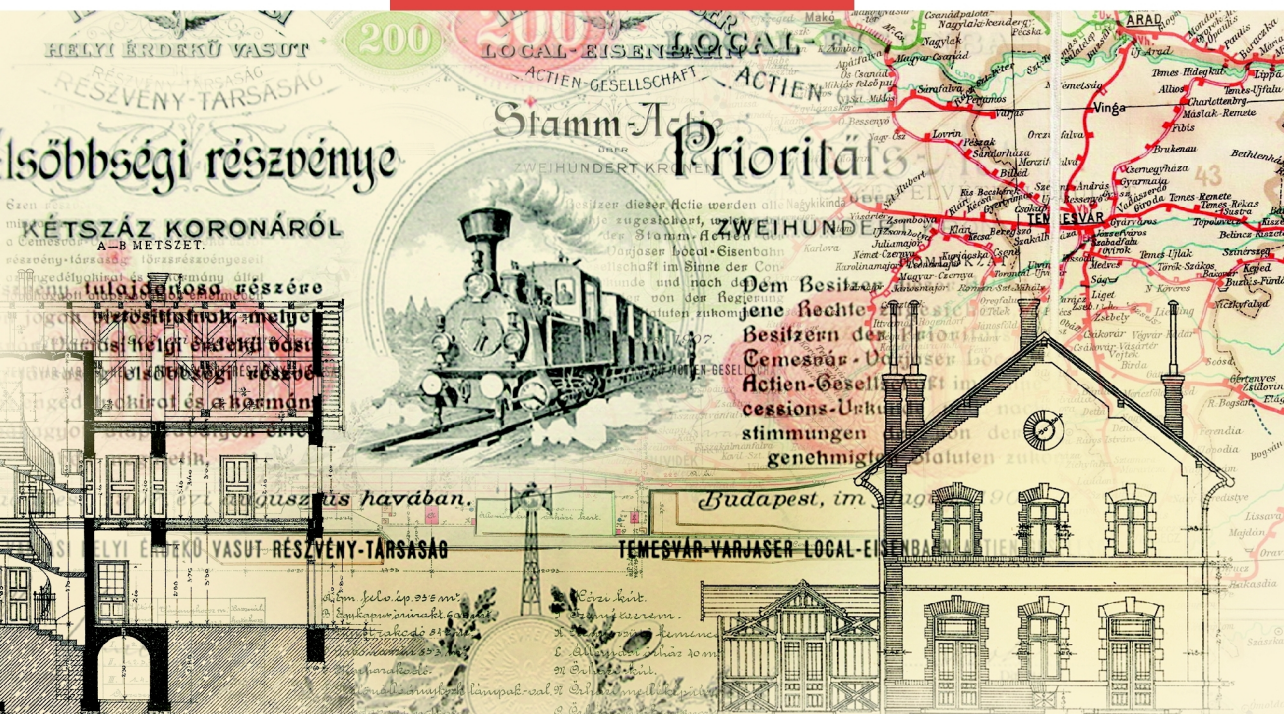




TUDOMÁNY- ÉS
TECHNIKATÖRTÉNETI
FÜZETEK



JANCSÓ ÁRPÁD

TEMESVÁR KILENCEDIK
VASÚTVONALA

A Temesvár–Szentandrás–Varjas
helyi érdeklő vasút története

JANCSÓ ÁRPÁD

TEMESVÁR KILENCEDIK VASÚTVONALA

A TEMESVÁR-SZENTANDRÁS-VARJAS HELYI ÉRDEKŰ VASÚT TÖRTÉNETE

TUDOMÁNY- ÉS TECHNIKATÖRTÉNETI FÜZETEK

12.

ISSN 2068 - 3103

TUDOMÁNY- ÉS TECHNIKATÖRTÉNETI FÜZETEK

12.

JANCSÓ ÁRPÁD

TEMESVÁR KILENCEDIK VASÚTVONALA

A TEMESVÁR–SZENTANDRÁS–VARJAS HELYI ÉRDEKŰ VASÚT
TÖRTÉNETE



ERDÉLYI MÚZEUM-EGYESÜLET

Kolozsvár

2018

A kutatást támogatta a Domus ösztöndíj és a Magyar Államvasutak Rt. Jogi Igazgatósága

A kötet megjelenését támogatta a Nemzeti Kulturális Alap, a Bethlen Gábor Alap, a Magyar Tudományos Akadémia és az EME Műszaki Tudományok Szakosztálya



Szaklektor:

dr. Nagy-György Tamás

© Jancsó Árpád 2018

Kiadja: Az Erdélyi Múzeum-Egyesület

Felelős kiadó: Biró Annamária

Sorozatszerkesztő: Bitay Enikő

Olvasószerkesztő: Szenkovics Enikő

Borítóterv: Könczey Elemér

Tördelő: Szilágyi Júlia

A fényképeket a szerző készítette

Nyomdai munkálatok:

F&F International Kft. Kiadó és Nyomda, Gyergyószentmiklós

Tel./Fax: +40-266-364171

Descrierea CIP a Bibliotecii Naționale a României

JANCSÓ, ÁRPÁD

Temesvár kilencedik vasútvonala : a Temesvár-Szentandrás-Varjas helyi érdekű vasút története / Jancsó Árpád. - Cluj-Napoca : Erdélyi Múzeum-Egyesület, 2018

Conține bibliografie

ISBN 978-606-739-109-1

656.2

ELŐSZÓ

Ha rátekintünk a Temesköz/Bánság/Bánát, azaz az egykori Délmagyarország vasúti térképeire, észrevehetjük, hogy a Valkány–Perjámos–Varjas vasútvonal Varjas községnél csonkán ért véget, nem volt kapcsolata más vasútvonallal. Az *Osztrák–Magyar Monarchia első vicinális*a című könyvemben részletesen bemutattam e vasútvonal történetét. Egy rövid kitérővel felvázoltam a Temesvár–Varjas vasútvonal építéstörténetét is, és megígértem a könyv olvasóinak, hogy a későbbiekben ennek a vasútvonalnak a történetéről is fogok írni. Ezzel a kis könyvvel most ígéretemnek teszek eleget.

A kötet részletesen tárgyalja a vasútvonal létrehozásának szükségességét, úgy, ahogy egyrészt az érdekelt helyiek (nagy földbirtokosok és kisbirtokosok, helyi kisiparosok, kereskedők), valamint a feltörekvő régióközpont, Temesvár szabad királyi város látta. Temesvár kiemelt érdeklődéssel kísérte e vasútvonal építésére tett kezdeményezéseket, és jelentős anyagi áldozatot is hozott annak érdekében, hogy megépüljön ez a vasúti összekötetés a Temesköz metropolisával. Ezzel sikerült az addig Szeged és Arad irányába gravitáló északnyugat-bánáti, fejlett mezőgazdasággal rendelkező vidéket vonáskörzetébe vonzania.

Vonalvezetés, hosszmetesz, keresztmetesz, műtárgyak részletes ismertetése, forgalmi berendezések, magaséptítmények, üzemeltetés, üzleteredmények, részvényhamisítások, a részvénytársaság szanálása – megannyi, a könyvet alkotó fejezet. Az olvasó megtudhatja, hogyan került a vonal a magyar részvénytársaság tulajdonából román állami tulajdonba. A gőzparipák kedvelői megismerkedhetnek a vonalon szolgáló hajdani mozdonyokkal. A könyvet sok dokumentum másolata, korabeli és mai fotók teszik élvezetesebbé, értéke-sebbé. A műszaki érdeklődésűeket a számos eredeti tervrajz másolata hozhatja izgalomba.

A magyar királyi államvasutakat különböző korokban más-más helyesírással írták. A „couleur locale” érdekében ezeket megőriztük abban a formában, amilyenben az illető szövegben és években használták. Ott viszont, ahol ezt nem tartottuk fontosnak, a MÁV rövidítést használtuk, néha olyan helyen is, ahol akkoriban ez nem volt szokásos. Megjegyezzük azonban, hogy a Magyar kir. Államvasutak, magyar kir. államvasutak stb. elnevezések a később MÁV rövidítéssel jelölt Magyar Államvasutak jogelődjei.

Külön köszönöm a MÁV Központi Archívuma vezetőjének, dr. Opauszki Istvánnak és munkatársainak (dr. Fúzy-Molnár Zoltán, Matus László, Balog Zoltán, Rác Gábor) a kutatásom során tanúsított rendkívüli segítőkészségét, valamint köszönet Kádi Balázsnak (Gyűjtők boltja, Budapest), aki minden ellenszolgáltatás nélkül rendelkezésemre bocsátotta a részvények képeit.

A szerző



1. kép

Temesvár környékének vasútvonalai. A Valkány-Varjas vasútvonallal csónkán végződik. (Klősz Gy. és Fia: Magyarország és Ausztria vasúti és gőzhajózási térképe, 1906.)

ELŐZMÉNYEK

Húsz évnek kellett eltelnie, míg a Valkány–Varjas vasútvonalat 1908-ban a Varjas–Szentandrás helyi érdekű vasútvonal megépítésével bekötötték az Arad–Temesvár vonalba.

Klinda József főellenőr, a Temesvár–Józsefváros pályaudvar állomásfőnöke *Temesvár vasutfejlődése* című, a *Vasuti és Hajózási Hetilap* 1911. évi évfolyamában közölt cikksorozatában, a temesvár–varjasi vasútról írva kiemelte, hogy „Temesvárnak immár nyolc irányban kiépített vasutvonalai mellett Temes vármegye északnyugati része Temesvárral való megfelelő összeköttetés híján még mindig rá volt utalva arra, hogy a vármegye székhelyét, a Bánát központját elkerülve bonyolítsa le forgalmát.

Aradnak az Arad–temesvári vonal, Szegednek pedig a Valkány–varjasi vonal által való könnyű megközelíthetése folytán Temes vármegyének egy gazdag, virágzó része mindinkább e két város érdekkörébe került.

Ezek a körülmények, de egyéb fontos közigazgatási előnyök is arra bírták az érdekeltséget, hogy minden anyagi akadályt leküzdve, Varjas végállomást új vasuti vonal létesítésével Temesvárral kössék össze.

Kasztóry Mihály hódonyi nagybirtokos által, nagy buzgóság és kitartással élesztett akció megindult és Temesvár város támogatásával dülőre is jutott a Temesvár–varjasi vasut. Az építési engedély 1907. évben adatott ki, az engedélyezett építési tőke 1,162.000 [vesd össze a részvénytársaság alapszabályzatában szereplő számmal] koronában állapított meg, amelyhez Temesvár városa 50.000 koronával járult hozzá” (akkoriban vesszővel jelölték a milliókat – szerző megjegyzése).

A temesvár–józsefvárosi temetőben nyugvó földbirtokosnak, a vasútépítés szorgalmazójának sírfelirata: KASTORY MIHÁLY / HODONYI NAGYBIRTOKOS / 1864–1918. Hódonyi birtoka a Borovszky Samu szerkesztette *Magyarország vármegyéi és városai. Temes vármegye* kötete alapján: területe 792 katasztrális hold, melyből kert, szőlő és beltelek 40, kaszáló és legelő 30 katasztrális hold, a többi szántó. Gazdasági és üzemrendszer: négyes vető-forgó. Lóherét 30, lucernát 45, repcét 25 holdon termesztett. A birtok lóállománya: 28 muraközi és vegyes igás ló, 6 urasági félvér, 18 muraközi és vegyes csikó, 1 muraközi tenyészmén. A szarvasmarha-állományt 48 fehér és tarka jármos

ökör, 12 tarka tehén, 76 tinó, melyből 48 magyar és 28 tarka, 14-16 hízómarha és 1 tarka tenyészbika alkotta. A sertésenyésztést a monográfia írásakor indították. A birtokon egy 8 lóerős gőz cséplőkészlet és 3 kéveköti gép alkotta a gépparkot. A munkaerőt helyi lakosokkal és vidékről hozott vendégmunkásokkal biztosították. A férfiak esetében egy napszám ára 120-240, nőknél 120-160 fillér volt. Megtudjuk még, hogy az átlagos földhasznóbér e vidéken akkortájt 65 korona volt.

Klinda József mondatait látjuk viszont Bellai József 1914-ben megjelent kis könyvecskéjében is, amelyet a bánáti vasutakról írt.

Láthatjuk a feltörekvő város vezetésének hozzáállását Temesvár közlekedésének fejlesztéséhez, a környező településeknek magához vonzásához. Nemcsak kérvényezgetett, kért, hanem tett is azért, hogy a Temesköz fővárosa naggyá, erőssé, gazdaggá válhasson.

Egy, a Varjas összekötésére az arad–temesvári vasútvonallal építendő vasútvonal létesítésére több vállalkozó is kísérletet tett, és már 1894-től kezdődően kértek és kaptak előmunkálati engedélyt. A vasútvonalat vagy Vingán, vagy Német-szentpéteren csatlakoztatták volna a MÁV vonalához. Egyedül Pallós Ignác kért előmunkálati engedélyt egy, Varjast a szentandrásai állomással összekötő vasútvonalra. Alább röviden közlöm az előmunkálatokat kérelmezőket és az engedélyeket.

A kereskedelemügyi magyar királyi mi-

niszter 1894. évi július hó 11-én, 45.429. sz. alatt kelt rendeletével Szathmáry Lajos királyi közjegyző és dr. Darabanth János ügyvéd vingai lakosoknak, mint érdektársaknak, a magyar királyi államvasutak Varjas állomásától Kis-Szent-Péter, Kétfél, Kis-Telep, Majláthfalva és Monostor irányában a magyar kir. államvasutak Vinga állomásáig vezetendő helyi érdekű gőzmozdonyú vasútvonalra adott egy évre előmunkálati engedélyt (*Vasuti és közlekedési közlöny* 87. sz., 1894. júl. 22.).

Ezt az előmunkálati engedélyt a miniszter 1895. aug. 17. kelt 53.114/III. rendeletével egy évre meghosszabbította (*Vasuti és közlekedési közlöny* 103. sz., 1895. aug. 28.).

Szathmáry Lajos és Darabanth János 1897-ben két, kissé eltérő vonalvezetésű vasútra kértek előmunkálati engedélyt. A miniszter 1897. május 29-én kelt 28.421/III. rendeletével az előbbi kérelmezőknek a magyar kir. államvasutak Varjas állomásától Knéz, Kétfél, Baracháza és Monostor községek vagy Kis-Szent-Péter, Kétfél, Majláthfalva és Monostor községek érintésével a magyar kir. államvasutak Vinga állomásáig vezetendő helyi érdekű gőzmozdonyú vasútvonalra 1894. évi július hó 11-én kelt 45.429. számú rendelettel egy ízben már megadott előmunkálati engedélyt egy évre megadta (*Vasuti és közlekedési közlöny* 70. sz., 1897. jún. 11.).

A kereskedelemügyi magyar kir. miniszter 1905. évi nov. 13-án, 62.566/905. sz. alatt kelt rendeletével Pallós Ignác építési vállalkozó budapesti lakosnak a magyar kir. államvasutak Temesvár állomásától Szentandrás, Hodony, Knéz, Baraczháza

és Kétfél községek határain át a magyar kir. államvasutak Varjas állomásáig vezető rendes nyomtávú, motoros gőzüzemű, helyi érdekű vasútvonalra egy évre adott előmunkálati engedélyt (*Vasuti és közlekedési közlöny* 140. sz., 1905. nov. 22.). Ezt a miniszter 1906. nov. 26-án kelt 34.945. sz. rendeletével újabb egy évvel meghosszabbította (*Vasuti és közlekedési közlöny* 147. sz., 1906. dec. 9.).

A Varjast szintén Vinga állomással összekötő vasútvonalra kért előmunkálati engedélyt egy másik érdekelt páros is. A miniszter 1906. márc. 14-én kelt 19.759/III/1906. sz. rendeletével, Paulovics Miklós és Solti V. László budapesti lakosoknak a MÁV Varjas állomásáról Kétfél és Monostor községek határain át a MÁV Vinga állomásáig, valamint ezen vonalból Monostornál való elágazással Majláthfalva község érintésével Németszentpéterig vezető szabványos nyomtávú gőz-, esetleg motoros üzemű helyi érdekű vasútvonalra adta meg egy évre az előmunkálati engedélyt (*Vasuti és közlekedési közlöny* 35. sz., 1906. márc. 23.). Ezt az előmunkálati engedélyt is egy évvel meghosszabbította a miniszter 1907. május 31-én kelt 4.162. sz. alatti rendeletével (*Vasuti és közlekedési közlöny* 69. sz., 1907. jún. 16.).

Az érdekeltek felvették a kapcsolatot a sikeres és tapasztalt budapesti vasútépítő vállalkozóval, Pallós Ignáccal.

Miután ő megkapta a Temesvár és Varjas közötti helyi érdekű vasút építésére az előmunkálati engedélyt, Temesvár szab. kir. város azon nyomban pártolói feliratot intézett a kereskedelemügyi minisztéri-

umhoz. Az ügyet az 1905. évi november 27-i közgyűlés is tárgyalta, és egy határozatot (467. közgy. 24.967. tan. szám) is hozott: „Ez alkalommal egyben jelentette a városi tanács, hogy a város közönsége már az 1904. évi május havi közgyűlésben kifejezte érdeklődését az iránt a mozgalom iránt, mely Temesvártól Varjasig s esetleg innen folytatólag Uj-Aradig irányuló vasuti összeköttetés létesítése végett megindult és megbizta a tanácsot, hogy a fejleményeket figyelemmel kísérje.

Épen azért tehát, midőn a városi tanács tudomást szerzett arról, hogy Pallós Ignác budapesti építési vállalkozó a vonal egy részének kiépítése végett engedélyért folyamodott, e kérelmet a kereskedelemügyi ministeriumnak figyelmébe ajánlotta annál is inkább, mert Temes vármegye közönsége is a f. évi október havi közgyűlésből pártolólag felirt a ministeriumhoz, miután a vasut-vonal Varjas-Kétfél-Baraczháza, Knéz és Hódony községekre nagyfontosságúnak ígérkezik, a mennyiben e községeket Temesvárral mint megyei székhelylyel, ugyis mint közgazgatási központtal, nemkülömben gazdasági, ipari és kereskedelmi góczponttal összekötni lesz hivatva. A leirat tudomásul vétetett.”

Jellemzően Temesvár szellemére, nemcsak óhajtottak valamit, hanem cselekedtek is a megvalósításért, jelentős anyagi áldozatot is hozva. Egy 1906-os közgyűlésen tárgyalták a város hozzájárulását a vasút építéséhez: „A városi számvevőség előterjesztése folytán a város közönsége a 26/1906. kg. 26.447/905. tan. sz.

közgyűlési határozattal a Temesvár-varjasi h. é. vasut építési költségeihez törzsrészesvények ellenében kilátásba helyezett 50.000 K hozzájárulási összeget véglegesen megszavazta; kikötötte, azonban, hogy ezen h. é. vasuton rendes teherszállítási forgalom rendeztessek be és hogy a részvénytársaság igazgatóságába a város közönségének kiküldendő képviselője is beválasztassék.

Elhatározott továbbá, hogy a fenti célra szükséges 50.000 K a városi útalap terhére, a villamos városi vasutól kölcsönkép vétessék fel olyképen, hogy ezen kölcsön 1907. évtől kezdve 4.5% kamattal tíz év alatt visszafizetendő.

Az 50.000 korona hozzájárulási összeg első harmadrésze a vasutépítés megkezdése után 30 nappal, második harmadrésze a sinlerakás befejezése után 30 nappal, utolsó harmadrésze pedig a vasut üzembe helyezése után 30 nappal válik esedékessé (1906. évi 209. közgy. 9621. tan. szám).”

Temesvár polgármesteri hivatalának hivatalos lapja, a *Városi Közlöny* 1907-i számának 109. oldalán olvashatjuk, hogy „A temesvár-varjasi h. é. vasut (v. ö. 1906. évf. 121. lappal) engedélyesének, Pallós Ignác építési vállalkozónak kérelmére a város közönsége a vasut építési költségeihez törzsrészesvények ellenében 50.000 koronával fog hozzájárulni, ha ezen h. é. vasuton rendes teherszállítási forgalom is rendeztetik be”.

A továbbiakban többször hivatkozom a helyi érdekű vasutakról szóló 1880. évi XXXI. és 1888. évi IV. törvénycikkre. Itt

röviden összefoglalom e törvények fontosabb kitételeit.

A XIX. század végére Magyarországon is kiépültek a vasúti fővonalak, s az ország jelentős városai és vidékei összeköttetésbe kerültek egymással és a világgal. Megoldatlan volt viszont a fővonalaktól távolabb elhelyezkedő települések vasúthoz jutása. Az utak még nem teljesíthették feladatukat, hogy a vasútra hordják a forgalmat, hisz megépítésük feltétele a vasúthálózat kiépítése, sűrítése volt, mert a kőben szegény vidékekre csak a vasúton volt lehetséges a nagy mennyiségű építőanyag szállítása.

A szakemberek és a döntéshozók már az 1860-as években kezdtek foglalkozni ezzel a kérdéssel, és arra a következtetésre jutottak, hogy az első- és másodrendű fővonalakat harmadrendű, olcsón felépíthető vonalakkal kell összekötni. Ezek voltak hivatottak a vidéki forgalom élénkítésére, a fővasúti hálózatba való bekapcsolásra. Az első komoly javaslatokat az Országos Magyar Gazdasági Egyesület (OMGE) tette, mely 1860-tól kezdett foglalkozni az üggyel. 1862-ben *Emlékiratot* adott ki, melyben felvázolta az ország vasúti hálózatának fejlesztéséről alkotott nézeteket. A vasúti hálózat sűrítéséről 1867-ben *Olcsó vasutak* címmel jelentettek meg átfogó tanulmányt. Ezek az elemzések felkeltették a közvélemény érdeklődését, az olcsó vasutak építésének gondolata továbbra is napirenden maradt. A kor jeles személyiségei is tanulmányokban foglalkoztak a kérdéskörrel. Nem is lehetett másképp, hisz mindenki akarta a vasutat, mindenki

óhajtotta a vasút hozta jobb létet, könnyebb és civilizáltabb életet. Magyarországon az első helyi érdekű vasutat (másodrendű vasút, vicinális vasút) a cs. kir. szabadalmazott osztrák államvasút társaság (ÁVT vagy OÁVT) építette meg 1870-ben Valkány és Perjámos között. E vasút építésének és üzemeltetésének tapasztalatait is figyelembe véve az Országgyűlés az 1880. évi XXXI. tc.-ben és az 1888. évi IV. tc.-ben szabályozta a helyi érdekű vasutak (rövidítve h.é.v., németül Lokalbahn) engedélyezését és építését. Az első törvényekben ösztönözték és szavatolták a helyi érdekű vasutak építésének előmozdítását. Ennek érdekében megkönnyítették az engedélyezést és a hazai és külföldi tőke bevonását a helyi érdekű vasútépítkezésekbe. A törvény létrehozta annak feltételeit, hogy a vármegyék és egyéb községek is támogathassák, támogassák az új vonalak létrehozását. A törvény engedélyezte a közmunkaváltság átcsoportosítását a vasútépítésekhez és az adók egy részének felhasználását. A vármegyék, városok, községek sokszor járultak hozzá a vasútépítéshez, olcsón biztosítva a pályához és a magasépítményekhez szükséges telket. A második törvény kiegészítette az elsőnek a hiányosságait. Mindkettő jelentékenyen megkönnyítette a helyi érdekű vasutak építését. Egyik hatalmas könnyítés volt, hogy a vasút létesítésének engedélyét a kereskedelemügyi miniszter (ő felelt a közlekedésügyekért) is megadhatta, nem kellett az uralkodó és az országgyűlés elé terjeszteni a kérelmet. Műszaki szempontból is számos

engedményt tettek: könnyítettek a pálya geometriai vonalvezetésének feltételein, redukálták az alépítmények méreteit, a talpfa anyaga gyengébb minőségű is lehetett, a felépítményeknél könnyebb szerkezeteket is engedélyeztek, a műtárgyak olcsóbb anyagokból készülhettek. Számos engedményt tettek a távközlő és biztosítóberendezések létrehozásánál is. A vasút engedélyezése, üzembe helyezése, a többi tevékenység (előmunkálati engedély kiadása, közigazgatási, műtanrendőri bejárás megtartása) a fővasútiakéval azonos módon történt. Az engedélyt szabványosították. Az engedélyezési okmány részletesen ismertette a vasúttal kapcsolatos elvárásokat. Melléklete volt a műszaki és üzleti feltételek, ahol meghatározták a vasút tervezésének és építésének műszaki, valamint az üzemeltetés feltételeit. Ezt is szabványosították, kinyomtatták és – az engedélyokmány esetében – csak azokat a helyeket hagyták üresen, ahová az illető vasút jellegzetességei kerültek. Az engedélyt és ennek mellékletét közölte a *Vasuti és közlekedési közlöny*, de a h.é.v. részvénytársasága legtöbbször külön, nyomtatott füzetben is megjelentette. A törvény kötelezte a Magyar Államvasutakat (MÁV), hogy a vonalakat – ha az engedély tulajdonosa ezt igényli – üzemben tartsák. Később már feltételként jelent meg, hogy a vasutat a MÁV üzemeltesse. A vasút üzemeltetésére („üzletére”) vonatkozóan a helyi érdekű vasút részvénytársasága és a MÁV közötti szabványszerződést dolgoztak ki. Külön rendelkeztek az állami posta küldeményeinek szállításáról és a távirda

működéséről. Ezért a szolgáltatásért a részvénytársaság a távirdaigazgatóságok által támogatást/bért kapott az államtól.

E két törvény hatására, életbelépésük után óriásit lendült a vasútépítés. A Bán-ságot is ekkor hálózták be a vaspályák, és lett a Temes és Bega által öntözött gazdag vidék az ország egyik vasúttal legjobban ellátott tartománya, virágzott fel ipara, mezőgazdasága, kereskedelme.

A helyi vasutak létesítését szabályozó törvények rövid ismertetése után térjünk vissza vasutunk dolgaihoz.

A vasútépítési engedély kérelmezésében Pallós Ignác ismertette a Temesvárt Varjassal összekötő vasút szükségességét, fontosságát. A létrehozandó vasút közvetlenül vagy közvetve meg fogja határozni az érintett terület lakosságának életét. Érvelését egyszerű példával is nyomatékosította: Temesvártól Varjasig vagy fordítva 90 kilométert kellett megtenni, ami egy egész napos utazást jelentett. A vasút megépítése után ez a távolság 52 kilométerrel rövidül, úgyhogy az utasok sokkal hamarabb érnek a vármegye központjába. Természetesen kitért a létesítendő vasútvonal jövedelmezőségének kérdésére is: „Minden vicinalis vasut létesítésének előfeltételét ennek jövedelmezősége kell, hogy képezze. Minden más szempont, – ha azok még oly fontosak is, – alárendeltek, mert a magánvállalkozás természetesen nem állhat a közérdek szolgálatában. Ezért valamely vicinális vasut tervezését az ennek közelébe eső vidék gazdasági viszonyainak alapos tanulmányozása kell, hogy megelőzze.

A temesvár–varjasi helyi érdekű vasut tervezését is ilyen természetű tanulmány előzte meg s ennek kedvező eredménye képezte alapját ezen vasut megvalósítására irányított munkálatoknak.” Aláhúzta, hogy „e vasut régen érzett közszükséget képez”. Nem feledkezett meg (ne feledjük, a kormány nevében a kereskedelemügyi miniszter adta meg a vasútépítési engedélyt), hogy nyomatékosítsa a köztudott és valós tény, miszerint „a kormány hathatós eszközökkel törekszik arra, hogy népes, gazdag termőképességgel megáldott vidékek részére szükséges vasutak kiépítését áldozatok árán is lehetővé tegye” (MNL Z 865 fond).

A vasútépítés előkészítésének sürgetése ügyében Pallós Ignác ideiglenes engedélyért folyamodott a kereskedelemügyi miniszterhez. Ebben többek között kiemelte, hogy hosszú a tél, nagy a szegénység, és a helyi érdekű vasut csökkentené a megélhetési gondokat, valamint a lakosság egy részének a kivándorlását.

Közigazgatási bejárás

A vasútlétesítés előtti, kötelező közigazgatási bejárást a miniszter az 1906/14.940/III. számú rendeletével rendelte el. Végrehajtására Képesy Árpád miniszteri osztálytanácsost bízta meg.

A bejárást 1906. március 22-én tartották meg. Erről a *Vasuti és közlekedési közlöny* 1906. április 4-i, 40. számának 430. oldalán olvashatunk tudósítást.

A bejáráson a kereskedelemügyi minisztérium részéről dr. Képesy Árpád miniszteri osztálytanácsos, mint a bizott-

ság vezetője, és Bene György államvasúti felügyelő vettek részt. A magyar királyi államvasutak igazgatóságát Gönczy Béla főmérnök és Szende Zsigmond főellenőr képviselték. A tudósító röviden leírja a bejárat szakaszt. A részvénytársaság az arad–temesvári vasúti fővonalnak Temesvártól Szentandrásig terjedő 14 km hosszú szakaszát, mely a MÁV tulajdonában volt, fizetés (péage) ellenében használja. A vasútvonal normál nyomtávú, síkvidéki pálya. Építési hossza 28 km, üzleti hossza a Temesvár és Szentandrás közötti péage-vonalat is beleértve 42 km. A tervezett legnagyobb emelkedés 5‰, a legkisebb ívsugár 300 méter.

A vonalon a következő állomások építését tervezték: Hodony, Knéz, Baracháza és

Kétfél. A műtárgyak becsült száma 51. A nyílások hossza 0,6 és 5,0 között változott.

„A vasútvonal igen népes és élénk forgalmú vidéket érint, amely eddig főleg Szeged felé gravitált. A tervezett vasutnak éppen az a célja, hogy a vidéknek a vármegye központjával való érintkezését megkönnyítse és élénkitse. Minthogy a tervezett vasut által átszelt vidék sűrűen lakott és a lakosság intenzív mezőgazdasággal és állattenyésztéssel foglalkozik, a vasuton jelentékeny személy- és teheráruforgalomra van kilátás.

A vasutat gőzmozdonyú és motorkocsi-forgalomra szándékoznak berendezni” – zárta tudósítását a szerző, F. K.

A TEMESVÁR–SZENTANDRÁS–VARJAS HELYI ÉRDEKŰ VASÚT ENGEDÉLYE

Mint az előbbieken láttuk, a Temesvár állomásától Szentandrás, Hodony, Knéz, Baracháza és Kétfél községek határain át a magyar királyi államvasutak Varjas állomásáig vezetendő rendes nyomtávú motoros gőzüzemű helyi érdekű vasútvonalra az előmunkálati engedélyt a kereskedelemügyi magyar kir. miniszter 1905. november 13-án keltezett, 62.566/905. számú rendeletével Pallós Ignác építési vállalkozónak adta meg, majd 1906. november 26-án keltezett, 34.945. számú rendeletével ezt egy évre meghosszabbította (*Vasuti és közlekedési közlöny*, 1906. december 9., 147. szám).

A vasútvonal építésére az 1907. évi XXXIX tc. felhatalmazta a magy. kir. kereskedelemügyi minisztériumot, hogy engedélyezhesse a vasútvonal építését.

„1907. évi XXXIX. törvénycikk a temesvár-varjasi helyi érdekű vasut engedélyezése tárgyában

1. § A ministerium ezennel felhatalmaztatik, hogy a m. kir. államvasutak Temesvár-Józsefváros állomásából kiindulólág, Szentandrás állomásáig a m. kir. államvasutak együttes használata mellett vezetendő és Szentandrás állomásból kiágazolág ugyancsak a m. kir. államvasutak

valkány-varjasi vonalának Varjas állomásáig megépítendő helyi érdekű vasutat az 1880. évi XXXI. és az azt kiegészítő 1888. évi IV. t.-cikkekben foglalt feltételek alatt engedélyezhesse.

2. § A kereskedelemügyi minister az előző §-ban említett vasut engedélyezésének megtörténtéről az 1880. évi XXXI. tc. 1. §-a értelmében az országgyűlésnek külön jelentést teend.

3. § Jelen törvény az „Országos Törvénytár”-ban való kihirdetése napján lép életbe s végrehajtásával a kereskedelemügyi és pénzügyi ministerek bizatnak meg.”

E törvénycikket 1907. július 29-én szentesítették és ugyanaz év augusztus 20-án hirdették ki.

A vasútépítési engedélyt Pallós Ignác építési vállalkozó, budapesti lakos kérte és kapta meg. A Kossuth Ferenc magy. kir. kereskedelemügyi miniszter által aláírt engedélyokmány száma 60.503/1907.

Az engedményezett, Pallós Ignác építési vállalkozó kötelezettséget vállalt arra, „hogy a m. kir. államvasutak valkány-varjasi vonalának Varjas állomásáig vezetendő helyi érdekű gőzüzemű vasutat az alábbi feltételek alatt megépítse és azt jelen engedélyokirat hatályának tartat-

ma alatt szakadatlan üzletben tartsa”. Az engedélyokiratot annak rendje és módja szerint közölték a *Vasuti és közlekedési közlönyben* (1907. szeptember 13-i 105. számától kezdődően, részletekben), de külön füzetben is kiadták.

A függelékben teljes egészében közöljük az engedélyokiratot, ezért itt csak néhány érdekesebbnek tartott feltételére hívjuk fel az olvasó figyelmét. A pálya építésére és az üzlet berendezésére az engedélyokirat részét képező építési feltételek voltak az irányadóak. A miniszter fenntartotta azt a jogot, hogy egyes kivételes esetekben az építési feltételek kapcsán eltéréseket engedélyezhessen.

Az engedményes a pályát az engedélyokmány keltétől (1907. augusztus 21.) egy év alatt volt köteles megépíteni és a közforgalomnak átadni.

Az engedélyezett vasút megépítéséhez és üzleti megfelelő berendezéséhez szükséges tőkét 2 410 000 koronában állapították meg, melyből forgalmi eszközökre 172 500 korona jutott. „Ugyancsak a tényleges tőkéből 20.000 korona kihatandó és készpénzben vagy a h. é. vasut építésére és üzletére alakítandó részvénytársaságnak a kibocsátási árfolyamon számított elsőbbségi részvényeiben mint tartalék külön kezelendő” – rendelkeztek az engedélyokmányban. Ez, valamint a tartalékalap növelésére szánt összeg csakis a miniszter engedélyével használható fel. A tényleges tőkéből még kihatandó „további 31.200 korona, mely összeg a pálya mentén a szükséghez képest felállítandó hóvédművek, másrészt a motorforgalom

bevezetése esetén a csatlakozási állomásokra szükségessé váló póttépítkezések költségeinek fedezetéül szolgál”.

A hazai ipar fejlődését elősegítendő, az engedélyes köteles volt a forgalmi eszközöket, síneket és egyéb, az építésnél és üzletnél használandó anyagokat belföldön beszerezni. A vasútépítésnél alkalmazott munkások a lehetőségekhez képest belföldi illetékességűek kellett legyenek. A munka minőségének biztosításaként előírták, hogy „az engedélyes vagy az építési vállalat által megjelölendő építésvezető megerősítése, valamint az építésnél alkalmazott többi személyzet kvalifikációjának és alkalmazási módozatainak szabályozása a kereskedelemügyi magyar királyi miniszternek tartatik fenn”.

Az engedélyes, az engedélyokirat kiadása előtt, 20 000 korona biztosítékot kellett letegyen a magyar királyi központi állampénztárnál. Ezt az összeget az engedélyes csak a vasútvonal sikeres átadása (a műszaki vizsgálat miniszter általi jóváhagyása) után kapta vissza.

A vasútvonal üzleti kezelését az engedélyes az 1880. évi XXXI. törvénycikk értelmében a miniszter jóváhagyásával a magyar királyi államvasutakra kellett átruházza.

Az engedélyokmány intézkedett a menet- és szállítási díjakról is: személyforgalomban a legmagasabb osztályon 10 fillér/személykilométer, az alsóbb osztályon pedig 6 fillér/személykilométer. A magasabb osztályon utazókat az elsőrangú vasutak I. és II. osztályának megfelelő körülmények illették meg. Ha

a társaság még egy osztályt rendezne be, akkor az ezen utasoktól 8 fillér/személy-km szedhető be.

Az áruszállítást illetően is aprólékosan jártak el. Figyelemre méltó, hogy előírták: a külföldi terméket nem szabad a hazai-aknál olcsóbban szállítani, valamint azt, hogy csak a hazai adriai kikötőkbe szállított áruk esetében lehet díjat csökkenteni. Mindezek a hazai ipar és termékeinek helyzetbe hozását célozták.

Előírták a katonai szállítások, a postai szolgáltatások szabályait. Meghatározták a távirda- és telefonszolgálat feltételeit.

Az engedélyes köteles volt a forgalom és üzlet eredményeit részletesen kitüntető évi jelentést szerkeszteni s közhírré tenni. Ezek a vasúttörténelemmel foglalkozók számára fontos dokumentumértékkel bírnak.

A 21. § szerint az „engedélyes köteles jelen engedélyokirat keltétől számított három hó alatt részvénytársaságot alapítani”. A részvénytársaságot felhatalmazták, hogy – az 1888. évi IV. törvénycikk értelmében – a tényleges építési és üzletberendezési költség beszerzése céljára névre vagy előmutatóra szóló címleteket bocsásson ki. Részletezték az elsőbbségi és törzsrésztvények kibocsátásának módzatait is: „Ha elsőbbségi résztvények bocsátatnak ki, a pálya tiszta jövedelméből mindenekelőtt az elsőbbségi résztvényeknek a kereskedelemügyi magyar királyi miniszter által a pénzügyi magyar királyi miniszterrel egyetértőleg megállapítandó törlesztési hányada s további sorban e résztvényeknek legfeljebb 5 százalékkal

megszabandó osztaléka lesz fedezendő s ehhez képest a törzsrésztvények törlesztése mindaddig meg nem kezdhető, a míg az összes elsőbbségi résztvények nem törlesztettek.

A törlesztési terv kidolgozásánál szem előtt tartandó, hogy a törlesztési hányad rendszerint ne legyen nagyobb, mint a mely mellett az alaptőke az engedély tartalma alatt törleszthető.

A kétnemű résztvények tulajdonosai mindazonáltal minden egyéb társasági jogokban és kötelezettségekben egyaránt részesülnek.”

A társaság székhelye Budapest volt és a hivatalos ügykezelés nyelve kizárólag magyar.

A vasútengedély érvényessége az 1880. XXXI. és 1888. IV. törvénycikk szerint, az állam számára biztosított jog épségben tartásával, az engedélyokirat kelte napjától számított 90 évre szólt. „Ezen 90 év leteltével a vasut és annak összes tartozékai ingyen és tehermentesen mennek át a magyar állam tulajdonába és szabad haszonélvezetébe, illetve engedélyes vagy jogutódjai ezen vasutat teljes jókarban, ingyen és tehermentesen tartoznak az államnak átadni.

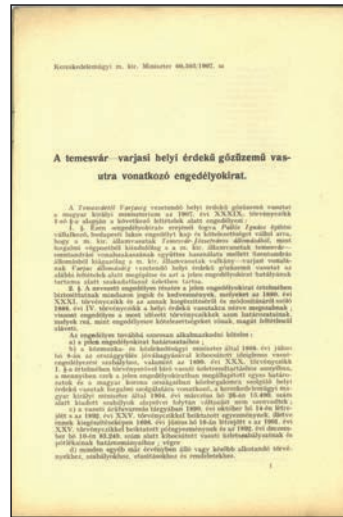
Mindkét esetben átveszi a magyar állam saját tulajdonába, birtokába és haszonélvezetébe a pálya területét és földjét, a föld- és műmunkálatokat, a fel- és alépítményeket minden hozzátartozókkal, úgymint forgalmi eszközökkel, pályaudvarokkal, fel- és lerakodó helyekkel, a vasut üzletéhez tartozó épületekkel, az indulási s érkezési helyeken levő őr- és



2. kép

A temesvár–varjasi helyi érdekű vasút engedélyokiratának borítója

felvigyázó házakkal, távirda, távbeszélő és villamos jelző berendezésekkel, minden felszerelvényekkel, ingó és ingatlanokkal egyetemben, ellenben az engedélyes vagy jogutódjai megtartják az általuk folytatott üzlet alatt jövedelmi fölöslegeikből alkotott netáni tartalékalapot és a künnlevő



3. kép

A temesvár–varjasi helyi érdekű vasút engedélyokiratának első oldala

cselekvő követeléseket, valamint azon építkezéseket, a melyek megszerzésére vagy előállítására a kormány által azon határozott hozzáadással hatalmaztattak fel, hogy azok a vaspályának semmi tartozékát képezni nem fogják.”

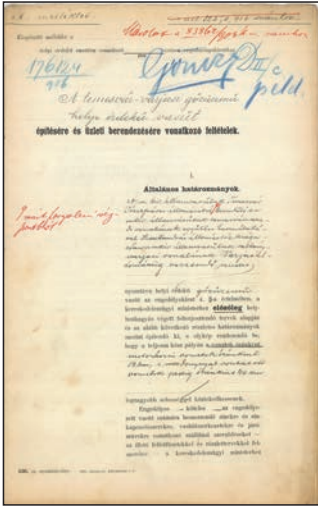
ÉPÍTÉSI ÉS AZ ÜZLETI BERENDEZÉSEKRE VONATKOZÓ FELTÉTELEK

Az engedélyokmány mellékleteként állt „A temesvár–varjasi gőzüzemi helyi érdekű vasút építésére és üzleti berendezésére vonatkozó feltételek”. Ebben az engedélyt kibocsátó számos olyan feltételt fogalmazott meg, amelyekkel biztosította, hogy a különböző társaságok által épített vasútvonalak műszaki-gazdasági szempontból egységesek legyenek az egész országban. Az „*általános határozmányokban*” meghatározták, hogy a vasútépítési terveket a kereskedelemügyi miniszter kell jóváhagyja. Előírták, hogy a pályán a motorkocsivonatok óránként 50, a mozdonyal vontatott vonatok pedig óránként 40 km/h legnagyobb sebességgel közlekedhessenek. Az engedélyest kötelezték, hogy a beszerzendő sínekre és sínkapcsoló szerekre, vashídszerkezetekre és járművekre vonatkozó szállítási szerződéseket, az illető feltétlfüzetekkel és részlettervekkel felszerelve, a kereskedelemügyi miniszterhez jóváhagyás végett még a megrendelés, illetve beszerzés előtt betérjesszék, továbbá a pálya építésére vonatkozó szerződést is bemutatassák. Az utóbbit csak akkor kellett bemutatni, ha az építés kivitele a pénzbeszerzéssel is egybe volt kötve.

A vasút és tartozékainak építésénél az engedélyes köteles volt alkalmazkodni az érvényben levő általános, valamint a helyhatósági építési és rendőri szabályokhoz, valamint a „magyar királyi államvasutaknál érvényben álló feltétlfüzeteknek és épületek leírásának határozmányaihoz és a helyi érdekű vasutakra vonatkozó magyar királyi államvasuti szabványrajzokhoz is”. E MÁV-szabványok szerint kellett kidolgozni a különböző munkák, műtárgyak, épületek és egyéb építmények kivitelezéséhez szükséges részletterveket is. A terveket 4-4 példányban kellett jóváhagyás végett felterjeszteni, és pedig az állomások, a magasépítmények, járóművek és a gépészeti berendezés összes tervét, valamint az őrház kiosztási tervezetet is azon vasútigazgatóság útján, amely az új helyi érdekű vasútnak az üzemét az elkészülte után kezelte.

A helyi érdekű vasutak építése akkorig már zökkenőmentesen működött. A feltételekre is kidolgozták a formanyomtatványt, melyet csak helyenként kellett kitölteni a létesítendő vasút adataival.

A második fejezet az alépítmény tervezésének és építésének feltételeit tar-

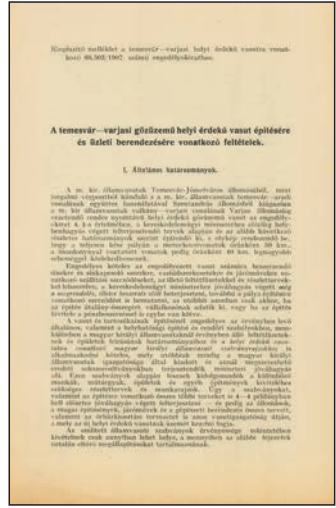


4. kép

A temesvár-varjasi gőzüzemi helyi érdekű vasút építésére és üzleti berendezésére vonatkozó feltételek fogalmazványa, első és utolsó oldal



5. kép



6. kép

A végleges, jóváhagyott és ki- nyomtatott változat első oldala

talmazza. Előírták, hogy a legnagyobb emelkedő 5‰ lehet, alaprajzban pedig a legkisebb ívsugár 300 méter. Biztosítani kellett a pályatest szabványos koronaszélességét, amely az alépítmény felszínében, vagyis a kavicságy alsó felületének szintjén 4,0 méter kellett legyen. Meghatározták a bevágások és töltések lejtőinek esését, az oldalárkok fenékesését, az anyagkitermelési és -lerakási helyek alakját, létesítésének feltételeit. Előírták, hogy az árveszélyes, illetve belvizes területeken haladó töltéseknél a pálya szintje legalább 80 centiméterrel haladja meg a legmagasabb árvíz, illetve belvíz szintjét.

Az átereszeknél és kisebb hidaknál 0,5-1,0 méter, a nagyobb hidaknál legalább 1,0 szabad magasságot kellett biztosítani. Meghatározták a műtárgyak anyagát s főbb tervezési feltételeit. A vasbetonból

épített, valamint a vas tartószerkezetű műtárgyak esetében az engedélyesnek fel kellett terjesztenie minden adatot, amely szükséges volt a műtárgy törzskönyvének kiállításához.

Meghatározták az útszabályozások, útáthelyezések és útátjárók felépítményének kialakítását, valamint az állomási hozzájáró utak építését.

Megszabták a töltések anyagát, a töltések és bevágások rézsűinek esését, a padkák kialakításának módját, a koronaszélességet, a kavicságy legkisebb magasságát, a pálya elhatárolását (mely meg kellett egyezzen a MÁV szabályozásával), a vízáteresztő műtárgyak anyagát, a tám- és bélésfalak anyagát, az útátjáróknál, a párhuzamos utakon, útszabályozásokon és állomási hozzájáró utakon építendő átereszek vagy hidak építésének módo-

zatait, anyagát. Az engedélyest kötelezték, hogy a vashidak esetében minden adatot, mely a hidak törzskönyvének kitöltéséhez szükséges, felterjessze. Rendelkeztek az útáthelyezések, útszabályozások és útátjárók felépítményének előállításáról. Ezeket az eredeti út felépítményének megfelelően kellett előállítani. A kavicsolatlan utakat az útátjárók mindkét sínszáltól számítva 8–8 méter hosszúságban 15 cm, azon túl pedig 10 cm vastagságban ki kellett kavicsolni. Az állomási hozzájáró utakat 20 cm vastag hengerelt kavicsréteggel kellett kiépíteni, az állomási fennsíkokon lévő, kocsiközlekedésre szolgáló területeket pedig 15 cm vastag kőalappal és 15 cm vastag kavicsborítással kellett kiépíteni. A kocsiközlekedésre nem szolgáló területeken a kavicsborítás 10 cm vastag kellett legyen. Az őrházak melletti területek kavicsborítása esetén ennek vastagsága legalább 5 cm lehetett.

Minden állomáson kert céljára 400 m², az állomási vagy vonalórházak esetében 1000 m² területet kellett biztosítani.

A harmadik fejezetben a felépítmény feltételeit írták elő. A nyomtáv az előírás szerinti 1435 milliméter és legalább 23,6 kilogrammos acélsínek beépítését engedélyezték. A síneket függő sínkötés alkalmazásával oly sűrűn rakott talpfákon kellett elhelyezni, hogy igénybevételük 6000 kilogrammos keréknyomás alatt négyzetcentiméterenként 100 kilogramm alatt maradjon. Előírták a vágányok egymástól lévő távolságát. Ez Szentandrás állomáson 4,75 méter, Varjas állomáson és

a helyi érdekű vasút saját állomásain 4,50 méter.

A MÁV szentandrás állomásán a vasútvonalunk nyílt vonalát 300 méter hosszön elsőrendű felépítménnyel kellett megépíteni. Szentandrás állomásán, a meglévő vágányok között még egy átmenő vágányt kellett építeni, a megfelelő váltókkal és keresztezésekkel együtt. Varjas állomáson az új, megépítendő átmenő vágányt és a mozdonyszínhez vezető vágányt csak a varjasi állomáson lévő sántípussal lehetett megépíteni.

A talpfák lehettek tölgyfából vagy pedig vörösfenyőből, de a kitérőknél és a nyílt mőtárgyaknál csak tölgyfát használhattak.

A negyedik fejezet az állomásokkal foglalkozik. Négy állomás létesítését írták elő: Hodony rakodóállomás, Knéz vízállomás, Baracháza rakodóállomás, Kétfél állomás. Az engedélyes, ha szükségesnek tartotta, más állomást, kitérőket vagy megállóhelyeket is létesíthetett.

Az ötödik fejezetben az állomási építmények és vonalórházak építését és ezek feltételeit szabta meg. Varjason kétállású mozdonyszínt és hatágyas lakóépületet is kellett építeni. Az állomási épületeket, építményeket és berendezéseket táblázatban foglalták össze. Közcélokra – a jövedék, posta, távirda, rendőrség stb. részére – szolgáló helyiségek előállítására az engedélyest csak külön kárpótlás mellett kötelezhették.

A felvételi épületek, lakó- és őrházak, továbbá a rakodók, tisztítógödrök, aknák, csatornák, kutak, kenyérsütő-kemencék és különálló pincék, valamint a mozdony-

színekkel kapcsolatos vagy különálló vízállomási épületek, illetve víztornyok, laktanyák, kéziműhelyek és mozdonyszínek csak kőből vagy téglából falazva épülhettek. A kocsiszíneket kő-, tégl- vagy betonlappal és lábazattal, favázás falakkal építhették. Az áru-, kézi- és pályafenntartási raktárakat, melléképületeket, szén- és gabonaszíneket kő-, tégl- vagy betonlapra és lábazatra, illetőleg kő-, tégl- vagy betonoszlopokra fából kellett megépíteni.

A köz-, iroda- és lakóépületek még a pálya megnyitása előtt meg kellett feleljenek a közegészségi szempontoknak.

Az összes állomási és őrházi kút megfelelő mennyiségű és minőségű ivóvizet kellett szolgáltatson.

A hatodik fejezet a pályaelzárás és jelzés feltételeit szabta meg. Sorompókat csak a forgalmasabb úttájáróknál kellett felszerelni. Az engedélyest üzleti távirda létesítésére kötelezték, melyen elérhetőek legyenek a vonalon lévő állomások. Ehhez 640 km téli vágású faoszlop volt szükséges.

Az engedélyezett vasút állomásain, valamint Varjas csatlakozóállomáson csak a vonatok keresztezésére szolgáló vágányokba eső váltókat kellett világhatár jelzőtárcsákkal ellátni, azonban Szentandrás állomáson az előállítandó, összes elsőrendű váltót világhatár jelzőtárcsákkal kellett felszerelni.

A rakodóállomások váltóit megfelelő elzáró készülékkel, mellékvágányait pedig vágányelzáró sorompókkal kellett biztosítani.

Összesen négy védjelző felszerelését rendelték el: Szentandrás és Varjas állomás előtt a helyi érdekű vasút vonalán, valamint a temesvár–aradi vonalon Szentandrás állomás előtt és után szintén egy-egy védjelzőt. A többi állomásnál fix védjelzőt kellett felállítani.

A lát-, hang- és harangjelzőket mellőzhatték mindaddig, amíg a forgalom növekedése ezt nem tette szükségessé.

A hetedik fejezetben olvashatjuk a *járművek* beszerzésének feltételeit. Az engedélyes köteles volt az engedélyokirat 7. §-ában járművek beszerzésére megállapított összeget az engedélyokirat kiadásától számított 14 nap alatt a vasút üzletét kezelő vasút-igazgatóságánál készpénzben befizetni. A vasút üzletkezelőjét pedig arra kötelezték, hogy a befizetéstől számított 30 napon belül a beszerzendő járművek részletterveit, azok nemét, szám szerinti mennyiségét és egységárát tartalmazó kimutatással együtt a kereskedelemügyi miniszterhez átvizsgálás és jóváhagyás végett még a megrendelés, illetve beszerzés előtt bemutassa.

A járműveket építési célokra (anyagszállítás) az engedélyes nem vehette igénybe.

A nyolcadik fejezetben a felszerelési, leltári és berendezési tárgyokról, valamint a fogyóeszközökről (*elhasználási anyagok*) rendelkezett.

Végül, a kilencedik fejezetben határozták meg a jótállási feltételeket. „A különböző létesítményekhez használandó anyagok jó minőségére, nemkülönben az előállítandó összes munkák, építmények,

gyártmányok stb. megfelelő és szilárd kivitelére nézve a m. kir. államvasutaknál érvényben levő feltétfüzetek és épületek leírásának, valamint a még egyébként fennálló szabályzatok és rendeletek határozmányai lesznek mérvadók és pedig abban az esetben is, ha az engedélyokirat ide vonatkozó §-a alapján a kereskedelemügyi miniszter kivételesen netalán meg fogná engedni, hogy egyes anyagok, alkatrészek, gyártmányok vagy szállítmányok külföldről szereztessenek be. A sínek, váltók és keresztezések, valamint a sínkapcsolószerkek kivételével. Mindazon munkákért, építményekért, gyártmányokért és szállítmányokért, melyekre a magyar királyi államvasutak feltétfüzetiben bizonyos jótállás van megszabva,

engedélyes a műszaki felülvizsgálat helyi szemléjének középidejétől számított legalább egy évig, ellenben a sínek-, váltók- és keresztezésekért az üzlet megnyitása napjától kezdve legalább három évig, a sínkapcsoló szerekért pedig szintén az üzlet megnyitásától számított legalább egy évig tartozik jótállani.”

Ezen kívül az engedélyest arra kötelezték, hogy a vasút megnyitásától 20 napig az építési alapból fedezze, illetve megtérítse a felépítmény fenntartására felhasznált kavicsanyag és ennek beágyazásának költségeit.

Az engedélyokiratot és a feltételeket tartalmazó kiegészítő mellékletet is Kosuth Ferenc kereskedelemügyi magyar királyi miniszter látta el kézjegyével.

A VASÚT ÜZLETE – SZERZŐDÉS A MAGYAR KIRÁLYI ÁLLAMVASUTAKKAL

A helyi érdekű vasutak több mint 90%-át a magyar államvasutak (MÁV) üzemeltette. Ezt a MÁV általi üzletvitelt már a helyi érdekű vasút engedélyokmányában kikötötték. Ezzel a helyi érdekű vasutak hatalmas hálózatán lehetőségessé vált az üzletvitel egységesítése és a fenntartás, üzemeltetés egységes szintje. Nem elhanyagolható, hogy a MÁV jól képzett műszaki személyzete garantálta a pálya fenntartásának, korszerűsítésének magas technikai szintjét. A járműveket a MÁV korszerű üzeimben gyártották, és karbantartásukat a jól felszerelt fűtőházakban és műhelyekben végezték. Az egységes üzemeltetés nagyban elősegítette a zóna-tarifarendszer zökkenőmentes működését.

Az engedélyokmány értelmében a temesvár-varjasi helyi érdekű vasút részvénytársaság megkötötte a magyar kir. államvasutakkal a 166.907/908. számú szerződést: „Szerződés, mely egyfelől a temesvár-varjasi helyi érdekű vasút részvénytársaság, másfelől a magyar királyi államvasutak igazgatósága között, a temesvár-varjasi helyi érdekű gőzmozdonyu vasút üzletének kezelése iránt”. A szerződés 28 paragrafust tartalmaz.

Az 1. §. az üzletkezelés tárgyát nevezi meg. E szerint a Temesvár-varjasi Helyi Érdekű Vasút Részvénytársaság a temesvár-varjasi helyi érdekű vasút üzletének kezelését átadta a magyar királyi államvasutak igazgatóságának, mely az üzletkezelést a megnyitás napjától kezdve átvette, és az engedély egész tartama alatt e szerződés 14. §-ában kikötött illetékekért saját személyzetükkel, saját költségükön teljesítette az összes üzleti szolgálatot, nevezetesen az általános igazgatási, a pályafelügyeleti és pályafenntartási, a forgalmi és kereskedelmi, a vontatási és az anyagkezelési szolgálatot, valamint a forgalmi eszközök fenntartását.

A 2. §. a királyi postai szállításokra vonatkozik. Ezt a szerződés 15. §-ában megállapított illetékért végzi a MÁV, azonban forgalmi akadály esetén a közúti szállítás, a postai küldemények átszállítása a részvénytársaság terhére történik.

A 3. §-ban a MÁV igazgatósága jogosult a vasút építését saját közegei által ellenőrizni, azonban ez az ellenőrzés nem érintheti a kereskedelemügyi magyar királyi miniszter ellenőrzési és felügyeleti jogát.

Az ellenőrzések költségeit a részvénytársaság kellett biztosítsa, és erre az en-

gedélyokirat keltétől számított egy hónap alatt, azaz 1907. szeptember 21-ig a MÁV főpénztárába be kellett fizessen 10 430 koronát.

A 4. §. a személyzet átköltözési költségeit és időközi illetményeit szabályozta. A részvénytársaság a fenti címen a vasút megnyitásáig terjedő időszakra a vasút műtanrendőri bejárása előtt 15 nappal 2000 korona átalánydíjat kellett befizessen a MÁV főpénztárába.

Az 5. §. a pálya ideiglenes átadásáról és felszereléséről szolt. A vasutat a pályatesttel és azok tartozékaival a műtanrendőri bejárás alkalmával a MÁV igazgatóságának ideiglenesen át kellett adni. A pályának és épületeinek felszereléséhez, a vasút építésére és üzleti berendezéseire vonatkozó feltételek VIII. cikke értelmében megkívánt leltári tárgyakat (beleértve az állomási névtáblákat, de a távirdaberendezés, a világító váltótárcsák és védjelzők kivételével), továbbá az aliszti és szolgazemélyzet első egyenruha-járandóságát, valamint az üzlet első négy heti időszakára szükséges anyagokat a MÁV igazgatósága szerezte be és szállította rendeltetésük helyére. Mindezekért a részvénytársaság legkésőbb 1908. január 21-ig 23 120 koronát kellett befizessen a MÁV főpénztárába.

A 6. §. a pálya első húsz napi fenntartásáról és végleges átadásáról intézkedett. A feltételek IX. cikkében megállapított 20 napi kötelezettséget 2850 korona megváltási díjért a részvénytársaságtól a MÁV vállalta át. A vasúti pályát „akkor tekinthetik átadottnak, illetve a magyar királyi ál-

lamvasutak részéről végleg átvettnek, ha a helyi érdekű vasut műszaki felülvizsgálatának eredménye felett a kereskedelemügyi magyar királyi minister határozott és e határozathoz képest a felülvizsgálat és pótfelülvizsgálat alkalmával talált hiányok pótolttak”.

A közforgalom megnyitásától a műszaki felülvizsgálat befejezési időszakában is a MÁV vállalta az üzleti szolgálat kiadásainak fedezését. Azok a rendkívüli költségek, amelyek a vonal megnyitásától számtott egy éven belül keletkezhetnek, és amelyek a rendes fenntartási költségeket meghaladják, a részvénytársaságot, illetve az építési alapot terhelték. Rendkívüli költségeknek azokat tekintették, amelyek a pályafelügyeletnél meghaladták az évi 400 koronát kilométerenként, a pálya fenntartásánál pedig az évi 300 koronát kilométerenként.

A paragrafus előírta a MÁV-nak átadandó tervek és térképek számát is.

A 7. §. a vis-major (háború, árvíz, földrengés, földcsuszamlás stb.) által okozott költségek viselését határozta meg.

A 8. §. a temesvár-józsefváros-szent-andrási vonal együttes használatának módozatait rögzítette. Mozgósítás, illetve hadi menetrend életbelépése esetén a részvénytársaság el kellett tőrje a temesvár-varjasi vonal forgalmának, a szükséghez képest, azonnali beszüntetését. Kárpótlási igény vagy bárminemű követeléssel a MÁV ellen nem élhetett.

Második vágány lerakása esetén a költségekhez a részvénytársaság saját forgalmának arányában tartozott hozzájárulni.

A temesvár-józsefváros-szentandrási vonalrészén „a forgalom megállapításánál a megelőző 5 utolsó évben közlekedő kocsi tengelyszámának átlaga vétetik alapul oly módon azonban, hogy a tekintetbe jövő 5 évi időszak közül a legnagyobb és legcsekélyebb forgalmu egy-egy év eredményének kiküszöbölésével, az átlag a még fennmaradó 3 év eredménye alapján állapittatik meg”. Ha a felek nem egyeznének meg, a döntés joga a kereskedelemügyi miniszteré, mely kötelező mindkét fél számára.

A 9. §. a pótépítkezésekről és leltárszaporításokról szól. Eszerint minden pótépítkezés, átalakítás, kiegészítés és leltárszaporulat, mely Temesvár-Józsefváros, Szentandrás és Varjas csatlakozóállomásokon a részvénytársaság tulajdonát képező létesítményeken a jövőben az üzlet és forgalom akadálytalan lebonyolítása érdekében, avagy köztekintetek, illetőleg hatósági intézkedések folytán a közegészség és közbiztonság céljaira, továbbá a vízelvezetés és vis major elleni védekezés céljaira szükséges, a részvénytársaság terhére képezte. Kivételt azok a beruházások képeztek, amelyeket a MÁV foganatosít a kiadásainak vagy kockázatainak, illetve a szolgálati teendőinek csökkentése céljából. Ezeket a kiadásokat teljes egészében vagy részben a MÁV vállalta.

Ugyancsak a részvénytársaság költségeinek terhére kellett elvégezni azokat a pótépítkezéseket, átalakításokat, kiegészítéseket és leltárszaporításokat, amelyek a csatlakozóállomásokon az esetleges forgalomnövekedés miatt váltak volna szükségessé.

A 10. §. a díjszabásokról és a menetrendek elkészítéséhez szükséges adatokról szól. A részvénytársaság három hónappal a vasút megnyitása előtt a szükséges adatokat meg kellett küldje a MÁV igazgatóságának.

A 11. §. az üzleti szolgálat körén kívüli költségekről rendelkezett. Eszerint „azokat a kiadásokat, melyek e szerződés 1. §-ában körülírt üzleti szolgálat körébe nem tartoznak, u. m. a részvénytársaság igazgatóságának és felügyelőbizottságának s a számadások ellenőrzésére a társaság által netán kirendelendő közegeknek díjazását a közgyűlések, igazgatósági és felügyelő-bizottsági ülések egybehívásával és megtartásával járó kiadásokat, a czimletek jegyeztetéséért, beváltásáért, valamint az osztalékok kifizetéséért fizetendő díjakat és jutalékokat, mindennemű adókat, stb. a temesvár-varjasi helyi érdekű vasut részvénytársaság viseli”.

A 12. §. a forgalmi eszközök szolgáltatásáról szól. Ezeket, a mozgópostakocsik kivételével, a magyar királyi államvasutak szolgáltatták. A szerződés 14. §-ának értelmében a részvénytársaság a MÁV forgalmi eszközeinek használatáért az osztás alá kerülő bruttó bevételnek 5%-át volt köteles a MÁV-nak megtéríteni, de legalább 8625 koronát. A részvénytársaság a forgalmi eszközök használatáért járműhasználati díj fedezetéül az engedélyokmány keltétől számított három hónapon belül 172 500 koronát tartozott befizetni a MÁV főpénztárába. Kései befizetés esetén a befizetést 5% kamat terhelte.

A 13. §. kikötötte, hogy ha a részvénytársaság bármilyen befizetést a határidő után teljesít, 5% kamatot kell fizessen a MÁV-nak.

A 14. §. szabályozta az üzletkezelésért fizetendő illetékeket. Kimondta: „az összes üzleti szolgálat ellátásáért és teljesítéséért a magyar királyi államvasutakat az alábbi bevételek 50%-a” illeti meg. Azok a bevételek, amelyekből a részvénytársaság és a MÁV fele-fele arányban osztozott, a következők voltak:

„a) a polgári személyek, katonaszállítványok és polgári poggyász, valamint a gyors- és teherárúk szállításából eredő összes bevételek, ide értve az önkezelési javak szállításából eredő és ezen szerződés 15. §-ának 1. és 2. pontja szerint a temesvár–varjasi helyi érdekű vasut által igényelhető összes bevételeket is;

b) az összes dijszabásszerű mellékilletékek;

c) távirida-bevételek;

d) mindennemű bérleti bevételek;

e) pályahasználati díjak.”

Az a) pontnál meghatározott összegnél az osztás előtt le kellett vonni a kincstári bélyegilletékeket és az esetleges szállítási adók összegeit, valamint a MÁV által harmadik személyek részére beszedett közvetvámokat, fogyasztási adókat és egyéb pótlékok összegeit.

Nem tartoztak az osztandó összegbe a vasút állomásain a MÁV által harmadik személyek részére esetleg beszedett közvetvámok vagy fogyasztási adók és pótlékok után befolyt jutalékok, amelyek osztatlanul és kizárólag a MÁV-ot mint tulajdonost illették meg.

Nem estek a megosztás alá a MÁV tulajdonában lévő csatlakozóállomásokon a temesvár–varjasi h.é.v. helyi és átmeneti forgalmában felmerült költségek.

A vasút pályaudvarain beszedett belépőjegyek jövedelmét sem osztották el, ezt a MÁV nyugdíjintézetének utalták át.

A 15. §. a királyi posta szállításáért fizetendő díjakat határozta meg. A királyi posta szállításáért a részvénytársaság a 14. §. szerint az Rt.-t megillető 50% részesedésből a MÁV a következő díjakat tartozott fizetni:

1. egy négykerekű postakalauz-kocsi fele részének használata mellett kilométerenként 10 fillért;

2. egy egész négykerekű postakocsi használata mellett kilométerenként 20 fillért;

3. egy postamellékkocsiért kilométerenként 13,20 fillért.

Ezeket az egész vonalhosszra számították, beleértve a Temesvár–Józsefváros–Szentandrás péage-vonalat is.

Ezen kívül a részvénytársaság kötelezte magát, hogy a postai szállítás és kezelés közvetítésével megbízott vasúti kalauzoknak az e címen járó pótlékát sajátjából fizeti.

A 16. §. *önkezelési küldemények* címmel a temesvár–varjasi helyi érdekű vasút üzleti céljaira szükséges mindennemű anyagokat, berendezési és felszerelési tárgyakat stb. annak saját vonalán, mint önkezelési küldeményeket, ugyanazon elvek és szabályok szerint szállíthatták, mint a magyar királyi államvasúton. Ezért az ilyen küldemények után a részvény-

társaság bevételre nem tarthatott igényt. A részvénytársaság nem igényelhetett szállítási költségeket a MÁV és a MÁV kezelése alatt lévő magánvasutak részére szükséges olyan üres kocsik szállításáért sem, amelyeket a temesvár–varjasi vasúton át irányítottak. Ez abból következett, hogy a kocsintézőségi szolgálat akadálytalan lebonyolítása érdekében a temesvár–varjasi h. é. vasutat kocsintézőségi szempontból a MÁV kiegészítő részének tekintették.

A MÁV és az általuk kezelt magánvasutak üzleti és beruházási céljaira szükséges anyagoknak, berendezési és felszerelési tárgyakkal a temesvár–varjasi h.é.v. vonalán történő szállításért a részvénytársaság a MÁV-tól az alábbi díjtételeken alapuló és a 14. §. szerint megosztás alá kerülő szállítási bevételt igényelhetette:

1. a küldemények darabárúként való szállításáért 100 kilogrammonként és kilométerenként:

a) gyors- vagy személyvonatok használatánál 0,4 fillért;

b) vegyes- vagy tehervonatok használatánál 0,2 fillért.

2. abban az esetben, ha a küldeményeket kocsirakományként, vagyis kocsinként legalább 5 tonna áru szállítása esetén, 100 kilogrammonként és kilométerenként:

a) gyors- vagy személyvonatok használatánál 0,2 fillért;

b) vegyes- vagy tehervonatok használatánál 0,1 fillért.

A temesvár–varjasi vasút és a MÁV saját szállításainál sokkal kisebb díjtételeket

számítottak fel. Ez esetben az önköltségi egységárak már tartalmazták a kezelési illetéket és a MÁV vonalain fizetendő szállítási adót.

A 17. §. kimondta, hogy a temesvár–varjasi vasúttársaság személy- és poggyászszállítás tekintetében mind a helyi, mind a csatlakozó forgalomban a MÁV igazgatóságával egyetértőleg megállapítandó zónarendszerű személy- és poggyászdíj-szabást léptet életbe, azonban biztosítva a h.é.v. különállását a csatlakozó forgalomban.

A gyors- és teheráru-forgalomban a vasút díjszabásait a részvénytársaság a MÁV igazgatóságával közös egyetértéssel állapította meg. A díjak mérsékletéről is esetenként és közös megegyezéssel döntöttek. A MÁV fenntartotta azt a jogát, hogy díjtételeket a temesvár–varjasi h. é. vasút vonalán a csatlakozási és átmeneti forgalomban fél kezelési illetékkal a részvénytársaság hozzájárulása nélkül is *rövidíthesse*.

A paragrafusban részletezték a 14 kilométernyi hosszú, temesvár–szentandrásíi pótege-vonal díjtételeit is.

Ugyanitt szabályozták a menetjegyek kiadását is: „személy- és podgyászdíjszabási szempontból a helyi érdekű vasut díjszabási végpontját egyrészt Varjas, másrészt Szentandrás képezi, megjegyezvén, hogy Temesvár–Józsefváros állomásról a temesvár–varjasi helyi érdekű vasut állomásaira és viszont a csatlakozó forgalomban közvetlen menetjegyek fognak kiadatni, melyeknek árába ugy a magyar királyi államvasutak temesvár–józsefvá-

ros-szentandrási vonalrésze után, mint a helyi érdekű vasut érdekelt vonalrészei után is, az ezen vasutak helyi személy-dij-szabásban megállapított menetdíjak fog-
nak beszámíttatni”.

A 18. §. az üzleti bevételek kiutalvá-
nyozását szabályozta. Eszerint: „a temes-
vár-varjasi helyi érdekű vasutat az előző
határozványok szerint megillető össze-
gek legkésőbbben a számadási hónapot
követő negyedik hó folyamán a magyar
királyi postatakarékpénztár cheque- és
clearing-forgalmában, esetleg a helyi ér-
dekű vasut részvénytársaság külön kíván-
ságára az osztrák-magyar bank giró-for-
galmában egyenlítették ki”.

A 19. §. a számadások felülvizsgálatáról
és ennek módjáról rendelkezett. A rész-
vénytársaságnak joga volt a saját vasút-
jára vonatkozó, a MÁV birtokában lévő
okmányokat felülvizsgálni.

A 20. §. a *felszólamlások* módozatairól
és határidejéről szolt.

A 21. §. a csatlakozó iparvasutakra és a
bérletekre vonatkozó szerződések meg-
kötését szabályozta. A részvénytársaság
egyszer és mindenkorra felhatalmazta a
MÁV-ot, „hogy idegen felekkel a helyi ér-
dekű vasút állomásaihoz vagy nyílt vona-
lához csatlakozó iparvasutak létesítése és
üzletkezelése, valamint a helyi érdekű va-
sut állomásain lévő vendéglők, raktárak,
rakhelyek és a pályához tartozó terüle-
tek bérlete iránt a temesvár-varjasi helyi
érdekű vasut részvénytársaság minden
további meghallgatása nélkül szerződés-
eket köthessen, önként értetődővén, hogy
a csatlakozó iparvasutak létesítésével és

üzletkezelésével járó kiadások és bevéte-
lek kizárólag a magyar királyi államvasu-
takat fogják megilletni”.

A 22. §. a szabadjegyek engedélyezését
tárgyalta. A részvénytársaság jogot ka-
pott, hogy saját vonalára legfeljebb 25 és
csak egy-egy személy nevére szóló éves
szabad menetjegyet engedélyezzen. Min-
den egyéb állandó, időleges és egy útra
szóló szabad vagy mérsékelt árú jegy a ke-
reskedelemügyi minisztérium által a MÁV
részére kiállított utasítás értelmében való
engedélyezése a MÁV igazgatóságát illet-
te. A MÁV-nak jogában állt, hogy a vas-
útvonalat, mint saját hálózatát, bármely
menetjegy-szövetkezetbe beszámítsa, és
a vasútra szövetkezeti menetjegyeket en-
gedélyezzen.

A 23. §. szerint a MÁV igazgatóságának
jogában állt a részvénytársaság igazga-
tóságának ülésein magát képviseltetni.
Ezért az Rt.-nek kötelessége volt minden
ülésére a meghívót időben elküldeni.

A 24. §. szerint a szerződés érvénye a
temesvár-varjasi h. é. v. engedélyének
egész tartamára kiterjedt, és egyik rész
sem mondhatta fel.

A 25. §. kimondta, hogy a szerződés az
1888. évi IV. tc. 5. §-a értelmében bélyeg-
és illetékmentes.

A 26. §. a peres ügyek bíróságáról intéz-
kedett.

A 27. §. kimondta, hogy a „szerződés mind a
két szerződő félre nézve a kereskedelemügyi
magyar királyi miniszter ur ő nagyméltó-
ságának jóváhagyásával válik kötelezővé”.

Az utolsó, a 28. §. szerint a szerződést
három eredeti példányban kellett kiállí-

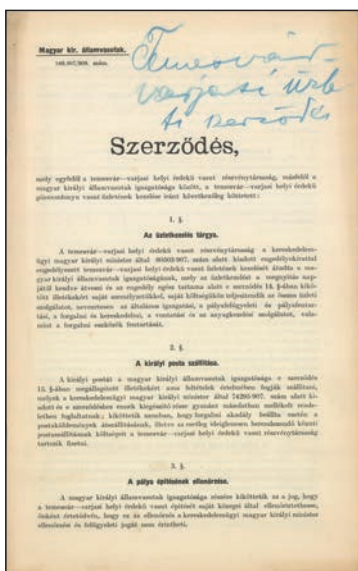
tani. Egy példányt a kereskedelemügyi magyar királyi minisztérium, egy példányt a Temesvár–varjasi Helyi Érdekű Vasút Részvénytársaság, egyet pedig a MÁV-igazgatóság részére.

A szerződés helye és kelte: Budapest, 1908. június 19. Tanúként Barta Mihály és Szentiványi Gyula, a Temesvár–varjasi Helyi Érdekű Vasút Részvénytárság részéről Pallós Ignác és Somló (keresztnev nélkül szerepel), a MÁV képviselőjében Ludvig (keresztnev nélkül szerepel) MÁV-elnök látta el kézjegyével. A szerződést a MÁV a 166907/908. számmal iktatta 1908. június 27-én.

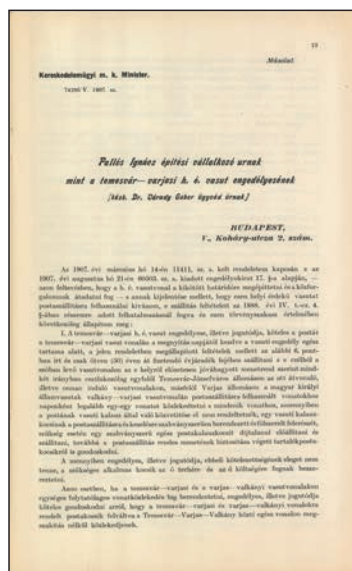
A postai küldemények szállításának részletezését a kereskedelemügyi m. k. miniszter, Kossuth Ferenc a 74295/V. 1907. számú leiratával tudatta Pallós Ignác engedélyesnek.

E szerint a minisztérium a postai szállításokra 50 évig 9000 korona évjáradékot biztosít az engedélyesnek, illetve jogutódjának. Ennek fejében az engedélyes köteles 180 000 korona névértékű törzsrészt az államkincstár részére egyszerre beszolgáltatni.

Többek között az engedélyes naponta legalább egy vonatpárt kellett közlekedtesen, meg kellett teremtenie a postai szállítás feltételeit, a postai alkalmazottakat ingyenesen kellett szállítania. A temesvár–varjasi és a varjas–valkányi vasútvonalon egységes folytatólagos vonatközlekedés létrejötte esetén az engedélyesnek, illetve jogutódjának kötelessége volt gondoskodni arról, hogy a temesvár–varjasi és a varjas–valkányi vonalakra rendelt postakocsik felváltva a Temesvár–Varjas–Valkány közötti egész vonalon



7. kép A részvénytársaság szerződése a MÁV-val



8. kép A kereskedelemügyi m. kir. miniszter leirata postaszolgálat ügyben

megszakítás nélkül közlekedjenek.

A leirat helye és keltezése: Budapest, 1907. október 16. A miniszter megbízásából Nádor (keresztnév nélkül) posta- és távirda főigazgató írta alá.

Kossuth Ferenc (itt sem szerepel a keresztnév) kereskedelemügyi miniszter 1908. szeptember 9-én keltezett, 57886/III. 1908. számú rendeletével hagyta jóvá.

A vasútépítést már 1907-ben elkezdték, és „a munka oly serényen folyt, hogy a meghatározott időnél jóval korábban el is készült, úgy hogy 1908. év július hó 9-án az teljesen felszerelt állapotban a közforgalomnak át is volt adható” – írja Klinda József.

„Temesvár város vasuti vonalai ezen vasut megnyitásával már kilenc irányban ágaznak el. A város ezen modern közlekedési eszközök létesítésének, erejét szinte meghaladó anyagi áldozatokkal való támogatása által elsőrendü vidéki vasuti csomóponttá lett s e téren reá, mint Dél-magyarország vezető városára háramló feladatát oly fényes sikerrel oldotta meg, hogy multjának ezen nagyjelentőségü törekvései jövőjére nézve is már a legmegnyugtatóbbaknak mondhatók” – összegezte mondandóját hazafias, dagadó kebellet az összeomlás után szlovákká vedlett Bellai József.

A TEMESVÁR-VARJASI HELYI ÉRDEKŰ VASÚT RÉSZVÉNYTÁRSASÁG

Az engedélyokmány előírásának megfelelően, az engedélyes 1907-ben megalakította a részvénytársaságot, és kidolgozta annak alapszabályzatát. E szerint a vasút hivatalos neve magyarul: *Temesvár-varjasi Helyi Érdekű Vasút Részvénytársaság*, németül: *Temesvár-Varjaser Localeisenbahn Actiengesellschaft* volt.

Bár az engedélyokmány szerint a részvénytársaság megalapítására 2 410 000 korona tőkét irányoztak elő, a Temesvár-varjasi Helyi Érdekű Vasút Részvénytársaság alapszabályai szerint a részvénytársaság végül 2 845 200 korona alaptőkével alakult meg.

A tőke beszerzésére 4338 darab, egyenként 200 korona névértékű és bemutatóra szóló törzsrészvényt összesen 867 600 korona névértékben, és 9888 darab, egyenként 200 korona névértékű és bemutatóra szóló elsőbbségi részvényt, összesen 1 977 600 korona névértékben bocsátottak ki.

A törzsrészvényekből 2105 darabot 421 000 korona névértékben a posta ingyenes szállításának kötelezettsége és külön államsegélyképpen a kereskedelemügyi magyar királyi miniszter vett át. Ezen kívül a tőke előteremtéséhez részvények

vásárlásával Temes vármegye, Temesvár városa, a községek és magánosok is hozzájárultak. Temes vármegye 500, Temesvár város 250, Knéz község 450, Baracháza község 100, Hodony község 200, Varjas község 300, Kétfél község 125, Kistelep község 20, Kiszentpéter község 30 darab 200 korona névértékű törzsrészvényt vásárolt. A köztisztviselők mellett a magánosok 258 részvényt vásároltak. Legtöbbet Posilović György zágrábi érsek (125 darabot, 25 ezer korona értékben) és a kétféle Sorg és Társa (25 darabot 5 ezer korona értékben).

Az érdekelt települések a vasútépítés támogatása fejében kértek is valamit. Temes vármegye három helyet kért az igazgatóságban. Az alakuló gyűlésre is három képviselőt küldött.

Baracháza képviselőtestülete a hozzájárulás feltételül szabta, hogy az állomás 2 kilométernél ne kerüljön messzebb a falutól, és létesüljön a település határában, ne a szomszédában. Hodony község a 40 000 korona támogatásért cserébe meghatározta a létesítendő állomás helyét.

A varjasiakat eléggé megosztotta a vasútépítés ügye. Pallós Ignác 120 000 ko-

rona hozzájárulást kívánt kapni a településtől. A község közgyűlése azonban azon a véleményen volt, hogy 60 000 korona elegendő lesz. Ezért is viharos viták voltak a település 1906. január 31-én tartott rendkívüli közgyűlésén (Varjas község 28. közgyűlése). A község jegyzője, miután ismertette, hogy a közgyűlés összehívása teljesíti a törvény előírásait, rögtön a tárgyra tért, és előadta, hogy: „a Temesvár-Varjas h. é. vasutnak kiépítése a községnek fontos érdekét képezi, anyagi és szellemi előhaladását fogja annak köszönhetni és miután a községi képviselő testület a község érdekétől el nem zárkozhat, a következő határozati javaslatot terjeszti elő és ajánlja elfogadásra.

A temesvár-varjasi h. é. vasut építéséhez a kért összeg erejéig Varjas községe hozzájárul illetve kötelezi magát, ezen összeget Pallós Ignác építési vállalkozónak, mint a temesvár-varjasi h. é. vasut előmunkálati engedélyesének e vasút, tényleges építésének megkezdése napján esetleg ezen határnaptól számított 5% késedelmi kamattal együtt kifizetni.” Steinhart Péter képviselő „a kérdéses vasutat támogatni ajánlja, a hozzájárulási összeget azonban 60 000 K-val elegendőnek véli és a vasuti bizottságba kiköti, hogy a község részéről 2 igazgatósági tag küldethessék a községi képviselő testület részéről, kikötendőnek véli még azt is, hogy a motorkocsik csak Varjasig és nem Perjámosig közlekedhetnek”. Úgy tűnik, az utolsó feltétel válasz volt a perjámosiak gáncsoskodására, amikor ellenezték a Perjámos-Varjas vasútvonal megépítését.

Következik az ellentábor szószólójának véleménye: „Todorov Vlada képviselő ezekkel szemben azon ellenindítványt teszi, hogy a kérdéses vasut építéséhez a község hozzá ne járuljon, mivel azt a községnek károsnak tartja.”

A közgyűlésen felolvasták a zágrábi érseki uradalom felügyelőjének a vasútépítést támogató táviratát.

Mindezek után a közgyűlés elnöke, a falu bírása szavazásra bocsátotta a vasút építésének igenlését, illetve ellenzését és a 60 000 korona támogatás megítélését.

Igennel 23-an szavaztak: Steinhart Péter, Gillich József, Ochesenfeld Péter, Hochscheid Péter, Anton Antal, Burger Jakab, ifj. Réb Ferenc, Réb Antal, Anton Mihály, Anton Károly, Anton Péter, Gillich Jakab, Rottinger Ferenc, Kern János orvos, Heszler János, Freud Péter, Kern János, Römer Domokos, Török Ferenc, Blaustein Zsigmond, Zsupunszky János, Lepojev Lukács és Glasz Jakab.

Nemmel 21-en szavaztak: Remich Ádám, Anton Mihály, Seltner Hermann, Müller János, Kilburg Miklós, Poth Miklós, Luck Miklós, Tyirkov János, Arszin Axentie, Erdelyan Deszpot, Lukin János, Panin András, Belyin Szvetozár, Czoczin Milutin, Lukin Arkdadia, Todorov Vladimir, Arszin Száva, Stokics Dragutin, Roszity Szvetozár, Peity Mihály és Roszity János. A névismétlések oka, hogy a faluban többen is viseltek azonos nevet.

A többség (bár elég törékeny volt) akaratának megfelelően a közgyűlés tehát végül is a vasútépítés mellett döntött. 60 000 korona (mely összeget 50 évi köl-

csönből fedeztek) értékben 300, egyenként kétszáz korona névértékű törzsrészcsevényt jegyeztek.

A vasút építését ellenzők indokait nem sikerült kinyomoznom, s azt sem, hogy később mennyire vették igénybe a megépült vasút szolgálatait.

A támogatásokról szóló képviselő-testületi közgyűlési határozatok fennmaradtak, megtalálhatók a MNL Z 865 fondjában.

A részvénytársaság szerződést kötött Pallós Ignác építési vállalkozó bejegyzett céggel, melynek értelmében utóbbi, mint vállalkozó, köteles volt a temesvár-varjasi helyi érdekű vasutat az engedélyokirat és ahhoz csatolt építési és üzletberendezési feltételek és a kereskedelemügyi magyar királyi miniszter által az építés ideje alatt még kiadandó rendeletek értelmében, a kereskedelemügyi miniszter által jóváhagyott tervek szerint kiépíteni, felszerelni és átadni. Mindezek ellenértékeként megkapta a törzsrészcsevényekre befolyó összes hozzájárulást és befizetést, továbbá 9559 darab elsőbbségi részvcsevényt, esetleg az ezekre befolyó befizetéseket. A vállalkozó 129 darab, összesen 25 800 korona névértékű elsőbbségi részvcsevényt kellett tartalékba helyezzen. Ezen kívül, az engedélyokirat 7. §-ának értelmében 200 darab elsőbbségi részvcsevényt, összesen 40 000 korona névértékben kellett elhelyezzen a hóvédművek előállítására létrehozott külön tartalékba. A 8. §. még kimondta, hogy „a vállalkozó a vasut kiépítése céljából már eszközölt építkezéseket és engedélyokiratszerű teljesítményeket a részvénytársaság tulajdonába

átbocsátja és a részvénytársaság mind-ezeket tulajdonába és birtokába veszi”.

A 9. §. a vállalat tiszta jövedelmének felhasználási sorrendjét szabályozta.

a) a 11. §. alapján az építési és üzletberendezési tőkéből kihalított tartalékbal növelését a tiszta jövedelem 0,5%-ából kellett biztosítani;

b) következik az elsőbbségi részvcsevények évi törlesztési hányada és e részvcsevények 5%-os osztaléka;

c) a törlesztés kezdete után (12. §.) a törzsrészcsevények esetleges törlesztési hányada és 5%-os osztaléka.

Ezen kifizetések után a maradék

d) 20%-át fordíthatták az igazgatóság évi jutalékaira. Ennek felosztási módját az igazgatóság határozta meg;

e) legalább 10%-ot kellett befizetni a tartalékba, amíg az elérte a részvcsevénytőke 10%-át.

Az ezután fennmaradó összeggel a társaság közgyűlése rendelkezhetett, és a részvcsevényesek között, „felülosztalék” címen oszthatta ki mind az elsőbbségi, mind a törzsrészcsevények tulajdonosainak.

A 10. §. meghatározta a fel nem vett összegek jogosultságának időtartamát, amelynek letelte után ezek a járulékok a társaságnál maradtak.

A 11. §. részletezte az elsőbbségi részvcsevényesek kifizetését. Csak ennek teljesítése után oszthatták ki a törzsrészcsevények utáni járulékokat.

A 12. §. kimondta, hogy az alaptőkét a kormány által jóváhagyott törlesztési terv szerint az engedély 90 évi tartama alatt törlesztik; először az elsőbbségi részvcsevé-

nyeket kellett beváltani, azután következhetett a törzsrészvények beváltása.

A 13. §. a részvények sorsolás általi törlesztésének módjáról szolt. A sorsolást közjegyző jelenlétében minden év július 1-jén kellett megtartani, a kisorsolt részvényeket pedig a következő év január 2-án váltották be.

Abban az esetben, ha a társaságnak nem lenne tiszta jövedelme, a ki nem fizetett részvények tulajdonosai nem követelhetek az államtól vagy bárki mástól semmilyen fajta kárpótlást.

A 14. §. és 15. §. írta elő, hogy a részvényeket és a hozzájuk tartozó szelvényeket a megadott minták szerint készítsék el.

A 16. §. intézkedett a beváltott részvényekért bemutatóra szóló élvezeti jegyekről. Ezek mintáját is megadták. Az élvezeti jegyek tulajdonosai a felülosztalékra, valamint a 11. §. értelmében a netán hátralékban maradt 5%-os osztalékra is igényt tarthattak, és ugyanolyan jogokkal rendelkeztek, mint a még nem törlesztett részvények birtokosai, de nem tarthattak már igényt az 5%-os osztalékra.

A 17. §. kimondta, hogy a vasút és a részvénytársaság részére biztosítottak az 1880. évi XXXI. és az 1888. évi IV. törvénycikkek által a helyi érdekű vasutakra adott kedvezmények.

A 18. §. a tartalékalapról rendelkezett.

A 19. §. kimondta, hogy a részvények oszthatatlanok, és a társaság minden részvényre csak egy tulajdonost ismer el. Ha több tulajdonos osztozna egy részvényen, akkor a társasággal szemben csak egy tulajdonos képviselhetette a többieket.

A 20. §. szerint az elveszett vagy megsemmisített részvények és szelvényeik törlésére az országos törvények a mérvadók.

A III. szakasz (21–47. §) a társaság irányítását, vezetését, ügyvitelét rögzítette. A társaság ügyeit a közgyűlés, az igazgatóság és a felügyelőbizottság intézte.

A közgyűlésen minden öt részvény, illetve élvezeti jegy birtokosa egy szavazati jogot kapott. A közgyűlés akkor volt határozatképes, ha a jelenlevők a részvénytőkének egytizedével rendelkeztek.

A társaság ügyeit az igazgatóság vezette. Legalább 6 és legfeljebb 30 tagból állt. Kétharmaduk magyar állampolgár kellett legyen, magyarországi lakhellyel. Temesvár, Temes vármegye 1-1 kiküldöttjét, valamint Kenézfalva és Varjas 2-2 kiküldöttjét mindig be kellett választani az igazgatóságba.

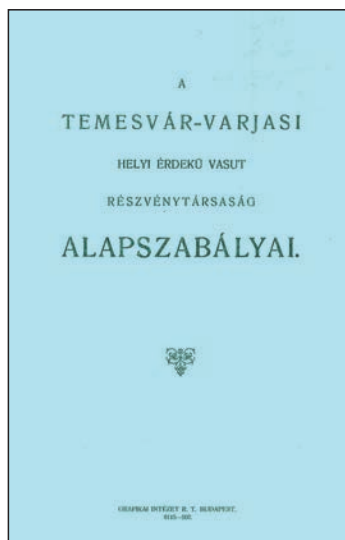
Az igazgatóságot háromévenként választották újra.

Az igazgatóság 3-6 tagú végrehajtó bizottságot hozhatott létre.

A harmadik vezetőségi testület, a felügyelőbizottság, a társasági könyvvezetést ellenőrizte. Legalább 3, legfeljebb 6 rendes és egy pótagyból állt. Feladatát a kereskedelmi törvény 195. paragrafusában meghatározottak szerint látta el.

A IV. szakasz egyes intézkedéseket tartalmazott. A társaság számadásait minden évben december 31-ével kellett lezárni. A naptári év megegyezett az üzleti évvel. Az első üzleti év 1908. december 31-én zárult.

Szintén itt foglalták össze a kormánynak e vasutat érintő jogait.



9. kép

A Temesvár–varjasi Helyi Érdeke Vasút Részvénytársaság alapszabályainak címoldala. Ezt az alapszabályt 1910-ben módosították

A társaság feloszlása esetén a felszámolás módját a kormány jóváhagyása mellett a közgyűlés határozhatta meg.

Az alapszabályt 1907. augusztus 7-én tárgyalták és fogadták el a társaság alakuló közgyűlésén, melyet Pallós Ignác budapesti, Hajós utca 9. szám alatti irodájában tartottak.

Az alakuló közgyűlésen Temesvár szabad királyi várost Geml József alpolgármester képviselte.

Elnökként Joanovits Sándor, jegyzőkönyv-hitelesítőként Somló Arnold és Dr. Várady Gábor, jegyzőként pedig Jacobi Andor írta alá.

A kereskedelemügyi miniszter helyett 1907. szeptember 15-én Szterényi államtitkár hagyta jóvá a 73048/III. 1907. K. M. számmal. A céget a budapesti kirá-

ly kereskedelmi és váltótörvényszéknél 101.686/1907. iktatószámmal 1907. október 1-jén vették jegyzékbe. Neve hivatalosan: *Temesvár–varjasi Helyi Érdeke Vasút Részvénytársaság*.

Miután Pallós Ignác az angol részvény piacon eladta elsőbbségi részvényeit (a vevő az Investment Registry Limited London volt), az új tulajdonosok indítványozták az alapszabály 5., 9., 10., 14., 15., 16. és 17. paragrafusának módosítását, amelyet az 1910. december 8-án tartott közgyűlésen tettek meg. Ekkor került be az új alapszabályba a cég angol nyelvű elnevezése is. Az 5. §-t egészítették ki a *Temesvár–Varjas Local Railway Company Limited* angol elnevezéssel. Ez a módosított, új alapszabály 17.512/1911. számmal lépett érvénybe.



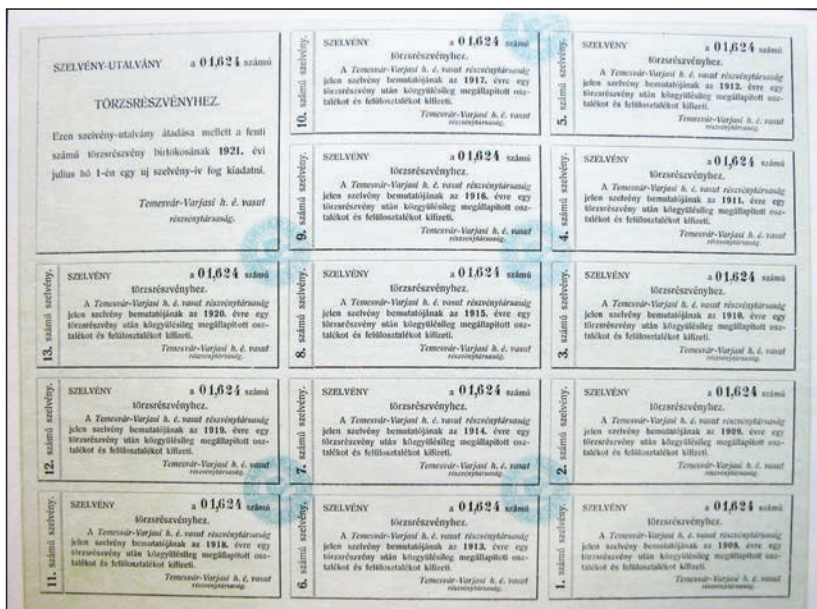
10. kép

A Temesvár–varjasi Helyi Érdeklő Vasút Részvénytársaság 200 korona értékű elsőbbségi részvénye



10. kép

A Temesvár–varjasi Helyi Érdeklő Vasút Részvénytársaság 200 korona értékű törzsrészvénye



12. kép

A Temesvár–varjasi Helyi Érdekű Vasút Részvénytársaság 200 korona értékű törzsrészvényéhez tartozó szelvényutalvány

Mindkét alapszabályt külön füzetben is kinyomtatták és átadták az érdekelteknek (MNL Z 865 fond).

A közgyűlések jegyzőkönyvei is fennmaradtak, szintén megtalálhatóak a MNL Z 865 fondjában.

A törvény szerint a részvénytársaság minden évben ki kellett adja évi jelentését az eltelt üzleti évről, amelyet elfogadás és jóváhagyás céljából közgyűlés elé terjesztettek. Ezek általában puha kartonborítós nyomtatott füzetek voltak. A borítók színét évente változtatták. A borítón (esetünkben) a következőket tüntették fel: TEMESVÁR-VARJASI HELYI ÉRDEKŰ VASUT RÉSZVÉNYTÁRSASÁG / I. ÉVI JELENTÉS / ÉS ZÁRSZÁMADÁS / AZ 1908-IKI ÜZLETÉVRŐL. / BUDAPEST, 1909 /

GRAFIKAI INTÉZET RÉSZVÉNYTÁRSASÁG / 17757.

A belső címloldal kissé eltér a borítótól: TEMESVÁR-VARJASI HELYI ÉRDEKŰ VASUT RÉSZVÉNYTÁRSASÁG / AZ / IGAZGATÓSÁGNAK ÉS FELÜGYELŐ-BIZOTTSÁGNAK / az 1909. évi június hó 30-án tartandó / I-ső RENDES ÉVI KÖZGYŰLÉSHEZ / szóló / JELENTÉSE / AZ 1908-iki üzletévről.

Ezek a füzetek különböző levéltárakban, könyvtárakban lelhetők fel, azonban hol *üzletjelentés*, hol *zárszámadás* megjelöléssel. A következőkben bemutatom egy ilyen üzletjelentés tartalmát. Részvénytársaságunk első üzletjelentését veszem alapul. A belső címlap hátoldalán a részvénytársaság, illetve vasútvonal főbb

adatait tartalmazó néhány soros összefoglalót látunk:

„Az engedély-okirat kelte: 1907. augusztus 21.

A társaság megalakulásának napja: 1906. szeptember 24.

Az üzem megnyitásának napja: 1908. július 9.

Építési pályahossz: 28.503 km.

Üzleti pályahossz: 28.5 km.”

Következik az igazgatóság és a felügyelőbizottság összetétele:

„Igazgatóság:

Elnök: Dr. Telbisz Károly (Temesvár);

Alelnökök: Czettel Gyula (Budapest), dr. Joannovits Sándor (Budapest);

Tagok: Dr. Csathó Ernő, mint titkár (Budapest), Grósz (György) Jenő (Budapest), Dr. Jacobi Andor (Budapest), Somló Arnold (Budapest), Dr. Várady Gábor (Budapest), Dr. Hochmann Henrik (Budapest), Fekete Adolf (Budapest), Pallós Ignác (Budapest), Kann (Kosztolányi) Ödön (Budapest), Dr. Fodor Károly (Budapest), Trotzer Alajos (Budapest), Barát Ármin (Budapest), Dr. Darabanth János (Temesvár), Török Ferencz (Varjas), Zsupunsky János (Varjas), Kasztory Mihály (Hodony), Küttel Árpád (Hodony), Bingert Ferencz (Knéz), Craciunescu Sándor (Knéz), Geml József (Temesvár), Szilárd Emil (Temesvár).

Felügyelő-bizottság: Ballai Sándor (Budapest), Handler Géza (Budapest), Földes Béla (Budapest).”

A következő oldalakon az igazgatóság rövid előterjesztését olvashatjuk az eltelt év üzleti eredményeiről és/vagy a részvénytársaságot érintő fontos eseményekről.

Mindjárt ezután, külön oldalon találjuk a felügyelőbizottság jelentését.

Ezt követi a részvénytársaság zárszámadása az előző üzletéről. Ez tartalmazza a mérlegszámlát (vagyon/teher), melyet az igazgatóság minden tagja, valamint a felügyelőbizottság tagjai láttak el kézjegyükkel. A következő kettős lapon az előbbieket által aláírt nyereség- és veszteség-számlát találjuk. Utána közlik az üzleti számlát, majd az üzleteredményt külön a személy és külön a poggyász-, gyors- és teheráru-forgalomra. Alatta táblázatban foglalták össze az állomások forgalmát. A jelentés utolsó oldalán az áruosztályok és árucikkek szerinti teheráru-forgalmat tartalmazó kimutatás látható.

A Temesvár–varjasi Helyi Érdekű Vasút Részvénytársaság 1909 és 1913 között öt üzletjelentést adott ki.

Az 1909. év üzletéről (II. évi jelentés) szóló jelentésben az igazgatóság tagjai közül hiányzik Fekete Adolf, viszont megjelenik Ferenczy Sándor Temesvárról. A felügyelőbizottságban Földes Béla helyét Dalma Ármin foglalta el.

Az 1910. üzletévben (III. évi jelentés) az igazgatóság összetétele megegyezik az egy évvel korábbival, viszont a felügyelőbizottságban Dalma Ármin helyét Benkő Samu budapesti lakos foglalta el. Az üzletjelentés három nyelven: magyarul, németül és angolul jelent meg. A részvénytársaság angol elnevezése: *The Temesvár-Varjas Local-Railway Company Limited*.

Az 1911. üzletévi jelentésében (IV. évi jelentés), miután Pallós Ignác eladta elsőbbségi részvényeit az Investment Re-

gistry Limited londoni cégnek, jelentősen változott az igazgatóság tagösszetétele, amely a következő volt: Dr. Fináczy Béla (Budapest), Barát Ármin (Budapest), Pallós Ignác (Budapest), Somló Arnold (Budapest), Bingert Ferenc (Knéz), Craciunescu Sándor (Knéz), Zsupunsky János (Varjas), Raác Kálmán (Varjas), Ferenczy Sándor (Temesvár), Kasztory Mihály (Hodony), Jánosy Engel Gyula (Budapest), Flamm Dániel (Budapest), Fischl Ignác (Budapest), Schwimmer Pál (Budapest), A. Eibenschutz (Bécs), H. Lovenfeld (London), G. E. Debrunner (London), G. P. Foaden (London), G. Cursons (London), A. G. Cousins (London), W. G. Bell (London). A felügyelőbizottság Ballai Sándor, Handler Géza és Klein Vilmos budapesti lakosokból állt.

Az 1912. üzletév jelentésének (V. évi jelentés) alapján az igazgatóságban a következők foglaltak helyet: Dr. Fináczy Béla (Budapest), Ferenczy Sándor (Temesvár), Dr. Hochmann Henrik, Barát Ármin (Budapest), Raác Kálmán (Varjas), Zsupunsky János (Varjas), Kasztory Mihály (Hodony), Bingert Ferenc (Knéz), Craciunescu Sándor (Knéz), Walter George Bell (London), Arthur George Cousins (London), George Cursons (London), Gustav Emil Debrunner (London). A felügyelőbizottság változatlan maradt: Ballai Sándor, Handler Géza és Klein Vilmos. A jelentés csak magyar és német szöveggel jelent meg.

Az igazgatóság megszokott rövid beszámolója helyén, ahol az eltelt üzletév nyereségéről/veszteségéről, a részvények beváltásáról, az osztalékokról adtak tá-

jékoztatást, most Pallós Ignác és Somló Arnold igazgatósági tagok, valamint a Barta Mihály elleni bünvádi eljárásról olvashatunk. A továbbiakban szó szerint idézem: „Tisztelt Közgyűlés! Kötelességszerűen jelentjük, hogy a múlt évi közgyűlésünk óta társaságunk kárára részint önhatalmúlag, részint a többi igazgatósági tag megtévesztésével elkövetett nagy arányú visszaéléseket derítettünk fel, melyek miatt Pallos Ignác és Somló Arnold igazgatósági tagok, valamint Barta Mihály cégvezető ellen bünvádi eljárást voltunk kénytelenek folyamatba tenni.

E visszaélések az eddigi megállapítások szerint a következők:

1. Az alapszabályok 14. §-a alapján letéti igazolványok bocsáttattak ki anélkül, hogy az azoknak megfelelő elsőbbségi részvények az alapszabályok rendelkezései szerint közjegyzői ellenzár alatt a társaság pénztárába helyeztetek volna, ennek következtében úgy letéti igazolványok, mint ezek szelvényei, valamint az elsőbbségi részvények és ezek szelvényei is forgalomban vannak. A letéti elismervények a társaság alapszabályszerű cégjegyzésével vannak ellátva. Tartanunk kell ennél fogva attól, hogy ezek birtokosai felelősségre fogják vonni társaságunkat.

2. Ezenkívül elsőbbségi részvényeink a társaság cégjegyzésével ellátva felhatalmazás nélkül újból és ismételten kibocsáttattak. Ezen jogtalanul kibocsátott elsőbbségi részvényekből tudomásunk szerint körülbelül 5000 darab és ezek szelvényei vannak forgalomban.

3. A társaság üzleti jövedelmei 300.000 korona erejéig Pallos Ignác személyes hitelezői, vagyis olyan cégek javára engedményezettek, amelyekről a társaság ellenértéket nem kapott.

4. A társaság a fentemlített fel nem halmazott igazgatók cégjegyzésével az építési biztosítékért 120.000 korona erejéig kezességet vállalt. Ez az összeg jelentékeny kisajátítási tartozások és collaudálási hiányok miatt nagy részben igénybe fog vétetni.

5. Az esedékessé vált adók nem fizettettek meg.

6. A társaság a fentnevezett igazgatósági tagok aláírásával kezességet vállalt ennek szállításáért (130.000 korona).

7. A társaság nevében és cégjegyzésével nagymennyiségű váltó iratott alá, melynek ellenértéke a társasághoz be nem folyt. Ezen váltótartozások 101.500 korona erejéig egyetemlegesen terhelik a mocsolád-tab-siófoki helyi érdekű vasut részvénytársaságot is.

8. Az előbb említett engedményezés folytán az 1912. évi osztalékok fedezésére a társaságnak nincs pénze.

9. Pallos Ignác a társasággal szemben fenn nem álló követelést engedményezett a Prager Escomt Gesellschaft cégre, és a társaság cégáírásával jegyzett levélben ezen engedményt tudomásul vétette.

Mindezen visszaélések rendkívül súlyossá tették a társaság helyzetét. A mellékelve előterjesztett mérleg csupán csekélyrészben tartalmazza ezen visszaélések következményeit; a társaságra hárított terheknek azon tételeit, amelyek

még vagy nem érvényesítettek bírói úton, vagy kétes kimenetelű peres eljárás tárgyai, könyveinkbe még vagy nem vezettük be tartozás gyanánt. A tisztelt közgyűlés teljes felvilágosítása végett azonban kötelességünknek tartjuk azon összegeket is ismertetni, melyek mérlegünkben még nem szerepelnek. Ilyenek a következők:

1. Letéti igazolványok állítottak ki és hoztattak forgalomba 1.899.800 korona névértékben.

2. Jogtalanul kibocsátott elsőbbségi részvények vannak forgalomban körülbelül 1.000.000 korona névértékben.

3. A társaság sinszállításért 130.000 korona, óvadékért 120.000 korona erejéig kezességet vállalt.

4. A fenti 9. pont szerint tudomásul vett kezességi nyilatkozat összege 250.000 korona.

5. Hátrálékos adókért, hiányzó tartalékalapért és illetéktelenül más célokra fordított üzleti feleslegekért körülbelül 65.000 korona terheli a társaságot.

Az előterjesztett vagyonmérleg látszólag nyereséggel végződik, de csak azért, mert a felsorolt visszaélésekből folyólag a társaság terhére elkönyvelt összes tételekkel az ezekért felelős Pallos Ignácot megterheltük. De Pallos Ignác ellen csődöt nyitott a bíróság, amelybe mint csődhitelezők 1.881.268 korona erejéig követeléseinket bejelentettük ugyan, azonban a csődtömeggondnok követelésünket el nem ismerte, a csődtömeg helyzete pedig olyannak mutatkozik, hogy a csődhitelezőkre előreláthatólag vagy egyáltalán semmi, vagy csak a legminimálisabb kielégítési quóta vár.

Miután ily módon a társaságnak valószínűleg ki nem mutatható s el nem könyvelhető vesztesége van, azt indítványozzuk, méltóztassék az előterjesztett mérlegben nyereségként feltüntetett 37.658 korona 68 fillért egészében a jövő évre átvinni.

A társaság ezen szorult anyagi helyzetében azonban már most örvendetes tudomásul hozhatjuk a t. Közgyűlésnek, hogy a királyi kormány jóakaratu közbelépésével sikerült a társaság pénzügyi zavarai-ból olyan kibontakozási alapot találnunk, amelynek segítségével a társaság anyagi viszonyainak újra a rendes mederbe tere-lődése biztosítható leend.

Jöllehet ezek a tárgyalások már konkrét eredményre is vezettek: mindazonáltal e részben még részletes előterjesztést tenni

ezuttal módunkban nem áll, miután ezen megállapodások bizonyos előfeltételek-hez köttettek, amelyeknek megvalósulá-sát még csak a közel jövőben várhatjuk. Ezuttal tehát csak arra nézve kérünk a t. Közgyűléstől felhatalmazást, hogy ezen tárgyalásokat a közgyűlés utólagos jóvá-hagyásának fenntartásával véglegesit-hessük. Önként érthetőleg egy rendkívüli közgyűlésnek leend a feladata ezen meg-oldási módokat tekintetében végleges állást foglalni. Ugyanezen közgyűlés len-ne hivatva arra is, hogy az igazgatóság és a felügyelő-bizottság felmentése felett határozzon. Budapest, 1913. június havá-ban. Az igazgatóság.”

Az igazgatóság elnöki tisztét mindvégig Dr. Telbisz Károly, Temesvár szabad királyi város legendás polgármestere töltötte be.

ÜZLETEREDMÉNYEK, FORGALMI ADATOK 1912-IG

A Temesvár–varjasi Helyi Érdekű Vasút Részvénytársaság üzleteredményeit az egyesülésig az alábbi két táblázat foglalja össze.

Míg az utasforgalom évről évre emelkedett, az áruforgalomban láthatunk emelkedéseket és csökkenéseket is (1–2. táblázat).

Az üzletjelentések érdekes részei a forgalmi adatok. A Temesvár–varjasi Helyi

Érdekű Vasút Részvénytársaság üzletjelentései tartalmazzák ezeket, azonban az egyesülés után létrejött részvénytársaság üzletjelentéseiben már nem kerültek közlésre. Abból a megfontolásból, hogy az illető települések helytörténeteszei számára igazi csemege lehet, a következőkben közreadjuk őket (3. táblázat).

1. táblázat

Üzleteredmény: személyforgalom

Év	Utasok száma	Bevétel
1908	45 599	24 219,36
1909	101 107	53 046,59
1910	118 750	63 122,69
1911	116 518	69 163,75
1912	125 530	71 472,57

2. táblázat

Üzleteredmény: poggyász-, gyors- és teheráru-forgalom

Év	Áruforg. tonna	Bevétel
1908	6263	13 533,40
1909	13 188	28 308,53
1910	41 792	71 488,69
1911	19 956	47 367,61
1912	17 800	39 321,23

3. táblázat

Kimutatás az állomásonkénti összes forgalomról

Állomás	Szállított személyek					Szállított áru (tonnában)				
	1908	1909	1910	1911	1912	1908	1909	1910	1911	1912
Baracháza	1524	3174		4781	4408	755	881		1358	1089
Hodony	5493	12 303		16 230	17 159	851	2120		3147	2068
Kétfél	8175	18 865		21 927	22 759	1175	3584		4146	2926
Knéz	9246	19 333		17 698	17 218	1805	3919		1249	957
Szentandrás	6945	16 487		24 232	31 439	1099	904		6570	4509
Varjas	14 216	30 945		31 650	32 547	578	1780		2510	2870
Átmenet	-	-	-	-	-	-	-	-	-	2149
MÁV (saját célra)	-	-	-	-	-	-	-	-	976	1232
Összesen	45 599	101 107	118 750	116 518	125 530	6263	13 188	41 792	19 956	17 800

A III. évi jelentés és zárszámadás az 1910-es évre nem tartalmazza sem az állomásonkénti összes forgalmat, sem a teheráru-forgalom kimutatását. Csak az összesített számadatokat közlik.

4. táblázat

Kimutatás a teheráru-forgalomról

Áruosztályok és árucikkek	Feladott (tonnában)					Érkezett (tonnában)				
	1908	1909	1910	1911	1912	1908	1909	1910	1911	1912
Agyag, föld, homok, kő, kavics	100	745		1028	833	30	592		2285	445
Bor és bor-must	2	11		7		6	55		31	
Cukor (nyers és finomított)				1	3	1	13		19	
Cukorrépa		94		329	70					
Dohány	1	63		44						
Ércek										
Épület- és haszonfa	156	51		74	110	235	563		566	552
Tűzifa	90	30		10	10	285	1551		1217	922
Donga										
Fakéreg										
Fonalak, vászon- és pamutárúk				1		2	11			1
Gyapjú		1								
Gyapot, nyers pamut									2	1
Gyümölcs, friss és aszalt, szilvaíz				1		20	2			
Kender, len										
Liszt és egyéb őrlemények	10	373		624	6	69	146		327	316
Mész, cement, gipsz	13				12	48	57		103	177
Búza	2321	1597		2804	4417	24	430		28	
Árpa	140	47		22	43	1			3	
Rozs	32	5		1		5	31		1	
Kukorica	827	2619		4587	2042		17		1	
Zab	290			52	114				6	
Egyéb gabona-neműek		5			10		4		10	16
Repce és egyéb olajosok		33		113	1	1			21	
Hüvelyesek					19	1	6			
Burgonya, takarmányrépa stb.	1	4		74	2	31	59		5	
Olajok, zsírok				1			6		11	2
Robbanószer-ek										

Áruosztályok és árucikkek	Feladott (tonnában)					Érkezett (tonnában)				
	1908	1909	1910	1911	1912	1908	1909	1910	1911	1912
Petróleum és egyéb ásványolajok					1	17	36		63	95
Só							7		8	11
Sör						22	42		45	95
Ásványszén	160	40			10	264	1028		630	261
Faszén						20	1		1	1
Széna, szalma, szecska		100								
Szesz és pálinkaneműek	6	1		2	3	21	70		74	99
Tégla, fedél-cserép	619			10	10	285	1447		2109	2099
Trágyaneműek							20		58	37
Vas, nyers										
Vas és acél, vas- és acél-árúk	2	2		43	1	3	16		32	56
Zsiradékok										
Egyéb áruk (élő állatok és katonai javak kivételével)	113	290		454	510	96	295		603	460
Élő állatok: szárnyasok (baromfi)										2
Élő állatok: juh, kos, ürü, kecske										
Élő állatok: ló, öszvér, szamár		2		1	39		1			1
Élő állatok: sertés	5	14		39	38		1			
Élő állatok: szarvasmarha	2	17		22			7		5	3
A MÁV céljaira szállított javak									976	1232
Összesen	4723	6435	*	10344	8378	1462	653	*	9233	5711

* 1910-ben összesen (érkezett és feladott): 41 792 tonna

A PÁLYA VONALVEZETÉSE ÉS ALAPRAJZA

A vasúti pálya építése a sík terepre való tekintettel nem ütközött nagyobb nehézségbe, nagyobb vízfolyásokon sem kellett átkelni. A völgyek vizenyős, rossz minőségű talaját azonban több helyen ki kellett cserélni.

A vasútvonalon hosszú egyenes szakaszok váltakoznak nagy sugarú ívekkel. Összesen 24 ív található. A legkisebb ívsugár 300 m.

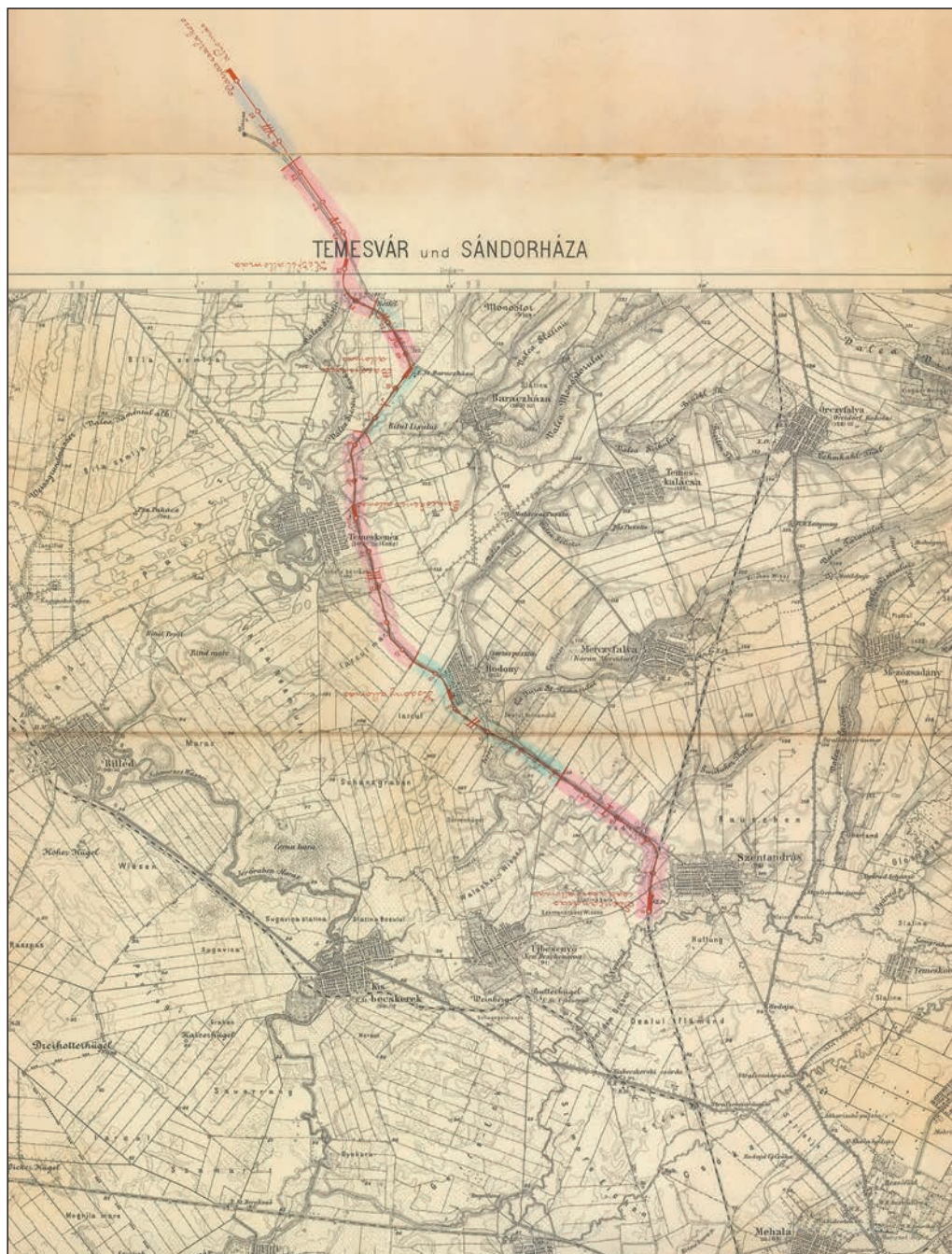
A vasútvonal a temesvár-józsefvárosi állomásból indult ki, és Szentandrásig a MÁV arad–temesvári vasútvonalát használta. A 28,54 kilométer hosszú, újonnan felépített vasúti pálya Szentandrásnál ágazott ki a MÁV Arad–Temesvár vonalából. A h.é.v. 0+000 kilométerszelvénye a szentandrás állomás felvételi épületének közepétől indult (az arad–temesvári vonal MÁV-szelvénye: 437+10,55). A kiágazási váltó a 3+66,08 MÁV-szelvényben, 0+07,00 h.é.v.-szelvényben, a kijárat váltó pedig a 4+32,72 MÁV- és 4+38,37 h.é.v.-szelvényben volt. A h.é.v. pályája az arad–temesvári vasúti pályával haladt párhuzamosan a 6+66,53 kilométerszelvényig (a szentandrás állomásépület közepétől tehát 6,6653 kilométeren), majd egy 1000 méter sugarú és 233,29 méter hosszú ívvel tért le balra Hodony irányába. Hodony után Knéz (később Kenézfalva, Temeskenéz), Baracháza, Kistelep,

Kétfél községek érintésével érte el Varjas állomását. Varjason a MÁV Varjas–Perjámos vonalához csatlakozott. Hossza a temesvár–szentandrás vonalrészsel (mely a MÁV tulajdona volt) együtt 41,74 kilométer volt. A Temesvár–Szentandrás szakasz használatáért a részvénytársaság díjat fizetett a MÁV-nak (ügynevezett péage-vonal).

Megfigyelhető, hogy a pálya Knéz (Kenézfalva) után nem tart egyenesen, a legrövidebb úton Varjas felé, hanem Baracháza felé fordul, majd érinti Kétfél települést. Helyi érdekű vasútról lévén szó, e kis kerülőt bele kellett tervezni az érdekeltségek miatt. A majlátfalviak Vinga és Németszentpéter vasútállomásai mellett Kétfél vasútállomást is választhatták.

A MNL Z 865 fondjában található egy, a következőkben látható katonai térképpel azonos térkép, ahová ceruzával egy pályamódosítást is felvázoltak: e szerint a pálya Hodonyt keletről kerülte volna el, és egy kanyarulattal közelebb vitték volna Baracházához is. Valószínűleg a baracháziak és/vagy a hodonyiak elképzelését rajzolták a térképre.

A többi magyarországi vasútvonalhoz hasonlóan a mi vasútvonalunk esetében is megrajzolták a vasútvonal német nyelvű vázlatos helyszínrajzát.

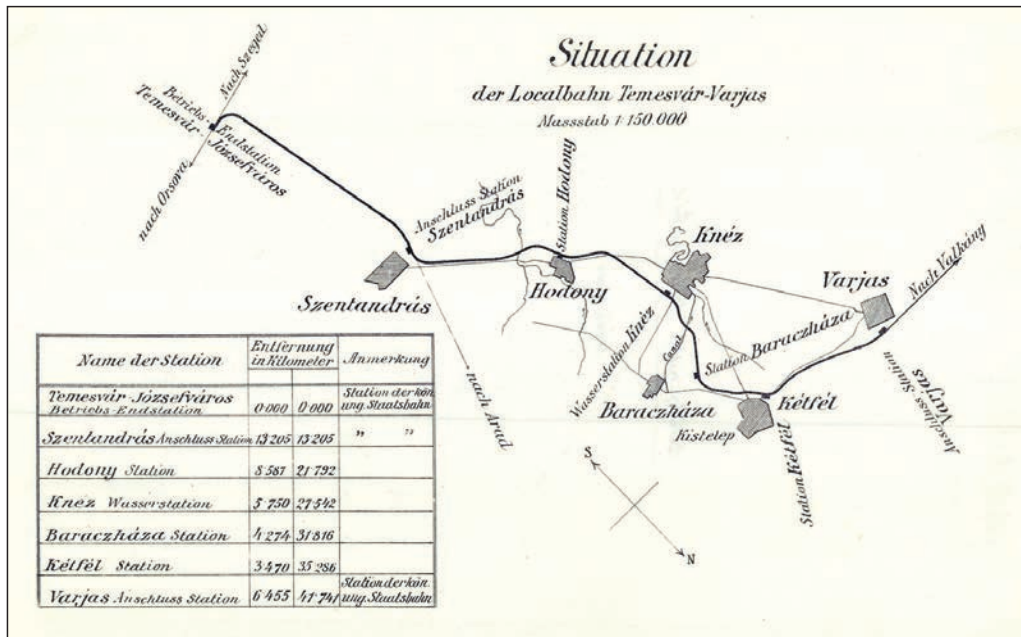


13. kép

A temesvár–varjasi helyi érdekű vasút tervezett nyomvonala az 1:75 000 léptékű katonai térképen

A vázlatos helyszínrajz (14. kép) alatti 5. táblázat összefoglalja a vasútvonal állomásai közötti távolságokat és az állomá-

sok távolságait a temesvár-józsefvárosi állomástól mérve.



14. kép

A temesvár-varjasi helyi érdekű vasút vázlatos helyszínrajza

5. táblázat

Az állomások közötti, valamint a temesvár-józsefvárosi állomástól való távolságok

Az állomás neve	Távolságok kilométerben		Megjegyzések
	Állomások között	A vonal kezdőpontjától	
Temesvár-Józsefváros üzem és végállomás	0,000	0,000	A Magyar Királyi Államvasút állomása
Szentandrás csatlakozóállomás	13,205	13,205	A Magyar Királyi Államvasút állomása
Hodony állomás	8,587	21,792	h.é.v. állomás
Knéz vízállomás	5,750	27,542	h.é.v. állomás
Baraczháza állomás	4,274	31,816	h.é.v. állomás
Kétfél állomás	3,470	35,286	h.é.v. állomás
Varjas csatlakozóállomás	6,455	41,741	A Magyar Királyi Államvasút állomása



15. kép

Részletes alaprajz. Kivágat Szentandrás csatlakozóállomással



16. kép

Részletes alaprajz. Kivágat Knéz (később Kenézfalva, Temeskenéz) állomás környékével



17. kép
Részletes alaprajz. Kivágat Varjas csatlakozóállomással



18. kép
Útkeresztezés Hodony és Kenézfalva között 2017 őszén

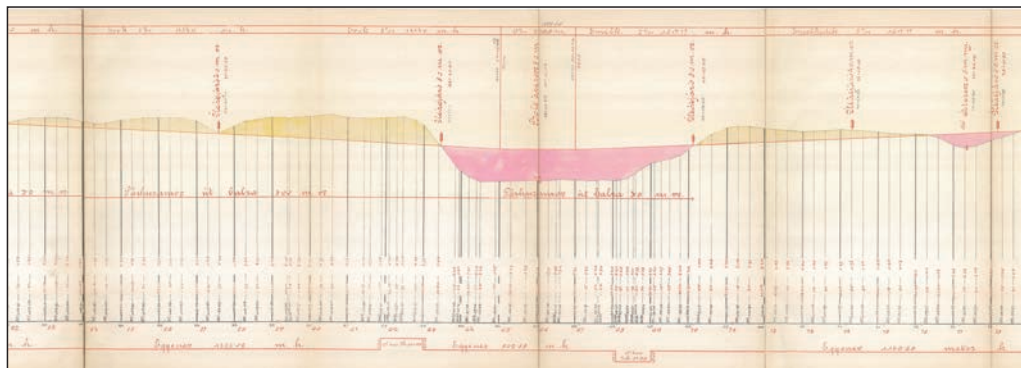
A PÁLYA HOSSZ-SZELVÉNYE

Az építési feltételekben előírták, hogy a pálya legnagyobb emelkedője 5‰ lehet. Ezt pontosan be is tartották. Ha tekintünkkel végigpásztázzuk a pálya hossz-szelvényét, akkor csak két nagyobb bevágás tűnik fel: a Hodony állomás előtti és Kenézfalva állomás utáni bevágások. Nagyobb töltésekre volt szükség a 21. és 22., a 31. és 41., a 63. és 70., a 76. és 79., a 120. és 123., a 139. és 163., a 177. és 188., a 214. és 218., a 255. és 258., a 260. és 268., a 270. és 278. kilométerszelvények között.

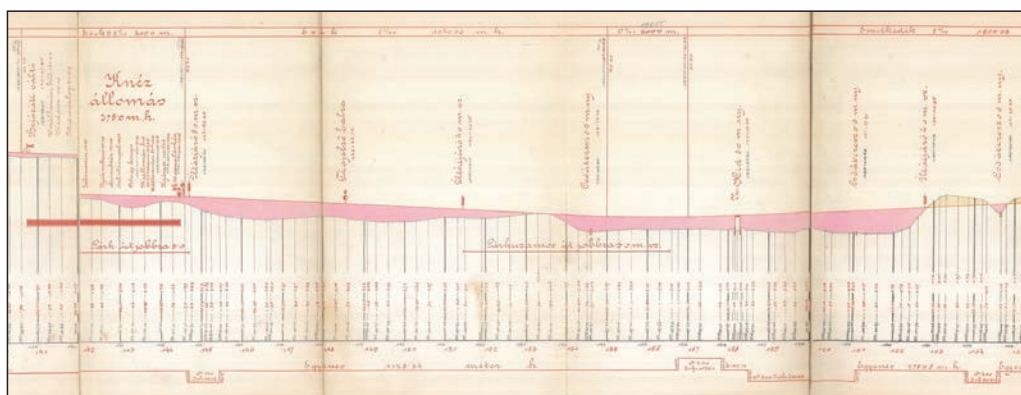
Akárcsak az ország többi vasútvonalainak esetében, elkészítették e vasútvonalnak is az úgynevezett „kézi hossz-szelvényét”. A hossz-szelvényt könyomattal sokszorosították, és megtalálható rajta minden adat, amely a pálya fenntartásához, üzemeltetéséhez szükséges volt. A könnyebb kezelhetőség céljából harmonikaszerűen hajtogatták, hogy könnyen beférjen a zsebbe, táskába. Vasútvonalunk kézi hossz-szelvényét 1911-ben készítették el.



19. kép
A hossz-szelvény címlapja



20. kép
A hossz-szelvény részlete. Bevágások és töltések Hodony állomás előtt



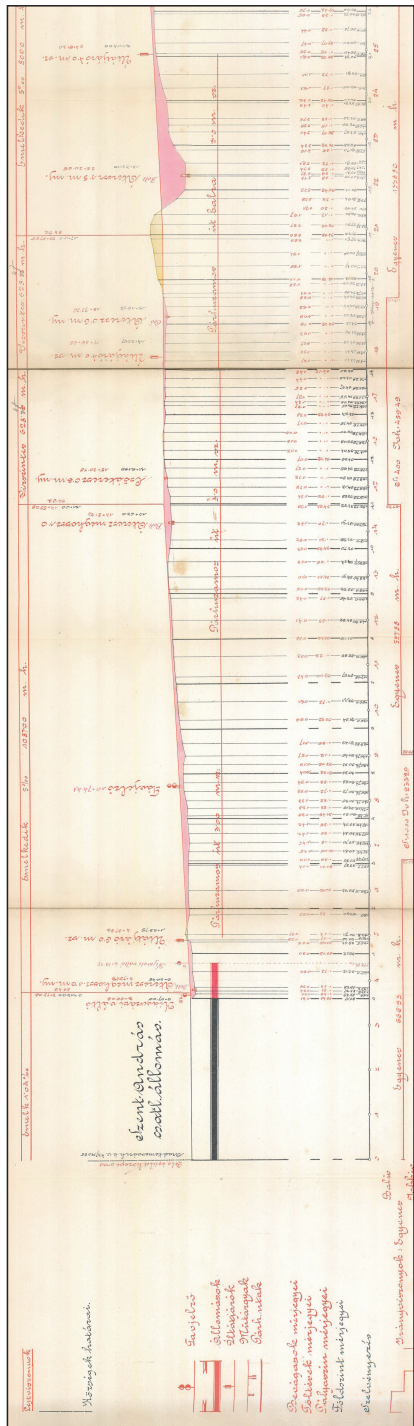
21. kép
A hossz-szelvény részlete Kenézfalva határában



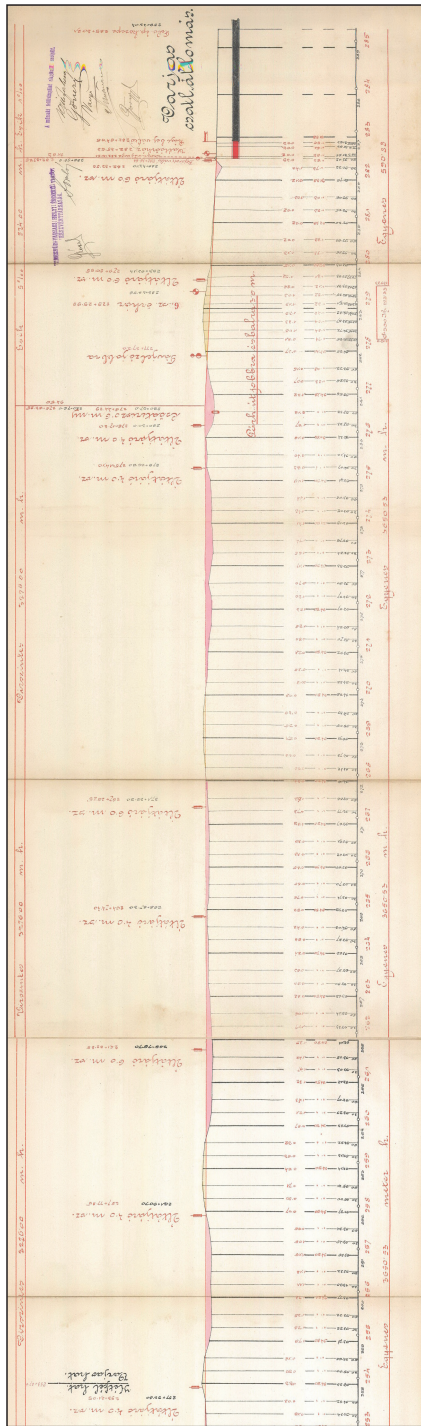
22. kép
A Hodony előtti bevágás



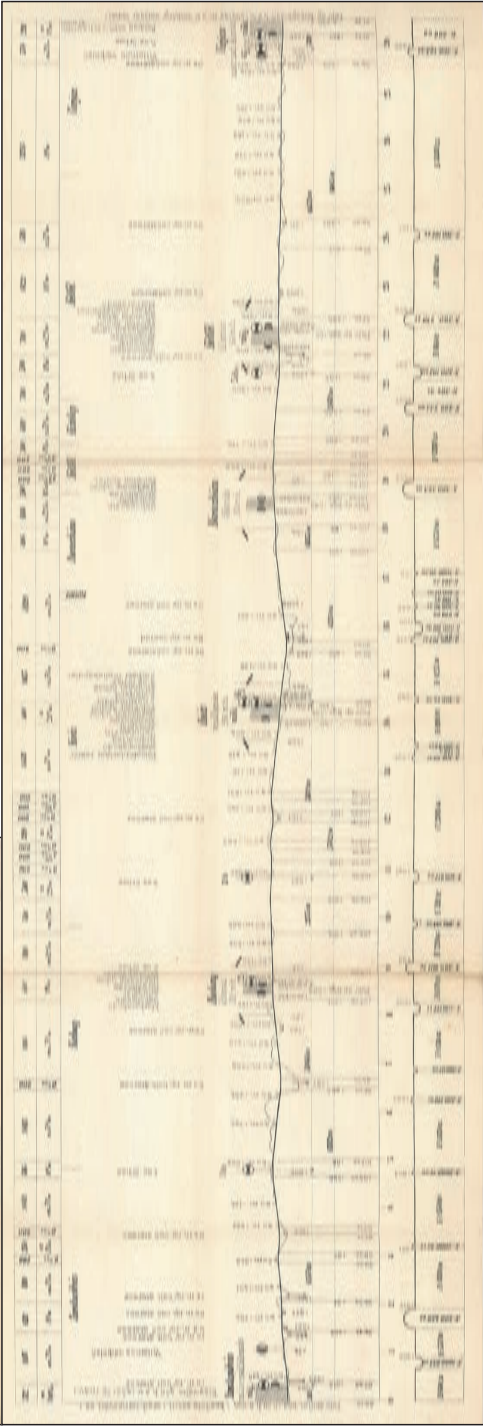
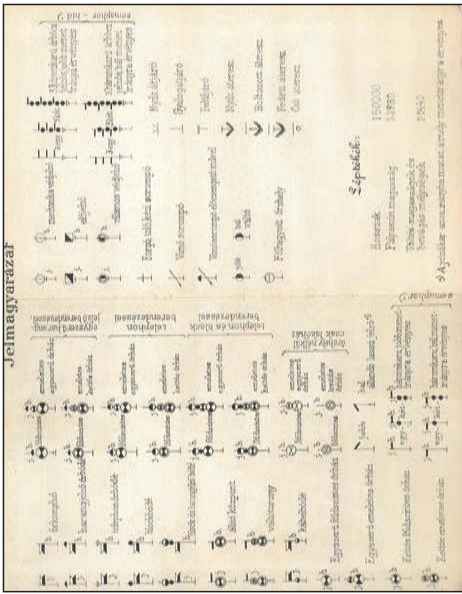
23. kép
Töltés Hodony és Kenézfalva között



24. kép
Az újonnan építendő Szentandrásh–Varjas pályaszakaszhossz-szelvényének eleje



25. kép
Az újonnan építendő Szentandrásh–Varjas pályaszakaszhossz-szelvényének vége



26. kép A szentandrás-varjasi h.é.v. „kézi hossz-szelvénye” 1911-ből

A PÁLYA ALÉPÍTMÉNYE

A pálya alépitményét az építési feltételeknek, valamint a MÁV által kidolgozott mintakeresztszelvények alapján alakították ki. A költségek csökkentése céljából igyekeztek helyi anyagokat használni. A pályatest szabványos koronaszélessége (mely az alépitmény felszínében, vagyis a kavicságy alsó felületének szintjén mérendő) 4,0 méter volt.

Az árveszélyes, illetve belvizes területeken haladó töltéseknél a pályaszint kialakításánál betartották a feltételeket, és ez legalább 80 centiméterrel haladta meg a legmagasabb árvíz, illetve belvíz szintjét.

A pálya az 59–66. és 146–158. szelvények között mocsaras, szabályozatlan belvizes területen halad. Itt a tőzeges agyagot egy méter mélyen kellett eltávolítani és megfelelő anyaggal helyettesíteni, ami jelentős többletköltséggel járt.

Műtárgyak

A műtárgyak építésénél is betartották a műszaki feltételek előírásait. A MÁV típus-terveit alkalmazva a terepviszonyokhoz tervezték meg az átereszeket és a hidakat.

A feltételek kívánalma szerint az átereszeknél és kisebb hidaknál 0,5-1,0 méter, a nagyobb hidaknál legalább 1,0 méter szabad magasságot biztosítottak.

A vasútvonal síkvidéki jellegéből kifolyólag, valamint abból az okból, hogy nem kerestez nagyobb vízfolyásokat, aránylag kevés és kis nyílású műtárgy megépítésére volt szükség. A 6. táblázat az 1911-ben készített úgynevezett kézi hosszmetset alapján tünteti fel vasútvonalunk műtárgyait.

Összesen 16 műtárgyra volt szükség. Ezek közül 10 csőáteresz, 5 pedig bolto-

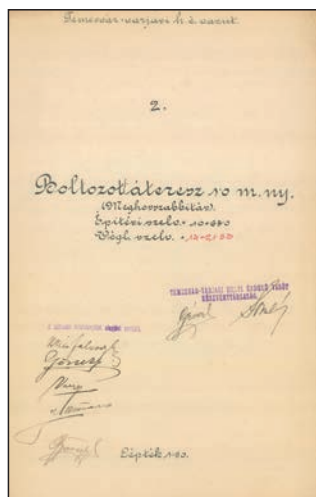
6. táblázat

A vasútvonal műtárgyai 1911-ben

Sorszám	Kilométer-szelvény	A műtárgy jellege	A műtárgy nyílása
1.	0+379	boltozott áteresz	1,00
2.	1+442	boltozott áteresz	1,00
3.	1+521	cső áteresz	0,80
4.	1+877	cső áteresz	0,60
5.	2+221	boltozott áteresz	1,50
6.	3+466	cső áteresz	0,60
7.	6+587	boltozott áteresz	5,00
8.	7+723	cső áteresz	0,60
9.	12+101	cső áteresz	0,60
10.	15+449	cső áteresz	0,60
11.	15+816	vashíd	8,00
12.	16+458	cső áteresz	0,60
13.	21+615	boltozott áteresz	2,00
14.	22+899	cső áteresz	0,60
15.	24+311	cső áteresz	0,60
16.	27+644	cső áteresz	0,60

zott átereszt. Még van egy nagyobb nyílású nyílt vashíd is. Észrevehető, hogy a vasúti pályán csak két nagyobb műtárgy található: egy 5 méter nyílású boltozott átereszt és egy 8 méter nyílású vashíd.

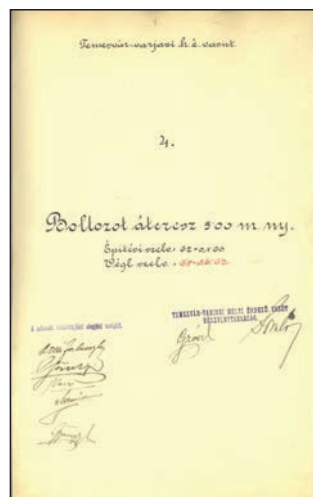
A MÁV Központi Archívumában szerencsére fennmaradtak az átereszek és a vashíd szép, színezett tervrajzai. Az olvasó a következő oldalakon csodálhatja meg őket.



27. kép
1,0 m nyílású boltozott átereszt a 3+7949 szelvényben. Tervcímleap



28. kép
1,0 m nyílású boltozott átereszt a 14+2153 szelvényben. Tervcímleap



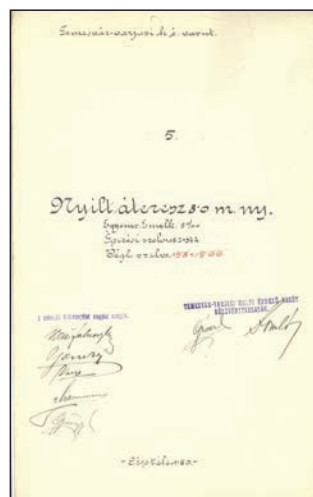
29. kép
1,5 m nyílású boltozott átereszt a 22+2065 szelvényben. Tervcímleap



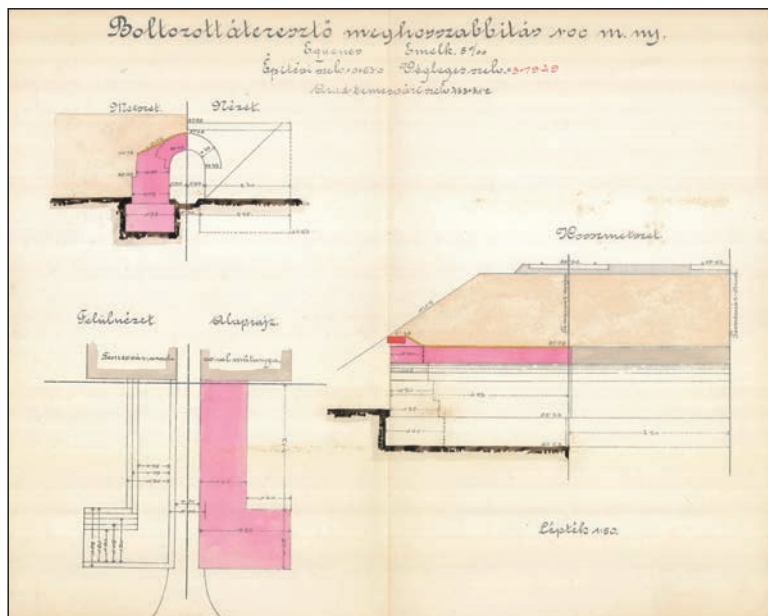
30. kép
5,0 m nyílású boltozott átereszt a 65+8562 szelvényben. Tervcímleap



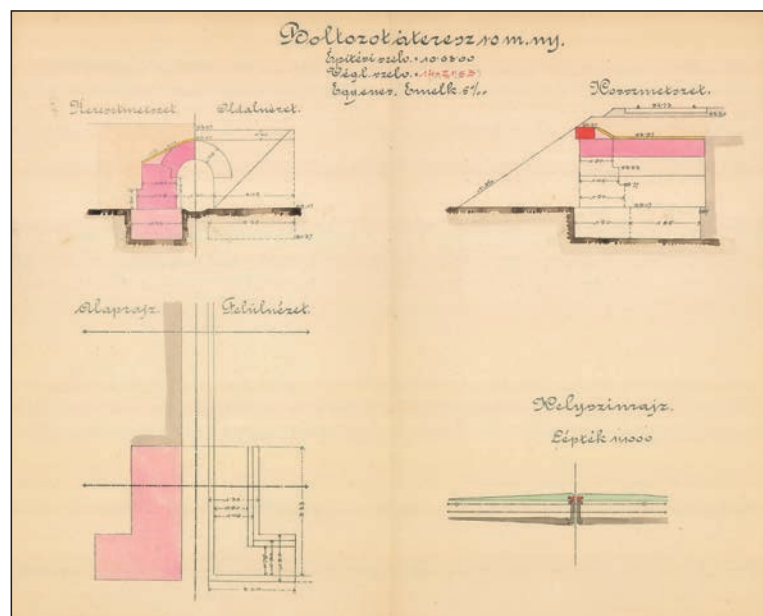
31. kép
8,0 m nyílású nyílt átereszt a 158+1566 szelvényben. Tervcímleap



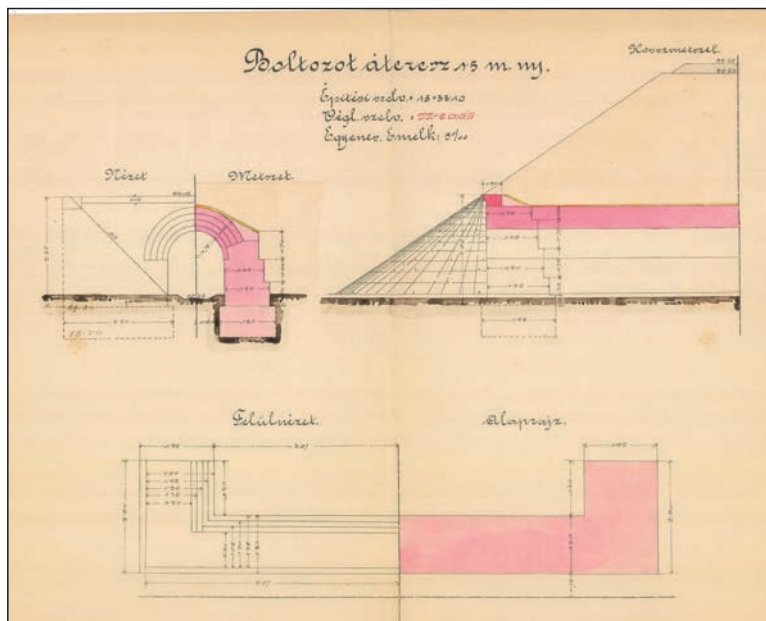
32. kép
2,0 m nyílású boltozott átereszt a 216+1500 szelvényben. Tervcímleap



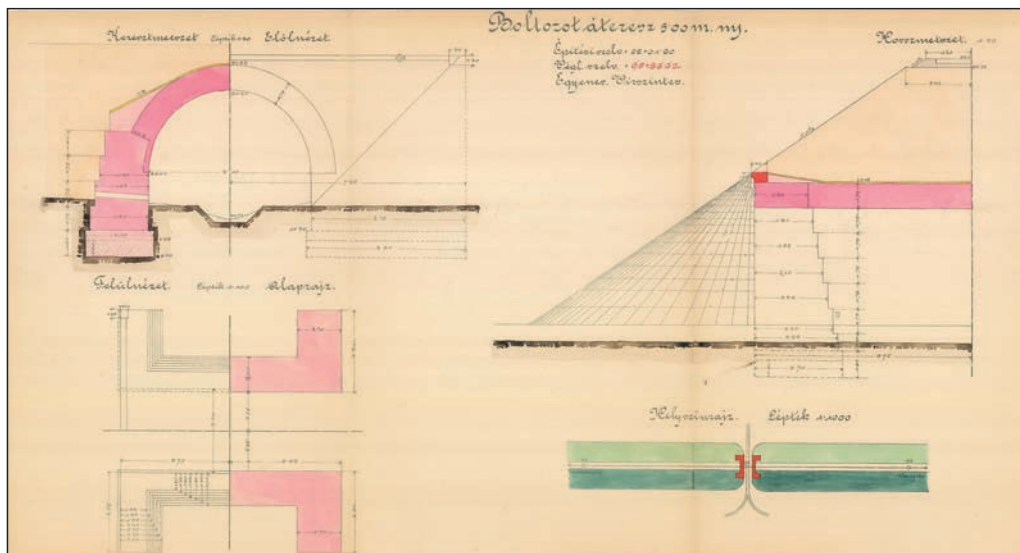
33. kép
 1,0 m nyílású boltozott átérés a 3+7949 szelvényben. Tervlap



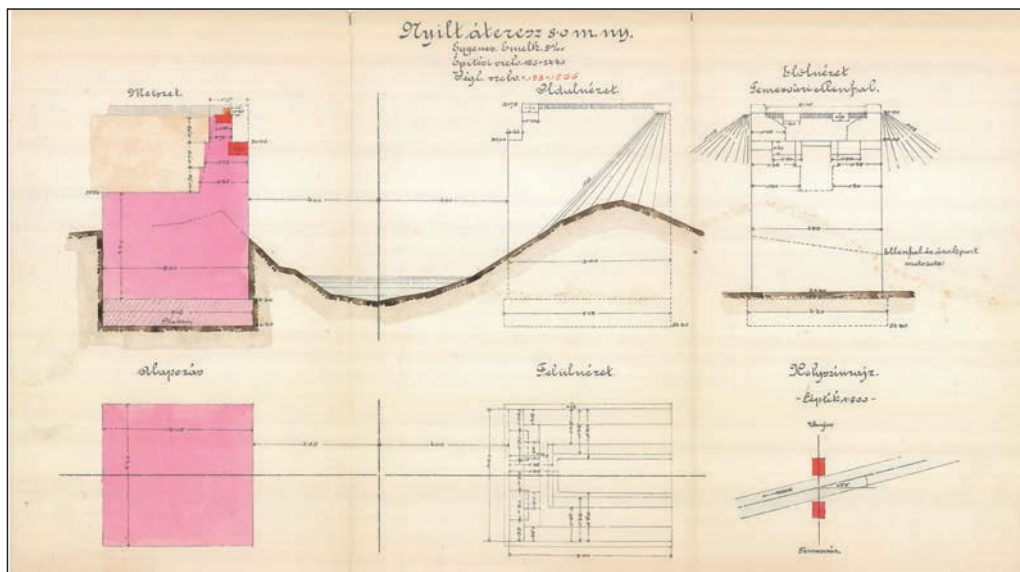
34. kép
 1,0 m nyílású boltozott átérés a 14+2153 szelvényben. Tervlap



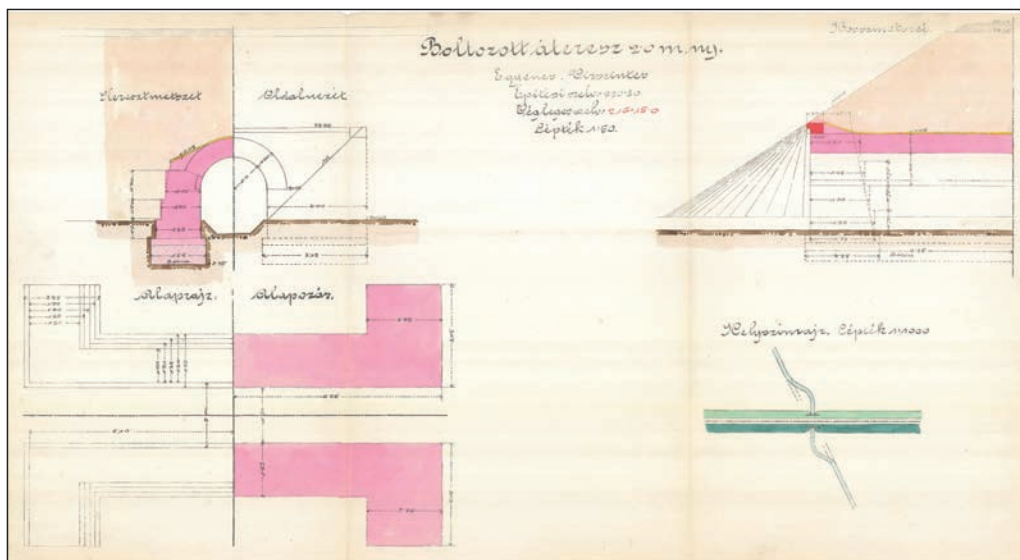
35. kép
1,5 m nyílású boltozott átérés a 22+2065 szelvényben. Tervlap



36. kép
5,0 m nyílású boltozott átérés a 65+8562 szelvényben. Tervlap



37. kép
8,0 m nyílású nyílt átvezs a 158+1566 szelvényben. Tervlap



38. kép
2,0 m nyílású boltozott átvezs a 216+1500 szelvényben. Tervlap

Ezekon kívül az alépítménybe még 11 darab 0,60 méter átmérőjű vasbeton előregyártott átereszt építettek be. Hosszuk 7,58 és 21,21 méter között változott. Mindegyik tengelye merőleges a pálya hossz tengelyére. Ezeket a MÁV helyi érdekű vasutak számára készített típusterve (1906/160) szerint gyártották.

A 156/7. szelvényben lévő 8,0 méter nyílású felsőpályás vashíd felszerkezetét alvállalkozásban a Fodor Béla-féle vasgyár szállította és szerelte össze a helyszínen.

A hidat a kereskedelemügyi miniszter által jóváhagyott szabványterv szerint gyártották Martin folytvasból, az érvényben lévő feltétfüzet részletes határozatainak „K” jelű vas és acélmunkákra vonatkozó része szerint.

A hídszerkezet támaszköze 8,50 méter. A hídfők a pálya tengelyére merőlegesek. A pálya hídon egyenesben és vízszintes, közvetlenül a főtartókon nyugszik. A merevszerkezetű szélrácsozást alul helyezték el.

A híd átvételére küldött bizottság (a MÁV részéről Ungár Manó főmérnök, a temesvár–varjasi hév építő kirendeltsége részéről Lévy Mihály mérnök, a vasút építési vállalata részéről György Jenő főmérnök) 1908. június 30-án tartott szemlét a helyszínen. A szállító gyár képviselőjében nem jelent meg senki.

A bizottság, miután megvizsgálta a szerkezetet, kijelentette, hogy „a vasszerkezet kivitele megfelelő és szakszerű”.

Hiányolták a saruk felfekvései alatt az ólomlemez, és azt, hogy a felszerkezetet csak egy réteg minium alapmázzal és egyszeres színolajmázzal festették le. Előírták, hogy az építő még kétszer lássa el a szerkezetet színolajmázzal.

A hídon hiányzott a padlózat, a vasút forgalomba adása előtt ezt is pótolni kellett. Szintén hiányoztak a hídkorlátok, ezeket is sürgősen fel kellett szerelni.

A bizottság a hiányok pótlásának feltételével ideiglenesen átvette a hídszerkezetet.

A PÁLYA FELÉPÍTMÉNYE

A pálya normál nyomávrá épült, a feltételeknek megfelelően a nyomtáv 1435 milliméter.

A feltételek legalább 23,6 kilogrammos acélsíneket engedélyeztek, így tehát ilyen típusú síneket raktak le. A síneket függő sínkötés alkalmazásával oly sűrűn rakott talpfákon kellett elhelyezni, hogy igénybevételük 6000 kilogrammos keréknyomás alatt négyzetcentiméterenként 100 kilogramm alatt maradjon. A vágányok egymástól lévő távolsága Szentandrás állomáson 4,75 méter, Varjas állomáson és a helyi érdekű vasút saját állomásain 4,50 méter.

A MÁV szentandrásai állomásán a vasútvonalunk nyílt vonalát 300 méter hosszon elsőrendű felépítménnyel építették, azaz 34,5 kilogrammos acélsíneket fektettek le, és ennek megfelelően acélhevedereket és alátétlemezeket alkalmaztak. Szentandrás állomásán, a meglévő vágányok

között még egy átmenő vágányt építettek, a megfelelő váltókkal és keresztezésekkel együtt. Varjas állomáson az új, megépítendő átmenő vágánynál és a mozdonyszínhez vezető vágánynál a varjasi állomáson lévő sántípust használtak.

Az acélsíneket, hevedereket, alátétlemezeket, sínszegeket, sínkapcsoló csavarokat a szabadalmazott osztrák–magyar államvasút társaság szállította. Ezeket a vas- és acélananyagokat a szabályszerű minőségi próbáknak vetették alá, majd a MÁV képviselőjének jelenlétében és közreműködésével szabályszerűen vették át. Az átadási-átvételi jegyzőkönyveket megőrzésre a MÁV igazgatóságánál tették le.

Az állomásokon alkalmazott váltók a terveknek megfelelően, a szab. osztr.–magy. államvasút társaság resicai üzemében készültek.

A beágyazáshoz szükséges kavicsot a gyoroki kavicsbányából szerezték be.

MAGASÉPÍTMÉNYEK

Az állomási építmények és vonalórházak építését, műszaki kívánalmait a feltételek ötödik fejezetében szabták meg.

Varjason kétállású mozdonyszínt és hatágyas lakóépületet is építettek.

A felvételi épületek, lakó- és órházak, továbbá a rakodók, tisztítóögdörök, aknák, csatornák, kutak, kenyérsütő kemencék és különálló pincék, valamint a mozdonyszínekkel kapcsolatos vagy különálló víz-állomási épületek, illetve víztornyok, laktanyák, kéziműhelyek és mozdonyszínek téglából falazva épültek.

A pálya megnyitása előtt ellenőrizték, hogy a köz-, iroda- és lakóépületek megfelelnek-e a közegészségi szempontoknak.

Az összes állomási és órházi kutat úgy ásták meg, hogy a feltételeknek eleget tegyenek, és megfelelő mennyiségű és minőségű ivóvizet szolgáltatassanak.

Állomások

Szentandrás csatlakozóállomás

A MÁV csatlakozóállomást a Temesvár-Varjas vasút építéskor bővítették. A plusz egy vágány mellett magasépítményeket is építettek: 22,3 m² beépített területű pályafenntartási raktárt, 75,0 m² beépített területű altszti lakóházat, 9,1 m² beépít-

tett területű váltóórbódét, két állítóórbódét 16 m² területtel. Az órház tartozékai: a melléképület, 1 kút és 1 kenyérsütő kemence.

Hodony rakodóállomás

Hossza 201 méter és két vágánya volt. A felvételi épület közepe a 8+582 kilométerszelvényben van. 88,7 m² beépített területű. Egyszerű, a MÁV helyi érdekű vasutakra kidolgozott szabványterv szerint épített V. osztályú földszintes felvételi épület. A felvételi épület tartozékaiként 1 kézraktár nélküli árnyékszék, 1 házi kút, 1 szemétverem, 1 gazdasági udvar és 1 kenyérsütő kemence épült. Épült még 84,2 m² területű nyílt rakodó, egy marharakodó, egy 83,3 m² területű, darabaru-rekesz nélküli gabonaszín, egy 22,3 m² területű áruraktár és a 2. sz. órház.

Knéz (később Temeskenéz, Kenézfalva) vízállomás

Hossza 376 méter, a vágányok száma 3 volt. A 93,5 m² beépített területű, emeletes felvételi épület közepe a 14+324 kilométerszelvényben van. A MÁV helyi érdekű vasutakra tervezett III. osztályú felvételi épület. Az épület melletti

fa várótermet elhagyták. Épült még egy 40,0 m² beépített területű állomási őrház, egy 60,90 m² beépített területű áruraktár, egy 84,20 m² beépített területű nyílt rakodó, egy 83,30 m² beépített területű, darabáru-rekesz nélküli gabonaszín, egy 22,30 m² beépített területű pályafenntartási raktár, egy marharakodó, egy mozdonyjal járható, Fairbanks hídmérleg, 2 vízdaru 2 méter átmérőjű kúttal és ejektorral, 2 tisztítógödör, a felvételi épület tartozékaiként: egy különálló árnyékszék kéziraktárral, egy házi kút, egy szemétkemence, egy gazdasági udvar, egy kenyérsütő kemence, a 4. sz. őrház és 2 őrházi épület (ezek tartozékai: egy melléképület, egy kút, egy kenyérsütő kemence).

A knézi vízállomást a következő berendezésekkel látták el: 2 vízállomási kút, ejektor oldenburgi daruval, Halász-Hánfélé kapcsolattal.

Baracháza állomás

Hossza 201 méter és két vágánya volt. A felvételi épület közepe a 18+685 kilométerszelvényben van. 88,7 m² beépített területű. Egyszerű, a MÁV helyi érdekű vasutakra kidolgozott szabványterv szerint épített V. osztályú földszintes felvételi épület. A felvételi épület tartozékaiként 1 kéziraktár nélküli árnyékszék, 1 házi kút, 1 szemétkemence, 1 gazdasági udvar, 1 gazdasági udvar és 1 kenyérsütő kemence épült. Épült még 84,2 m² területű nyílt rakodó, 83,3 m² területű, darabáru-rekesz nélküli gabonaszín, 22,3 m² területű árubódé.

Kétfél állomás

Hossza 361 méter és 3 vágánnyal épült. A 93,5 m² beépített területű, emeletes felvételi épület közepe a 22+065 kilométerszelvényben van. A MÁV helyi érdekű vasutakra tervezett III. osztályú felvételi épület. Az épület melletti fa várótermet elhagyták. Tartozékaiként egy különálló árnyékszék kéziraktárral, egy házi kút, egy szemétkemence, egy gazdasági udvar, egy kenyérsütő kemence épült. Épült még egy 40,0 m² beépített területű állomási őrház, egy 60,90 m² beépített területű áruraktár, egy 84,20 m² beépített területű nyílt rakodó, egy 83,30 m² beépített területű, darabáru-rekesz nélküli gabonaszín, egy marharakodó, egy állomási őrház és egy őrházi épület (ezek tartozékai: egy melléképület, egy kút, egy kenyérsütő kemence).

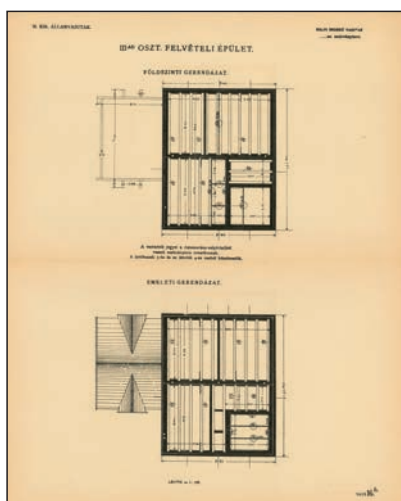
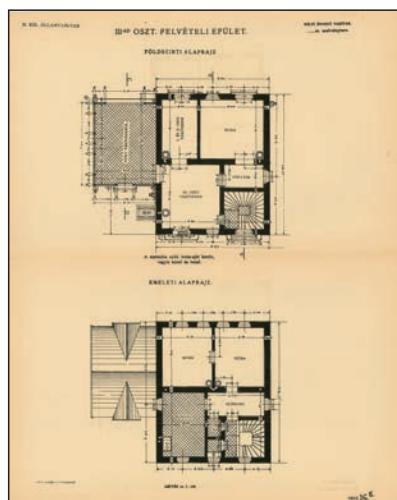
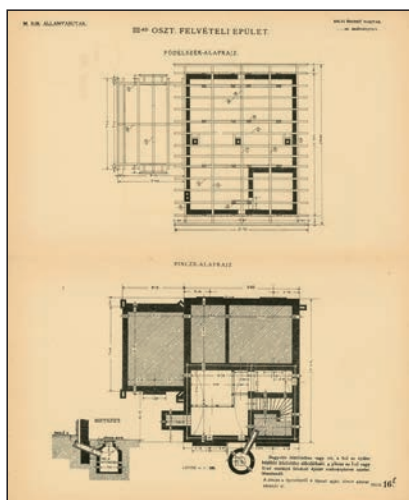
Varjas MÁV csatlakozóállomás

A felvételi épület közepe a Temesvár-Varjas helyi érdekű vasút. Szelvényezése szerint a 28+540 kilométerszelvényben és a MÁV valkány-varjasi vasútvonal szelvényezése szerint az 504+43 kilométerszelvényben található. A meglévő 3 vágány mellé még egy vágányt építettek, a bővítés után tehát összesen 4 vágánnyal rendelkezett. A bővítés során 43,30 m² beépített területű szénraktárt, az átmenő vágányoknál két, daruval, elzáró szeleppel és aknákkal ellátott tisztítógödört, valamint egy TVa osztályú mozdonyra méretezett, 16,97 méter hosszú, kétállású, téglafalú mozdonyszínt építettek belső tisztítógödörrel és tűzcsappal. A mozdonyszínt szertárral és kéziműhellyel is

ellátták. A mozdonyszín tartozékai: 15,0 köbméter úrtartalmú, vas vízmedence, egy hatágyas, földszintes, 85,4 m² területű, szabványos laktanya, egy 2,0 méter átmérőjű, ejektorberendezéssel ellátott kút, egy föld fölötti pince.

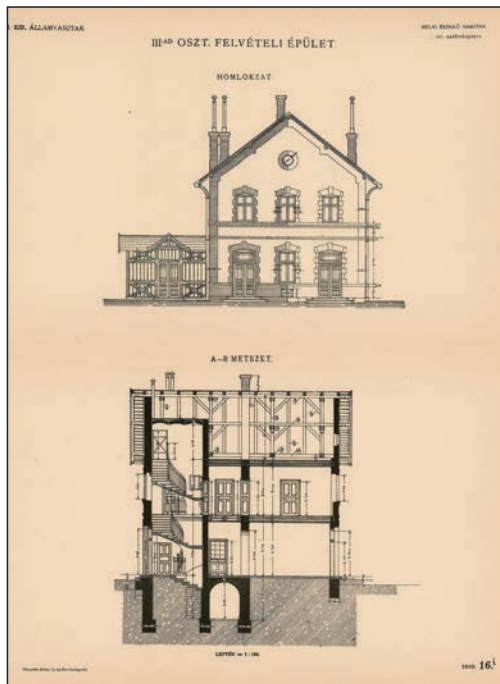
A varjasi vízállomást a következő be-

rendezésekkel látták el: 1 vízállomási kút, ejektor oldenburgi daruval, Halász-Hán-féle kapcsolattal, 2 tisztítócsatornával, a mozdonyszín előtt és a 2 színben egy 15 köbméteres víztartály, egy tartályelzáró, egy kazánmosó szelep, egy háromágú váltó a vezetékben, egy vízváltó.

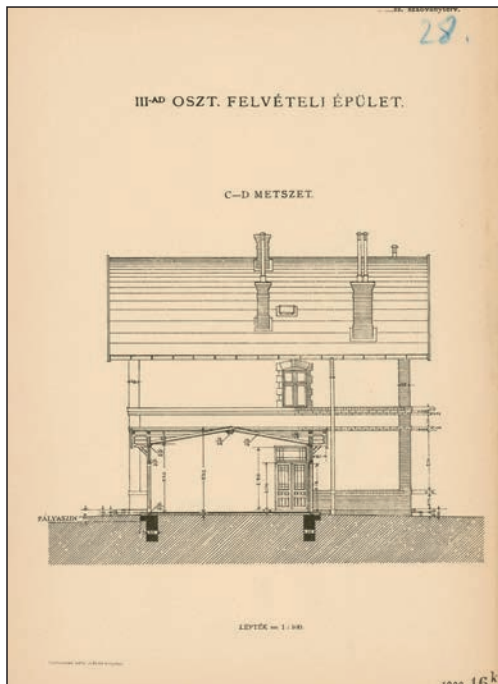


39. , 40., 41. kép

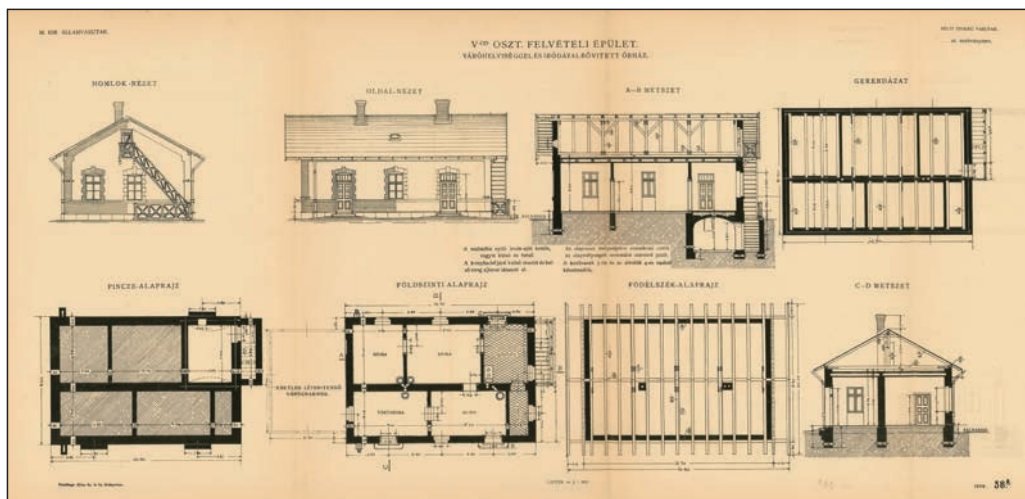
III. osztályú h. é. v. felvételi épület szabványterve (Kétfél és Knéz)



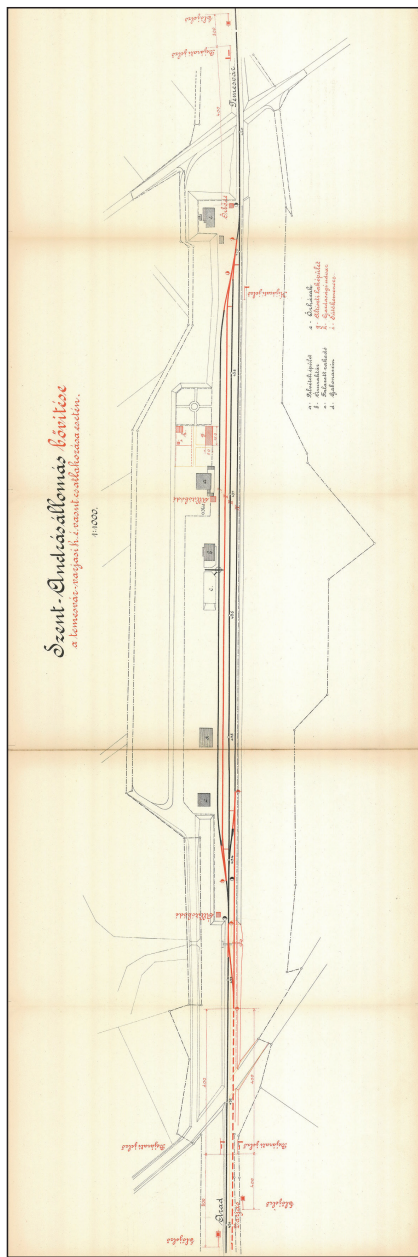
42. kép
III. osztályú h. é. v. felvételi épület szabványterve.
Homlokzat, A–B metszet (Kétfél és Knéz)



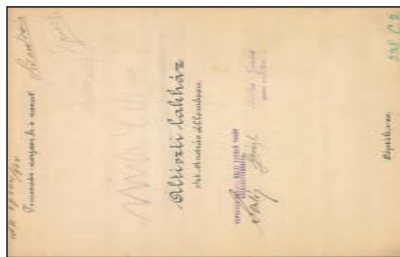
43. kép
III. osztályú h. é. v. felvételi épület szabványterve.
C–D metszet (Kétfél és Knéz)



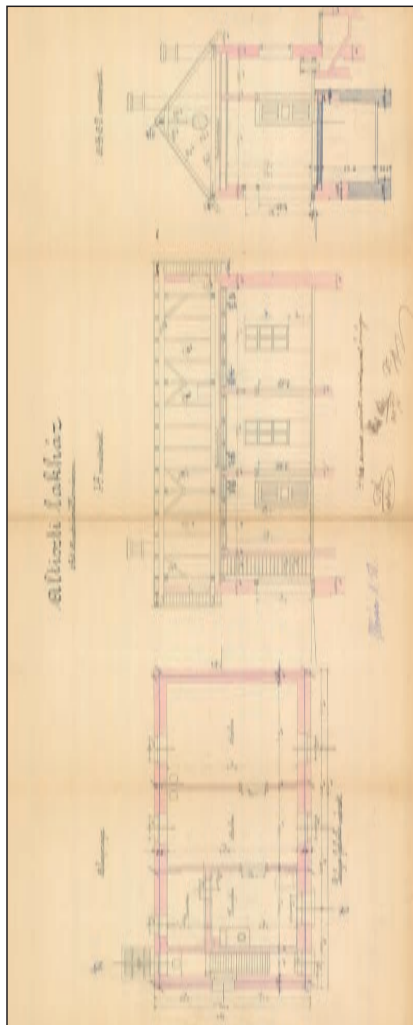
44. kép
V. osztályú h. é. v. felvételi épület szabványterve



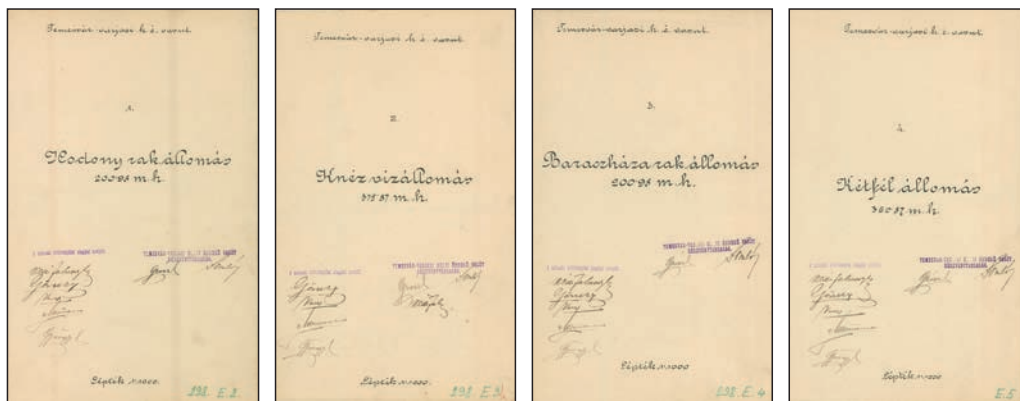
45. kép
V. osztályú h. é. v. felvételi épület szabványterve



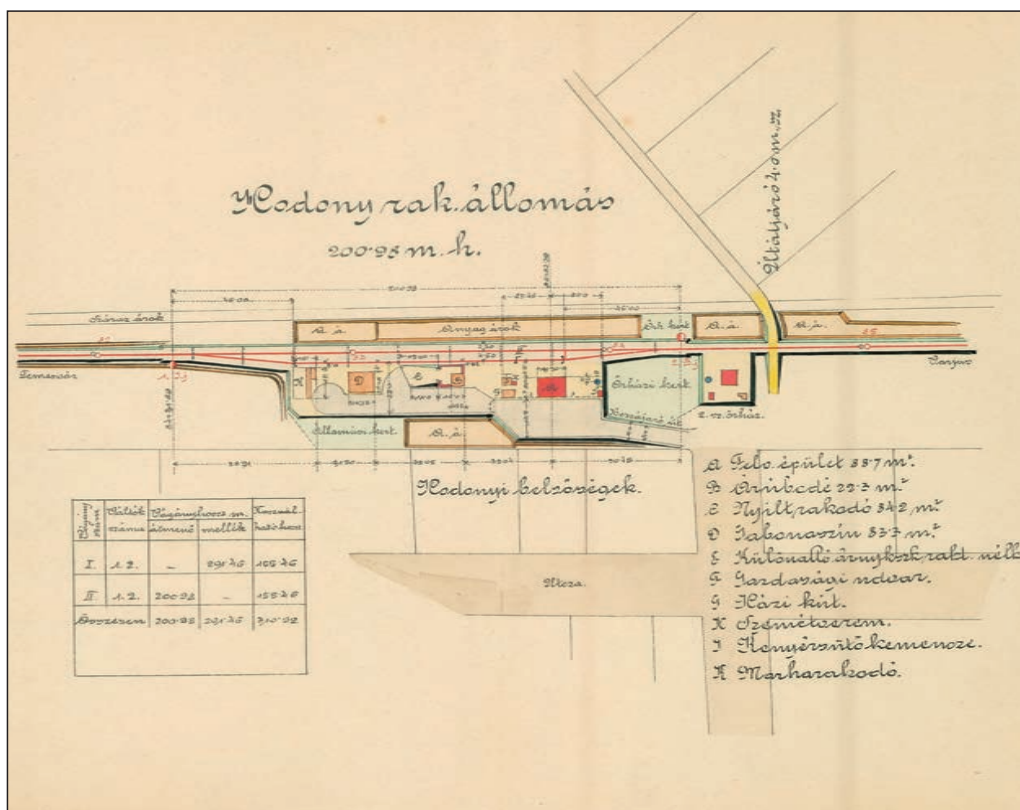
46. kép
Szentandrás állomás. Altiszti lakház. A terv címlapja



47. kép
Szentandrás állomás. Altiszti lakház tervrajza



48-51. kép
Az állomások helyszínrajzainak címlapjai



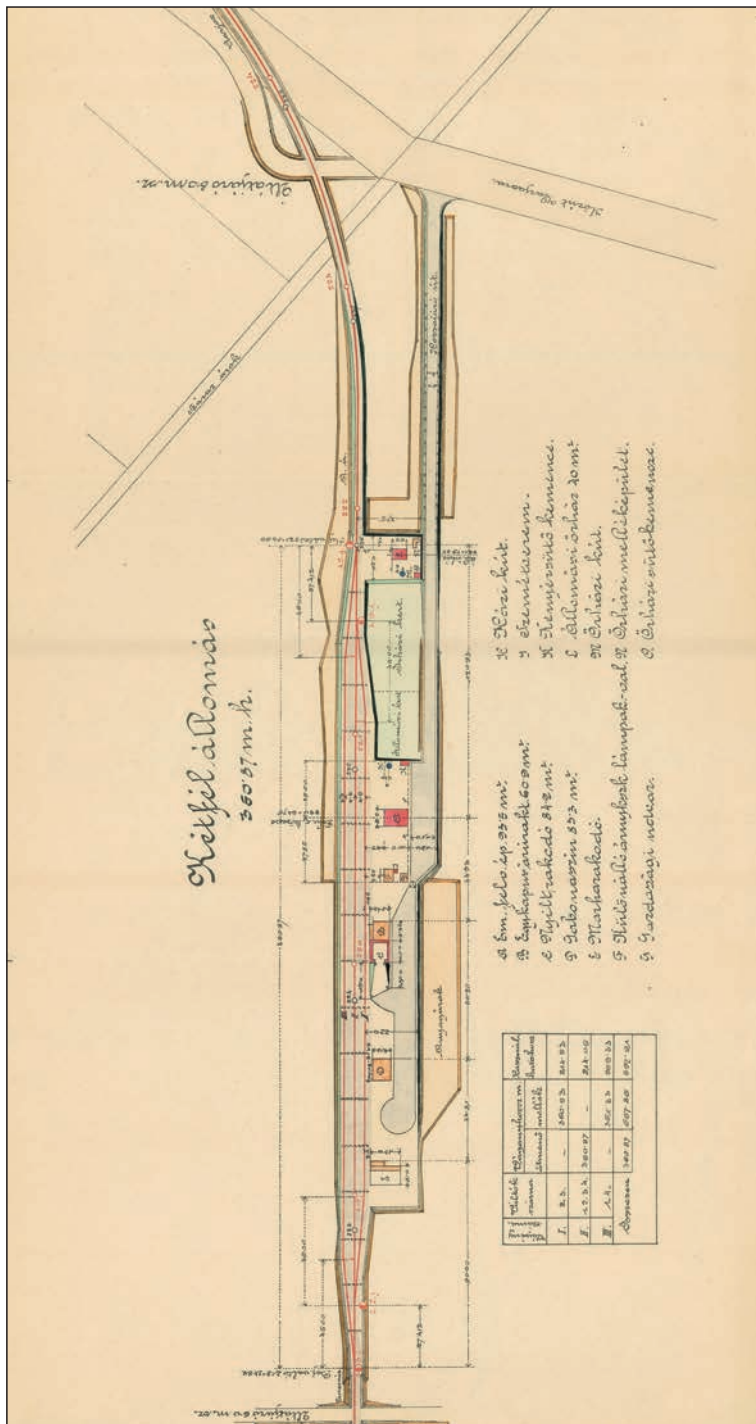
52. kép
Hodony állomás helyszínrajza



53. kép
Hodony állomás egy 1910-es képeslapon



54. kép
Temeskenéz (Knéz, Kenézfalva) állomás egy korabeli képeslapon, amelyet (román bélyeggel) már 1920 után adtak postára

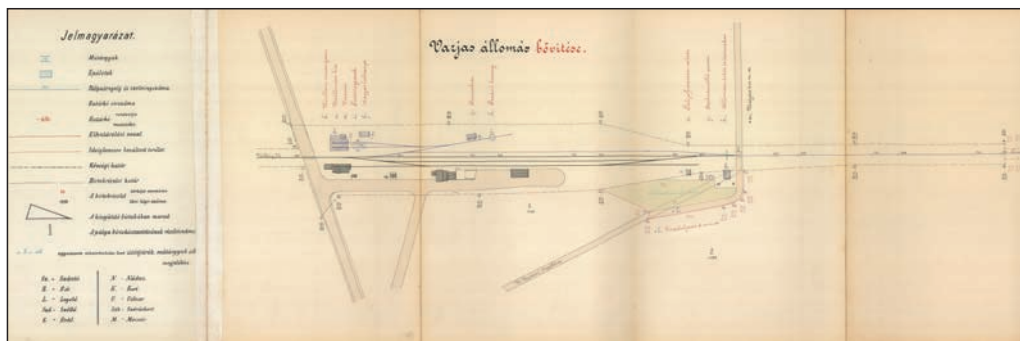


57. kép
Kétfélföld állomás helyszínrajza



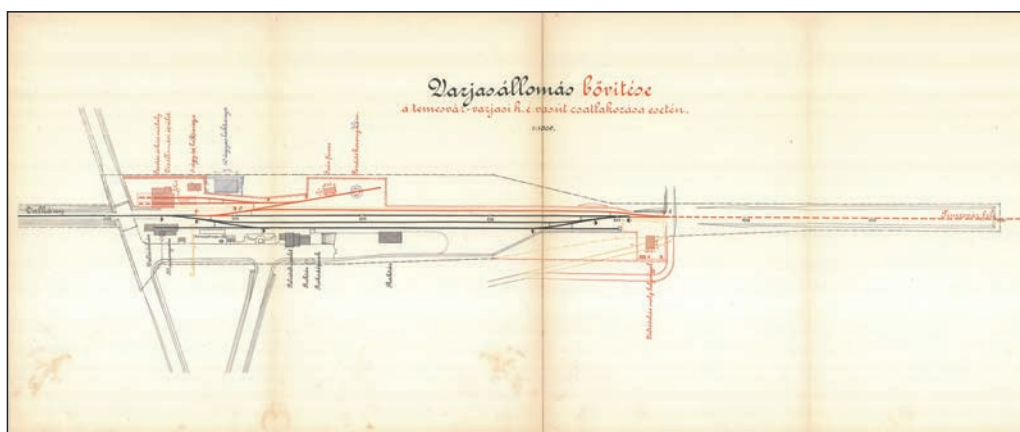
58. kép

Varjas állomás bővítése és kiszájtási tervrajza a temesvár–varjasi h. é. v. építése alkalmából. Címlap



59. kép

Varjas állomás bővítése és kiszájtási tervrajza a temesvár–varjasi h. é. v. építése alkalmából



60. kép

Varjas állomás bővítésének tervrajza a temesvár–varjasi h. é. v. építése alkalmából



61. kép

Varjas állomás felvételi épülete egy korabeli képeslapon



62. kép

Varjas állomás felvételi épülete 1904-ben



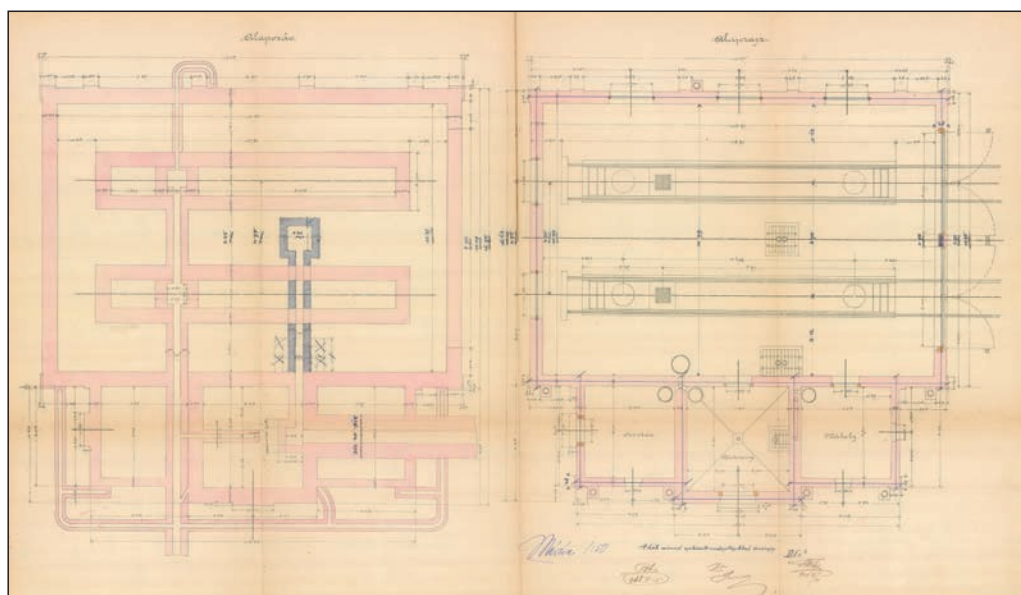
63. kép

Varjas állomás felvételi épülete 1934-ben



64. kép

Varjas állomás. A kétállású mozdonyzín tervének címlapja

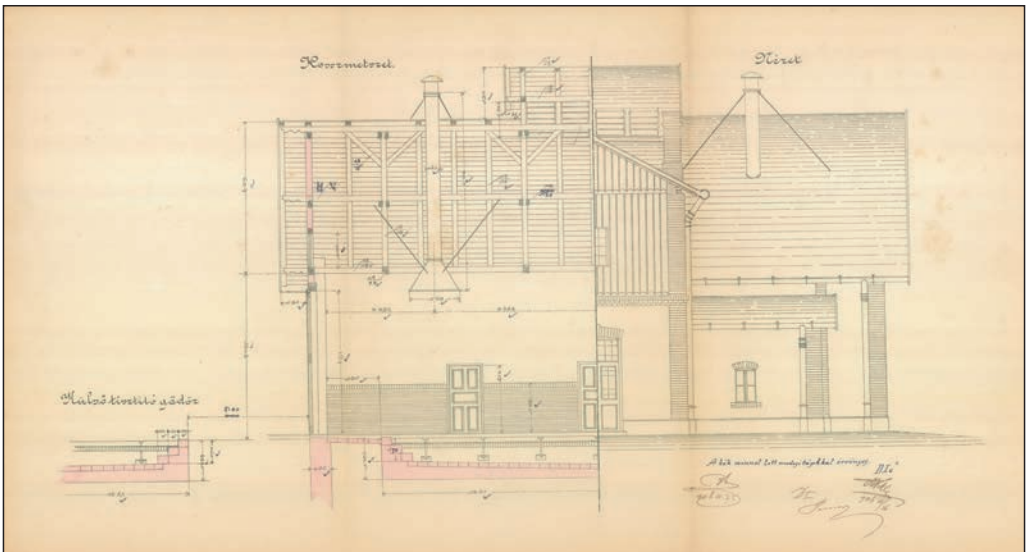
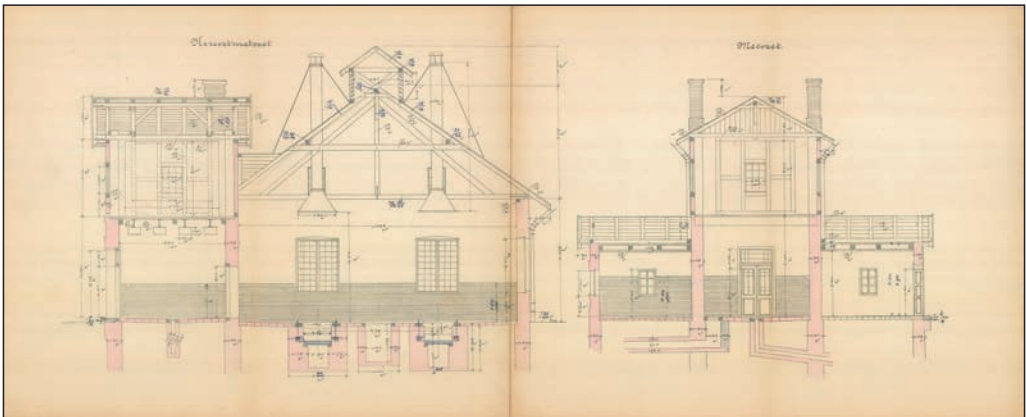


65. kép

Varjas állomás. Kétállású mozdonyzín terve. Alaprajz



66. kép
Varjas állomás. Kétállású mozdonyzín terve



A temesvár-varjasi helyi érdekű vasút
tényleges építési költségeinek táblázatos összeállítása.

Tárgy	Egyesült ker. k. ell. megnevezés szerint		Uramni vasúti közlekedés javára felvett költségek		Kedélyesség	Megjegyzések.
	Egyesült ker. k. ell. megnevezés szerint		Egyesült ker. k. ell. megnevezés szerint			
	Fajszáma	Km-ként	Fajszáma	Km-ként		
K o r o n a s.						
1. Állomásépítési munkák	71,125	3500	71,125	3500		
2. Kiosztóhálózat	2,125	9000	2,125	9000		
3. Állomásépítési munkák	2,125	9000	2,125	9000		
4. Állomásépítési munkák	2,125	9000	2,125	9000		
5. Állomásépítési munkák	2,125	9000	2,125	9000		
6. Állomásépítési munkák	2,125	9000	2,125	9000		
7. Állomásépítési munkák	2,125	9000	2,125	9000		
8. Állomásépítési munkák	2,125	9000	2,125	9000		
9. Állomásépítési munkák	2,125	9000	2,125	9000		
10. Állomásépítési munkák	2,125	9000	2,125	9000		
11. Állomásépítési munkák	2,125	9000	2,125	9000		
12. Állomásépítési munkák	2,125	9000	2,125	9000		
13. Állomásépítési munkák	2,125	9000	2,125	9000		
14. Állomásépítési munkák	2,125	9000	2,125	9000		
15. Állomásépítési munkák	2,125	9000	2,125	9000		
16. Állomásépítési munkák	2,125	9000	2,125	9000		
17. Állomásépítési munkák	2,125	9000	2,125	9000		
18. Állomásépítési munkák	2,125	9000	2,125	9000		
19. Állomásépítési munkák	2,125	9000	2,125	9000		
20. Állomásépítési munkák	2,125	9000	2,125	9000		
21. Állomásépítési munkák	2,125	9000	2,125	9000		
22. Állomásépítési munkák	2,125	9000	2,125	9000		
23. Állomásépítési munkák	2,125	9000	2,125	9000		
24. Állomásépítési munkák	2,125	9000	2,125	9000		
25. Állomásépítési munkák	2,125	9000	2,125	9000		
26. Állomásépítési munkák	2,125	9000	2,125	9000		
27. Állomásépítési munkák	2,125	9000	2,125	9000		
28. Állomásépítési munkák	2,125	9000	2,125	9000		
29. Állomásépítési munkák	2,125	9000	2,125	9000		
30. Állomásépítési munkák	2,125	9000	2,125	9000		
31. Állomásépítési munkák	2,125	9000	2,125	9000		
32. Állomásépítési munkák	2,125	9000	2,125	9000		
33. Állomásépítési munkák	2,125	9000	2,125	9000		
34. Állomásépítési munkák	2,125	9000	2,125	9000		
35. Állomásépítési munkák	2,125	9000	2,125	9000		
36. Állomásépítési munkák	2,125	9000	2,125	9000		
37. Állomásépítési munkák	2,125	9000	2,125	9000		
38. Állomásépítési munkák	2,125	9000	2,125	9000		
39. Állomásépítési munkák	2,125	9000	2,125	9000		
40. Állomásépítési munkák	2,125	9000	2,125	9000		
41. Állomásépítési munkák	2,125	9000	2,125	9000		
42. Állomásépítési munkák	2,125	9000	2,125	9000		
43. Állomásépítési munkák	2,125	9000	2,125	9000		
44. Állomásépítési munkák	2,125	9000	2,125	9000		
45. Állomásépítési munkák	2,125	9000	2,125	9000		
46. Állomásépítési munkák	2,125	9000	2,125	9000		
47. Állomásépítési munkák	2,125	9000	2,125	9000		
48. Állomásépítési munkák	2,125	9000	2,125	9000		
49. Állomásépítési munkák	2,125	9000	2,125	9000		
50. Állomásépítési munkák	2,125	9000	2,125	9000		
51. Állomásépítési munkák	2,125	9000	2,125	9000		
52. Állomásépítési munkák	2,125	9000	2,125	9000		
53. Állomásépítési munkák	2,125	9000	2,125	9000		
54. Állomásépítési munkák	2,125	9000	2,125	9000		
55. Állomásépítési munkák	2,125	9000	2,125	9000		
56. Állomásépítési munkák	2,125	9000	2,125	9000		
57. Állomásépítési munkák	2,125	9000	2,125	9000		
58. Állomásépítési munkák	2,125	9000	2,125	9000		
59. Állomásépítési munkák	2,125	9000	2,125	9000		
60. Állomásépítési munkák	2,125	9000	2,125	9000		
61. Állomásépítési munkák	2,125	9000	2,125	9000		
62. Állomásépítési munkák	2,125	9000	2,125	9000		
63. Állomásépítési munkák	2,125	9000	2,125	9000		
64. Állomásépítési munkák	2,125	9000	2,125	9000		
65. Állomásépítési munkák	2,125	9000	2,125	9000		
66. Állomásépítési munkák	2,125	9000	2,125	9000		
67. Állomásépítési munkák	2,125	9000	2,125	9000		
68. Állomásépítési munkák	2,125	9000	2,125	9000		
69. Állomásépítési munkák	2,125	9000	2,125	9000		
70. Állomásépítési munkák	2,125	9000	2,125	9000		
71. Állomásépítési munkák	2,125	9000	2,125	9000		
72. Állomásépítési munkák	2,125	9000	2,125	9000		
73. Állomásépítési munkák	2,125	9000	2,125	9000		
74. Állomásépítési munkák	2,125	9000	2,125	9000		
75. Állomásépítési munkák	2,125	9000	2,125	9000		
76. Állomásépítési munkák	2,125	9000	2,125	9000		
77. Állomásépítési munkák	2,125	9000	2,125	9000		
78. Állomásépítési munkák	2,125	9000	2,125	9000		
79. Állomásépítési munkák	2,125	9000	2,125	9000		
80. Állomásépítési munkák	2,125	9000	2,125	9000		
81. Állomásépítési munkák	2,125	9000	2,125	9000		
82. Állomásépítési munkák	2,125	9000	2,125	9000		
83. Állomásépítési munkák	2,125	9000	2,125	9000		
84. Állomásépítési munkák	2,125	9000	2,125	9000		
85. Állomásépítési munkák	2,125	9000	2,125	9000		
86. Állomásépítési munkák	2,125	9000	2,125	9000		
87. Állomásépítési munkák	2,125	9000	2,125	9000		
88. Állomásépítési munkák	2,125	9000	2,125	9000		
89. Állomásépítési munkák	2,125	9000	2,125	9000		
90. Állomásépítési munkák	2,125	9000	2,125	9000		
91. Állomásépítési munkák	2,125	9000	2,125	9000		
92. Állomásépítési munkák	2,125	9000	2,125	9000		
93. Állomásépítési munkák	2,125	9000	2,125	9000		
94. Állomásépítési munkák	2,125	9000	2,125	9000		
95. Állomásépítési munkák	2,125	9000	2,125	9000		
96. Állomásépítési munkák	2,125	9000	2,125	9000		
97. Állomásépítési munkák	2,125	9000	2,125	9000		
98. Állomásépítési munkák	2,125	9000	2,125	9000		
99. Állomásépítési munkák	2,125	9000	2,125	9000		
100. Állomásépítési munkák	2,125	9000	2,125	9000		

67. kép
Az állomások kavicsolása és útépitménye. MÁV-típusúterv

Kenézfalva állomáson 1909-ben Fairbanks mérleget szereltek fel. Az 1909. évi november hó 6-án keltezett jegyzőkönyv tárgya „a Fairbanks budapesti mérleg és gépgyár r. t. által a temesvár-varjasi h. é. vasut Knéz állomására szállított háromrészes, keresztmelytűs vágányhidmérleg műszaki felülvizsgálata”.

Eszerint ezt a felülvizsgálatot az 1909. február 24-én tartott felülvizsgálat előzte meg, amely alkalmából néhány hiányosságot észleltek. A második felülvizsgálat bizottsága megállapította, hogy az alapzatot átépítették és a hídmérleg és az alapzat megfelel a műszaki követelményeknek, azonban az állványok nemezelemezeit nem cserélték ki vaslemezekre. A mérleget megvizsgálták, és teljesen megfelelőnek és üzemképesnek találták. A jelen lévő hitelesítő a mérleget idősza-

kos hitelesítő bélyeggel látta el. A jóállási határidőt a szokásos egy évben állapították meg. A bizottság tagjai: a szegedi üzletvezetőség II. osztálya részéről Tauszig Ármin, a III. osztály képviselőjének aláírása olvashatatlan, a nagyszentmiklósi osztálymérnökség részéről Orbán Károly, az igazgatóság részéről Nagy Lipót, Pószonyi József, az állomás részéről Dezsőfi állomásfőnök, a szállító gyár részéről Kelemen mérnök voltak. A bizottság a jelzett hiányosság kiküszöbölését javasolta.

Varjas állomáson 1910-ben a szab. osztr.-magy. államvasút magyar hutái és uradalmi által szállított 10,0 méter átmérőjű fordítókorongot építettek. Ideiglenesen 1910. március 24-én, véglegesen pedig 1911. március 29-én vették át. A végleges átvételkor „a bizottság a helyszínen megjelenvén, a fordító korongot

megvizsgálta és megállapította, hogy a szerkezet jó és használható állapotban van. – A korong járásának megvizsgálása céljából egy teljesen felszerelt TV. sorozat mozdonyal próba tartatott – a fordítást két ember könnyen végezte. Szállító gépgyárat terhelő hiány a jótállási idő alatt nem merült fel.”

Őrházak

A vasútvonalon Szentandrás és Varjas között 6 őrházak építettek a hozzájuk tartozó melléképületekkel, kutakkal és kenyérsütő kemencékkel együtt.

A vonalórházak eloszlását külön hossz-metszeten tüntették fel, amelyet a feltételeknek megfelelően felküldtek a MÁV igazgatóságának. A következő táblázatos

kimutatásban a már megépített vonalórházak és a végleges kilométerszelvények szerepelnek az 1:2880/1:288 léptékű és a kézi hosszmeteszet alapján.

7. táblázat

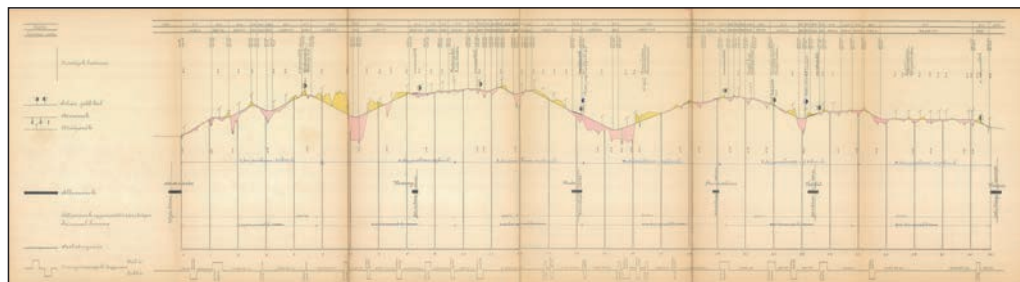
A vonalórházak táblázatos kimutatása

Vonalórház száma	Kilométer-szelvény	A pálya melyik oldalán helyezkedik el	Megjegyzés
1.	4+806	bal	Szentandrás és Hodony állomások között
2.	8+652	bal	Hodony állomás kijáratánál
3.	10+827	bal	Hodony és Knéz állomások között
4.	14+448	jobb	Knéz állomás kijáratánál
5.	21+293	bal	Kétfél állomás előtt
6.	27+926	jobb	Varjas állomáson



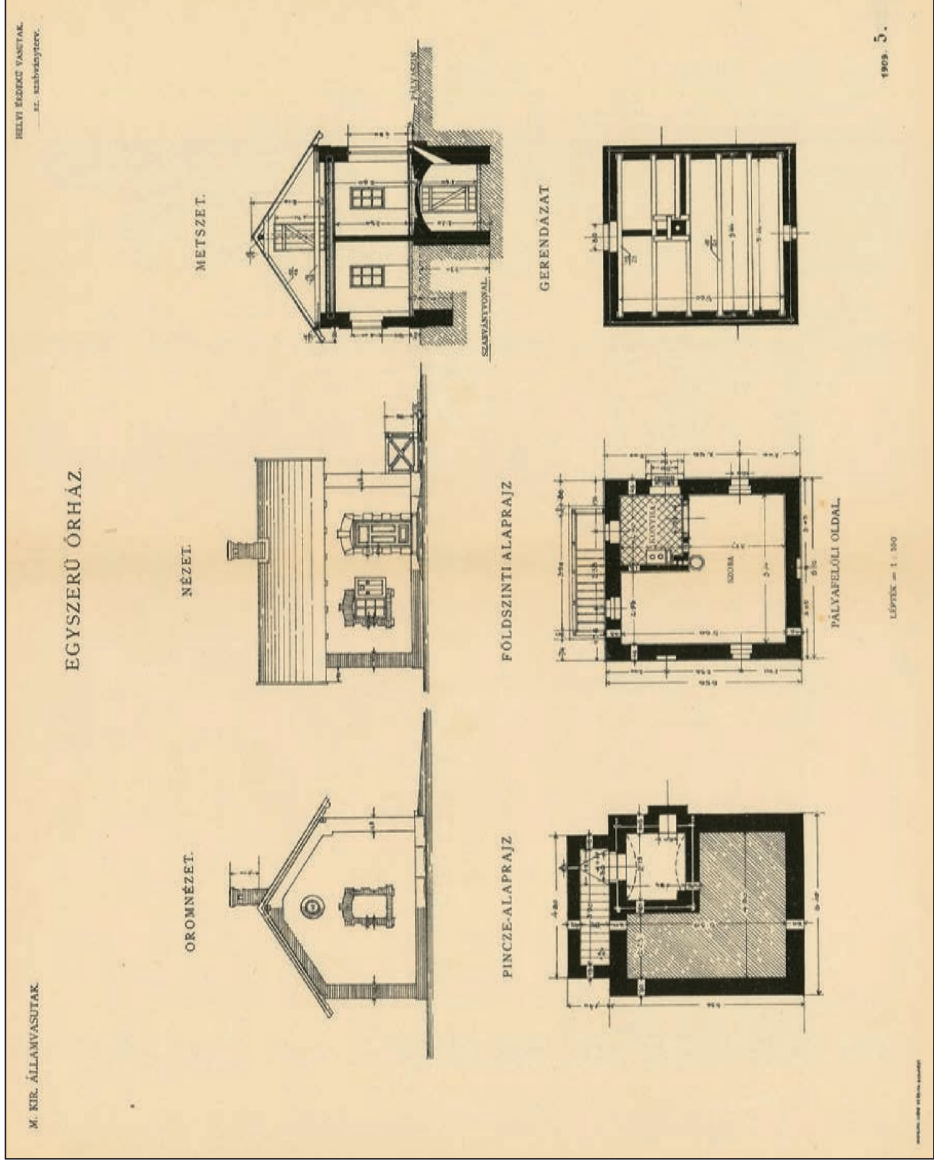
68. kép

A vonalórházak eloszlásának tervrajza, cím lap



69. kép

A vonalórházak eloszlásának tervrajza, tervlap



70. kép
Egyszerű órház h. é. v. részére. MÁV-szabványterv

FORGALOMBIZTONSÁG

A forgalom biztonságát szavatoló berendezéseket a MÁV által kidolgozott szabályzatok szerint építették és szerelték fel.

A helyi érdekű vasút állomásain, valamint Varjas csatlakozóállomáson csak a vonatok keresztezésére szolgáló vágányokba eső váltókat látták el világítóberendezésekkel. Szentandrás csatlakozóállomáson az összes I. rendű váltó világítható jelzőtárcsákat kapott.

A rakodóállomások váltóit megfelelő elzáró készülékkel, mellékvágányait pedig vágányelzáró sorompókkal biztosították.

Szentandrás és Varjas csatlakozóállomások előtt az előírt, illetőleg előírandó távolságban a helyi érdekű vasút vonalán egy-egy és a temesvár–aradi vonalon Szentandrás állomás előtt és mögött szintén egy-egy, tehát összesen négy védjelzőt állítottak fel. Szentandrás állomás fedezésére szolgáló védjelzők mellett előjelzőket is telepítettek. Szentandrás állomást Temesvár–Józsefváros állomással vonatjelentő és távirida-berendezéssel is összekötötték. A többi állomásnál, kitérőnél és megállóhelynél az előírásoknak megfelelő távolságokban fix védjelzőket alkalmaztak.

Mivel a vonatforgalom sűrűsége még nem kívánta meg, lát-, hang- és harangjelzőket nem szereltek fel.

A pályát csak azokon a helyeken kerítették el korláttal, kerítéssel, ahol ez elengedhetetlen volt. Általában a pálya menti árok különítette el a pályát és nyújtott védelmet. A szintbeni útkereszteződéseket az akkor érvényben lévő szabványok szerinti jelzőkkel látták el. Összesen 88 darab intőtáblát szereltek fel. A forgalom nem indokolta sorompók építését. Az útátjárók előtt a mozdonyvezetőket vörös és fehérre festett jelzőtárcsa figyelmeztette, hogy útátjáró következik.

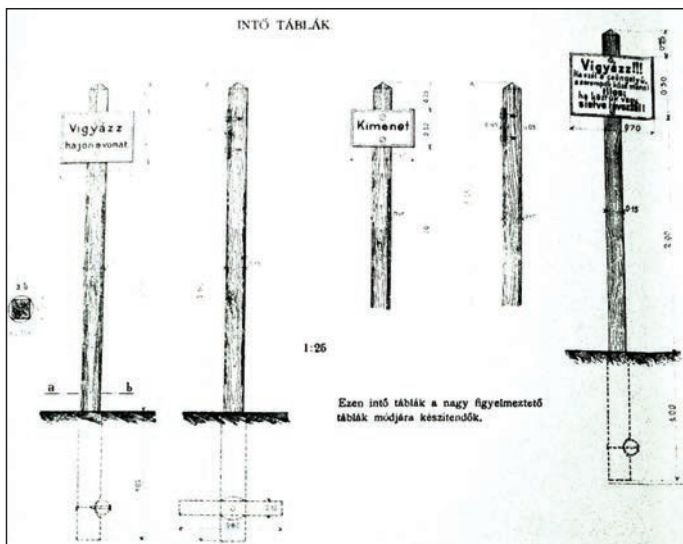
A forgalom biztonságára az órházakban és az állomásokon összesen 6 ór ügyelt. Szolgálatuk kiterjedt a pályára és az állomásokra is. A kevés ór számát az tette lehetővé, hogy a vonatok csak nappal és kis sebességgel közlekedhettek.

Az állomások között eleinte táviró-összeköttetés volt. A Morse-állomásokat 1960-ban váltották fel a telefonos szolgálattal. A Valkány–Szentandrás között 1938-ban létesített légi vezetékeket 1975-ben Perjámos és Szentandrás között felújították.

1870–1948 között a vonalon nem volt váltóbiztosító berendezés, az állomásokat

csak Banovits-féle jelzőkkel biztosították. Ezeket 1960 és 1962 között cserélték le állomási mechanikus biztosítóberendezésekkel. 1948-ban a teljes Valkány–Szent-

andrás szakaszon kulcsos állomási biztosítóberendezéseket szereltek fel. Ezek máig üzemben vannak.



71. kép
Intótáblák. MÁV-szabvány

A VASÚT ÉPÍTÉSÉNEK TÉNYLEGES KÖLTSÉGEI

A vasútépítés tényleges építési költségei a következők voltak:

- I. Előzetes és végleges tervezés, építésvezetés stb.: 71 250 korona
 - II. Kisajátítás: 229 820 korona
 - III. Alépitmény: 678 210 korona
 - IV. Felépitmény vágányágazással: 819 960 korona
 - V. Magasépitmények: 138 400 korona
 - VI. Pályaelzárás és beosztás: 18 400 korona
 - VII. Távirida és egyéb jelzők: 11 860 korona
 - VIII. Pályaberendezés és -felszerelés: 23 120 korona
 - IX. Forgalmi eszközök (motorkocsik és kis mozdonyok nélkül): 172 500 korona
 - X. Építkezések a csatlakozóállomáson
 - a) Szentandrás: 75 600 korona
 - b) Varjas: 79 500 korona
 - XI. Tartalékalap
 - a) Rendes tartalék: 20 000 korona
 - b) Külön tartalék: 31 200 korona
 - XII. Időközi kamatok: 40 180 korona
- Összesen: 2 410 000 korona

A vasútvonal egy kilométere ezek szerint 84 561 koronába került.

A közlekedésügyi miniszter 1908. augusztus 10-én 64242. szám alatt kelt intézkedésével elrendelte a temesvár-varjasi vasútvonal műszaki felülvizsgálatát.

A műszaki felülvizsgálatát bizottságában a magyar kir. kereskedelemügyi minisztérium részéről Kricsfalussy Mihály főmérnök, a bizottság vezetője, a magyar kir. vasúti és hajózási főfelügyelőség részéről Hilwert Manó felügyelő, a magyar kir. államvasutak részéről Gönczy Béla felügyelő, Varga György felügyelő, Uhravits Sándor főmérnök, Németh József főmérnök, Weil József főmérnök, Lévy Mihály főmérnök, Mantuano Jenő osztálymérnök, Mold József táviridaellenőr, a Temesvár-varjasi HÉV Rt. részéről György Jenő főmérnök, igazgatósági tag vett részt.

A bizottság két kiszállással, több napon át vizsgálta át a dokumentumokat és a terepen megvalósított építményeket. Munkájuk eredménye a vaskos, könyomással sokszorosított *A temesvár-varjasi helyi érdekű vasút műszaki felülvizsgálatáról felvett jegyzőkönyv*, mely „felvétellett Temesvárott 1908 évi szeptember hó 21, 22, 23, és 24.én, valamint ugyanezen évi december hó 28.-án és a következő napokon”.

A felülvizsgálatnál a következő dokumentumok szolgáltak alapul: a vasútvonalnak a kereskedelemügyi miniszter 1907. aug. 21-én, 60503. sz. rendeletével kiadott engedélyokirata, az 1907. május

6-án 27534/III. sz. alatt elrendelt közgazgatási pótbejárás, melyet május 22-én tartottak meg, és ennek jegyzőkönyve, melyet a miniszter 1907. október 9-én kelt 60503/III. rendeletével hagyott jóvá, továbbá a miniszter 1908. július 2-án 51241. szám alatt kiadott rendelete alapján 1908. július 8-án megtartott műtanrendőri bejárásról felvett jegyzőkönyv, melyet a miniszter 1908. szeptember 25-én kelt 66570. számú rendeletével hagyott jóvá, az általános és részletes építési tervek, a miniszter érvényben lévő rendeletei és utasításai.

„Ezzel a felülvizsgálati eljárás befejeztetvén, a bizottság készséggel elismeri, hogy a h.é. vasut munkái gondgal szakértelemmel és műszakilag helyesen állítattak elő.

Ezzel a jegyzőkönyv felolvastatván bezárattott és megjegyzés nélkül aláíratott.

Kelt Temesvárott, 1908 évi december hó 31-én

Kricsfalussy Mihály, Gönczy Béla, Varga György, Lévy Mihály, Mantuanó Jenő, György Jenő”

A temesvár-varjasi helyi érdekű vasút tényleges építési költségeinek táblázatos összeállítása.

Tárgy	Egyenkénti ker. költ. megnevezésén szerint		Összesen, részletek tekintetében		Házszámig	Megjegyzések.
	Építési havi: 200 Km	Javaslatok: Km-ként	Építési havi: 200 Km	Javaslatok: Km-ként		
K o r o n a s.						
1. Földmunkák, alapozások stb.	711,305	25,500	7,200	1,200	1	...
2. Kőszállítás	22,500	0,000	3,000	0,000	1	...
3. Nyúlók	1,000,000	5,100,000	6,200,000	2,200,000	1	...
4. Szállítványok, anyagok stb.	1,200,000	2,800,000	3,000,000	2,800,000	1	...
5. Szállítványok, anyagok stb.	1,500,000	5,500,000	1,800,000	1,800,000	1	...
6. Szállítványok, anyagok stb.	2,100,000	7,900,000	1,200,000	1,200,000	1	...
7. Szállítványok, anyagok stb.	2,400,000	7,900,000	1,200,000	1,200,000	1	...
8. Szállítványok, anyagok stb.	3,200,000	1,100,000	3,200,000	3,200,000	1	...
9. Szállítványok, anyagok stb.	1,000,000	5,000,000	1,000,000	1,000,000	1	...
10. Szállítványok, anyagok stb.	1,000,000	5,000,000	1,000,000	1,000,000	1	...
11. Szállítványok, anyagok stb.	1,000,000	5,000,000	1,000,000	1,000,000	1	...
12. Szállítványok, anyagok stb.	1,000,000	5,000,000	1,000,000	1,000,000	1	...
13. Szállítványok, anyagok stb.	1,000,000	5,000,000	1,000,000	1,000,000	1	...
14. Szállítványok, anyagok stb.	1,000,000	5,000,000	1,000,000	1,000,000	1	...
15. Szállítványok, anyagok stb.	1,000,000	5,000,000	1,000,000	1,000,000	1	...
16. Szállítványok, anyagok stb.	1,000,000	5,000,000	1,000,000	1,000,000	1	...
17. Szállítványok, anyagok stb.	1,000,000	5,000,000	1,000,000	1,000,000	1	...
18. Szállítványok, anyagok stb.	1,000,000	5,000,000	1,000,000	1,000,000	1	...
19. Szállítványok, anyagok stb.	1,000,000	5,000,000	1,000,000	1,000,000	1	...
20. Szállítványok, anyagok stb.	1,000,000	5,000,000	1,000,000	1,000,000	1	...
21. Szállítványok, anyagok stb.	1,000,000	5,000,000	1,000,000	1,000,000	1	...
22. Szállítványok, anyagok stb.	1,000,000	5,000,000	1,000,000	1,000,000	1	...
23. Szállítványok, anyagok stb.	1,000,000	5,000,000	1,000,000	1,000,000	1	...
24. Szállítványok, anyagok stb.	1,000,000	5,000,000	1,000,000	1,000,000	1	...
25. Szállítványok, anyagok stb.	1,000,000	5,000,000	1,000,000	1,000,000	1	...
26. Szállítványok, anyagok stb.	1,000,000	5,000,000	1,000,000	1,000,000	1	...
27. Szállítványok, anyagok stb.	1,000,000	5,000,000	1,000,000	1,000,000	1	...
28. Szállítványok, anyagok stb.	1,000,000	5,000,000	1,000,000	1,000,000	1	...
29. Szállítványok, anyagok stb.	1,000,000	5,000,000	1,000,000	1,000,000	1	...
30. Szállítványok, anyagok stb.	1,000,000	5,000,000	1,000,000	1,000,000	1	...
31. Szállítványok, anyagok stb.	1,000,000	5,000,000	1,000,000	1,000,000	1	...
32. Szállítványok, anyagok stb.	1,000,000	5,000,000	1,000,000	1,000,000	1	...
33. Szállítványok, anyagok stb.	1,000,000	5,000,000	1,000,000	1,000,000	1	...
34. Szállítványok, anyagok stb.	1,000,000	5,000,000	1,000,000	1,000,000	1	...
35. Szállítványok, anyagok stb.	1,000,000	5,000,000	1,000,000	1,000,000	1	...
36. Szállítványok, anyagok stb.	1,000,000	5,000,000	1,000,000	1,000,000	1	...
37. Szállítványok, anyagok stb.	1,000,000	5,000,000	1,000,000	1,000,000	1	...
38. Szállítványok, anyagok stb.	1,000,000	5,000,000	1,000,000	1,000,000	1	...
39. Szállítványok, anyagok stb.	1,000,000	5,000,000	1,000,000	1,000,000	1	...
40. Szállítványok, anyagok stb.	1,000,000	5,000,000	1,000,000	1,000,000	1	...
41. Szállítványok, anyagok stb.	1,000,000	5,000,000	1,000,000	1,000,000	1	...
42. Szállítványok, anyagok stb.	1,000,000	5,000,000	1,000,000	1,000,000	1	...
43. Szállítványok, anyagok stb.	1,000,000	5,000,000	1,000,000	1,000,000	1	...
44. Szállítványok, anyagok stb.	1,000,000	5,000,000	1,000,000	1,000,000	1	...
45. Szállítványok, anyagok stb.	1,000,000	5,000,000	1,000,000	1,000,000	1	...
46. Szállítványok, anyagok stb.	1,000,000	5,000,000	1,000,000	1,000,000	1	...
47. Szállítványok, anyagok stb.	1,000,000	5,000,000	1,000,000	1,000,000	1	...
48. Szállítványok, anyagok stb.	1,000,000	5,000,000	1,000,000	1,000,000	1	...
49. Szállítványok, anyagok stb.	1,000,000	5,000,000	1,000,000	1,000,000	1	...
50. Szállítványok, anyagok stb.	1,000,000	5,000,000	1,000,000	1,000,000	1	...
51. Szállítványok, anyagok stb.	1,000,000	5,000,000	1,000,000	1,000,000	1	...
52. Szállítványok, anyagok stb.	1,000,000	5,000,000	1,000,000	1,000,000	1	...
53. Szállítványok, anyagok stb.	1,000,000	5,000,000	1,000,000	1,000,000	1	...
54. Szállítványok, anyagok stb.	1,000,000	5,000,000	1,000,000	1,000,000	1	...
55. Szállítványok, anyagok stb.	1,000,000	5,000,000	1,000,000	1,000,000	1	...
56. Szállítványok, anyagok stb.	1,000,000	5,000,000	1,000,000	1,000,000	1	...
57. Szállítványok, anyagok stb.	1,000,000	5,000,000	1,000,000	1,000,000	1	...
58. Szállítványok, anyagok stb.	1,000,000	5,000,000	1,000,000	1,000,000	1	...
59. Szállítványok, anyagok stb.	1,000,000	5,000,000	1,000,000	1,000,000	1	...
60. Szállítványok, anyagok stb.	1,000,000	5,000,000	1,000,000	1,000,000	1	...
61. Szállítványok, anyagok stb.	1,000,000	5,000,000	1,000,000	1,000,000	1	...
62. Szállítványok, anyagok stb.	1,000,000	5,000,000	1,000,000	1,000,000	1	...
63. Szállítványok, anyagok stb.	1,000,000	5,000,000	1,000,000	1,000,000	1	...
64. Szállítványok, anyagok stb.	1,000,000	5,000,000	1,000,000	1,000,000	1	...
65. Szállítványok, anyagok stb.	1,000,000	5,000,000	1,000,000	1,000,000	1	...
66. Szállítványok, anyagok stb.	1,000,000	5,000,000	1,000,000	1,000,000	1	...
67. Szállítványok, anyagok stb.	1,000,000	5,000,000	1,000,000	1,000,000	1	...
68. Szállítványok, anyagok stb.	1,000,000	5,000,000	1,000,000	1,000,000	1	...
69. Szállítványok, anyagok stb.	1,000,000	5,000,000	1,000,000	1,000,000	1	...
70. Szállítványok, anyagok stb.	1,000,000	5,000,000	1,000,000	1,000,000	1	...
71. Szállítványok, anyagok stb.	1,000,000	5,000,000	1,000,000	1,000,000	1	...
72. Szállítványok, anyagok stb.	1,000,000	5,000,000	1,000,000	1,000,000	1	...
73. Szállítványok, anyagok stb.	1,000,000	5,000,000	1,000,000	1,000,000	1	...
74. Szállítványok, anyagok stb.	1,000,000	5,000,000	1,000,000	1,000,000	1	...
75. Szállítványok, anyagok stb.	1,000,000	5,000,000	1,000,000	1,000,000	1	...
76. Szállítványok, anyagok stb.	1,000,000	5,000,000	1,000,000	1,000,000	1	...
77. Szállítványok, anyagok stb.	1,000,000	5,000,000	1,000,000	1,000,000	1	...
78. Szállítványok, anyagok stb.	1,000,000	5,000,000	1,000,000	1,000,000	1	...
79. Szállítványok, anyagok stb.	1,000,000	5,000,000	1,000,000	1,000,000	1	...
80. Szállítványok, anyagok stb.	1,000,000	5,000,000	1,000,000	1,000,000	1	...
81. Szállítványok, anyagok stb.	1,000,000	5,000,000	1,000,000	1,000,000	1	...
82. Szállítványok, anyagok stb.	1,000,000	5,000,000	1,000,000	1,000,000	1	...
83. Szállítványok, anyagok stb.	1,000,000	5,000,000	1,000,000	1,000,000	1	...
84. Szállítványok, anyagok stb.	1,000,000	5,000,000	1,000,000	1,000,000	1	...
85. Szállítványok, anyagok stb.	1,000,000	5,000,000	1,000,000	1,000,000	1	...
86. Szállítványok, anyagok stb.	1,000,000	5,000,000	1,000,000	1,000,000	1	...
87. Szállítványok, anyagok stb.	1,000,000	5,000,000	1,000,000	1,000,000	1	...
88. Szállítványok, anyagok stb.	1,000,000	5,000,000	1,000,000	1,000,000	1	...
89. Szállítványok, anyagok stb.	1,000,000	5,000,000	1,000,000	1,000,000	1	...
90. Szállítványok, anyagok stb.	1,000,000	5,000,000	1,000,000	1,000,000	1	...
91. Szállítványok, anyagok stb.	1,000,000	5,000,000	1,000,000	1,000,000	1	...
92. Szállítványok, anyagok stb.	1,000,000	5,000,000	1,000,000	1,000,000	1	...
93. Szállítványok, anyagok stb.	1,000,000	5,000,000	1,000,000	1,000,000	1	...
94. Szállítványok, anyagok stb.	1,000,000	5,000,000	1,000,000	1,000,000	1	...
95. Szállítványok, anyagok stb.	1,000,000	5,000,000	1,000,000	1,000,000	1	...
96. Szállítványok, anyagok stb.	1,000,000	5,000,000	1,000,000	1,000,000	1	...
97. Szállítványok, anyagok stb.	1,000,000	5,000,000	1,000,000	1,000,000	1	...
98. Szállítványok, anyagok stb.	1,000,000	5,000,000	1,000,000	1,000,000	1	...
99. Szállítványok, anyagok stb.	1,000,000	5,000,000	1,000,000	1,000,000	1	...
100. Szállítványok, anyagok stb.	1,000,000	5,000,000	1,000,000	1,000,000	1	...

Összesen: 37,200,000 / 5,000,000

82862 min. r. e. (200000) ... 906.11.22 ...

72. kép

A temesvár-varjasi h. é. v. tényleges építési költségeinek táblázatos összeállítása

TUDÓSÍTÁSOK AZ ÁTADÁSRÓL

A vasút ünnepélyes megnyitására a *Délmagyarországi Közlöny* 1908. július 9-i, 155. számában a 4–5. oldalon találhatunk beszámolót:

„A temesvár-varjasi vasut. Az ünnepélyes megnyitás. (Kiküldött tudósítónktól.) Temesvár, július 8.

Temes vármegyében ma új vasuti vonal nyílt meg. Ma ment végbe ugyanis a műtanrendőri bejárása a temesvár-varjasi h. é. új vasutnak a szokásos ünnepségek kíséretében.

Az új vonal fontos kulturális és gazdasági érdeket fog szolgálni Temesvárnak és a vármegyének. A vármegye északnyugati felének gazdag vidéke ugyanis eddig vasuttal nem rendelkezett s így megnyerhető most ez a vidék is a gazdasági forgalomnak. Amellett nagy vidék nyert rövidebb, gyorsabb és olcsóbb összeköttetést a vármegye székhelyével, mint közigazgatási, bírói közigazdasági, ipari, kereskedelmi és kulturális központtal, a Délvidék góczpontjával és legnagyobb piacával.

Temes vármegye közönsége ezuttal is nagy áldozatot hozott, amidőn az új vonal költségeihez százezer koronával járult, Temesvár városa pedig ötvenezer koronával; ugyancsak az egyes érdekelt közsé-

gek és a zágrábi érsekség is, mint érdekelt birtokos, szintén tekintélyes összeggel járultak az új vonal felépítéséhez, amelynek költségei 2,410.000 koronára lettek előirányozva.

Az új vasutat Pallós Ignác jóhírű budapesti építészeti vállalkozó építette szolidan, közmegelegedésre, György Jenő főmérnök szakszerű vezetése mellett. És dacára a nehéz pénzügyi viszonyoknak, az építkezés maga minden nagyobb emóció nélkül, hazai munkásokkal egy év alatt befejezést nyert.

A műtanrendőri bejárásról kiküldött tudósítónk a következőket jelenti:

A bizottság és a vendégek

A temesvár-varjasi új vasuti vonal műtanrendőri bejárása ma ment végbe, lelkes ünnepségek kíséretében.

A bizottság és a vendégek reggel 8 órakor gyülekeztek a temesvár-józsefvárosi pályaudvaron. A földszített különvonat 9 órakor indult az új vonalrész peage felhasználásával Szent-Andrásig, ahonnan a műtanrendőri bejárás kezdetét vette.

A külön vonaton a következő vendégek és bizottsági tagok foglaltak helyet: Ferencczy Sándor alispán, Lászlóffy István tb. fő-

jegyző, dr. Niamesny Mihály tb. főügyész, Pongrácz Miklós vingai járási főszolgabíró, dr. Capdebo Ferencz szolgabíró a vármegye részéről; Geml József kir. tanácsos, főjegyző, Lindner Ármin tanácsnok, Szilárd Emil főmérnök, Vibringing [helyesen Vidrighin – a szerző megjegyzése] Sztán mérnök a város részéről, dr. Hajdu Frigyes orsz. képviselő, Barát Armin és Zettl Gyula kir. tanácsosok, Réta postatanácsos, Ratkovezky műszaki tanácsos, Kovács Ákos főmérnök, Margineantiu Titusz pénzügyi tanácsos, Zeiler Béla vasuti felügyelő, Hermann műhelyfőnök, Klinda [József] állomásfőnök, dr. Buding József, dr. Láng Béla, Kasztory Mihály, Capdebo Ferencz nagybirtokos, Zeliger postafőtiszt, Pallós Ignác építészeti vállalkozó, György Jenő főmérnök, Baumhorn J. felépítmény vállalkozó, és a vállalat tisztikara. A vendégekhez csatlakoztak azután a községek küldöttségei.

Továbbá Vigyázó István, a m. kir. vasuti és hajózási főfelügyelőség biztosa, mint a bizottság elnöke; a Máv. igazgatóság részéről: Gönczy Béla, Szende [Zsigmond] és Legányi K. felügyelők; a szegedi üzletvezetőség részéről: Petrovits Sándor főmérnök, a temesvár–varjas vonal biztosa, a nagyszentmiklósi osztálymérnökség részéről: Mantuanó Jenő oszt. mérnök, akik már tegnap bejárták a vonalat és behatóan felülvizsgálták, továbbá a szegedi üzletvezetőség részéről: dambáldi és szászujfalusi Felszeghy Ferencz főfelügyelő, üzletvezető helyettes, Rév Mór és Héger Gyula felügyelők; az aradi üzletvezetőség részéről Fetter Géza főfelügyelő,

üzletvezető helyettes, Deutsch Adolf és Chirte Vilmos felügyelők, Németh József főmérnök, Erdélyi Márk Ferencz főellenőr, Csáky István ellenőr, Feledi Miksa mérnök és az aradi osztálymérnökség részéről Gyulányi Rezső mérnök.

Az új vonal

Az új vasuti vonalat, mint már a bevezetőben írtuk, Pallós Ignác tekintélyes budapesti építészeti vállalkozó építette, igen szolidan és kitűnő anyagból.

A munkálatokhoz tavaly április hónapban fogtak és jóval a megszabott határidő alatt, György Jenő főmérnök kitűnő vezetése mellett befejezték. Az új vonal a völgyátkelések miatt jelentékenyen nagy földmunkát igényelt. A vasuti vonal Temesvár–Józsefváros állomásból indul ki s az aradi vonal Szentandrásig vivő peage felhasználásával Szentandrás, Hodony, Knéz, Baracháza, Kistelep, Kétfél és Kiszszentpéter községek érintésével ér el Varjas állomásra. A felhasznált legnagyobb emelkedés 5 méter 1000 méterenként, s a görbületek legkisebb sugara 300 méter; a vonal hossza 43 kilométer. Az új vonalat a MÁV. kezeli a szegedi üzletvezetőség hatáskörében.

Az új vonalhoz Temes vármegye közönsége 100.000 koronával, Temesvár város 50.000, Hodony 60.000, Knéz 90.000, Kétfél 30.000, Baraczháza 20.000, Kiszszentpéter és Kistelep 10–10.000, Varjas 60.000 és a zágrábi érsekség 50.000 koronával járult.

Mivel a vonatok Temesvárról Varjason át Valkányig közlekednek, nagy előny há-

ramlik Temesvárra, amennyiben az egész vonalrész Varjas, Valkány és Perjámossal együtt Temesvár érdekkörébe vonatik be.

Az új vonalon naponként egyelőre három vonatpár fog közlekedni.

Az első vonat indul Temesvárról reggel 7 óra 02 percckor és Varjasra ér 8 óra 44 percckor; a második indul délután 1 óra 46 percckor és Varjasra ér 3 óra 40 percckor; a harmadik pedig indul Temesvárról este 6 óra 10 percckor és Varjason van 7 óra 59 percckor.

Varjasról indul reggel 5 órakor és Temesvárra ér 6 óra 45 percckor; a második indul Varjasról délelőtt 10 óra 03 percckor és Temesvárott van 12 óra 15 percckor; a harmadik pedig este 6 óra 21 percckor és Temesvárra 8 óra 15 percckor ér.

A bejárás.

A különvonatot minden állomáson nagy lelkesedéssel fogadták és a műtanrendőri bizottságot beszédekkel üdvözltek. Kiváltképp lelkes volt az öröm Varjason, ahol zászlódiszben fogadták a Temesvárról jövő első vonatot.

A műtanrendőri bizottság még ma vizsztatér Temesvárra, hol este nyolcz órakor lakoma lesz a Rudolf trónörökös szállóban.”

A vasútátadásról egy rövidebb cikkben a *Temesvári Hírlap* is tudósított 1908. július 9-i, 155. számának harmadik oldalán:

„A Temesvár–varjasi vasut megnyitása. Ma nyilt meg a közgazdaságilag Temesvárra nézve oly fontos Temesvár-varjasi vasut, amelynek megnyitási ünnepélyén Temes-vármegye nevében Ferenczy Sándor alispán, Lászlóffy István tiszteletbeli főjegyző, Pongrácz Miklós főszolgabíró, Margineantiu Titusz pénzügyi tanácsos és Capdebó Ferenc szolgabíró vettek részt.

Az átvevő bizottság tagjai voltak: Vigyázó István vasuti- és hajózási főfelügyelő aki egyuttal a bizottság elnöke is volt, Gönczy Béla felügyelő, Legányi felügyelő, Szende Zsigmond főellenőr, Tárcsay főfelügyelő, Felszeghy helyettes üzletvezető, Fetter az aradi üzletvezető helyettese, Laczay Jenő főmérnök, Mantuano Jenő osztálymérnök; Temesvár városát Geml József királyi tanácsos, főjegyző képviselte. Azonkivül részt vettek a vasut megnyitásán: Hajdu Frigyes dr. országgyűlési képviselő, Csettl Gyula királyi tanácsos, Pallós Ignác vállalkozó, Kásztori Mihály nagybirtokos és még számosan a vasut által érintett vidék birtokos osztálya köréből. A vasutat felavató első vonatot mindenütt éljenzéssel és ünneppéggel fogadták.”

A TEMES ÉS SOMOGY VÁRMEGYEI EGYESÜLT HELYI ÉRDEKŰ VASUTAK RÉSZVÉNYTÁRSASÁG

Pallós Ignác volt az engedélyezettje és ő is alakította meg a Mocsolád–tab-siófoki Helyi Érdekű Vasút Részvénytársaságot. Ezt a 72,962 kilométer építési pályahosszal (üzleti pályahossza 73,554 km volt) rendelkező vasútvonalat 1906. október 23-án helyezték üzembe. A részvénytársaság VI. rendes üzletjelentésében, melyet 1913. június 27-én tartottak, számolt be az igazgatóság Pallós Ignác és Somló Arnold igazgatósági tagok, valamint a Barta Mihály cégvezető ellen indított bűnvádi eljárásról. A hármast ugyanazokat a törvényellenességeket követte el, mint a Temesvár–varjasi h. é. v. Részvénytársaság esetében, de itt a tartalékalap készpénzállományát is elsikkasztotta.

Az igazgatóság ez esetben is a közgyűlés tudomására hozta, hogy „a társaság ezen szorult anyagi helyzetében (...) a kormány jóakaratu közbelépésével sikerült a társaság pénzügyi zavaraiából olyan kibontakozási alapot” találni, amelynek segítségével a társaság anyagi viszonyainak újra a rendes mederbe terelődése biztosítható, és a közgyűlés felhatalmazását kérték a tárgyalások folytatására.

A kormány tehát szanálta a két részvénytársaságot. Feltételül szabta, hogy a

két társaság egyetlen részvénytársaságba egyesüljön, és ez kössön szerződést a magyar királyi államvasutakkal, miszerint előbbi átadja, utóbbi pedig átveszi a két társaság egyesülésével létrehozott Temes és Somogy vármegyei Egyesült Helyi Érdekű Vasutak Részvénytársaság ügyviteli szolgálatát, vagyis mindazon társasági ügyek ellátását és kezelését, amelyet a kereskedelmi törvény és a társasági alapszabályok értelmében a h. é. v. részvénytársaság végzett. A Temesvár–varjasi Helyi Érdekű Vasút Részvénytársaság tehát 1916. január 1-jével kezdődő joghatállyal beolvadt a Mocsolád–tab-siófoki Helyi Érdekű Vasút Részvénytársaságba.

Az új alapszabályt az 1913. november 17-én tartott közgyűlésen fogadták el és a közlekedésügyi miniszter 8366/III/1913. számmal hagyta jóvá. A régi alapszabályokat hatályon kívül helyezték. Az új alapszabály szerint a vasúttársaság neve ezután Temes és Somogy vármegyei Egyesült Helyi Érdekű Vasutak Részvénytársaság lett (németül *Vereinigte Temes und Somogyer Komitats-Lokaleisenbahnen Actiengesellschaft* – az Actiengesellschaftot írták c-vel, illetve k-val is – a szerző megjegyzése), angolul *The United Temes and*

Somogy County Local Railways Company Ltd.)

Az egyesült részvénytársaságok tőkéje így oszlott meg: a Mocsolád–Tab–siófoki Helyi Érdekű Vasút Részvénytársaságnak alaptőkéje 6 295 400 korona, a Temesvár–varjasi Helyi Érdekű Vasút Részvénytársaságé 2 845 200 korona volt. Az együttes alaptőke tehát 9 140 600 koronát tett ki.

A Temes és Somogy vármegyei Egyesült Helyi Érdekű Vasutak Részvénytársaság a kereskedelemügyi magyar királyi miniszternek a magyar királyi kormány nevében kiadott 1913. évi április hó 7-én 2550. szám alatt, illetve az 1913. évi október hó 28-án 72878. szám alatt kiadott rendeletével felhatalmazást kapott 7 365 000 korona névértékű, évi 3½ százalékos kamatozású, 100 fél év alatt tervszerű sorsolás útján névértékben visszafizetendő elsőbbségi kötvény kibocsátására. Ez képezett fedezetet a korábbi ügyvezetőség visszaéléseiből származó összes tartozásra.

A részvénytársaság 1000 darab egyenként 4000 korona névértékű (1–1000. sorszámmal ellátott), 1000 darab egyenként 2000 korona névértékű (1001–2000. sorszámmal ellátott), 3000 darab egyenként 400 korona névértékű (2001–5000. sorszámmal ellátott), és 825 darab egyenként 200 korona névértékű (5001–5825. sorszámmal ellátott) elsőbbségi kötvényt bocsátott ki. Ezek 1913. január 2-án kezdődő, minden év január 2-án és július 1-jén utólagos félévi részletekben fizetendő évi 3½ százalékos kamatozó és ugyancsak 1913. január 2-án kezdődő és minden év január 2-án és július 1-jén 100

félév alatt a magyar királyi kereskedelemügyi miniszter által jóváhagyott törlesztési terv szerint sorsolás útján névértéken visszafizetendő, bemutatóra szóló elsőbbségi kötvények voltak. Mindegyikét 50 darab bemutatóra szóló félévi kamatszervényt tartalmazó szelvényívvel és egy szelvényutalvánnyal láttak el. A Temes és Somogy vármegyei Egyesült Helyi Érdekű Vasutak Részvénytársaság kötelezettséget vállalt, hogy mind a kamatokat, mind a kisorsolt címleteket a kifizetési esedékeséskor a kötvénybirtokosoknak minden levonás nélkül és teljesen költségmentesen kifizesse.

A Temes és Somogy vármegyei Egyesült Helyi Érdekű Vasutak Részvénytársaság kötelezte magát, hogy a vasutak üzemét és a társasági ügyek és vagyon kezelését az elsőbbségi kötvények teljes visszafizetéséig a magyar királyi államvasutaknak (MÁV) fogja bérbe, illetve átadni. A MÁV a részvénytársaságnak évente 313 000 korona átalánybért fizetett, amiből 90 000 koronát a temesvár–varjasi vonalért és 223 000 koronát a mocsolád–tab–siófoki vonalért.

A Temes és Somogy vármegyei Egyesült Helyi Érdekű Vasutak Részvénytársaság bérleti szerződést kötött a MÁV-val. Ennek alapján a MÁV igazgatósága feltétlen kötelezettséggel magára vállalta az elsőbbségi kötvények félévenkénti esedékes kamatainak, valamint a kisorsolt vagy felmondott elsőbbségi kötvények névértékű tőkeösszegének kifizetését a Temes és Somogy vármegyei Egyesült Helyi Érdekű Vasutak Részvénytársaság helyett.

Az 1913-i üzletévről szóló, VII. évi Jelentést 1914 márciusában terjesztette be az egyesült részvénytársaságok új igazgatósága, melynek megbízatása 1916 novemberéig szólt. Az igazgatóság elnöke Dr. Joanovich Sándor lett. Az alelnöki teendőket Dr. Biber Gyula látta el. Az igazgatóság tagjai Dr. Inkey Viktor, Pretsch Károly, Dr. Kummer Rezső, Dr. Urbanovich Tihamér, Kacs kovich Lajos, Ferenczy Sándor, Kasztóry Mihály (sic!), Capdebo Lajos, Dr. Telbisz Károly, Raácz Kálmán, Zsupunsky János, Bingert Ferencz, Nagy Gyula, Dr. Jacobi Olivér, Dr. Okolicsányi Zoltán, Kovács Imre voltak. A felügyelőbizottságban Chlumszky Manó mint elnök, Jokits Lajos, Dr. Lénárt Albert, Dr. Kun Tibor és Pucher Elemér foglaltak helyet.

A VII. üzletévi jelentést a következő mondatokkal indította az elnökség: „Tisztelt Közgyűlés! A lefolyt üzletévről már az egyesült két társaság összesített mérlegét és zárszámadását terjesztjük t. Részvényeseink elé.

Az elmúlt év legfontosabb eseménye a két társaság pénzügyi állapotának szanalása volt.

Megelégedéssel jelenthetjük, hogy azokat a transactiokat, amelyekre a temesvár-varjasi és a mocsolád-tab-siófoki h. é. vasut részvénytársaság mult év november hó 17-én tartott közgyűlésében felhatalmazta az igazgatóságot, tervszerűen végrehajtottuk. Az államvasutakkal 50 évi időtartamra megkötöttük a részvényeseink által ismert és elfogadott bérleti és ügykezelési szerződést, s az államvasutak által kötelezett bérösszegre 7.365,000

korona kötvénykölcsonnt bocsátottunk ki, amelylyel az ismert megállapodások szerint rendeztük a két társaság tartozásait, visszaszereztük az elsőbbségi részvények helyett kibocsátott összes letéti igazolványokat s néhány darab kivételével birtokunkban vannak az összes elsőbbségi részvények is.

A jelzett transactio könyveinkben és zárszámadásainkban már keresztül van vezetve.”

Megtudjuk, hogy az elkönyvelt hiány tulajdonképpen veszteség és a közgyűlésnek a kereskedelmi törvény 187. §-a értelmében a társaság további fennállása vagy feloszlata között kellett választania. Javasolták a társaság további fennállását, ami azonban az alaptőkének az elsőbbségi részvénytőke összegével (azaz 6 357 800 korona) való leszállításával járt. Mindez az alapszabály módosítását eredményezte. Az 1914. május 6-án tartott közgyűlés az alaptőkét 31 789 darab elsőbbségi részvény megsemmisítése útján 6 357 800 koronával szállította le. Ezzel a társaság alaptőkéje 2 782 800 korona lett, amely 13 914 darab, egyenként 200 koronáról és bemutatóra szóló törzsrészvényre oszlott. A részvénytársaságok által az egyesülés előtt kibocsátott letéti elismervényeket megsemmisítették. A törzsrészvények és szelvényeik érvényben maradtak, azonban ezeket az új társaság bélyegzőjével látták el. Ezen kívül a temesvár-varjasi h. é. v. részvénytársaság részvényei 1-4338 helyett 9577-13 914 új folyószámokat kaptak. Természetesen ezeknek a szelvényei is.

Részletezték a kötvények kifizetését, a MÁV megváltási jogából fakadó kifizetéseket, amelyek mind bekerültek az új alapszabályba.

Az ismertetett elsőbbségi tőke leszál-lításával a társaság hiánya nem rendeződött teljes mértékben, még mindig fedezetlenül maradt 1 818 808 korona 74 fillér. „Ez az összeg azonban a kötvénykölcsön tartozás tőkeösszegének törlesztésével évről-évre apadni fog, idővel pedig a kötvénykölcsön törlesztésének későbbi éveiben a kölcsöntőke hátralékainak csökkenésével teljesen el fog tűnni és így a jelzett hiány még a kötvénykölcsön törlesztési időtartamának eltelte előtt teljesen rendezve leend” – állapította meg a részvénytársaság igazgatósága.

Az 1914-i üzletévről szóló, VIII. évi jelentésben az igazgatósági tagok közül hiányzik Telbisz Károly, a modern Temesvár megálmodója és megalkotója, aki 1914. július 14-én elhunyt.

A jelentésből megtudjuk, hogy az új alapszabályt a kereskedelemügyi miniszter jóváhagyta és az illetékes királyi törvényszék bevette a cégjegyzékbe. Az elsőbbségi részvénytőke már nem szerepel a zárszámadásokban. A tárgyévben a Temesvár-varjasi h. é. v. részvénytársaság által kibocsátott 56 darab elsőbbségi részvény volt forgalomban, a Mocsoládtab-siófoki h. é. v. részvénytársaság által kibocsátottak közül 21 darab. Ezeknek az ismeretlen tulajdonban lévő elsőbbségi részvényeknek az ellenértékét készpénzben bankban helyezték el, hogy ha a részvényesek jelentkeznének, akkor

a részvények bevonhatók legyenek. Az alapszabályban rögzített határidő után már nem járt visszaváltás és a kötvények megsemmisítésre kerültek.

A Nagy Háború (amelyet ma már I. világháborúnak nevezünk) kitörése miatt az immár egyenes kerékvágásba került új részvénytársaság újabb kihívásokkal szembesült. A letétben lévő elsőbbségi részvények tényleges megsemmisítését a háborús viszonyok miatt nem végezték el, mert „az igazgatóság súlyt vet arra, hogy ennél a végleges rendezésnél az angol érdekeltségnek is módjában álljon részt venni, ami pedig a jelen viszonyok között ki volna zárva”.

A pénzügyi rendezés végrehajtása után az igazgatóság jelentette, hogy „társulati ügyeink kezelése az e tárgyban a m. kir. államvasutakkal létrejött ügykezelési szerződés értelmében 1914. évi június hó 15-től kezdődő hatálylyal a magy kir. államvasutaknak átadatott” (az idevágó szerződést teljes terjedelmében lásd a mellékletben).

A jelentés számos más részvénybeváltási és adósságcsökkenési adatot sorol fel.

Érdekes a háború következtében bekövetkezett módosítása a kötvények beváltásának: „A háború következtében az ellenséges államok polgárai, lakosai és jogi személyei javára esedékes járandóságok kifizetésének megakadályozása végett kibocsátott kormányhatósági fizetési tilalom folyamánként a kereskedelmi miniszter úr elrendelte, hogy a kisorsolt elsőbbségi kötvények és esedékes kötvényszelvények beváltása további intéz-

kedésig kizáróan csak a m. kir. államvasutak főpénztáránál és csak annak igazolása mellett történjék meg, hogy a beváltandó kötvények és szelvények 1914. augusztus 1-je óta ellenséges államok polgárai, lakosai és jogi személyei tulajdonát nem képezték”.

A IX. évi üzletjelentésben (az 1915. üzletévről) feltűnik az igazgatóságok tagjai között Temesvár új polgármestere, a főleg statisztikai és helytörténeti műveivel is előkelő helyet kivívott Geml József. A felügyelőbizottság tagjai Chlumszky Manó elnök, Jokits Lajos, Dr. Kun Tibor és Pucher Elemér (póttag) voltak.

Az igazgatósági jelentés szerint „mint-hogy társaságunk pénzügyi rendezését a múlt évben végrehajtottuk, most előterjesztett zárszámadásunk már normálisnak tekinthető”.

A kisorsolt, de be nem váltott elsőbbségi kötvények, valamint az esedékes, de be nem váltott kötvényszelvények beváltására szolgáló összegeket az üzemkezelő, a MÁV a *Magyar bank és kereskedelmi részvénytársaságnál* saját számlára *gyümölcsözőleg* helyezte el. A kamatjövédlem felhasználásáról még nem született határozat.

Bejelentették, hogy a tartalékalap részére 25 000 korona értékben hadikölcsön-kötvényt jegyeztek.

A X. évi jelentés és zárszámadás (az 1916. üzletévről) fontosabb információi a következők. Három évre megválasztották az új igazgatóságot, melyben néhány új nevet találunk. Az igazgatóság felállása 1919-ig: Dr. Joanovich Sándor elnök,

Dr. Biber Gyula alelnök, Pretsch Károly, Dr. Inkey Viktor, Dr. Urbanovich Tihamér, Dr. Kummer Rezső, Kacs kovich Lajos, Kasztóry Mihály (sic!), Raácz Kálmán, Geml József, Zsupunszky János, Bingert Ferencz, Dr. Jacobi Olivér, Dr. Okolicsányi Zoltán, Jakabffy János, Radu Vincze. A felügyelőbizottság tagjai: Chlumszky Manó mint elnök, Jokits Lajos, Dr. Kun Tibor és Pucher Elemér (póttag).

Az üzleti év a jelentés szerint normálisan folyt le.

A XI. évi (az 1917. üzletévről szóló) jelentésből és zárszámadásból megtudjuk, hogy elhunyt Dr. Joannovich Sándor, az igazgatóság elnöke. „Társaságunk minden ügye iránt a legsúlyosabb helyzetekben is mindenkor és rendkívüli mély érdeklődést tanúsított s kötelességtudó vezetőnk volt. Egyénisége szerint is mindannyiunknak kedves volt s ilyen is marad emlékezete is” – emlékeznek meg róla a jelentésben.

Az ellenséges országok állampolgárainak kezében lévő elsőbbségi kötvényekre tovább is fennállt a beváltási tilalom, az erre elkülönített pénzüsszeget a MÁV továbbra is *gyümölcsözően* fektette be.

A XII. évi jelentés és zárszámadás (az 1918. üzletévről). Az elnök nevét nem nyomtatták ki, ugyanis Dr. Joannovich (sic!) Sándor halála után a tisztséget átvette Dr. Biber Gyula, de közigazgatási bírónak való kinevezése után az elnöki tisztről lemondott. Az alelnöki teendőket Pretsch Károly látta el. Az igazgatóság tagjai voltak: Dr. Inkey Viktor (Budapest), Dr. Kummer Rezső (Budapest), Dr. Urbano-

vich Tihamér (Budapest), Kacsovich Lajos (Kaposvár), Kasztóry Mihály (Hidany) (sic!), Geml József (Temesvár), Raácz Kálmán (Varjas), Zsupunszky János (Varjas), Bingert Ferencz (Temeskenéz), Dr. Jacobi Olivér (Budapest), Dr. Okolicsányi Zoltán (Budapest), Jakabffy János (Temesvár), Radu Vince (Temeskenéz), Dr. Capdebo Dezső (Temesvár), Dr. Bartha Ödön (Budapest). Észrevehetjük, hogy újból közölték a tagok lakhelyét. A felügyelőbizottság tagjai: Chlumszky Manó mint elnök, Jokits Lajos, Dr. Kun Tibor és Pucher Elemér (póttag), mindnyájan budapesti lakosok.

A jelentés a beváltatlan elsőbbségi kötvényekről és ezek beváltásáról közöl adatokat.

A közgyűlést 1920 februárjában tartották.

A részvénytársaság XIII. évi közgyűlését szintén 1920-ban tartották, június havában. Az elnökségi jelentés (az 1919. üzletévről) az előbbi évihez hasonló, természetesen aktualizált adatokkal.

Az igazgatóság mandátuma 1922-ig szólt. A társaság elnöke Pretsch Károly, alelnöke dr. Szerbák Elek volt. Az igazgatóság tagjai voltak: Dr. Inkey Viktor (Budapest), Dr. Kummer Rezső (Budapest), Lázár László (Budapest), Dr. Holl Jenő (Budapest), Dr. Weisz Konrád (Budapest), Geml József (Temesvár), Raácz Kálmán (Varjas), Tallián Andor (Kaposvár), Zsupunszky János (Varjas), Bingert Ferencz (Temeskenéz), Dr. Jacobi Olivér (Budapest), Dr. Okolicsányi Zoltán (Budapest), Jakabffy János (Temesvár), Radu Vincze (Temeskenéz), Dr. Capdebo Dezső (Temesvár), Capdebó János (Baracháza), Dr. Bartha Ödön (Budapest).

A felügyelőbizottság tagjai: Chlumszky Manó mint elnök, Jokits Lajos, Pucher Elemér és Hidvéghy József (póttag), mindnyájan budapesti lakosok.

A rövid igazgatósági jelentés a beváltott és beváltatlan részvényekről, valamint a MÁV által fizetett bérleti díjról tájékoztat.

A részvénytársaság üzletjelentései a XIV. évtől (1920-es üzletév) már csak gyenge minőségű papíron, gépirással jelentek meg. Az igazgatóság és a felügyelőbizottság változatlan maradt. A közgyűlést is csak 1922 novemberében tartották meg.

A román megszállás, majd a trianoni békediktátum folyamán a Temesvár–Varjas vasútvonal is Romániához került. A győztes ország vasútja: a CFR (*Căile Ferate Române*, magyarul: *Román Vasutak*) kezelte a vasútvonalat, és mindenféle ürüggyel megtagadta a rá eső bérleti díj fizetését. Az ez irányú levelezés megtalálható a MNL állományában (Z 865, 9. cs.).

Az igazgatóság jelentéséből is kitűnik a visszas helyzet: „minthogy a Temesvárvarjasi vasútvonalunk 1918. november 15-ike és 20-a között román fenhatóság alá jutott és ez a tény ugy a magyar, mint a román kir. államvasutakkal, valamint az általunk kibocsátott kötvények tulajdonosaival fennálló jogviszonyainkban számos olyan megoldandó kérdést vetett felszínre, melyeknek rendezése ügyében a t. Közgyűlésnek már az 1920 évi zárszámadás előterjesztése alkalmával jelentést kívántunk tenni, s a rendes évi közgyűlés megtartását és zárszámadás bemutatását

a kereskedelemügyi minister ur engedélyével eddig elhalasztottuk.

(...)

Az 1918 és 1919 üzlet évekről annak idején előterjesztett zárszámadásainkból kitűnik, hogy a Temesvár–varjasi és mocsolád–tab–siófoki vasutvonalainkra együttesen megállapított 313.000 korona évi bérösszeget a m. kir. államvasutak ezen évekre teljes összegben megfizették, bár a Temesvár–varjasi vonal 1918 november 15-ike óta már nincs a MÁV kezelésében. A bérösszeg a magy. kir. államvasutak részéről a kötvényszolgálat fentartása végett és abban a feltevésben fizettetett meg szóban levő időszakra teljes összegben, hogy a Temesvár–varjasi vonal elszakadásából keletkezett függő ügyek a román kir. államvasutakkal mielőbb rendezhetők lesznek és ennek folyományaként az ezen vonalra eső s a bérletszerződés megkötése alkalmával évi 90.000 K-ban megállapított bérhányadok a m. kir. vissza fognak térítettni. A román kir. államvasutakkal eddig még tárgyalni nem lehetett és a máv. a további bérösszegeket csakis a Mocsolád–tab–siófoki vonal után fizette, az 1918 november 15-től december végéig és 1919 évre a temesvár–varjasi vonal után fizetett bérhányadot pedig visszakérte”.

Továbbra is megmaradtak az 1915-ös tilalmak az ellenséges államok állampolgárainak kifizetését illetően.

Szomorú hírként jelentik be, hogy Chlumszky Manó, a felügyelőbizottság elnöke 1922 októberében elhunyt. Ezért Hidvéghy József póttagot hívták be.

A XV. év (1921-es üzletév) jelentése szerint csak a felügyelőbizottságban voltak változások. Az elnök Jokits Lajos lett, Hidvéghy József rendes tag, Rajz Károly pedig póttag.

A román királyi államvasutak tartozása 1921 végéig már 281 342 korona 60 fillért tett ki, és a fizetésre továbbra sem mutatott semmi hajlandóságot.

A XVI. évi jelentés (1922-es üzletév).

A társaság elnöke Pretsch Károly, alelnöke dr. Szerbák Elek volt. Az igazgatóság tagjai voltak: Dr. Inkey Viktor (Piliscsaba), Dr. Kummer Rezső (Budapest), Lázár László (Budapest), Dr. Holl Jenő (Budapest), Dr. Weisz Konrád (Budapest), Geml József (Temesvár), Raács Kálmán (Varjas), Tallián Andor (Kaposvár), Dr. Hirsch József (Budapest), Zsupunszky János (Varjas), Bingert Ferencz (Temeskenéz), Dr. Jacobi Olivér (Budapest), Dr. Okolicsányi Zoltán (Budapest), Jakabffy János (Temesvár), Radu Vincze (Temeskenéz), Dr. Capdebo Dezső (Temesvár), Capdebó János (Baracháza). A megbízatásuk 1925-ban járt le. A felügyelőbizottság változatlan maradt.

A CFR tartozása közben 371 342 koronára nőtt. A továbbiakban a részvények kifizetéséről szól a jelentés.

1923-ban (XVII. üzletjelentés) az igazgatóságban Dr. Holl Jenőt és Dr. Weisz Konrádot Dr. NágI György (Budapest) és Dr. Bartha Ödön (Budapest) váltotta fel.

A CFR-rel és a román kormánnyal nem sikerült a függő ügyeket rendezni. A CFR tartozása 461 342 koronára nőtt.

Bejelentették, hogy a vagyonváltság ügyét nem rendezhették az idegen impé-

rium alá jutott temesvár-varjasi vasútvonaluk miatt. Várják az idevágó kormányrendelet megjelenését.

1924-ben (XVIII. üzletjelentés) a vezetőség változatlan. Románia adóssága 551 340 koronára növekedett. A közben megállapított 210 000 korona értékű vagyonváltásgot a társaság befizette az államkasszába. A jelentésnek a Magyarországon maradt vonalát illető dolgokat itt nem részletezzük, se a kötvénykifizetéseket, amelyek a jóváhagyott terv szerint történtek, kivéve a külföldiek kezében maradt elsőbbségi részvényeket.

Az 1926. üzletév jelentését az 1940. január 29-én tartott közgyűlésen ismertették. Teljesen megújult a vezetőség, és a magyarországi törvényeknek megfelelően számos változás történt a részvénytársaságoknál. Ezek azonban már nem érintik annyira vasútvonalunkat. A jelentés szerint „a temesvár-varjasi (Timisoara-Varias) vasútvonalunknak román impérium alá kerülése következtében a békeszerződés szerint társaságunk újjászervezése tekintetében megegyezést kellett volna létesíteni, úgy most is csak azt jelenthetjük, hogy a román oldalon még mindig nem sikerült függő ügyeinket rendezni és így az sem volt lehetséges, hogy a kötvényszolgálatot újból felvegyük vagy más módon az elsőbbségi kötvényesekkel végleges megegyezést hozzunk létre”.

Megjegyezték, hogy a Temesvár-Varjas vasútvonalat 1918. november 15-től 1919. augusztus 4-ig nem a román, hanem a Szerb-Horvát-Szlovén Királyság (SHS) államvasútja üzemeltette, úgyhogy

erre az időtartamra a jugoszláv államvasutakkal áll fenn a társaság bérkövetelése.

Helyesbítették az előlegezett költségek felosztási arányát is, mert nem az addig alkalmazott kilométerarányt tekintették helyesnek, hanem a két vonal építési tőkénének az arányát, vagyis 68,9% a Magyarországon maradt és 31,1% a Romániához került vonalrész hányada.

A vasúttársaság mérlegét, mivel a fontosabb dolgokat az igazgatóság jelentése tartalmazta, itt nem vesszük már górcső alá. Érdekesebbnek tartjuk a temesvár-varjasi vonal személy- és áruforgalmának adatait összefoglalni, legalábbis addig, amíg az üzletjelentések tartalmazták ezeket.

A szanalást követően a részvénytársaság átadta archívumát a MÁV-nak. Az átadás-átvételi jegyzőkönyvhöz két, a vezetőségi tagok nevét és címét is közlő névsort csatoltak. E könyvben természetesen nem volt célunk a vasúttal kapcsolatos személyek életrajzának felkutatása, azonban érdemesnek tartottuk e két névsort alább közölni (MNL, Z 865, 5. cs. 48. t.), mert rálátást kapunk, milyen alapon kaptak tisztséget a részvénytársaság vezetői.

303/913. sz.

Dr. Joanovits Sándor Temes megyei főispán

Dr. Fáy Ignác ügyvéd, Temesvár

Dr. Telbisz Károly polgármester, Temesvár

Ferenczy Sándor alispán, Temesvár

Nagy Gyula főszolgabíró, Vinga

Dr. Craciunescu Kornél ügyvéd, Temesvár

Zsupunsky János bírósági elnök, Varjas

Radislovits Ferencz áll. ép. kir. főmérnök,
Temesvár

Vingron János jegyző, Hodony

Laub Miklós jegyző, Baraczháza

Kasztóry Mihály földbirtokos, Hodony, Te-
mes vármegye

Kasztóry Mihályné

Bingert Ferencz jegyző, Temeskenéz

Raács Kálmán jegyző, Varjas

Kövér Ákos járásbíró, Vinga

Somogyi Gyula főszolgabíró, Temesvár

Lebovits Dániel plébános, Kiszszentpéter

Geml József helyettes polgármester, Te-
mesvár

Margineantu Titusz pénzügyi tanácsos,
Temesvár

Kurucz Gyula kir. tanfelügyelő, Temesvár

Lengyel Sándor jegyző, Kétfél

Radul Miklós járási számvevő, Temesvár

Pincu Kornél főszolgabíró, Temesvár

Dr. Vimmer József főszolgabíró, Temesvár

Jovanovits Szvetolik plébános, Kétfél

A fenti névsor a Temesvár-Varjas h. é. v. részvénytársaságra vonatkozik, míg a következő névlistán feltüntetik, kik vettek részt az új részvénytársaság vezetésében:

Igazgatósági tagok:

Dr. Joanovich Sándor, Temes megyei főis-
pán, elnök, Temesvár vagy Budapest,
VIII. Múzeum körút 18. sz.

Dr. Biber Gyula alelnök, máv. h. igazgató,
Andrássy út. 75. sz.

Pretsch Károly máv főfelügyelő, Andrássy
út. 75. sz.

Dr. Kummer Rezső máv felügyelő, And-
rássy út. 75. sz.

Dr. Urbanovich Tihamér máv titkár, And-

rássy út. 75. sz.

Dr. Inkey Viktor miniszteri titkár, Keres-
kedelmi ministerium

Kacs kovich Lajos alispán, Kaposvár

Kovács Imre jegyző, Karád, Somogy vár-
megye

Ferenczy Sándor, alispán, Temesvár

Kasztóry Mihály földbirtokos, Hodony, Te-
mes vármegye

Capdebo Lajos, ny. törvényszéki bíró, Te-
mesvár

Dr. Telbisz Károly polgármester, udvari ta-
nácsos, Temesvár

Raács Kálmán jegyző, Varjas

Zsupunsky János bíró, Varjas

Bingert Ferencz jegyző, Temeskenéz

Nagy Gyula főszolgabíró, Vinga

Dr. Jacobi Olivér, ügyvéd, Budapest, V. Bál-
vány utca 19.

Dr. Okolicsányi Zoltán, ügyvéd, Budapest,
VI. Andrássy út. 5. sz.

Végrehajtó bizottság:

Elnök: dz. Biber Gyula. Tagok: Pretsch
Károly, dr. Kummer Rezső, dr. Urbanovich
Tihamér, dr. Inkei Viktor.

Felügyelőbizottság: Chlumszky Manó
elnök, máv. főellenőr, Jokits Lajos, máv. el-
lenőr, dr. Kun Tibor ügyvéd, Budapest, V.
Deák Ferencz utca 21.

Póttag: Pucher Elemér, bankhivatalnok,
Budapest, V. Géza utca 2.

/Kisbirtokosok/

(a két névlistán megtartottuk a „máv.”,
valamint „ministerium” eredeti helyesírá-
sát).



73. kép
A Temes és Somogy vármegyei Egyesült Helyi Érdékű Vasutak Részvénytársaság 1913. december 31-én kiadott 400 korona névértékű részvénye



74. kép
A Temes és Somogy vármegyei Egyesült Helyi Érdékű Vasutak Részvénytársaság 1913. december 31-én kiadott 4000 korona névértékű részvénye



75. kép
A Temes és Somogy vármegyei Egyesült Helyi Érdékű Vasutak Részvénytársaság 1913. december 31-én kiadott 400 korona névértékű részvénye szelvényívének részlete (a szelvényutalvánnyal és kamatszelvevényekkel)



76. kép
A Temes és Somogy vármegyei Egyesült Helyi Érdékű Vasutak Részvénytársaság 1913. december 31-én kiadott 4000 korona névértékű részvénye szelvényívének részlete (a szelvényutalvánnyal és kamatszelvevényekkel)

A VASÚTVONAL ÜZEMELTETÉSE

A Temesvár–Varjas és Valkány–Varjas vasútvonalat üzemviteli szempontból egy vonallá, Valkány–Temesvár vonal néven egyesítették. Így szerepel a korabeli menetrendekben is.

Emlékeztetek arra, hogy a vonalat tulajdonképpen három társaság építette (OÁV, majd OMÁV, Arad–temesvári Vasút Részvénytársaság, Temesvár–varjasi Helyi Érdekű Vasút Részvénytársaság), négy szakaszban (Arad–Temesvár, Valkány–Perjámos, Perjámos–Varjas, Szentandrás–Varjas). Az 1891-es államosítások után a Valkány–Varjas és a Temesvár–Szentandrás szakaszok tulajdonosa a magyar állam lett, míg a Szentandrás–Varjas szakasz a Temesvár–varjasi Helyi Érdekű Vasút Részvénytársaságé. Az engedélyokmány egyik feltétele volt, hogy vasútvonalunk üzemét, hasonlóan a többi magyarországi helyi érdekű vasutakhoz (néhány kivétellel), a MÁV biztosítsa. Vasutunk üzletére, üzemére az előírásoknak megfelelően, mint az előbbiekben már láttuk, a részvénytársaság szerződést kötött a MÁV-val.

Láttuk, hogy 1913. január 1-jei hatállyal a Temesvár–varjasi Helyi Érdekű Vasút Részvénytársaság egyesült a Mocsolád–tab-siófoki Helyi Érdekű Vasut Részvénytársas-

sággal, létrehozva a Temes- és Somogy vármegyei Egyesült Helyi Érdekű Vasutak Részvénytársaságot. A szanalás feltételeként a részvénytársaság 1914. június 14-től átadta a MÁV-nak a társaság ügyviteli szolgáltatát is. Ez többek között vasutunk díjszabásának változását is magával hozta.

A *Vasuti és Közlekedési Közlöny* 1916. július 16-i, 79. számában olvashatjuk a MÁV 169.449/1916. CIII. közleményét, mely szerint módosította a Temesvár–Varjas vasút helyi árudíjszabását: „A temes- és somogy-vármegyei egyesült helyi érdekű vasutak helyi árudíjszabásának módosítása.

A mocsolád–tab-siófoki és temesvár–varjasi helyi érdekű vasut egyesítéséből keletkezett s a magy. kir. államvasutak üzemkezelésében levő temes- és somogy-vármegyei egyesült helyi érdekű vasutak mocsolád–tab-siófoki f. évi szeptember hó 18-án szállítási adókötelezettség áll be.

E naptól kezdődőleg tehát az e vonalon érvényes s a kezelésünk alatt álló helyi érdekű vasutak 1912. évi szeptember hó 1-én kiadott helyi árudíjszabásban levő díjtételei a törvényes szállítási adópótlékkal (gyorsáruknál 7%, teheráruknál 5%) felemelten alkalmaztatnak.

Ugyancsak e naptól számítandó érvény-nyel temes- és somogyvármegyei egyesült helyi érdekű vasutak mocsolád–tab–siófoki vonalának árudijszabásában Felső-mocsolád (átmenet) állomási dijszabás, a temesvár–varjasi vonal árudijszabásában pedig a Szentandrás (átmenet), Temesvár–Józsefváros (átmenet) és Varjas (átmenet) állomási dijszabás pótlás nélkül hatályon kívül helyeztetik.

Budapest, 1916. évi július hóban.
Az Igazgatóság

A pótlékok a dijszabásokat elárúsító központi hivatalban (Budapest, V., Akadémia-utca 3.) megszerezhetők és p:

az I. füzet II. pótléka darabonként 50 fillérért

a II.	» III.	»	»	57 »
a III.	» III.	»	»	64 »
és a IV.	» II.	»	»	21 »

Budapest, 1916. július hó.

A magyar királyi államvasutak igazgatósága, a részes vasutak nevében is.”

A Temesvár–Varjas–Perjámos–Valkány vasútvonal a MÁV Szegedi Üzletvezetőségéhez (mely 1888. április 24-én kezdte meg működését) tartozott. Az üzemvezetőség üzletvezetői, helyettes üzletvezetői, a II. osztályok vezetői és a helyettesei vasútvonalunk MÁV-korszakában a következők voltak:

- üzletvezetők: Felszeghy Ferenc (1908–1912), Uray Zoltán (1912–1918), Vignyázó István (1918–1919), Csepreghy Henrik (1919) és Rozsics Endre (1919–1920);
- az üzletvezetőség vezetőinek helyet-

tesei: Uray Zoltán (1908–1912), Ráner Ödön (1913–1914), Vignyázó István (1915–1917) és Dr. Hirsch József (1919–1920).

A pályafenntartási és építési osztály osztályfőnökei: Heeger Gyula (1904–1912), Rév Lajos (1912–1913), Korláth Kázmér (1913–1917).

Az osztály kinevezett főnökhelyettesei: Heeger Gyula (1901–1903), Rév Lajos (1903–1912), Mandel József (1913–1918).

A pályafenntartási munkákat irányító osztályon 1915-ben egy felügyelő, két főmérnök, három mérnök, egy fogalmazó, három irodakezelő és egy hivatalszolgáldolgozott.

Vasútvonalunk a Nagyszentmiklósi Osztálymérnökséghez tartozott. Ezt az osztálymérnökséget 1908-ban létesítették. Hozzá tartozott a Temesvár–Nagyszentmiklós és a Szentandrás–Valkány vasútvonal. 1917-ben összevonták az Újvárad Osztálymérnökséggel, de a székhely Nagyszentmiklós maradt. Az osztálymérnökségen egy szakaszmérnök, két irodakezelő, egy díjnok, kilenc pályafelügyelő és 12 pályáőr dolgozott.

Pályafelügyelői székhelyek voltak: Nagyszentmiklós, Óbesenyő, Perjámos, Temesvár, Billéd és Lovrin.

Az osztályt a következő osztálymérnökök vezették: Mantuano Jenő (1908–1913) és Fuchs Ede (1914–1918).

Az osztálymérnökségen dolgozott szakaszmérnöki beosztásban Lőrincz Dezső, a MÁV Igazgatóság D. Osztályának későbbi vezetője is.

Magyar királyi állanvasutak.

47. MENETRENDKÖNYV.

Hódm.-Vásárhely—Nagyszentmiklós,
Valkány—Temesvár—Józsefváros,
Nagykikinda—Nyörő,
Arad—Nagykikinda,
Lovrin—Zsombolya,
Temesvár—Józsefv. — Nagyszentmiklós.

Érvényes 1914 május hó 1-től.

32

Személyi csoport 40/40

4901. sz. személyvonat. I. II. és III. osztály.

Szállit 250 katonát.

Állomások	Térközli- közvetlen vonatok		Ér- kező	El- távozó	Távolság utazás vasúttal	Kilométerek	Hossz perc
	száma	idő					
Temesvár—Józsefv.	—	—	—	—	—	—	—
Szentandrás	13-4	13-23	8:00	8:00	3:00	—	11
Idő (n. t. k.)	8-6	22-0	18	7:45	2	7:45	17
Temeskő	5-7	27-12	8:00	8:00	—	—	11
Imonin (n. t. k.)	4-8	32-0	10	8:10	2	8:10	9
Kettő	8-0	38-8	8	8:20	8	8:20	7
Vajdas	6-1	42-0	13	8:44	8	8:44	12
Perjámos	7-6	48-0	15	9:07	10	9:17	14
Nagyszentpéter	4-0	54-1	10	9:17	1	9:18	9
Sárosháza	8-1	60-8	13	9:40	1	9:41	—
Nagyszentmiklós	7-6	67-8	14	9:55	10	10:05	14
Óbonyó	14-0	81-18	23	10:41	1	10:44	14
Valkány szállóhely (újrah.)	7-0	88-8	13	—	X	10:07	13
Valkány	3-6	92-4	8	11:00	—	—	8

Menetidő ... 3 óra 59 perc.
Tartózkodás 1 * 34 *

33

Személyi csoport Valkány—Vajdas... 40/40
Vajdas—Temesvár-Józsefv. 40/40

4902. sz. személyvonat. I. II. és III. osztály.

Szállit 250 katonát.

Állomások	Térközli- közvetlen vonatok		Ér- kező	El- távozó	Távolság utazás vasúttal	Kilométerek	Hossz perc
	száma	idő					
Valkány	—	—	—	—	—	—	—
Valkány szállóhely (újrah.)	3-6	3-6	9	—	X	4:14	—
Óbonyó	7-0	10-0	10	4:00	1	4:01	10
Nagyszentmiklós	14-0	24-0	20	5:01	10	5:11	20
Sárosháza	7-6	32-8	17	5:28	1	5:30	—
Nagyszentpéter	6-1	38-8	13	5:44	1	5:45	—
Perjámos	4-5	42-8	11	6:06	10	6:08	—
Vajdas	7-6	50-4	17	6:28	5	6:28	—
Kettő	8-0	56-8	13	6:41	1	6:42	—
Imonin (n. t. k.)	3-0	60-4	9	6:51	1	6:52	—
Temeskő	4-8	64-7	10	7:02	14	7:16	14
Idő (n. t. k.)	5-7	70-4	13	7:25	1	7:30	—
Szentandrás	8-6	78-0	17	7:47	3	7:49	—
Temesvár—Józsefv.	13-4	88-4	23	8:10	—	—	13

Menetidő ... 3 óra 23 perc.
Tartózkodás ... * 47 *

77. kép

MÁV-menetrend 1914. május 1-től

VONTATÁS

Az Osztrák–Magyar Monarchia első vicinálisa című könyvemben részletesen mutattam be a teljes vonalon a kezdetektől szolgálatot teljesítő mozdonyokat. Itt csak azokat említem, amelyeket a MÁV a Szentandrás–Varjas vasútvonal elkészülte után üzemeltetett a teljes, Valkány–Temesvár vonalon.

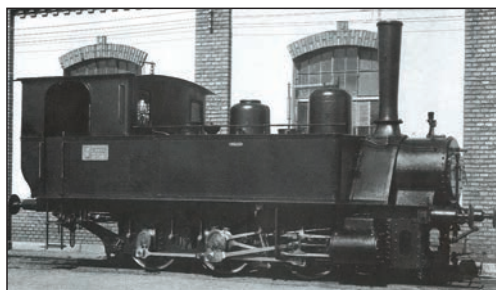
A 377-es sorozatú (XII. osztályú), C-n2t tengelyelrendezésű mozdony

A 377-es sorozatú (XII. osztályú) mozdonyokat a MÁV 1891-től üzemeltette vasútvonalunkon. E masinák szertartályos mozdonyok voltak.

A 377-es sorozatú mozdony a MÁV egyik legnagyobb darabszámú, jól bevált mellékvonali mozdony sorozata lett. Ha pillantást vetünk e mozdony képére, észrevehetjük, hogy elég egyszerű felépítésű. Ennek magyarázata a mellékvonalak maximális terhelhetőségében rejlik. Láttuk, hogy a mellékvonalak esetében az al- és felépítmény a fővonalakéinál egyszerűbb volt, nem bírta el a modernebb, nagyobb tömegű mozdonyokat. Emiatt a mellékvonalakra tervezett mozdony szerkezete, azért, hogy tömegét csökkentsék, a legegyszerűbb kellett legyen. E mozdony

nyok többségét a MÁV Gépgyár gyártotta. 1885–1903 között 493 darab készült. Elsősorban személy- és tehervonatoknál alkalmazták őket, de tolatási szolgálatot is elláttak. Nyugtalan járásuk miatt gépmeneti sebességüket 30 km/h-ra korlátozták. E mozdonyok sík pályán 40 km/h sebességgel 280 tonna, 30 km/h sebességgel pedig 375 tonna tömegű szerelvényt továbbítottak.

A 377-es sorozatú mozdony főbb jellemzői: hajtókerék-átmérő 1110 mm, szélső tengelytávolság 2800 mm, hengerátmérő 350 mm, dugattyúlöket hossz 480 mm, rostélyfelület 1,2 m², összes fűtőfelület 52 m², gőznyomás 10 bar, szolgálati tömeg 29,3 t, tapadási tömeg 29,3 t, szénkészlet 1,2 tonna, vízkészlet 4,3 m³,



78. kép
A 377-es sorozatú (korábban XII. osztályú) gőzmozdony

ütközők közötti hossz 8100 mm, legnagyobb sebesség 45 km/h.

A 375-ös sorozatú (TV osztályú), 1'C1'-h2t tengelyrendezésű mozdony

A 375-ös sorozatú (TV osztályú) gőzmozdony az 1900-as évek elején jelent meg. E sorozat a MÁV egyik legjobban bevált mellékvonali szertartályos gőzmozdonya volt. Személy- és tehervonatok vontatására volt alkalmas. Az évtizedek során többféle szerkezeti kivitelben gyártották: telítettgőzű-compound gépezetű, Brotan-kazános, túlhevítős, ikergépezetű. A telítettgőzű compaund-mozdonyokat túlhevítős, ikergépezetű mozdonyokká építették át.

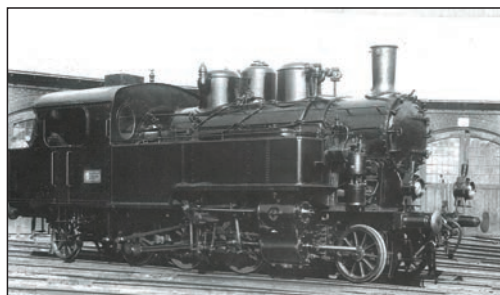
A mozdony sík pályán 60 km/h sebességgel 630 tonna tömegű vonatot továbbított. Mivel a fővonalakon is bevált, a MÁV részére 1907–1959 között 596 darabot gyártottak. Ezeken kívül sok mozdonyt exportáltak is. Tudnunk kell, hogy 1959-ben, a 375.1032-es pályaszámú mozdony elkészültével fejeződött be a kilenc évtizedes magyar gőzmozdonygyártás.

A 375-ös sorozatú mozdony főbb jel-

lemzői: hajtókerék-átmérő 1180 mm, futókerék-átmérő 950 mm, szélső tengelytávolság 7650 mm, hengerátmérő 410 mm, dugattyúlöket hossz 600 mm, rostélyfelület 1,85 m², összes fűtőfelület 105,38 m², túlhevítő fűtőfelület 20,2 m², gőznyomás 12 bar, szolgálati tömeg 53,8 tonna, tapadási tömeg 32,7 tonna, szénkészlet 3,2 tonna, vízkészlet 5,6 m³, ütközők közötti hossz 10 930 mm, legnagyobb sebesség 60 km/h.

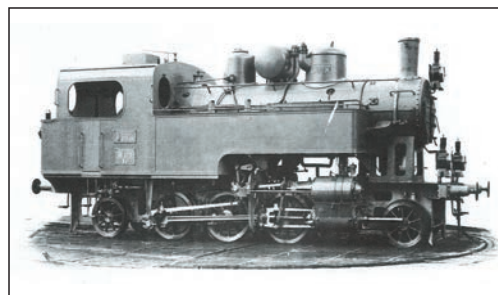
A 376-os sorozatú (TVa osztályú), 1'C1'-h2t tengelyrendezésű mozdony

A 376-os sorozatú mozdony megjelenésének körülményei: az 1910-es években a MÁV mellékvonalainak jelentős hányadán a megengedett tengelyterhelés csak 90 kN volt. Ezeken a vonalakon, mint előbb láthattuk, a forgalmat hosszú időn keresztül a 377-es sorozatú mozdonyokkal bonyolították le. A növekvő vontatási követelmények nagyobb teljesítményű mozdonyok beszerzését tették szükségessé. Igaz, futottak már a 375-ös sorozatú mozdonyok is, azonban, bár a vontatás szempontjából megfeleltek, tengelyterhelésük megha-



79. kép

A 375-ös sorozatú (korábban TV osztályú) gőzmozdony



80. kép

A 376-os sorozatú (korábban TVa osztályú) gőzmozdony

ladta a 90 kN-t, és a mellékvonalak többsége nem bírta el ezt a súlyt.

Ezért kellett a MÁV-nak olyan mozdonyokat beszereznie, amelyek elsősorban kisebb méreteivel és tömegével, valamint mintegy 20%-kal kisebb teljesítményével különbözött a TV osztályú (később 375-ös sorozatú) mozdonyoktól. A 376-osok többféle szerkezeti kivitelben készültek (telített gőzű-compound gépezetű, túlhevítős-ikergépezetű). A világháború alatt épült mozdonyoknál a rézhiány miatt Brotán-kazánt alkalmaztak. Ezek a mozdonyok sík pályán 50 km/h sebességgel 405 tonna és 30 km/h sebességgel 735 tonna tömegű vonatot továbbítottak. Mivel e mozdonyok mind a mellékvonali személy- és tehervonatoknál, mind a fő-

vonali tehervonatoknál egyaránt jól beváltak, 1910–1916 között 319 darabot gyártottak.

A 376-os sorozatú mozdony főbb jellemzői: hajtókerék-átmérő 1040 mm, futókerék-átmérő 875 mm, szélső tengelytávolság 6530 mm, hengerátmérő 370 mm, dugattyúlökethossz 540 mm, rostélyfelület 1,6 m², összes fűtőfelület 82,20 m², túlhevítő fűtőfelület 16,9 m², gőznyomás 12 bar, szolgálati tömeg 45,9 tonna, tapadási tömeg 27,8 tonna, szénkészlet 1,6 tonna, vízkészlet 5 m³, ütközők közötti hossz 9820 mm, legnagyobb sebesség 50 km/h.

A gőzmozdonyok számozásáról és jelöléséről *Az Osztrák–Magyar Monarchia első vicinálisa* című könyvemben közöltem egy összefoglalást.



81. kép
A Temesvár–Varjas vasútvonala a harmadik katonai felmérés térképszelvényén

A TRIANONI BÉKEDIKTÁTUM HATÁSA

A teljes vonal üzemeltetését a MÁV-tól a szerb megszállás idején a Szerb-Horvát-Szlovén Királyság vasútja vette át (1918. november 15-től 1919. augusztus 4-ig). Miután az antanthatalmak kiharcolták a délszláv államot a Bánságnak erről a részéről, hogy Romániának juttassák, 1919. augusztus 4-én bevonult a román hadsereg és adminisztráció. A vasútvonal üzemét a román államvasút, a CFR vette át. A vonal kilométerszelvényezését is módosították. Temesvár felől Valkány irányába növekszik. A vasútvonal neve Timișoara-Vălcani (Temesvár-Valkány) lett.

A Valkány-Perjámos-Varjas-Szentandrás-Temesvár vasútvonal összeköttetését a Szeged-Temesvár fővonallal megszüntették. A 89 kilométer hosszú vonal Temesvártól indult és Valkány megállóhelyen végződött.

A Valkány-Varjas szakasz, mivel állami tulajdon volt, a trianoni diktátum értelmében egyenesen a román állam tulajdonába ment át. A Szentandrás-Varjas szakasz részvénytársaságé volt, tehát magántulajdon. A már ismertetett zárszámadásokról tudjuk, hogy a CFR nem fizette ki a vasútvonal rá eső részéért a bérleti dí-

TIMIȘOARA — PERIAM — VĂLCANI																					
				Auto M 1811	Auto M 1813	Pers 1815	Km	20					Pers 1816	Auto M 1812	Auto M 1814						
—	—	—	—	753	—	1810		pl	Timișoara	. . .	sos	716	—	2110	—	—	—	—	—	—	—
—	—	—	—	817	—	1830	13	↓	Sănuțel	. . .	↑	657	—	2050	—	—	—	—	—	—	—
—	—	—	—	831	—	1844	22	↓	Hodonl (haltá)	. . .	↑	641	—	2030	—	—	—	—	—	—	—
—	—	—	—	842	—	1855	27	↓	Chinezul	. . .	↑	629	—	2020	—	—	—	—	—	—	—
—	—	—	—	850	—	1904	32	↓	Bărăteaz (haltá)	. . .	↑	618	—	2011	—	—	—	—	—	—	—
—	—	—	—	857	—	1912	35	↓	Gelu (haltá)	. . .	↑	609	—	2004	—	—	—	—	—	—	—
—	—	—	—	908	—	1925	42	↓	Variaș	. . .	↑	555	—	1953	—	—	—	—	—	—	—
—	—	—	—	919	—	1937	49	sos	Periam	. . .	pl	540	—	1940	—	—	—	—	—	—	—
—	—	—	—	940	—	1950	54	pl	Sănuțel (haltá)	. . .	sos	524	—	1924	—	—	—	—	—	—	—
—	—	—	—	949	—	2000	54	↓	Sănuțel (haltá)	. . .	↑	516	—	1917	—	—	—	—	—	—	—
—	—	—	—	1001	—	2013	60	↓	Sănuțel (haltá)	. . .	↑	504	—	1905	—	—	—	—	—	—	—
—	—	—	—	1012	—	2026	67	sos	Sănuțelul Mare	. . .	pl	450	—	1852	—	—	—	—	—	—	—
—	—	—	—	1033	1805	2050	67	pl	Veșenova Veche	. . .	sos	430	1146	1832	—	—	—	—	—	—	—
—	—	—	—	1054	1826	2114	81	↓	Vălcani (haltá)	. . .	↑	410	1126	1812	—	—	—	—	—	—	—
—	—	—	—	1105	1837	2126	88	sos	Vălcani (haltá)	. . .	pl	355	1112	1755	—	—	—	—	—	—	—

82. kép

A Temesvár-Valkány vonal menetrendje a CFR 1943-as menetrendkönyvéből

jat. A Szentandrás–Varjas szakasz 1948-ig magántulajdonban maradt. Ekkor államosították a fő termelési eszközöket. A Szentandrás–Varjas vasútvonalat az 1948-as 232-es Határozattal államosították. A Határozat a Monitorul Oficial (Hivatalos Közlöny) 1948. szeptember 9-i, 209. számában jelent meg. Ezzel a részvénytársaságot is megszűntették.

A második világháború után Temesvár és Valkány között megszűnt az átszállás nélküli személyszállítás, Temesváron a Temesvár–Nyerő között közlekedő vonatra kell felülni, majd Perjámoson át kell szállni az Arad–Valkány vonalon közlekedő vonatra.

A 8. táblázat összefoglalja a Temesvár és Varjas közötti állomásokat, megállókat. (Az adatok Radu Bellu monográfiájából vannak. A vágányszám és hossz nem mindig egyezik a tervrajzokon és a régi kimutatásokon lévőkkel, valószínűleg későbbi adatok, amelyeknek helyességét nem tudtam ellenőrizni.)

A szelvényezés Temesvárról indul (temesvár–aradi vonal). E szerint a szentandrásállomás a 13+200 kilométerszelvény-nél található. Ez egyben a Temesvár–Valkány vasútvonal 0+000 kilométerszelvénye.

Észrevehető, hogy Bellu a táblázatában csak Timișoara (Temesvár) állomást említ, bár a kiinduló állomás hivatalosan Timișoara Nord (Temesvár Észak), régen Temesvár–Józsefváros. A H betűjel (haltá) magyarul megállót jelent. Az állomások besorolása (állomás, megálló) az idők folyamán többször is változott.

A Szentandrás–Varjas vasúti pálya teljes hosszán 1968-ban végeztek síncserét. Az eredeti 23,6 kilogrammos sínek helyett 49 SB típusú síneket fektettek le (R. Bellu).

1986-ban Hodony állomástól a COMTIM HOLDING 342 méter hosszú iparvágányt épített (R. Bellu kimutatása szerint).

A Valkány–Szentandrás vonalon 1908–1995 között a 9. táblázatban összesített személyvonatok, illetve vegyesvonatok közlekedtek.

8. táblázat

A Temesvár és Varjas közötti állomások, megállók (Radu Bellu monográfiájából)

Szám	Állomás neve, eredeti magyar név / román név	Mai kilomé- terszelvény	Vágányok			
			Az átadás idején		1995-ben	
			Vágányok száma	Vágány- hossz (m)	Vágányok száma	Vágány- hossz (m)
1.	Temesvár / Timișoara	0+000				
2.	Szentandrás / Sănanđrei	13+200	4	450	4	823
3.	Hodony / H. Hodoni	8+581	2	150		
4.	Temeskenéz / Chinezu	14+324	2	296	2	296
5.	Baracháza / Bărăteaz	18+595	2	130	–	–
6.	Kétfél / H. Gelu	22+065	3	220	–	–
7.	Varjas / Variaș	28+520	4	350	2	270

9. táblázat

Valkány–Szentandrás vonalon 1908–1995 között közlekedő személyvonatok, illetve vegyesvonatok (Radu Bellu monográfiájából)

Év/Vonalrész	1908	1914	1922	1950	1970	1980	1990	1995
Valkány–Perjámos	2	3	2	3	4	6	6	6
Perjámos–Varjas	2	3	2	3	5	7	6	6
Varjas–Szentandrás	1	3	2	3	5	7	6	6

Száz évig, 1970-ig a gőzmasinák uralták a vonalat. Még akkor is, ha 1930–1936 között az ACsEV-től (Aradi és Csanádi Egyesült Vasutak Részvénytársaság) átvett 33 motorvonat közül néhányat a Perjámos–Szentandrás szakaszra irányítottak. Lassan azonban a tűzokádó paripák kora lejárt, és modern mozdonyokra cserélték le őket.

1936-ban a Valkány–Szentandrás vonalon kéttengelyű, 700-as sorozatszámú motorvonatokat is üzembe állítottak.

1968-tól kezdve a tehervonatokat már DA 060 sorozatú dízelmozdonyok is vontatták, 1971–1972 között pedig a

személyvonatok elől is lassan eltűntek a füstösek, és LDH 1200 típusú dízel-hidraulikus mozdonyok fitogtatták erejüket. Radu Bellu kimutatása szerint 1900–1958 között a vegyesvonatokat 375-ös és 376-os sorozatszámú mozdonyok, 1940–1971 között a személyvonatokat 131-es sorozatszámú, 1956–1970 között a tehervonatokat 50-es sorozatszámú mozdonyok vontatták. A személyszállító motorvonatok közül az ACsEV-motorvonatok 1930–1936 között, az AM 700-as motorvonatok 1936–1965 között, az AM 900-as motorvonatok 1965 után közlekedtek a vonalon.



83. kép

A bánati vasútvonalak a CFR 1981-es hivatalos térképén

TEMESVÁRTÓL VARJASIG – NAPJAINKBAN

A néhai valkány–temesvári vonalat ma csak két átszállással lehet beutazni: Temesvárról Perjámosig a Temesvár–Nyerő között közlekedő vonattal kell utazni, itt át kell szállni az Arad–Valkány járatra, mely csak Nagyszentmiklósig visz, itt megint átszállás következik, és két motorocsi „repít széleseben” a 18 kilométer távolságra fekvő Valkányba. Az *Osztrák–Magyar Monarchia első vicinálisa – A Valkány–Perjámos–Varjas-vasútvonal története* című könyvemben bőven írtam 2017 őszén tett kalandos utazásomról. Itt csak röviden térek ki a Temesvár–Varjas vonalon megtett útra.

Temesvártól Varjasig utazva az első megálló Rónác, Temesvárnak a szocializmus éveiben épített, sokkal nagyobb forgalommal számoló nagy rendező pályaudvarának megállója. Főleg vasutasok részére építették. A vonat nemsokára Szentandrás állomásán fékez. Innen indul tulajdonképpen a görcső alá vett vaspályánk. Néhány száz méteren vasútvonalunk párhuzamosan halad a temesvár- aradi vonallal, majd nagy kanyarral tér ki nyugati irányba. Hodony kis állomása már nem a vasúté. Eladták. Mellette polikarbonátból készített kis kalitkát látha-

tunk. Ezzel helyettesítették a várótermet. E kis alkalmatosságok csekély oltalmat nyújtanak a sikoltó szeles, esős, havas-esős, hideg napokon vagy a kánikulában vonatra váró utasoknak. Az állomási melléképületeknek már a nyomuk is alig látszik. Csak egyetlenegy sínpár maradt meg. Temeskenéz állomása sem tölti be funkcióját. Bár az új tulajdonosok már kicserélték az ablakkereteket, a falak várják a régóta esedékes újravakolást, festést. Ha esik, ha fúj, itt is kis műanyagkalitka nyújt félig-meddig oltalmat a szerencsétlen utasnak. Temeskenézt (Kenézfalva, Knéz) Satchineznek (Kínai falu) fordították románra. Itt is megszüntették, majd lebontották a funkciójukat veszített épületeket, felszedték a vágányokat, csak egyet hagyva meg. A következő, kis baracházi állomás is már magántulajdon. Lakója lassan javíttatja. Rossz idő esetén az utasok itt is egy, a hajdani megálló épülete elé biggyesztett műanyagkalitkában kell meghúzzák magukat. Ezen az állomáson is csak egyetlen vágány maradt. Néhány percre a kenézfalvi madárrezervátum mellett zakatol vonatunk. Az utolsó vizes élőhely természeti szépsége egy kissé helyrebillenti lelki egyensúlyunkat. Kétfél

állomása mintha háborús övezetben ledzene. Egy kis reménysugár az emeleti rész bal oldali új ablakkerete, bár nem nagyon illik az épület stílusához. Az utasok itt is a már ismertett kis kalitka-beállóval kell megelégedjenek. Az állomási melléképületek már itt sem léteznek, a mellékvágányokat itt is felszedték. Varjas állomás valamikor csinos, gondozott állomásépületére is ráférne már egy felújítás.



84. kép
Szentandrás állomás

Remélhetőleg ez az épület nem kerül ebek harmincadjára, és megmarad, aminek épült: vasútállomásnak.

A vasútvonalon ma már nincs teherszállítás. Tulajdonosa a román állam maradt, kezelője a CFR. A vonalon, bért fizetve a pálya használatáért, egy magántársaság, a Regiotrans üzemeltet személyszállító motorvonatokat.



85. kép
Hodony állomás



86. kép
Kenézfalva állomás a vasút felől



87. kép
Kenézfalva állomás a falu felől



88. kép

A valamikori 4. számú őrház Kenézfalva állomás kijárat oldalán a 14+448 kilométerszelvényben



89. kép

Baracháza állomás



90. kép

Kétfél állomás a vasút felől



91. kép

Kétfél állomás az utca felől



92. kép

Varjas állomás a vasút felől



93. kép

Varjas állomás az utca felől

1. Melléklet

A temesvár-varjasi helyi érdekű gőzüzemű vasútra vonatkozó engedélyokirat

Kereskedelemügyi m. kir. Miniszter 60,503/1907. sz.

A temesvár-varjasi helyi érdekű gőzüzemű vasútra vonatkozó engedélyokirat

A Temesvártól Varjasig vezetendő helyi érdekű gőzüzemű vasutat a magyar királyi minisztérium az 1907. évi XXXIX. törvénycikk 1-ső §-a alapján a következő feltételek alatt engedélyezi :

1. §. Ezen »engedélyokirat« erejénél fogva Pallós Ignác építési vállalkozó, budapesti lakos engedélyt kap és kötelezettséget vállal arra, hogy a m. kir. államvasutak Temesvár-Józsefváros állomásából, mint forgalmi végpontból kiindulólag s a m. kir. államvasutak temesvár szentandrás vonalszakaszának együttes használata mellett Szentandrás állomásból kiágazólag a m. kir. államvasutak valkány-varjasi vonalának Varjas állomásáig vezetendő helyi érdekű gőzüzemű vasutat az alábbi feltételek alatt megépítse és azt a jelen engedélyokirat hatályának tartama alatt szakadatlanul üzletben tartsa.

2. §. A nevezett engedélyes részére a jelen engedélyokirat értelmében biztosítatnak mindazon jogok és kedvezmények, melyeket az 1880. évi XXXI. törvénycikk és az annak kiegészítéséről és módosításáról szóló 1888. évi IV. törvénycikk a helyi érdekű vasutakra nézve megszabnak; viszont engedélyes a most idézett törvénycikkek azon határozatainak, melyek reá mint engedélyesre kötelezettségeket rónak, magát feltétlenül aláveti.

Az engedélyes továbbá szorosán alkalmazkodni köteles:

a) a jelen engedélyokirat határozataihoz;
b) a közmunka- és közlekedésügyi miniszter által 1868. évi július hó 8-án az országgyűlés jóváhagyásával kibocsátott ideiglenes vasutengedélyezési szabályhoz, valamint az 1899. évi XXX. törvénycikk 1. §-a értelmében törvényerővel bíró vasúti üzletrendtartáshoz annyiban, a mennyiben ezek a jelen engedélyokiratban megállapított egyes határozatok és a magyar korona országaiban közforgalomra szolgáló helyi érdekű vasutak forgalmi szolgálatára vonatkozó, a kereskedelem-

ügyi magyar királyi miniszter által 1904. évi márczius hó 26-án 15.400. szám alatt kiadott szabályok alapelvei folytán változást nem szenvedtek;

c) a vasúti árúfuvarozás tárgyában 1890. évi október hó 14-én létrejött s az 1892. évi XXV. törvényzczikkel beiktatott egyezménynek, illetve ennek kiegészítéseképen 1898. évi június hó 16-án létrejött s az 1901. évi XXV. törvényzczikkel beiktatott pótegyezménynek és az 1892. évi december hó 10-én 83.249. szám alatt kibocsátott vasúti üzletszabályzatnak és pótlékainak határozmányaihoz; végre

d) minden egyéb már érvényben álló vagy később alkotandó törvényekhez, szabályokhoz, utasításokhoz és rendeletekhez.

3. §. A pálya építésére és az üzlet berendezésére nézve a kereskedelemügyi m. kir. miniszter által egyidejűleg kiadott és jelen engedélyokirat kiegészítő részét képező építési feltételek irányadók, fentartván nevezett miniszter részére a jog, hogy ezen építési feltételektől kivételes esetekben eltéréseket engedélyezhessen.

A műszaki műveletekben foglalt adatok helyességeért az engedélyes felelős s a mennyiben ezen adatok helytelensége csak a jóváhagyás megtörténte után tűnnek ki, köteles az engedélyes a netán ennek következtében a kereskedelemügyi magyar királyi miniszter által elrendelt kiegészítő munkákat teljesíteni a nélkül, hogy a jelen engedélyokirat 7. §-ában megállapított tényleges építési és üzletberendezési tőke felemelésére tarthatna igényt.

4. §. Az engedélyes köteles a fennálló szabályok szerint elkészített építési ter-

veket (hosszszelvény és helyzetrajz) a jelen engedélyokirat keltétől számítandó 3 hónap alatt, a többi részletterveket pedig oly időben terjeszteni fel két példányban a kereskedelemügyi magyar királyi miniszter elé, hogy azok a kivitelre alább megállapított határidőre való tekintettel a miniszter által a kellő időre megvizsgálhatók és jóváhagyhatók legyenek.

A késelem következményei egyedül az engedélyest terhelik.

A kereskedelemügyi magyar királyi miniszter a jelen engedélyokiratban, az ennek kiegészítő részét képező építési feltételekben, vagy az engedélyezési tárgyalásról 1906. évi szeptember hó 19-én felvett jegyzőkönyvben foglalt határozatokra, úgyszintén az üzlet biztonságának követelményeire való tekintettel, az előterjesztett terveket átvizsgálhatja és a mennyiben az érintett szempontokból észrevétel fel nem merülne, a terveket jóváhagyja és ha egyéb törvényes rendelkezéseknek is elég tétetett, az építési engedélyt harmadik személyeknek, az 1881. évi XLI. törvényzczikk szerinti jogaiknak érintetlenül hagyása mellett megadja.

Az engedélyes minden kárpótlási vagy egyéb igény kizárásával köteles a kereskedelemügyi magyar királyi miniszter által a pálya építése közben vagy bármikor azután is a fent érintett tekintetekből s alapon kívánt és bár az előzetesen jóváhagyott tervektől eltérő módosításokat és kiegészítéseket is foganatosítani.

Ellenben az engedélyes az általa a kereskedelemügyi magyar királyi miniszter részéről már jóváhagyott terveknek bár-

mely tekintetből kívánt megváltoztatásához a nevezett miniszter engedélyét mindenkor előzetesen kieszközölni tartozik.

A pálya építését engedélyes az engedélyokirat keltétől számított 1 év alatt befejezni és a pályát a közforgalomnak átadni tartozik.

5. §. A vasut kiépítése és üzlete céljaira a kisajátítási jog az 1881. évi XLI. törvény-cikk értelmében ezennel engedélyeztetik.

Engedélyes a kisajátítási és kártalanítási ügyeket, utóbbiakat annyiban, a mennyiben a bírói útra nem tereltettek volna, a jelen engedélyokirat 10. §-ában foglalt jogkövetkezmények terhe alatt rendezni tartozik.

6. A m. kir. államvasutak Szentandrás, Varjas és Temesvár-Józsefváros állomásaihoz való csatlakozás az ennek folytán szükséges új építkezések és átalakítások eszközzése, valamint a csatlakozási állomásoknak nemkülönben a m. kir. államvasutak temesvár-szentandrás vonalszakaszának közös használata iránt engedélyes a m. kir. államvasutak igazgatóságával a kereskedelemügyi m. kir. miniszter előző jóváhagyásának fentartása mellett egyezsége lépni köteles.

A csatlakozás, illetve közös használatra való berendezés folytán a csatlakozási közös állomásokon, úgyszintén az együttesen használt vonalszakaszon szükségessé váló új építkezések és átalakítások költségeit engedélyes az új építési tőkéből fedezni tartozik.

Más pályákkal csatlakozási szerződéseket, nemkülönben az állomások vagy egyes csatlakozó vonalrészek közös vagy

együttes (péage-jog) használatára, végül egyes iparvágányoknak a pályán való átvezetésére vonatkozó szerződéseket engedélyes csakis a kereskedelemügyi magyar királyi minisztertől előzetesen kieszközölt engedély alapján köthet; viszont azonban köteles engedélyes más pályákkal ilyenmű szerződésekre lépni, ha azoknak az engedélyes vasutjához való csatlakozása, illetve a csatlakozási állomások vagy vonalrészek közös vagy együttes (péage-jog) használata, végül az iparvágányoknak az engedélyes vasutján való átvezetése akár engedélyokiratilag, akár a kereskedelemügyi magyar királyi miniszter külön engedélyével biztosított.

A mennyiben pedig úgy ezekre nézve, mint a kocsikölcsönzés és minden ezekért járó kárpótlás tárgyában az illető vasúti vállalatok között egyezmény létre nem jöhetne, a feltételeket a kereskedelemügyi magyar királyi miniszter fogja rendeleti úton az érdekelt felekre nézve kötelezőleg megállapítani.

7. §. Az engedélyezett vasut megépítéséhez és üzleti megfelelő berendezéséhez szükséges tényleges tőke 2,410.000 K, azaz kettőmillió-négyszáztízezer koronában állapíttatik meg, mely tőkéből forgalmi eszközök beszerzésére engedélyes 172.500 koronát tartozik fordítani.

Az ezen tényleges tőkének beszerzésére szükséges névleges összeget (alaptőke) a kereskedelemügyi magyar királyi miniszter a magyar királyi pénzügyminiszterrel egyetértőleg állapítja meg.

Ugyancsak a tényleges tőkéből 20.000 korona kihatandó és készpénzben vagy

a h. é. vasut építésére és üzletére alakítandó részvénytársaságnak a kibocsátási árfolyamon számított elsőbbségi részvényeiben mint tartalék külön kezelendő.

A tartalékalap, valamint a jelen engedélyokirat 21. §-a értelmében annak növelésére fordítandó összeg, csakis a kereskedelemügyi m. kir. minisztertől esetenként előzetesen kikérendő engedély alapján lesz felhasználható. Azonkívül kihasítandó a tényleges tőkéből ugyancsak készpénzben avagy a h. é. vasut építésére és üzletére alakítandó részvénytársaságnak a kibocsátási árfolyamon számított elsőbbségi részvényeiben további 31.200 korona, mely összeg egyrészt a pálya mentén a szükséghez képest felállítandó hóvédművek, másrészt a motorforgalom bevezetése esetén a csatlakozási állomásokra szükségessé váló pótpépítkezések költségeinek fedezetéül szolgál.

Ezen utóbbi tartalékalapból rendeltésszerűen fel nem használt összeg a rendes tartalékalaphoz lesz csatolandó.

8. §. Az engedélyes köteles a forgalmi eszközöket, síneket és egyéb az építésnél és az üzletnél használandó anyagokat a belföldön beszerezni, mely rendelkezés alól csak a kereskedelemügyi magyar királyi minisztertől esetenként előzetesen kikérendő engedély alapján lehet kivételnek helye.

Az engedélyes vagy az építési vállalat által megjelölendő építésvezető megerősítése, valamint az építésnél alkalmazott többi személyzet kvalifikációjának és alkalmazási módozatainak szabályozása a kereskedelemügyi magyar királyi minisz-

ternek tartatik fenn.

Az engedélyes továbbá köteles a vasútépítésnél alkalmazott munkásokról az államvasuti építkezésekre vonatkozó feltétfüzetek általános határozmányainak 14. §-ában megállapított módon gondoskodni, mi mellett kiköztetik, hogy az építésnél a lehetőséghez képest belföldi illetőségű munkások alkalmazandók.

9. §. A pálya műszaki felülvizsgálatát a kereskedelemügyi magyar királyi miniszter rendeli el.

A mennyiben az évszak és az időjárás viszonyok megengedik, a pálya műszaki felülvizsgálata az építkezések teljes befejezése és a felülvizsgálati tervek bemutatása után engedélyes kérelmére a lehetőség szerint azonnal el fog rendeltetni.

10. §. Engedélyes köteles a jelen engedélyokirat kiadása előtt 120.000 K, azaz egyszázhuszezer koronányi biztosítékot készpénzben vagy óvadékképes értékpapírokban a magyar királyi központi állampénztárnál letenni.

Ezen biztosíték csak a pálya műszaki felülvizsgálatának eredményes befejezése után, s illetőleg a műszaki felülvizsgálat eredményének a kereskedelemügyi magyar királyi miniszter részéről történt helybenhagyása alkalmával adatik vissza. Egyébiránt e biztosíték a műszaki felülvizsgálat alkalmával megállapított hiányok teljes pótlásáig, továbbá a kisajátítási, kártalanítási és telekkönyvelési ügyek végleges lebonyolításáig, illetve a jótállási határidők lejártáig egészben vagy aránylagos részben visszatartható.

Ha az engedélyes a jelen engedélyok-

iratban a pálya kiépítését illetőleg megszabott kötelezettségeknek, különösen a 4. §-ban megállapított kiépítési határidő tekintetében nem tenne eleget, a kereskedelemügyi magyar királyi miniszternek önként érthetőleg jogában áll a fentebbi biztosítékot akár az állam javára lefoglalni, akár a pálya kiépítésére vagy a kisajátítási kártalanítások fedezésére felhasználni; miáltal az alábbi 24. §-ban foglalt rendelkezések nem érintetnek.

11. §. Az engedélyezett pálya üzletének kezelését az 1880. évi XXXI. törvénycikk 8. §-ának b) pontja alapján engedélyes a kereskedelemügyi magyar királyi miniszter jóváhagyásával az engedély egész tartamára a magyar királyi államvasutak igazgatóságára ruháztatva át, az e részben megkötött szerződés a jelen engedélyokirat kiegészítő részét képezi.

Engedélyes köteles az üzletkezelés iránti szerződést oly időben megkötni, hogy az a pálya megnyitását 60 nappal megelőzőleg jóváhagyható legyen.

12. §. A menet- és szállítási díjak az engedélyezett vasut számára a következőleg szabotnak meg:

a) A személyforgalomban legmagasabb árszabási tételként személy- és kilométerenként a magasabb osztályban 10 fillér, az alsóbb osztályban pedig 6 fillér szedhető be.

A magasabb osztályt használó utasok legalább is az elsőrangú vasutakon használatban lévő II-od osztályú, illetőleg ezeknek megfelelő berendezésű kocsikban szállítandók.

A mennyiben engedélyes három kocsi-

osztályt rendezne be, a közbeeső osztályért, személy- és kilométerenként 8 fillér díjtétel szedhető be.

b) Uti podgyásznál és gyorsárúnál, melyek 10 kilogrammnyi súlytétélekre fölfelé kikerekíthetők, 10 kilogramm- és kilométerenként 0-80 fillérnyi legmagasabb díjtétel alkalmazható. Utipodgyásznál szabadsúly nem követelhető.

Gyorsárúként szállítandó élőállatok, hullák és hintók viteldíjaira nézve a magyar királyi államvasutak vonalain fennálló határozmányok és szabályok alkalmazandók.

c) Az árúk szállításánál alkalmazható legmagasabb árszabási tétel kilométerenként és 100 kilogrammonként az I. darabárú-osztályban 1-80 fillér, a II. mérsékelt darabárú-osztályban 1-20 fillér és a terjedelmes árúk után 2-40 fillér.

A kőszén, vaskő, só, tűzi- és épületfa, trágya, kőmész és téglá teljes kocsirakományokban kilométerenként és 100 kilogrammonként legfeljebb 1 fillér díjtétel mellett szállítandó.

Ugyanezen 100 kilogramm- és kilométerenkénti díjtétel szolgál maximális viteldíj gyanánt a kocsirakományokban feladásra kerülő élő állatok szállításánál is.

A kocsirakományokban feladásra kerülő egyéb árúkra, valamint a szabványsúly alapján szállítandó élő állatokra nézve a mérsékelt darabárú-osztály fentebbi tétele szolgál legmagasabb díjtételként.

Az árúk osztályozása s a többi szállítási és díjszabási, illetve díjszámítási határozmányok, valamint kezelési és mellékletek tekintetében, úgyszintén a külön-

vonatok szállítására és viteldíjaira nézve a magyar királyi államvasutak vonalain fennálló határozmányok és szabályok alkalmazandók.

Mihelyt az engedélyezett pálya tiszta jövedelme három egymást követő éven át a fentebbi 7. §-ban megállapított tényleges építési és berendezési tőke 7%-át meghaladja, jogában állandó a kereskedelemügyi magyar királyi miniszternek az engedélyes meghallgatása mellett a díjszabásokat megfelelőleg leszállítani.

Azon esetre, ha a törvényhozás a díjszabási ügyet az összes hazai vasutakra vonatkozólag szabályozná, ezen szabályozás, tekintet nélkül a jelen engedélykirat határozataira, az engedélyezett vasútra is érvényes leend.

Engedélyes a vasut üzletét mindenkor olyképp fogja vezetni, hogy díjszabási intézkedései a hazai ipar és termelés érdekeivel összhangzásban legyenek, különösen kötelezi magát engedélyes:

1. hogy mindazon kedvezményeket, melyeket külföldi cikkekre engedélyez, egyúttal a hazai termékeknek is engedélyezni fogja, ha ezek saját vonalain legalább ugyanazon távolságra szállítatnak, mint a kedvezményezett külföldi cikkek;

2. hogy a külföldi cikkekre soha alacsonyabb díjtételt vagy díjrészletet nem fog engedélyezni, mint a milyent ugyanazon rendeltetési helyre szállított hasonló hazai cikk után valamely közelebb fekvő állomásról szed;

3. hogy az adriai kikötők felé irányuló forgalomban mérsékléseket csupán a hazai kikötők javára fog engedélyezni;

4. hogy az átmeneti forgalomban a tarifák felállításának jogát engedélyes a magyar királyi államvasutakra ruhazza át; és pedig olyképen, hogy ezen forgalomból engedélyesnek csakis bizonyos pályahasználati díjra lesz igénye, mely pályahasználati díj engedélyes meghallgatásával a kereskedelemügyi magyar királyi miniszter által fog egyoldalúlag megállapíttatni;

5. hogy a mennyiben a magyar királyi államvasutakkal való csatlakozó forgalomban a kereskedelemügyi magyar királyi miniszter közérdekből különleges díjmérsékléseket rendelne el, a miniszter kívánatára engedélyes saját illető összdíjtételeit ugyanoly százalékarányban leendő köteles leszállítani, mint a mely százalékarányban azt a magyar királyi államvasutak saját csatlakozó vonalaira nézve tették;

6. hogy oly viszonylatokban, a melyeknél a magyar királyi államvasutak érdekelve vannak, engedélyes közvetlen díjtételeket csakis a magyar királyi államvasutakkal, illetve ezekkel egyetértőleg fog felállítani és ilyeneknek felállításához a m. kir. államvasutak kívánságára mindenkor hozzájárulni fog;

7. hogy a magyar királyi államvasutakon a személy- és árúdíjszabás tekintetében életbeléptetett új rendszerekhez, saját vonalait illetőleg a saját állomások közötti forgalom kivételével a kereskedelemügyi m. kir. miniszter kívánatára csatlakozni fog.

13. §. Ez előző §. értelmében meghatározott díjszabási tételek engedélyes által időközben egészben, vagy csak a tárgyak

egy nemeire, a vasut egyik vagy mindkét irányában minden szállítási távolságra egyenlően vagy a távolság növekedésével nagyobbodó mérvben leszállíthatók.

Az ekként leszállított díjszabási tételek az előbbi mértékre ismét felemelhetők ugyan, mindazonáltal e felemelés csak a szabályszerű kihirdetés napjától számított három hó múlva lép hatályba.

Minden szállítási kedvezmény, a fennálló szabályok értelmében előzetesen kihirdetendő és abban ugyanazon feltételek alapján mindenki egyaránt részesítendő.

14. §. Az élelmiszereknek a belföldön beállott rendkívüli megdrágulása esetében joga van a kereskedelemügyi magyar királyi miniszternek azok fuvardíjait a drágaság tartamára az engedélyokirati legmagasabb díjtételek felére leszállítani.

15. §. A katonaság és katonai javak leszállított díjtételekkel szállítandók és pedig egyrészt a császári és királyi közös hadügyminiszter és a magyar királyi honvédelmi miniszter, másrészt a vasutigazgatóságok közt 1905. évi május hó 1-én megkötött egyezmény, illetőleg a mindenkor hatályban álló katonaszállítási díjszabás és annak függeléke alapján.

A katonaszállítás iránti létrejött vagy létrehozandó és az állam részére kedvezőbb egyezmények ezen engedélyezett pályára is érvényesek lesznek.

A fentebbi határozmányok alkalmazandók továbbá a pénzügyi, valamint a közbiztonsági közegek, végül a fegyenczek és tolonczok szállítása tekintetében is.

Az engedélyes köteles alkalmazkodni a katonai szállításokra vonatkozó szabály-

zathoz s az abban foglalt megállapodások s egyezményekhez, melyek által a szállításhoz szükséges felszerelési tárgyak beszerzése és készentartása, a forgalmi eszközök és üzleti személyzet rendelkezésre bocsátása, forgalmi eszközök és üzleti személyzettel való kölcsönös kisegítés és a katonai egészségügyi célokra berendezett vasúti kocsik használata szabályoztatnak.

Köteles továbbá az engedélyes azon határozmányok és szolgálati szabályokhoz is alkalmazkodni, melyek a hadi vasúti osztályoknak azoknak béke idején új építkezésekhez vagy fentartási munkálatokhoz való használatára vonatkozólag a császári és királyi közös hadügyminisztérium által kiadattak vagy megállapítottatni fognak.

Háború és mozgósítás esetén köteles az engedélyes a szabadságosokat és tartalékosokat a szabályszerű igazolvány alapján a lakhelyükhöz legközelebb eső állomástól a rendeltetési helyhez legközelebb eső állomásig a katonai leszállított díjszabás alkalmazásával szállítani.

A katonai szállításokra vonatkozó fenti határozatok és kedvezmények önként érhetőleg érvényesek a szolgálatban utazó magyar királyi honvédségre és azon csapatokra, melyek, mint a hadsereg kiegészítő részei, a népjog oltalma alatt állanak.

Végül köteles az engedélyes feltétlenül alkalmazkodni azon határozatokhoz, melyek a hadsereg, haditengerészet és a honvédség kiszolgált altisztjeinek alkalmazására vonatkozólag az 1873. évi II. törvénycikkben megállapítvák.

16. §. Az állami tisztviselők, hivatalno-

kok és szolgálak, kik a vasutak igazgatása és üzlete felett őrködő hatóságok megbízásából vagy az állam érdekeinek ezen engedélyokirat alapján való megóvása végett vagy jövedéki czélokból a vasutat használják és azt, hogy az illetékes hatóság által megbízattak, igazolják, úti máháiakkal együtt ingyen szállítandók.

17. §. Az engedélyes a jelen engedélyokirat tárgyát képező vasúti vonalon, vagy annak csak részein is, a kereskedelemügyi magyar királyi miniszter kívánatára a magyar királyi postát szállítani köteles.

A postaszállítás feltételeit az 1888. évi IV. törvényczikk 4. §-dnak b) pontja értelmében a kereskedelemügyi magyar királyi miniszter rendeleti úton fogja megállapítani.

A vasut igazgatósága és alárendeltjei, vagy az utóbbiak közt váltott szolgálati levelezés a vasuti közegek által postabérméntesen szállítható;

18. §. Engedélyes az 1888. évi XXXI. törvényczikk alapján engedélyt kap és kötelezettséget vállal arra, hogy a vasútvonal mentén szükséges üzleti távirda, távbeszélő s villamos jelzőberendezéseket a vasut területén felállíthassa, jelen engedélyokirat hatályának tartama alatt szakadatlanul üzletben tartsa s a szükséghez képest bővíthesse; míg azon berendezések felállítására és azon bővítésekre, melyeknél a támszerkezetek elhelyezése czéljából a vasut területéhez nem tartozó ingatlanok igénybevétele szükséges, a kereskedelemügyi magyar királyi miniszter-től mindenkor külön engedély kérendő.

Az engedélyes az összes üzleti távirdá-

kat, távbeszélőket és villamos jelzőberendezéseket illetőleg szoroson alkalmazkodni köteles az 1888. évi XXXI. törvényczikk s az ennek végrehajtása tárgyában 1890. évi julius hó 18-án 23.445. szám alatt kiadott szabályrendelet és a hazai vasutakkal a távirdára nézve 1877. évben kötött egyezmény határozmányaihoz, az említett törvényczikk és egyezmény alapján kibocsátott vagy ezentúl kibocsátandó rendeletekhez, úgyszintén a jelen engedélyokirat kiegészítő részét képező építési és üzletberendezési feltételekhez.

Engedélyes a vasútvonal irányát, az álmásokat és a kilométerszelvényeket a 1:75 000 léptékben feltüntető táborkari térkép 2 példányának előterjesztése mellett oly esetben, a mikor a jelen §. első bekezdése értelmében külön engedélykérésére nincs szükség, a berendezések megépítése iránt az alábbiak szerint illetékes posta- és távirdaigazgatóságot, oly esetekben pedig, midőn az idézett határozmány értelmében külön engedélyre van szükség, ennek megadása iránt a kereskedelemügyi minisztert még oly időben köteles megkeresni, hogy a berendezések a vasút forgalomba helyezéséig, illetve ha már forgalomban lévő vasútról volna szó, a berendezések elkészítésére kitűzött határidőre elkészíthetők és használhatók legyenek.

Új építkezések és meglevő berendezések bővítése alkalmával a vezetéket a vasút felvételi épületein, őrházain, ór- és jelzőbódéin és jelzőkészülékein alkalmazandó utolsó elszigetelőig engedélyes költségére azon posta- és távirdaigazgató-

ság létesíti, a melynek kerületébe a vaspálya esik, ha tehát a vasútvonal több posta- és távirdaigazgatóság területére terjedne ki, az esetre mindegyik területileg illetékes posta- és távirdaigazgatósághoz a szóban forgó munkálatok eszközlése végett a vonatkozó táborokari térkép kapcsán külön külön megkeresés intézendő.

Az engedélyes az építést saját személyzetével és munkásaival csak az esetre végeztetheti, ha az új építés vagy bővítés egy és ugyanazon pályaudvar határán túl nem terjed s a vezetékek felerősítésére az állam tulajdonát képező támszerkezetek nem vétetnek igénybe.

Ha a távirda, távbeszélő és villamos berendezések építésével egyidejűleg a vasúti támszerkezetekre állami távirda vagy távbeszélővezetékek is erősíttetnek fel, engedélyes az állami és vasúti vezetékek közös támszerkezeteken haladó vonalhossza után csak a vasúti vezetékek anyagainak árát és az összes egyéb építési költségeknek vezetéksszámmal arányos részét köteles megtéríteni.

A vasúti távirda, távbeszélő és villamos jelzőberendezések az 1888. évi XXXI. törvényczikk 11. §-ában körülírt következmények terhe alatt csakis vasutüzleti célokra és csakis a vasút közegei által, állami és magántáviratok továbbítására pedig csak kereskedelemügyi magyar királyi minisztertől előzetesen kért külön engedély alapján használhatók.

A berendezések felügyeletét és ellenőrzését a vaspálya vonalterületére illetékes posta- és távirdaigazgatóság gyakorolja. Az e célból kiküldött tisztviselőknek jo-

gában áll a berendezések állomásain az ellenőrzést az általuk czélszerűnek tartott módon bármikor gyakorolni és engedélyes köteles a kívánt segédkezelést és felvilágosításokat megadni.

19. §. Mihelyt a polgári vagy katonai forgalom a jelenleg engedélyezett vonalon annyira növekedett, hogy az éjjeli szolgálat és gyorsabb forgalom berendezése a kereskedelemügyi magyar királyi miniszter egyoldalú megítélése szerint kívánatosnak vagy szükségesnek mutatkozand, az engedélyes köteles lesz saját költségén mindazon berendezéseket eszközölni s mindazon biztonsági intézkedéseket megtenni, melyek a fennálló szabályok és utasítások szerint szükségesnek s illetőleg a melyek a kereskedelemügyi magyar királyi miniszter részéről, hivatkozással azon szabályokra, követeltetni fognak.

A mennyiben azonban a katonai forgalom érdekében az engedélyezés alkalmával alapul vett teljesítési képesség határán túlmenő berendezések kívántatnának, ezek csakis engedélyes hozzájárulásával lesznek érvényesíthetők.

Mihelyt az engedélyezett vasút évi elegybevétele kilométerenkint 28 000 koronát elér, köteles az engedélyes a kereskedelemügyi magyar királyi miniszter rendeletére minden kárpótlás nélkül, vagy a második vágányt kiépíteni vagy pedig a vasutat elsőrangú főpályává átépíteni.

Ezen kötelezettség teljesítése azonban engedélyestől csak az alább megállapított engedélytartam első 70 éve alatt követelhető.

20. §. Az engedélyes köteles az engedélyezett vasút üzletéről a számadásokat az érvényben álló számlázási minta szerint vezetni s a lezárt üzleti számlát a vagyonmérleg, nyereség- és veszteségszámlával együtt legkésőbb a számadási évet követő május hó végéig a kereskedelemügyi magyar királyi miniszterhez bemutatni.

Köteles továbbá az engedélyes a forgalom és üzlet eredményeit részletesen kitüntető évi jelentést szerkeszteni s közhírré tenni s mindennemű, a felügyeleti hatóságok által kívánt statisztikai adatot beszolgáltatni.

21. §. Engedélyes köteles jelen engedélyokirat keltétől számított három hó alatt részvénytársaságot alapítani. E részvénytársaság felhatalmaztatik, hogy a tényleges építési és üzletberendezési költség beszerzése céljából névre vagy előmutatóra szóló címleteket az 1888. évi IV. törvényczikk 10. §-ában foglalt határozmányok figyelemben tartása mellett bocsásson ki, mely kibocsátásnak módzatait a kereskedelemügyi magyar királyi miniszter a pénzügyi magyar királyi miniszterrel egyetértőleg állapítja meg.

Ha elsőbbségi részvények bocsáttatnának ki, a pálya tiszta jövedelméből mindenekelőtt az elsőbbségi részvényeknek a kereskedelemügyi magyar kir. miniszter által a pénzügyi magyar kir. miniszterrel egyetértőleg megállapítandó törlesztési hányada s további sorban e részvényeknek legfeljebb 5 százalékkal megszabandó osztaléka lesz fedezendő s ehhez képest a törzsrészvények törlesztése mindaddig meg nem kezdhető, a míg az

összes elsőbbségi részvények nem törlesztettek.

A törlesztési terv kidolgozásánál szem előtt tartandó, hogy a törlesztési hányad rendszerint ne legyen nagyobb, mint a mely mellett az alaptőke az engedély egész tartama alatt törleszthető.

A kétnemű részvények tulajdonosai mindazonáltal minden egyéb társasági jogokban és kötelezettségekben egyaránt részesülnek.

A jelen engedélyokirat és az annak kiegészítő részét képező okmányok az alakítandó részvénytársaságra változatlanul kötelezők, s ehhez képest az alakítandó részvénytársaság az engedélyest a jelen engedélyokirat alapján megillető jogokat és kötelezettségeket változatlanul és minden fentartás nélkül kötelezőleg átvenni tartozik.

A részvénytársaság megalakításához szükséges alapszabályok, a kibocsátandó címletek és szelvényeik mintáival együtt átvizsgálás és jóváhagyás végett a kereskedelemügyi magyar királyi miniszterhez felterjesztendő, s a nevezett miniszter részéről az alapszabályokban, valamint a címletek és szelvényeik mintáinak tervezetében kívánt módosítások feltétlenül foganatosítandók.

Az alapszabályokba mindenestre felveendő, hogy az évenkénti tiszta jövedelemnek egy meghatározott minimális százaléka a jelen engedélyokirat 7. §-a szerint az építési tőkéből kihalított tartalékalap növelésére fordíttassék. Felveendő továbbá az is, hogy azon esetre, ha az alább megállapított engedélytartam alatt jövedelem hiánya miatt az összes részvé-

nyek törleszthetők nem lennének, a törlesztetlenül maradt részvények tulajdonosai részvényeiknek beváltását, vagy e címen bárminemű kárpótlást az államtól nem igényelhetnek.

A társaság székhelye Budapest s hivatalos ügykezelési nyelve kizárólag a magyar.

22. §. A jelen engedély tartama a fenti 2. §-ban idézett ideiglenes vasutengedélyezési szabály 9. §. b) pontja alatt kimondott oltalommal és az 1880. évi XXXI. törvénycikk 2. §-a, illetve az 1888. évi IV. törvénycikk 2. §-ának b) és c) pontjai szerint az állam részére biztosított megváltási jog épségben tartásával a jelen engedélyokirat kelte napjától számítandó, egymástán következő 90 évben állapítatik meg.

Ezen 90 év leteltével a vasút és annak összes tartozékai ingyen és tehermentesen mennek át a magyar állam tulajdonába és szabad hasznélvezetébe, illetve engedélyes vagy jogutódjai ezen vasutat teljes jókarban, ingyen és tehermentesen tartoznak az államnak átadni.

A pálya engedélyének és üzletének átruházása, valamint a pálya és tartozékainak függőkölcsönökkel való jelzálogi megterhelése tekintetében az 1888. évi IV. törvénycikk 2. §-ának a) pontja, illetőleg az ezen törvény 10. §-ában foglalt határozatok irányadók.

Az 1880. évi XXXI. törvénycikk 2. §-ában és az 1888. évi IV. törvénycikk 2. §-ának b) és c) pontjaiban előírt megváltás esetében a megváltás módzatai tekintetében ugyancsak az idézett törvénycikkek határozatai irányadók.

Mindkét esetben átveszi a magyar állam saját tulajdonába, birtokába és hasznélvezetébe a pálya területét és földjét, a föld- és műmunkálatokat, a fel- és alépítményeket minden hozzátartozókkal, úgymint forgalmi eszközökkel, pályaudvarokkal, fel- és lerakóhelyekkel, a vasút üzletéhez tartozó épületekkel, az indulási s érkezési helyeken levő ór- és felvigyázó házakkal, távirda, távbeszélő és villamos jelzőberendezésekkel, minden felszerelvényekkel, ingó és ingatlanokkal egyetemben, ellenben az engedélyes vagy jogutódai megtartják az általuk folytatott üzlet alatt jövedelmi fölöslegeikből alkotott netáni tartalékalapot és a künnlevő cselekvő követeléseket, valamint azon építkezéseket, a melyek megszerzésére vagy előállítására a kormány által azon határozott hozzáadással hatalmaztattak fel, hogy azok a vaspályának semmi tartozékát képezni nem fogják.

23. §. A kereskedelemügyi magyar királyi miniszter az állami érdekek megóvása tekintetéből jogosítva van magának úgy a pálya építése, valamint az üzlet megfelelő felszerelése és folytonos jókarban tartása felől minden részben meggyőződést szerezni és meghagyni, hogy a mutatkozó hiányok pótoltsanak.

Különösen fentartatik nevezett miniszter részére azon jog, hogy a forgalom növekedéséhez képest engedélyest a forgalmi eszközöknek időnkénti megfelelő szaporítására kötelezhesse.

A kereskedelemügyi magyar királyi miniszternek joga van továbbá a részéről kiküldött közeg által az ügyvitelt és

pályaigazgatást megvizsgálni és ellenőrizni.

A kereskedelemügyi magyar királyi miniszter által kiküldött biztosnak jogában áll, az igazgatóság és az ennek kebeléből netán kirendelt külön bizottságok ülésében, valamint a közgyűlésekben részt venni, nemkülönben törvénytelen, a köz vagy állami érdekekre netán hátrányos, az engedélyokirattal ellenkező intézkedéseket a nevezett miniszter további elhatározásáig felfüggeszteni.

24. §. A kereskedelemügyi magyar királyi minisztert megilleti a jog, hogy engedélyest a jelen engedélyokirat és az annak kiegészítő részét képező okmányokban megállapított kötelezettségeknek, úgyszintén a kormány által az engedélyest kötelező törvények, szabályok, utasítások stb. alapján kiadott rendeleteknek teljesítésére 200 koronától 20.000 koronáig terjedhető rendbüntetés vagy bírság kivétele által szoríthassa.

A kivetett és a kereskedelemügyi magyar királyi miniszter által kitűzött záros határidő alatt az engedélyes által be nem fizetett rendbüntetés, illetve bírság a vasút bármely birtokából vagy annak jövedelméből egyszerű közigazgatási úton be fog hajtani.

Az esetre, ha a kiszabott rendbüntetés, illetve bírság a még letétben levő engedélyezési biztosítékból vonatnék le, engedélyes ezen biztosítékot az eredeti összegre a levonás napjától számítandó 14 nap alatt ismét kiegészíteni tartozik.

Ha az engedélyokiraton vagy egyéb törvényes határozatokon és rendelkezése-

ken alapuló kötelezettségek megsértése az engedélyes részéről ismételve fordulna elő s más megtorló intézkedés a kívánt eredményre nem vezetne; úgyszintén, ha a fenti 4. §-ban megállapított határidők az építési tervek benyújtása az építés befejezésére, illetőleg az üzlet megnyitására nézve meg nem tartatnának s e határidők megtartásának elmulasztása a többször idézett vasutengedélyezési szabály 11. §-ának b) pontja értelmében, különösen pedig politikai és pénzügyi válságok által nem igazoltathatnék; a kereskedelemügyi magyar királyi miniszter a jelen engedély-okiratot bármikor hatályon kívül helyezheti s megszüntnek nyilváníthatja a nélkül, hogy ezen határozatból kifolyólag engedélyes az állam irányában bármi néven nevezendő címen kárpótlási igénynyel léphetne fel.

Annak meghatározása, hogy az engedély hatályon kívül helyezése esetén a pálya építésének folytatása s illetőleg úgy ezen, mint azon esetben, ha az engedélyes a pálya üzletét megszakítaná, az üzlet továbbvitele érdekében minő intézkedések tétessenek, a kereskedelemügyi magyar királyi minisztert illeti meg, önként értetődően, hogy az ezen intézkedések következtében felmerülendő mindennemű költségek, károk és veszélyek iránti szavatosság kizárólag az engedélyest terhelendi.

25. §. Ezen engedély, valamint az annak kiegészítő részét képező okmányok minden okmányszerű kiadmányai csak 2 koronára szabott bélyegdíj alá esnek.

Budapest, 1907. augusztus hó 21-én.

A magyar királyi minisztérium nevében:
Kossuth Ferencz s. k. kereskedelemügyi
magyar királyi miniszter.

Kiegészítő melléklet a temesvár-varjasi helyi érdekű vasutra vonatkozó 60,503/1907. számú engedélyokirathoz.

A temesvár-varjasi gőzüzemü helyi érdekű vasút építésére és üzleti berendezésére vonatkozó feltételek

I. Általános határozmányok

A m. kir. államvasutak Temesvár-Józsefváros állomásából, mint forgalmi végpontból kiinduló s a m. kir. államvasutak temesvár-aradi vonalának együttes használatával Szentandrás állomásból kiágazóan a m. kir. államvasutak valkány-varjasi vonalának Varjas állomásáig vezetendő rendes nyomtávú helyi érdekű gőzüzemü vasút az engedélyokirat 4. §-a értelmében, a kereskedelemügyi miniszterhez előzőleg helybenhagyás végett felterjesztendő tervek alapján és az alább következő részletes határozmányok szerint építendő ki, s olykép rendezendő be, hogy a teljesen kész pályán a motorkocsivonatok óránként 50 km., a mozdonnyal vontatott vonatok pedig óránként 40 km. legnagyobb sebességgel közlekedhessenek.

Engedélyes köteles az engedélyezett vasút számára beszerzendő sínekre és sínkapcsolószerkezetekre, vashídszerkezetekre és járóművekre vonatkozó szállítási szerződéseket – az illető feltétlfüzetekkel és részlettervekkel felszerelve – a kereskedelemügyi miniszterhez jóváhagyás végett még a megrendelés, illetve beszerzés

előtt betérjeszteni, továbbá a pálya építésére vonatkozó szerződést is bemutatni, ez utóbbit azonban csak akkor, ha az építés általányösszegért vállalkozónak adatik ki, vagy ha az építés kivitele a pénzbeszerzéssel is egybe van kötve.

A vasút és tartozékainak építésénél engedélyes az érvényben levő általános, valamint a helyhatósági építési és rendőri szabályokhoz, nemkülönben a magyar királyi államvasutaknál érvényben álló feltétlfüzeteknek és épületek leírásának határozmányaihoz és a helyi érdekű vasutakra vonatkozó magyar királyi államvasuti szabványrajzokhoz is alkalmazkodni köteles, mely utóbbiak mindig a magyar királyi államvasutak igazgatósága által kiadott és annál megszerezhető eredeti sokszorosítványokban terjesztendő miniszteri jóváhagyás alá. Ezen szabványok alapján lesznek kidolgozandók a különböző munkák, műtárgyak, épületek és egyéb építmények kiviteléhez szükséges részlettervek és munkarajzok. Úgy a szabványokat, valamint az építésre vonatkozó összes többi tervet is 4–4 példányban kell előzetes jóváhagyás végett felterjeszteni – és pedig az állomások, a magas építmények, járóművek és a gépészeti berendezés összes terveit, valamint az őrházkiosztási tervezetet is azon vasutigazgatóság útján, a mely az új helyi érdekű vasútnak üzemét kezelni fogja.

Az említett államvasuti szabványok érvényessége tekintetében kivételnek csak annyiban lehet helye, a mennyiben az alábbi fejezetek netalán eltérő megállapításokat is tartalmaznának.

II. Alépítmény

A vasút alépítménye egy vágányra készítenendő. A legnagyobb emelkedés, illetve esés 5·0 (öt) ‰-ben állapítatik meg.

A kanyarulatoknak a nyílt pályán 300 (háromszáz) méternél kisebb félátmérővel nem szabad birniok.

A vasút irány- és lejtési viszonyait a kivitel céljaira készítenendő építési tervezetben a kereskedelemügyi miniszter engedélye nélkül nem szabad akként megválasztani, illetőleg olyképen megváltoztatni, hogy azok kedvezőtlenebbek legyenek a vasút költségelése és engedélyezése alapjául szolgáló tervekben előtüntetett, illetőleg megállapított irány- és lejtviszonyoknál.

A pályatest szabványos koronaszélessége, az alépítmény felszínében, vagyis a kavicságy alsó felületének magasságában mérve, 4·0 (négy) méter legyen.

Görbületekben a töltés külső oldala a túlemelésnek és a vágány kibővítésének megfelelően kiszélesítendő.

A töltések – azok magasságához és anyagához képest – bezárólag 2·5 m. magasságig 1 és fél vagy 1 és negyed lábas lejtőkkel, ennél nagyobb magasságnál pedig legalább 1 és fél lábas lejtőkkel létesítendő.

A bevágások lejtői általában az anyag nemének és minőségének, valamint a még egyébként figyelembe jövő viszonyoknak és körülményeknek megfelelően állítandók elő. Azonban egy lábasnál meredekebbek ezen lejtők csakis erre minden tekintetben alkalmas kőzetekben fekvő bevágásoknál lehetnek.

Vízszintesben vagy csekély lejtésben fekvő bevágások oldalárkai megfelelő fenékeséssel tervezendők és készítenendők.

Az anyagárkok külső lejtői egy lábasnál meredekebbek nem lehetnek, azoknak töltésfelőli lejtői ellenben ugyanoly rézsűvel készítenendők, mint maguk a töltések.

Az anyagtermelési és lerakási helyek mindig szabályos alakkal, a földterületek lehető kímélésével, köz- és magánérdek károsítása nélkül és úgy létesítendő, hogy azok a közlekedésnek és vízfolyásnak, valamint a pályatest és tartozékai előállításának és fentartásának, nemkülönben az állomási vágányzat meghosszabbításának akadályul ne szolgáljanak, vagy veszélyt ne képezhessenek, továbbá, hogy azok közegészségügyi, közrendészeti és mezőgazdasági szempontból kifogás alá ne essenek. Nem szabad anyaglerakási helyeket akként elrendezni és az anyaglerakást olyképen eszközölni, hogy az által a pályának hóval vagy futóhomokkal való befuvása előidéztesse vagy fokoztassék. Az anyagárkok és egyéb anyagnyerési helyek mindenütt ott, a hol az lehetséges és szükséges, megfelelő mérvben és módon víztelenítendő lesznek, olyképen azonban, hogy ez által káros vízfolyások ne keletkezhesse és általában más érdekek sérelmet ne szenvedhessenek.

A töltés lába és az esetenként mellette nyitandó anyagárok közt legalább 0·80 m széles padka hagyandó és ugyanily szélesnek kell lennie a kisajátítási védzsalagnak is.

A magyar királyi államvasutaknál alkalmazott elhatárolási szabályzatnak ér-

vényessége ezen helyi érdekű vasútra is kiterjesztetik.

Szálas- vagy csemete-erdőket átmetsző vagy érintő pályarészek mentén azok a védzsalagok, a melyeken biztonsági tekintetektől az erdő kiirtandó, az előbb említett elhatárolási szabályzatban előírt szélességben beváltandók, illetőleg kisajátítandók és mint pályatulajdon elhatárolandók. Ezen beváltás, illetőleg kisajátítás csak abban az esetben mellőzhető, ha a szabályszerű védzsalagok területére nézve az illető erdőbirtokosoktól jogérvényesen kiállított és úgy a központi, mint a vidéki telekkönyvben a vasút javára bekebelezendő szolgálmi nyilatkozatok szereztetnek be, a melyek értelmében a védzsalagok területének be nem ültetése, illetőleg be nem fásítása, valamint cserje és bokor növényektől menten tartása örök időkre biztosított.

Csuszamlások vagy más természetű deformációk meggátlása és megszüntetése céljából úgy töltéseknél, mint bevágásoknál megfelelő óvintézkedések, valamint a szükséges vízmentesítési és biztosítási munkák alkalmazandók. Előre láthatólag csuszamlásra vagy másnemű deformációra hajlandó terepen a szükségesnek mutató teljesítmények még a földmunkák megkezdése, illetőleg általában a terep és talaj egyensúlyának megbolygatása előtt, egyébként pedig az építés közben vagy a műszaki felülvizsgálat, esetleg pedig a műszaki utófelülvizsgálat eredménye alapján megállapítandó módon és terjedelemben hajtandók végre.

Ár-, illetve belvízterületeken átvonu-

ló töltéseknél a pályaszín legalább 0-80 méterrel a legmagasabb ár-, illetőleg belvízállás felett tartandó. Mindenütt ott, a hol azt a helyi viszonyok és körülmények bármi oknál fogva megkövetelik, a pályatest és tartozékai – az építés közben vagy a műszaki felülvizsgálatnál, esetleg pedig a műszaki utófelülvizsgálat eredménye alapján megállapítandó módon és terjedelemben – biztosítandók.

A hó- vagy futóhomok-befúvásnak különösen és nagyobb mértékben kitett vonalrészekben a befúvás meggátlására szükségessé mutató munkák és egyéb védő intézkedések a pálya építése közben vagy műszaki felülvizsgálatánál, esetleg pedig a műszaki utófelülvizsgálat vagy későbbi tapasztalatok eredménye alapján fognak megállapítani és az építési tőke terhére elrendeltetni.

A mőtárgyak tartószerkezeteinek alsó éle és a legnagyobb ár-, illetőleg belvizek színe között – az érintett vízfolyások vagy belvizek természetéhez és fontosságához, valamint a különböző mőtárgyak nagyságához és a még egyébként figyelembe jövő viszonyokhoz és körülményekhez képest – áteresztőknél és kisebb hidaknál 0-5–1-0 m., nagyobb hidaknál pedig legalább 1-0 méter nyílt magasság maradjon.

Mindazon helyeken, hol a pálya folyókat, patakokat vagy egyéb vízfolyásokat megközelít, a partok leválás és kimosás ellen kellően biztosítandók.

Folyók, patakok és egyéb vízfolyásoknak az áthidalásokhoz csatlakozó, valamint a vasút által megközelített egyéb részei is – a vasút építése közben vagy a műszaki

felülvizsgálatánál, avagy pedig a műszaki utófelülvizsgálat eredménye alapján megállapítandó szükséghez képest – megfelelően szabályozandók, valamint a szükséges biztosítási és védművekkel látandók el.

Mindazon esetekben, a midőn a pályatengelyre merőlegesen álló műtárgyaknak előállítását csak az áthidalandó vízfolyások vagy utak oly mérvű és irányú áthelyezésével, illetőleg szabályozásával volna lehetséges, mely a vízfolyásra, illetőleg közlekedésre, vagy más tekintetben zavarólag és károsan hathatna, általában pedig sérelmekre szolgáltatathatna okot, a pályatengelyre ferdén álló műtárgyak lesznek tervezendők és építendőek. Ferde műtárgyaknál az előírt tiszta nyílás nem a pályatengelyben, hanem mindig az illető átereszek vagy hidak tengelyvonalára merőlegesen mérve értetik.

Általában a pálya testébe beépítendő műtárgyak mindenütt ott, a hol a kellő szerkezeti és átfolyási, illetőleg átjárási magasság rendelkezésre áll, vagy az a műtárgyak csekély eltolásával, illetőleg az azok alatt elvezetendő vízfolyások, utak stb. még megengedhető áthelyezésével vagy lemélyítésével elérhető és ha esetenként különleges körülmények nem teszik kívánatossá avagy szükségessé nyílt műtárgyak alkalmazását, mint fedett vagy boltozott áteresztők, és pedig kőből, téglából vagy portland-cementbetonból, a pályaszínig számított legalább 0.60 m. magas felültöltéssel állítandók elő.

Csekélyebb mennyiségű és magasságú víz levezetésére szolgáló áteresztők – be-

zárólag 2.0 m. nyílásig – betoncsőáteresztőkként is építhetők, melyek – a szükséghez képest – homlok- és szárnyfalakkal, valamint a talaj és egyéb helyi viszonyoknak megfelelő alapozással látandók el.

Vasúti betoncsőáteresztők felültöltésének a magassága – szintén a pályaszínig számítva – kisebb nem lehet, mint 1.0 m.

A betoncsőáteresztők készítéséhez – mint kötőanyag – csakis portland-cement használható.

A nyílt vasúti műtárgyak hídfői és szárnyai kőből, téglából vagy portland-cement-betonból, tartó szerkezetei pedig bezárólag 2.0 m. nyílásig tölgyfából és ennél nagyobb nyílásoknál vasból létesítendőek.

A vasúti műtárgyak egészen vasbetonból is készíthetők.

A különböző nemű műtárgyak falazatainak azon részei, melyek feltétlenül kőből lesznek előállítandók, az illető szabványokban vagy építési részlettervekben fognak megjelölni, esetleg pedig rendelkezéssel megállapítani.

A szabványrajzok vagy építési részlettervek megállapításaihoz, avagy az elrendeléshez képest, különösen nagyobb nyílású vagy magasságú, valamint állomások, megállóhelyek és kiterők közelében fekvő műtárgyak is megfelelő korlátokkal látandók el.

A nyílt vasúti áteresztők és hidak tartószerkezetei általában 6000 kilogramm keréknyomás és a h. é. vasutakra nézve érvényben levő szabályszerű terhelési séma, illetve igénybevételek alapulvételével számítandók és szerkesztendőek.

Oly vonalrészeken, a melyeken elsőrendű vasúti felépítmény lesz alkalmazandó, az alépítmény is elsőrendű vasutaknak megfelelően állítandó elő.

Támasztó- és bélésfalak építéséhez kő, téglá vagy portland-czement-betonanyag használandó. A szerint, a mint az – tekintettel a célra és rendeltetésre, valamint a számba jövő egyéb körülményekre – megengedhetőnek fog találtatni, ilyenmű kőfalak, úgyszintén kőburkolatok esetleg habarcs nélkül, szárazon is lesznek rakhatók.

Pályaáthidalások hídfői és szárnyai, valamint esetleges pillérei és boltozatai – a mennyiben ilyenmű műtárgyak az engedélyezett vasúton egyáltalában kivitelre kerülnének – kőből, téglából vagy portland-czement-betonból, tartószerkezetei pedig fából vagy vasból lesznek előállítandók; megjegyztetvén, hogy fatartószerkezetek mellett, pillérek helyett, falazott lábazatokra állítandó fajármok is alkalmazhatók.

A pályaáthidalások egészen vasbetonból is készíthetők.

Közútak átvezetésére szolgáló pályaáthidalások tervezésénél és építésénél, különösen a tartószerkezet számításánál alapul veendő terheléseket, valamint a hídpálya elrendezését és szerkezetét illetőleg az érintett közútak műtárgyaira nézve érvényben álló szabályok és szabványok is figyelembe veendőek lesznek.

Pályaáthidalások, valamint támasztó- és bélésfalak azon részei, melyek feltétlenül kőből lesznek készíthetők, az illető szabványokban vagy építési részlettervekben

fognak megjelölni, esetleg pedig rendeltetileg megállapíttatni.

Útátjárók, párhuzamos utak, útszabályozások és állomási hozzájáró utakban, a szükséghez képest, megfelelő számú és nyílású áteresztők vagy hidak építendőek, melyek – ha azok felett nincs feltöltés, vagy ha azokra nézve más helyen eltérő megállapítás nem történik – a fahidak, illetőleg alkatrészeik anyagnemére vonatkozólag alább álló általános kikötés betartása mellett, egészen fából is készíthetők. Feltöltés által fedett közúti műtárgyakra nézve általában véve a hasonnemű és szerkezetű vasúti áteresztőkre vonatkozólag előírt feltételek mérvadó; 0.30 méternél nem nagyobb nyílással bíró fedett útáteresztők helyett – alárendelt jelentőségű községi vagy mezei utakon – tölgy- vagy vörös fenyőfatömbök is alkalmazhatók. Megjegyeztetik idevonatkozólag, hogy állami, törvényhatósági (országos) és egyáltalán fontosabb közútakon építendő műtárgyakra nézve az érvényben levő közúti szabványtervek mérvadóak.

Általános érvénynyel mindazon vasúti és közúti műtárgyakra nézve, melyeknél a fentebbiekben foglalt határozmányok értelmében fának az alkalmazása egyáltalában szóba jöhet, kikötetik, hogy hídpadlózatokhoz, valamint hídfőkhöz, hídjármokhoz, jégtörőkhöz, alapczölöpökhöz és alaprácsokhoz, fal- és süveggerendákhoz csakis tölgy- vagy vörös fenyőfát, ékekhez pedig kizárólag csak tölgyfát szabad használni.

Hidak és áteresztők, támasztó- és bélésfalak, valamint általában alapozást

igénylő más építmények és munkák is minden körülmények közt teljesen hordképesen, kellően szilárdan és akképpen alapozandók, hogy az alapnak különösen egyenetlen üledése, csúszása, illetőleg elmozdulása, alámosása, felázása vagy felfagyása be ne állhasson.

Mindezen követelmények szemmeltartásával az alapozások módja és mélysége minden egyes esetben – a terep és talajviszonyoknak és a még egyébként figyelembe jövő körülményeknek, valamint egyes műtárgyakat és építményeket illetőleg az azokra nézve netalán más helyen külön előírt vagy előírandó feltételeknek megfelelően – az alapgyödrök kiemelése és a felmerülő szükséghez képest esetleg a munkák végrehajtása közben fog megállapítani. E tekintetben azonban határozottan kiköttetik, hogy a nött talajba 0·80 méternél kisebb mélységre lenyúló alapozást csak fagyálló kőzeten szabad előállítani, továbbá – még legkedvezőbb viszonyok és legjobb minőségű talaj mellett is – csak azon különleges esetekben, mikor az illető falak minden oldalról kellően széles és a terep színvonalától mérve legalább 0·80 m. magas feltöltéssel teljesen körülfogva, illetőleg védve vannak.

Az összes áteresztők és hidak, támasztó- és bélésfalak stb. mindennemű falazatainak előállításához kizárólag csakis román, vagy az esetről-esetre történő megállapításához, illetőleg elrendeléshez képest, portland-czement, homok és víz megfelelő arányú keverésével készítenő vízálló habarcsot szabad használni.

A vastartószerkezetű és vasbeton-mű-

tárgyakra vonatkozó mindazon adatokat, melyek arra a célra szükségesek, hogy a hídtörzskönyvek az érvényben álló, vagy netalán még kiadandó szabályzatoknak és rendeleteknek megfelelőleg elkészíthetők legyenek, tartozik az engedélyes a tényleges kivitellel mindenben megegyezően összeállítani és a felülvizsgálati műveletekkel együtt – mint ezek kiegészítő mellékleteit – felterjeszteni.

Útszabályozások, útáthelyezések és útátjárók felépítménye az eredeti út felépítményének megfelelően állítandó elő. Oly útnál pedig, melyek kavicsolva egyáltalában nincsenek, az útátjárók mindkét sínszáltól számítandó 8–8 m. hosszúságban 15 cm., azontúl pedig 10 cm. vastagságban kavicsolandók. Egyes fontosabb útátjárók – az esetről esetre megállapítandó mértékben – kőburkolattal látandók el.

Az állomási hozzájáró utak – a menyenyiben a közigazgatási bejárásról vagy esetleges pótbejárásokról felvett jegyzőkönyvek és az azokat helybenhagyó vagy később kiadandó miniszteri rendeletek egyes hozzájáró útra nézve eltérő megállapításokat nem tartalmaznának – 0·20 m. vastag kavics borítással lehengerelve, az állomási fensíkon kocsiközlekedésre szolgáló területek pedig 0·15 m. vastag kőalappal és 0·15 m. vastag kavicsborítással létesítendőek.

Az állomások előtereinek – illetőleg kezelési területeinek és rakhelyeinek azon részei, melyek kocsiközlekedésre nem szolgálnak, rendszerint 10 cm. vastag kavicsréteggel borítandók.

Az őrházi fensíkok, valamint a vontatási telepeknek vágányzatok és építmények által el nem foglalt részei 5 cm. vastag kavicsborítással látandók el.

Az állomásokon a fensíknak és különösen a vágányok beágyazásának szárazon tartására a szükséghez képest szabvány-szerű szivárgók létesítendőek.

Minden állomáson kert számára legalább 400 m² és minden egyes állomási és vonalórhzánál szintén kertnek legalább 1000 m²-nyi, a célra alkalmas fekvésű és minőségű földterület beváltandó, illetőleg kisajátítandó. Az állomási kertek abban az esetben, ha azok a tervszerinti helyen nem esnek vizenyős, mocsaras vagy ár-, illetőleg belvízterületekre, feltöltetlenül hagyhatók, de a szükséghez képest termőfölddel borítandók.

III. Felépítmény

A pálya 1.435 méter nyomtávval építendő.

A sínek, a melyek aczélból gyártandók, folyóméterenként 23.6 kilogrammnál könnyebbek nem lehetnek és függő sínkötés alkalmazásával oly sűrűn rakott talpfákon helyezendők el, hogy igénybevételük 6000 kilogramm keréknyomás alatt négyzet cm.-ként 100 kilogrammot meg ne haladjon.

A vágányok egymástól való távolsága – középtől középig mérve – Szentandrás állomáson 4.75, Varjas állomáson és a helyi érdekű vasút saját állomásain pedig 4.50 m. legyen. A helyi érdekű vasútnak más vasút nyílt pályájával párhuzamosan haladó vonalrészein viszont a tengelytávolság 4,0 m-ben állapítatik meg.

Engedélyes köteles a különböző felépítményi anyagoknak a vágányokban tényleg felhasznált mennyisége után számított ½%-át és azonkívül egy teljes váltót és keresztezést, egy egész kitérőhöz szükséges teljes talpfacsoporttal együtt, tartalékkal az építési alaphól beszerezni s az üzletnek rendelkezésére bocsátani; ezen tartalékokba azonban nem számíthatók be azon készletek, melyeket a jótállási idő alatt megromló felépítményi vas- és aczélananyagok kicserélésére a szállító gyárak tartoznak átadni.

Bárminő építési czélokra – ideértve a pálya és tartozékainak bekavicsolását, illetőleg behomokolását is – az engedélyezett vasút végleges felépítményéhez szánt váltókat, keresztezéseket, közönséges és váltótalpfákat, talpfacsoportokat, csavarokat és sínszegeket egyáltalában nem szabad használatba venni, a síneket valamint esetleg még a hevedereket és alátétlemezeket pedig csakis azon határozott kikötéssel, hogy az ideiglenes használatból kikerült ilyenmű anyagok – a nyílt pálya vágányának és az állomásokon vonatkeresztezésre szolgáló átmenő fővágányoknak kizárásával – még az állomások többi mellékvágányaiban is csak akkor és csak annyiban lesznek alkalmazhatók, ha és a mennyiben azok az építés ellenőrzésével megbízott szakközegek által gondosan és szigorúan megvizsgáltatván, minden tekintetben teljesen sérületleneknek és kifogástalanoknak fognak találtatni.

Építés alatt álló vasútvonalak felépítményének ideiglenes czélokra való használata tekintetében a magyar királyi állam-

vasutak legújabb részletes feltétfüzetének a felépítményről szóló »W« fejezetében és nevezetesen annak 17. és 18. §-aiban foglalt megállapítások irányadók.

Az 1874. évi december 31-én 18.091. szám alatt kelt közmunka- és közlekedésügyi miniszteri szabályrendeletnek (M. R. T. 1874. évf. 194. sz. 686. s köv. lap) idevágó határozmányai – a mennyiben azok a feltétfüzet most említett megállapításaival ellentétben nem állanak – az itt szóban forgó helyi érdekű vasútra vonatkozólag is érvényben maradnak.

Az építendő h. é. vasútvonalon összesen 1840 folyóméter állomási mellékvágány létesítése követelhető, mely hosszba azonban a Szentandrás és Varjas csatlakozó állomásokon előállítandó új, illetőleg áthelyezendő vagy átalakítandó régi vágányok nincsenek beszámítva.

A m. kir. államvasutak Szentandrás állomásához való csatlakozásnál 300·0 m. hosszban a h. érdekű vasút nyílt vonala elsőrendű vasúti felépítménnyel állítandó elő.

Elsőrendű felépítménnyel létesítendő továbbá Szentandrás állomáson egy új átmenő vágány, a meglevő anyavágányokon belül és a bejáratú vágányok a megfelelő váltókkal és keresztezésekkel együtt.

Varjas csatlakozó állomáson az új átmenő vágány és az új mozdonyszíntelep vágányai a helyi érdekű vasúti rendszernek megfelelő felépítménnyel létesítendőek.

A közönséges talpfák tölgyfából avagy esetleg vörösfenyőfából állítandók elő.

A talpfák hossz- és keresztmetszeti méretei legalább a következők legyenek:

1. A folyóméterenként 23·6 kilogramm nehéz aczélsinekből készítenendő rendes nyomtávú felépítményben: hosszúság = 2·20 m., vastagság = 0·14 m., alsó szélesség = 0·20 m. és végül felső szélesség: mindazon talpfáknál, a melyeken alátételemezek lesznek alkalmazandók, valamint a tartaléktalpfáknál = 0·16 m., az alátételemezek nélkül maradó talpfáknál pedig = 0·14 m.

2. A szabványos nyomtávú elsőrendű vasúti felépítménnyel készítenendő vágányokban: hosszúság = 2·50 m., vastagság = 0·15 m., alsó szélesség = 0·25 m. és felső szélesség = 0·17 m.

A kitérőkben, valamint a nyílt műtárgyak hordszerkezetein alkalmazandó összes talpfákhoz, a melyek méreteire és keresztmetszeti alakjára nézve a vonatkozó szabványok vagy részlettervek mérvadók, csakis tölgyfát szabad használni.

A felépítmény többi anyagát, szerkezetét és részleteit a kereskedelemügyi miniszter az engedélyes által még a megrendelés, illetőleg beszerzés előtt előterjesztendő építési részlettervek alapján határozza meg.

Az útátjáróknál a sínszálak mellett általában tölgyfa vezetőgerendák alkalmazandók; fontosabb útátjáróknál azonban vezetősínek követelhetők.

A helyi érdekű vasút vonalán a felépítmény beágyazásához kavics használandó, s ezen beágyazásnak a sínek talpa alatt 0·25 m. vastagsággal és a sántalpak magasságában 2·80 m. szélességgel kell bírnia.

A váltók és keresztezések kavics-beágyazása a sínek talpa alatt 0·30 m. legyen.

A csatlakozó állomásokon és a csatlakozó vonalrészeken előállítandó felépítmény, váltók és keresztezések beágyazásának méreteire és egyéb részleteire nézve az illető felépítményi rendszerre vonatkozólag érvényben álló szabványok és szabályok mérvadók.

Tartalékul köteles az engedélyes vágány-kilométerenként – de kivéve a csatlakozó állomásokon előállítandó vágányokat – 40 (negyven) köbméter beágyazási kavicsanyagot az építési tőkéből beszerezni s a vonal mentén, alkalmas helyeken lerakva, az üzletnek rendelkezésére bocsátani.

IV. Állomások

Az engedélyes által kiépítendő vaspályán a következő állomások, illetőleg kitérők és megállóhelyek létesítendőek:

- 1. Hodony rakodó állomás 200 m. h.
- 2. Knéz vízállomás 375 » »
- 3. Baraczháza rakodó állomás 200 » »
- 4. Kétfél állomás 360 » »

Engedélyes a szükséglet szerint még további állomásokat, kitérőket és megállóhelyeket is létesíthet; ezen pótlétesítményekhez azonban a kereskedelemügyi miniszter engedélye a tervezetek bemutatása mellett előzőleg kikérendő.

Az állomások és kitérők lehetőleg egyenesben és vízszintesben, vagy 2·5‰-et meg nem haladó emelkedés-, illetőleg esésben helyezendők el és pedig olyképen, hogy azok szükség esetén kellően nagyobbíthatók legyenek.

V. Állomási építmények és vonalórházak

Az engedélyezett pálya állomásain, kitérőin és megállóhelyein, továbbá Szentandrás és Varjas csatlakozó állomásokon az alább következő táblázatos kimutatásban felsorolt épületek, illetőleg építmények és berendezések állítandók elő.

Táblázat a társaság építési, agyintási és berendezési feladatairól

Az állomás neve	Építési feladat		Agyintási feladat		Berendezési feladat	
	Építési feladat	Agyintási feladat	Berendezési feladat	Építési feladat	Agyintási feladat	Berendezési feladat
1. Állomás
2. Állomás
3. Állomás
4. Állomás
5. Állomás
6. Állomás
7. Állomás
8. Állomás
9. Állomás
10. Állomás

A táblázat a társaság építési, agyintási és berendezési feladatairól tartalmaz. A táblázatban a társaság által megvalósított munkák adatai szerepelnek. A táblázatban a társaság által megvalósított munkák adatai szerepelnek. A táblázatban a társaság által megvalósított munkák adatai szerepelnek.

Az állomásokon előállítandó váltóór lakásokon és a vonalon esetleg szükséges őrkunyhókon kívül, a nyílt pályán – a kereskedelemügyi miniszter által meghatározandó helyeken – összesen 6 órház lesz építendő, a hozzájuk tartozó melléképületekkel, kutakkal és kenyérsütő kemenczékkel együtt.

Közczélokra, úgymint: a jövedék, posta, távirda, rendőrség stb. részére megkívántató helyiségek előállítására az engedélyes csak külön kárpótlás mellett kötelezhető.

A felvételi épületek, lakó- és órházak, továbbá a rakodók, tisztítóödrök, aknák, csatornák, kutak, kenyérsütőkemenczék és különálló pinczék, valamint a mozdonyszínekkel kapcsolatos vagy különálló vízállomási épületek, illetve víztornyok, laktanyák, kéziműhelyek és mozdonyszínek kőből vagy téglából falazva állítandók elő – míg a kocsiszínek, kő-, téglavagy betonlappal és lábazattal, favázás falakból, az árú-, kézi- és pályafentartási raktá-

rak, melléképületek, szén- és gabonaszínek pedig kő-, téglavagy betonlappal és lábazattal, illetőleg kő-, téglavagy betonoszlopokon fából építhetők.

Az állomásokon – a vonatkozó szabványrajzok vagy építési részlettervek megállapításaihoz, avagy az elrendeléshez képest – vízlevezető csatornák és aknák létesítendőek.

Mindazon épületek, amelyek akár csak részben is lakó-, iroda- vagy váró-czélokra szolgálnak, már a pálya megnyitására olyképen lesznek elkészítendőek, hogy azok a közegészségügyi szempontból támasztandó követelményeknek is megfeleljenek; az összes állomási és őrházi kutaknak, vagy hasonczélú más létesítményeknek pedig mindig a kellő mennyiségű tiszta s élvezhető ivóvizet kell szolgáltatniok.

A vízállomási kutaknak vagy hasonczélú más létesítményeknek oly mennyiségű és minőségű vízzel kell bírniok, hogy azok úgy a polgári, mint a hadi menetrend összes vonatai számára a szükséges vízmennyiséget a kellő minőségben szolgáltatni mindig képesek legyenek.

A mennyiben a különböző rendeltetésű kutak, illetőleg hasonczélú más létesítmények nem felelnének meg a fentebbi kikötéseknek, az engedélyes köteles lesz a megkívántató mennyiségű és minőségű ivó-, illetőleg kazántápláló víznek beszerzéséről és biztosításáról bármely más alkalmas úton és módon gondoskodni.

Az állomásokon, kiterőkön, megállóhelyeken stb. előállítandó összes épületek és egyéb építmények, valamint a vonalór-

házak alapozási módjára és mélységére nézve általában ugyanazon határozatok mérvadóak és kötelezők, melyek a fentebbi II. fejezetben az alépítményi munkákra nézve megállapítva vannak.

VI. Pályaelzárás és jelzés

A vasut bekerítése az elrendelésnek megfelelő módon és kiterjedésben lesz előállítandó és általában csak különösen figyelemre méltó helyeken és ott szükséges, hol a pálya jelentékenyebb forgalmat közvetítő közutak, vagy benépesített területek közvetlen közelében, illetőleg azokon keresztül vezet el.

Az állomások a szükséghez képest – az illető szabványokban vagy részlettervekben, avagy rendeletileg megállapítandó kiterjedésben és módon – lesznek bekerítendőek, valamint megfelelő szerkezetű kapukkal és ajtókkal ellátandók.

Útak és útátjárók szélein karfák, kerékvetőők vagy kerítések csak ott alkalmazandók, a hol azok a fenforgó helyi viszonyoknál és a még egyébként figyelembe jövő körülményeknél fogva biztonsági tekinteteből nem mellőzhetőek; e mellett azonban figyelembe lesznek veendőek azon szabályok és szabványok is, amelyek karfák és kerékvetőők alkalmazását és előállítását illetőleg állami és törvényhatósági közutakra nézve érvényben vannak.

Útátjárók elzárására szolgáló sorompók csak nagyon élénk forgalmú vagy különleges helyi fekvésű útátjáróknál avagy oly helyeken állítandók fel, hol a vonat közlekedése az útátjárótól legalább 100 m. távolságra észre nem vehető.

Azon úttájarók, melyek az építési tőke terhére – fekvésükhöz és egyéb körülményekhez képest – megfelelő szerkezetű kézi- vagy vonósorompókkal lesznek ellátandók, valamint általában az építési tőke terhére előállítandó pályaelzárási létesítmények a vasút építése közben vagy utánrendőri bejárása, esetleg pedig műszaki felülvizsgálata alkalmával, avagy végül a jóállási idő alatt teendő tapasztalatok eredménye alapján fognak kijelölni.

A sorompóval el nem látott és a vonatról 150 m. távolságból nem látható úttájaróknál állandó figyelmeztető jelzők helyezendők el.

Az engedélyes köteles üzleti távirdat létesíteni, melyen az állomások közti táviratozás eszközölhető legyen. E végből:

1. Köteles az összesen mintegy 29·0 km. vonal- és 30·0 kilométer húzalhosszban létesítendő távirda-, valamint Szentandrás és Varjas állomások előtt felállítandó védjelzőberendezésekhez szükséges 640 drb téli vágású, ép, egészséges és lehetőleg egyenes törzsfából tölgy-, ákác- vagy vörös fenyőoszlopot – melyeknek felső, vagyis vékonyabb végükön az átmérő 13–15 cm. között, a kerület tehát 41–47 cm. között váltakozhatik – saját költségén beszerezni és a temesvári posta- és távirdaigazgatóságnak átadni.

Az átadandó 640 drb oszlop közül 70 drb 8·0 m. hosszú és 570 drb 6·5 méter hosszú kell hogy legyen.

A mennyiben a vasut építése közben esetleg szükségesnek mutakozó vonalváltoztatások, állomásáthelyezések és beiktatások avagy egyéb körülmények folytán az előírányzott építési anyagok

mennyisége nagyobbodnék, köteles az engedélyes az e címén felmerülő többköltséget is az építési tőkéből viselni.

2. Engedélyes köteles az ezen szakaszban előírt távirda és védjelző-berendezés építése, meglevő berendezéseken ezzel kapcsolatosan netalán végzendő átalakítások és a berendezések átadása körül felmerülő összes költségeket viselni és ezen költségek fedezésére, mielőtt az építés foganosítására iránt az illetékes posta- és távirdaigazgatóságot megkeresné, 4000 korona nem kamatozó s utólag elszámolandó előleget a budapesti posta- és távirdaigazgatósági pénztárba befizetni s az erről kiállított betétnyugtát, az építés foganosítására vonatkozó megkereséssel egyidejűleg, a temesvári posta- és távirdaigazgatóságnak bemutatni.

3. Engedélyes köteles a fentiek szerint átadandó oszlopokat, a többi összes építési anyagokat és szerszámokat – az építés vezetésével megbízott tisztviselő intézkedéseinek meglelelően – a vasútvonal mentén saját közlekedési eszközeivel nagyban szétosztani, a részletes szétosztáshoz szükséges pályakocsikat pedig minden díj megtérítésre való igény nélkül átengedni.

Az esetben, ha engedélyes a távirda, távbeszélő és villamos jelzőberendezések építését oly időben kívánná, a midőn a pályán vasúti jároművekkel közlekedni még nem lehet, köteles gondoskodni arról, hogy az oszlopok, egyéb anyagok és szerszámok nagyban és részletesen egyéb közlekedési eszközökkel saját költségén szétosztassanak.

4. A távirda-, távbeszélő- és villamos jelzőberendezések nyomjelzését, illetőleg a támszerkezetek felállítási és felerősítési helyeit, az előírt szabályok figyelembevételével, engedélyes és az építést fogantató posta- és távirdaigazgatóság képviselőiből alakítandó bizottság állapítja meg, mely bizottságba, ha a vasut üzemét valamely más vasuti intézet kezelné, ez utóbbinak, csatlakozó állomásokon pedig az összes érdekelt vasutaknak képviselői is meghívandók.

A mennyiben a támszerkezetek felállítására vagy felerősítésére szükséges helyet a kisajátítási vonalon belül nem lehetne biztosítani, a kisajátítási területen kívül elhelyezendő támszerkezetek után netalán fizetendő kártalanítási összegeket, nemkülönb az ezen támszerkezeteknek esetleg később szükséges áthelyezéséből felmerülő költségeket is engedélyes viseli.

A helyi érdekű vasut állomásain, valamint Varjas csatlakozó állomáson csak a vonatok keresztezésére szolgáló vágányokba eső váltók, ellenben Szentandrás csatlakozó állomáson az előállítandó összes I. rendű váltók világítható jelzőtárcsákkal látandók el.

A rakodó állomások váltói megfelelő elzáró készülékkel, mellékvágányai pedig vágányelzáró sorompókkal látandók el.

Szentandrás és Varjas csatlakozó állomások előtt az előírt, illetőleg előírandó távolságban a helyi érdekű vasut vonalán egy-egy és a temesvár–aradi vonalon Szentandrás állomás előtt és mögött szintén egy-egy, tehát összesen négy védjelző állítandó fel.

A Szentandrás állomás fődözésére szolgáló védjelzőkkel kapcsolatban előjelzők is létesítendőek. Ezen kívül Szentandrás állomás Temesvár–Józsefváros állomással vonatjelentő és távirda-berendezéssel kötendő össze. A többi állomásoknál, kitérőknél és megállóhelyeknél az előírt, illetőleg előírandó távolságokban fix-védjelzők alkalmazandók.

Egyébként a lát-, hang- és harangjelzők mindaddig mellőzhetők, míg a sűrű vonatforgalom azok előállítását nem teszi szükségessé.

A kézi- és a vonatokon használandó jelzőeszközök a fennálló szabályok szerint szerzendők be.

VII. Járóművek

Engedélyes köteles az engedélyokirat 7. §-ában járóművek beszerzésére megállapított összeget az engedélyokirat kiadásától számított 14 nap alatt a vasut üzletét kezelő vasut igazgatóságánál készpénzben befizetni. Az üzletkezelő vasut igazgatósága pedig további 30 nap alatt tartozik a beszerzendő járóművek részletterveit, az azok nemét, számszerinti mennyiségét és egységárát tartalmazó kimutatással együtt a kereskedelemügyi miniszterhez átvizsgálás és jóváhagyás végett még a megrendelés, illetőleg beszerzés előtt bemutatni.

Bárminő építési célokra, ideértve a pálya és tartozékainak bekavicsolását, illetőleg behomokolását is, az engedélyezett vasut számára az építési tőkéből beszerzendő járóműveket használatba venni nem szabad. Ezen határozmánytól

eltérésnek csak a kereskedelemügyi miniszter előzetes felhatalmazása és az általa megszabandó feltételek alapján oly kivételes esetekben lehet helye, a mikor már használt járóművek beigazoltan nem állanak rendelkezésre, illetőleg sem vétel, sem bérlet útján egyáltalán nem kaphatók.

VIII. Felszerelési, leltári és berendezési tárgyak és elhasználási anyagok

A felszerelési, leltári és berendezési tárgyak az engedélyes részéről jóváhagyás végett bemutatandó részletes kimutatás alapján a kereskedelemügyi miniszter által megállapítandó mennyiségben, az elhasználási anyagok pedig az első négy heti szükségletnek megfelelőleg lesznek az építési tőkéből beszerzendők s az üzletnek rendelkezésre bocsátandók.

IX. Jótállás

A különböző létesítményekhez használandó anyagok jó minőségére, nemkülönben az előállítandó összes munkák, építmények, gyártmányok stb. megfelelő és szilárd kivitelére nézve a m. kir. államvasutaknál érvényben levő feltétlfüzetek és épületek leírásának, valamint a még egyébként fennálló szabályzatok és rendeletek határozmányai lesznek mérvadók és pedig abban az esetben is, ha az engedélyokirat ide vonatkozó §-a alapján

a kereskedelemügyi miniszter kivételesen netalán meg fogná engedni, hogy egyes anyagok, alkatrészek, gyártmányok vagy szállítmányok külföldről szerzettessenek be.

A sínek, váltók és keresztezések, valamint a sínkapcsolószerek kivételével mindazon munkákért, építményekért, gyártmányokért és szállítmányokért, melyekre a magyar királyi államvasutak feltétlfüzeteiben bizonyos jótállás van megszabva, engedélyes a műszaki felülvizsgálat helyi szemléjének középidejétől számított legalább egy évig, ellenben a sínek-, váltók- és keresztezésekért az üzlet megnyitása napjától kezdve legalább három évig, a sínkapcsoló szerekért pedig szintén az üzlet megnyitásától számított legalább egy évig tartozik jótállani.

Engedélyes tartozik továbbá az építési alapból fedezni, illetőleg megtéríteni a felépítménynek szintén az üzlet megnyitásától számított husz napi fentartásából, valamint az ehhez szükséges kavicsanyag beszerzéséből és beágyazásából felmerülő költségeket is, különösen megjegyeztetvén, hogy ezen husz napi fentartáshoz a tartalékkavicsot nem szabad felhasználni.

Budapest, 1907 augusztus hó 21-én.

Kossuth Ferencz s. k.

kereskedelemügyi m. kir. miniszter.

Magyar királyi államvasutak Igazgatósága.

2. Melléklet

Szerződés a MÁV-val a részvénytársaság ügyviteli szolgálatának átadásáról

29983/1913. sz.

Szerződés,

mely egyrészt a magyar királyi államvasútak igazgatósága, másrészt a Temes és Somogyvármegyei egyesült helyi érdekű vasútak részvénytársaság között a társasági ügyek vitele iránt kötött.

I. cikk.

A Temes és Somogyvármegyei egyesült helyi érdekű vasútak részvénytársaság 1914. évi június hó 15-től kezdve átadja a magyar királyi államvasútaknak, ez utóbbi pedig átveszi a Temes és Somogyvármegyei egyesült helyi érdekű vasútak részvénytársaság ügyviteli szolgálatát vagyis mindazon társasági ügyek ellátását és kezelését, amelyek a kereskedelmi törvény és a társasági alapszabályok értelmében a helyi érdekű vasút részvénytársaság igazgatósága által intézendők.

Az ügyviteli szolgálatnak illetően ellátása a Temes és Somogyvármegyei egyesült helyi érdekű vasútak részvénytársaság igazgatóságának az alapszabályokban gyökerező rendelkezési és ellenőrzési jogát nem érinti, ennél fogva a helyi érdekű

vasút részvénytársaságnak az engedélyokiratokban s az alapszabályokban megállapított szervezete s ezen szervezetnek jogköre továbbra is változatlanul fennmarad.

II. cikk.

A magyar királyi államvasútak igazgatóságának előterjesztései rendszerint a Temes és Somogyvármegyei egyesült helyi érdekű vasútak igazgatóságának, illetve végrehajtó bizottságának üléseiben sürgős esetekben az igazgatósági tagokhoz intézett köriratok útján intéztetnek el.

Igazgatósági, valamint végrehajtó bizottsági üléseket az elnök köteles összehívni és pedig annyiszor, ahányszor az ügyvitel megkívánja. Az igazgatóság ezenkívül egybehívandó akkor is, ha ezt az igazgatóság hét tagja vagy a magyar királyi államvasútak igazgatósága kívánja.

III. cikk.

A magyar királyi államvasútak igazgatósága jogosítva leend a részvénytársaság igazgatóságába négy tagot, a felügyelő bizottságba pedig két tagot kijelölni, akiket a részvénytársaság közgyűlése az igazgatóság illetve felügyelő bizottság tagjaivá

megválasztani köteles. Az igazgatóságba beválasztott négy tag közül három a végrehajtó bizottságba mindenkor beválasztandó.

A Temes és Somogyvármegyei egyesült helyi érdekű vasútak részvénytársaságának igazgatósági, végrehajtó bizottsági, felügyelő bizottsági ülései, és közgyűlései részére szükséges helyiségeket a magyar királyi államvasútak igazgatósága a társaság rendelkezésére bocsátja.

IV. cikk.

A jelen szerződésben körülírt teendőik ellátásáért a Temes és Somogyvármegyei egyesült helyi érdekű vasútak részvénytársaság ezen teljesítmények megtérítéseképpen a magyar királyi államvasútnak utólagos havi részletekben, 3000 azaz háromezer korona évi átalányösszeget fizet.

Ezen átalányösszegben benfoglaltatnak azon költségek, amelyek az elsőbbségi kötvények beváltott szelvényeinek valamint a törlesztett kötvények kezeléséből folyólag felmerülnek.

Ellenben nem foglaltatnak benn a részvénytársaság igazgatóságának és felügyelő bizottságának díjazása és esetleges utiköltségei, a közgyűlések, igazgatósági és felügyelő bizottságának díjazása és esetleges utiköltségei, a közgyűlések, igazgatósági és felügyelő bizottsági ülések egybehívásával és megtartásával járó hirdetési és egyéb kiadások, a cimletek esetleges jegyeztetéséért az elsőbbségi kötvények és ezek szelvényeinek beváltásáért fizetendő díjak és jutalékok, közjegyzői és ügyvédi költségek, valamint mindennemű adók és bélyegilletékek stb., amelyek a

Temes és Somogyvármegyei egyesült helyi érdekű vasútak részvénytársaság által külön viselendő. A helyi érdekű vasútak részvénytársaság köteles gondoskodni arról, hogy az évi rendes közgyűlés az igazgatósági tagok jelenléti díjait egyenként és ülésenként 20 korona, szóval Husz koronával magasabb összegben ne állapítsa meg. Ugyancsak köteles a részvénytársaság arról is gondoskodni, hogy az igazgatóság kebeléből, a végrehajtó bizottságba kiküldendő négy tag egyenként és évenként e címen való működéseért kétszáz koronánál magasabb tiszteletdíjban, vidékről esetleg Budapestre felutazó végrehajtó bizottsági tag pedig az évi tiszteletdíjon felül utiköltség fejében esetről-esetre ötven koronánál magasabb költségmegtérítésben ne részesíttessék, végre köteles a részvénytársaság arról is gondoskodni, hogy a közgyűlés a felügyelő bizottsági három rendes tag tiszteletdíját évenként és egyenként ötven koronánál magasabb összegben ne állapítsa meg.

A jelen cikk szerint 3000 korona átalányösszeggel a magyar királyi államvasútnak a helyi érdekű vasútnak könyveiben évenként meg fogja terhelni. Ugyancsak a magyar királyi államvasút fogja a helyi érdekű vasút terhére a közgyűlésileg megállapított tiszteletdíjakat, valamint a helyi érdekű vasútnak terhelő egyéb költségeket és adókat kifizetni, akként, hogy magyar királyi államvasútnak által ily előlegezett összegeket és ezek után az elkönnyveléstől járó 4%-os kamatoknak visszafizetésére nézve a felek között egyidejűleg kötött

bérleti szerződés 7. §-ának rendelkezései lesznek érvényesek.

V. cikk.

A jelen szerződés bélyeg és illeték költségeit a magyar királyi államvasútak viselik és fizetik.

VI. cikk.

Jelen szerződés 1914. évi június hó 15. napjától kezdve azon időre köttetik, amíg a magyar királyi államvasútak a Mocsolád–tab–siófoki és temesvár–varjasi helyi érdekű vasuti vonalakat bérben birják, vagy a kikötött bérösszeg helyett a bérlet lejárta után megváltási járadékot fizetnek. Ezen idő tartama alatt a szerződés egyik fél részéről sem bontható fel.

Ha a bérleti viszony megszűnésekor a vasúti vonalak üzletvitele iránt szerződő felek újabb megállapodásokat létesítenének, az esetben az új üzletkezelési határozmányok életbe lépésével a jelen szerződés hatályát veszti.

VII. cikk.

Jelen szerződés a Temes és Somogyvármegyei egyesült helyi érdekű vasútak részvénytársaságra nézve a közgyűlés által történt elfogadás után, a magyar királyi államvasútakra nézve pedig a kereskedelemügyi magyar királyi Minister úr jóváhagyásával emelkedik jogerőre.

VIII. cikk.

Egyetértőleg megállapittatik, hogy e szerződésből eredő minden per a magyar királyi államvasútak igazgatóságának székhelye szerint illetékes bíróság előtt s az ügy természetének megfelelő eljárás szerint döntendő el.

IX. cikk.

Jelen szerződés két egyenlő példányban állittatik ki, melyek közül az egyik példány a magyar királyi államvasútaknál, a másik pedig a Temes és Somogyvármegyei egyesült helyi érdekű vasútak részvénytársaság igazgatóságánál tétetik le.

Kelt Budapest, 1913. december hó 15-én.

Előttünk: Okolicsányi Zoltán dr. s. k., Bódogh Kálmán s. k.

Temes és Somogyvármegyei egyesült helyi érdekű vasútak részvénytársaság: Biber s. k., Jacobi s. k.

349926/913. sz. Budapest, 1913. december hó 17-én, Marx s. k.

P. H. Magyar királyi államvasútak.

Kereskedelemügyi m. kir. minister.
95067/III. 1913. szám.

Budapest, 1913. évi december 23-án.

P. H. Kereskedelemügyi m. kir. miniszter.
Jóváhagyom: Harkányi s. k.

A Temes és Somogyvármegyei egyesült helyi érdekű vasútak részvénytársaság az 1913. évi december hó 23-án 95067/III. szám alatt kelt kereskedelemügyi m. kir. ministeri rendeletben foglalt kikötéseknek eleget tévén, 1914. évi június hó 15-ik napján nevezett helyi érdekű vasútak részvénytársaság a társasági ügyek ellátását átadta, a magyar királyi államvasútak pedig átvették. – miért is szerződő felek ezennel megállapodtak, hogy a jelen szerződés 1914. évi június hó 15-én lép érvénybe. Ennek megfelelően szerződő felek ezennel kijelentik, hogy a jelen szer-

zódás I. cikk 2-ik sorában és a VI. cikk 1-ső sorában az „1914. évi június hó 15” szavak utólagos beírása közös egyetértéssel történt meg.

Kelt Budapesten, 1914. évi augusztus hó 12-én.

Temes és Somogyvármegyei egyesült helyi érdekű vasútak részvénytársaság:

Biber s. k., Kummer s. k.

Előttünk: Kiszelényi Géza s. k. mint tanu, Olchváry László s. k., mint tanu

18498/914. sz.

Budapest, 1914. augusztus hó 12-én.

Magyar királyi államvasútak: Tolnay s. k., elnök.

3. Melléklet

Magyar-román helységnévtár

Magyar név	Román név
Arad	Arad
Baracháza	Bărăteaz
Báziás	Baziaș
Csanád	Cenad
Gyorok	Ghioroc
Hodony	Hodoni
Kenézfalva › Knéz	
Kétfél	Gelu, Mestecani
Knéz	Sat Chinez
Nagyszentmiklós	Sânnicolau Mare
Németnagyszentmiklós › Nagyszentmiklós	
Óbesenyő	Dudeștii Vechi, Veșenova Veche
Őcsanád › Csanád	
Perjámos	Periam, Ceuca
Rácszentpéter › Szerbszentpéter	
Resica › Resicabánya	
Resicabánya	Reșița
Sárafalva	Sarafolea
Szarafola › Sárafalva	
Szentandrás	Sânandrei
Szerbszentpéter	Sânpetru Sârbesc
Temesvár	Timișoara
Temeskenéz › Knéz	
Valkány	Valcani, Vâlcani
Varjas	Variaș

Román-magyar helységnévtár

Román név	Magyar név
Arad	Arad
Baziaș	Báziás
Bărăteaz	Baracháza
Brăteni › Bărăteaz	
Cenad	Csanád
Ceuca › Periam	
Dudeștii Vechi	Óbesenyő
Gelu	Kétfél
Ghioroc	Gyorok
Hodoni	Hodony
Mestecani › Gelu	
Periam	Perjámos
Reșița	Resica, Resicabánya
Sarafolea	Sárafalva
Sat Chinez	Knéz, Temeskenéz, Kenézfalva
Sânandrei	Szentandrás
Sânmiclăușul Mare › Sânnicolau Mare	
Sânnicolau Mare	Nagyszentmiklós
Sânpetru Sârbesc	Szerbszentpéter
Timișoara	Temesvár
Valcani	Valkány
Variaș	Varjas
Vâlcani › Valcani	
Veșenova Veche › Dudeștii Vechi	

FORRÁSOK, VÁLOGATOTT BIBLIOGRÁFIA

- *** A Magyar kir. Államvasutak Hivatalos Lapja számai. Budapest.
- *** Centralblatt für Eisenbahnen und Dampfschiffahrt der oesterreichisch-ungarischen Monarchie. Nr. 53. Wien. 1871.
- *** Közlekedési és Vasúti Közlöny számai. Budapest.
- *** Magyar Műszaki és Közlekedési Múzeum Archívuma. Budapest.
- *** MÁV SZK Zrt. MTÜ Archívum, Magyar Államvasutak Üzletvezetősége, Budapest, Temesvár–Varjas vasútvonal, KR.11.007 doboz.
- *** Magyar Nemzeti Levéltár, Gazdasági levéltár, Z 865 fond, Temes- és Somogy-vármegyei Egyesült Helyi Érdekű Vasutak Részvénytársaság
- *** A Temesvár–varjasi helyi érdekű vasút Rt. Üzletjelentései.
- *** A Temes- és Somogy-vármegyei Egyesült Vasút Rt. Üzletjelentései
- *** Vasuti okmánytár. Buda, 1871.
- *** Városi Közlöny. Hivatalos folyóirat. Kiadja a városi tanács. Temesvár
Bellai József: *A temesvári (délmagyarországi) vasuti vonalak alapításának története*. Temesvár, 1914.
- Bellu, Radu: *Mica monografie a căilor ferate din România*. Volumul III. Regionala de Căi Ferate Timișoara. București, 1997.
- Borovszky Samu [szerk.]: *Magyarország vármegyéi és városai. Temes vármegye*. Budapest, é. n.
- Csárádi János (főszerkesztő): *Vasúti Lexikon A-tól Z-ig* 2. kötet. Budapest, 1994.
- Ferenczy Benő: *Vasúti földrajz*. A vasúti tisztképző tanfolyam kiadványa, Budapest, 1892.
- Horváth Ferenc, Kubinszky Mihály: *Magyar vasúti építkezések Erdélyben*. Budapest, 1998.
- Horváth Ferenc: *A magyar vasút építési és fenntartási szervezetének története (1827–2004)*. I. kötet (1827–1944). Vasúthistoria könyvek, Budapest, 2004.
- Jancsó Árpád: *A szeged–temesvári vasútvonal története*. A honismeret szolgálatában. Dukrét Géza 70. születésnapjára. 186–233. old. Nagyvárad, 2012.
- Jancsó Árpád: *Az Oravica–Anina hegyi vasút története*. Kolozsvár, 2013.

- Jancsó Árpád: *Az Oravica–Anina hegyvasút völgyhídjai*. Mindenki Kalendáriuma, Temesvár, 2014.
- Jancsó Árpád: *Hazánk első olcsó vasútja. A valkány–perjamosi vasútvonal építéstörténete*. Honismeret – a megtartó erő. Partiumi és Bánsági Múemlékvédő és Emlékhely Társaság jubileumi kötete. Nagyvárad, 2015.
- Jancsó Árpád: *Műtárgyak a Jaszenova–Oravica–Anina vasútvonalon*. Kolozsvár, 2016.
- Jancsó Árpád: *Az Osztrák–Magyar Monarchia első vicinálisa – A Valkány–Perjámos–Varjas-vasútvonal története*. Tudomány- és Technikatörténeti Füzetek 11. Erdélyi Múzeum-Egyesület, Kolozsvár, 2017.
- Jancsó Árpád: *Temesközi szárnyaskerék*. (Vasúttörténeti cikksorozat). Heti Új Szó, Temesvár, 2012–2017.
- Kovács László (főszerkesztő): *Magyar vasúttörténet*. 1. kötet. A kezdettől 1875-ig. Budapest, 1995.
- Klinda József: *Temesvár vasutfejlődése*. Vasuti és Hajózási Hetilap. 36–39. szám. Budapest, 1911.
- Mezei István: *MÁV vontatójármű album 1868–1993*. Budapest, é. n.
- Milleker, Felix: *Die Banater Eisenbahnen. Ihre Entstehung und Entwicklung. 1847–1917*. Bela Crkva (Weißkirchen), 1927.
- P. R. [Ráth Péter]: *Ueber die Valkány-Perjamoser Vizinalbahn*. Ungarisches Zentralblatt für Eisenbahnen, Dampfschiffahrt u. Verkehr sowie auch für Handel, Industrie und Assekuranzwesen. Nr. 22. Pest, 1870. november 13.
- Ráth Péter: *A valkány-perjamosi helyiérdekű vasútról*. Magyar Mérnök és Építész Egylet Közlönye Pest. 1870. 415–418.
- Schober Albert: *Az osztrák államvasút valkány-perjamosi és vojtek-német-bogsáni mellékvonalainak építési költségei*. (Fournier M. nevezett vasút vezérfelügyelőjének Párisban francia nyelven fönti cím alatt megjelent közleménye után.) Magyar Mérnök és Építész Egylet Közlönye Budapest, 1876. 445–448.
- Strach, Hermann: *Geschichte der Eisenbahnen der Oesterreichisch-Ungarischen Monarchie*. I–IV. Band. Wien, Teschen, Leipzig, 1898. [Megj.: az első „kötet” tulajdonképpen kettő; 1908-ban pótkötet is megjelent.]
- Tominác József: *A magyar szent korona országainak vasútjai, 1845–1904*. Budapest, 1905, valamint kiegészítések: 1911–1918.
- Urbán Lajos (főszerkesztő): *Vasúti lexikon*. Budapest, 1984.

ISTORICUL CĂII FERATE TIMIȘOARA–SÂNANDREI-VARIAȘ (REZUMAT)

Timișoara este legată cu o cale ferată secundară de comuna de graniță Valcani. Puțini știu însă că această cale ferată a fost construită în trei etape, de către două societăți diferite. Calea ferată Valcani–Periam a fost dată în circulație în anul 1870. Ea a fost realizată de către Societatea cezaro-crăiască privilegiată austriacă de stat (StEG) cu scopul legării comunelor producătoare de grâne din nord-vestul Banatului cu calea ferată principală Viena–Pesta–Szeged–Timișoara–Baziaș.

Valcani–Periam a fost prima asemenea cale ferată vicinală de pe întregul teritoriu al Monarhiei Austro-Ungare.

Experiența dobândită atât la construcția, cât și la exploatarea acestei căi ferate a fost fructificată la construcția viitoarelor rețele de căi ferate vicinale (locale) și concluziile s-au luat în considerare la întocmire legii privind căile ferate de interes local.

Societatea StEG voia să extindă linia Valcani–Periam și s-o lege cu linia Arad–Timișoara, însă a reușit abia în 1888 să contruiască o scurtă prelungire a ei până la Variaș. Această cale ferată de legătură cu Timișoara s-a realizat abia după 20 de ani, în anul 1908 de către o altă societate pe acțiuni, care se numea Temesvár–Varjasi helyi érdekű vasút Részvénytársaság (Societatea de cale ferată locală Timișoara–Variaș S.A.).

Exploatarea căii ferate Valcani–Variaș a fost asigurată de către StEG până în anul naționalizării prin răscumpărare a acesteia, 1891, apoi de către MÁV (Căile Ferate Regale Ungare). Din punctul de vedere al exploatării cele trei sectoare au fost unificate sub denumirea de linia Timișoara–Valcani.

După sfârșitul primului război mondial și stabilirea noilor frontiere, toată linia a revenit Regatului României.

Cartea prezintă istoricul căii ferate Timișoara–Variaș. Pe baza cercetărilor în diferite arhive, autorul relatează în mod amănunțit atât demersurile administrative cât și aspectele pur tehnice ale liniei de cale ferată. Sunt tratate separat demersurile pentru înființarea căii ferate, contractul de concesiune, condițiile tehnice, statutul societății pe acțiuni, contractul de exploatare cu Căile Ferate Regale Ungare (MÁV), traseul, calea în plan, profilul transversal, infrastructura, suprastructura, lucrările de artă, clădirile deservente ale căii ferate, locomotivele care au asigurat tracțiunea, situația căii ferate în perioada interbelică și după naționalizarea ei de statul român în anul 1948, situația actuală.

Datorită cercetărilor arhivistice aprofundate, autorul a inclus numeroase reproduceri provenite din proiectele originale și din alte documente inedite. Acestea conferă cărții o valoare documentară deosebită.

THE HISTORY OF THE RAILWAY TIMIȘOARA/TEMESVÁR-SÂNANDREI/ SZENTANDRÁS-VARIAȘ/VARJAS

(SUMMARY)

Timișoara is connected to the border village Valcani by a secondary railroad. However, few people know that this railway was built in three stages by two different companies. The Valcani-Periam railway was inaugurated in 1870. It was carried out by the *Imperial Royal Privileged Austrian State Railway Company (K. K. Privilegierte Österreichische Staatseisenbahn-Gesellschaft - StEG)* with the purpose of connecting the grain-producing municipalities from the northwest of Banat with the Vienna-Pest-Szeged-Timișoara-Baziaș main railway. Valcani-Periam was the first such vicinal railroad in the whole territory of the Austro-Hungarian Monarchy.

The experience gained through both the construction and the operation of this railway was used during the construction of the future vicinal rail networks and the conclusions were taken into account throughout the drafting of the local railways law.

StEG society wanted to extend the Valcani-Periam line and connect it to the Arad-Timișoara line, but it was only in 1888 that they succeeded in making a short extension to Variaș. This railway link to Timișoara was made only after 20 years, in 1908 by another joint stock company, called *Temesvár-varjasi Helyi Érdekű Vasút Részvénytársaság (The Temesvár-Varjas Local Railway Limited Company)*. The operation of Valcani-Variaș railway was granted by StEG until the year of its nationalization (1891) by redeeming it, then by MÁV (*Royal Hungarian Railways*). Regarding its exploitation, the three sectors were unified under the name *Timișoara-Valcani line*. After the end of the First World War and the establishment of the new frontiers, the entire line returned into the ownership of the Kingdom of Romania.

The book presents the history of the Timișoara-Variaș railway line. Based on researches in various archives, the author presents in detail both the administrative and the purely technical aspects of the railway line. The initiatives for the establishment of the railway, the concession contract, the technical conditions, the status of the joint stock company, the operating contract with the *Royal Hungarian Railways (MÁV)*, route, path in the plan, cross-sectional profile, infrastructure, superstructure, artworks, buildings of the railway, locomotives that have ensured the traction, the situation of the railway in the interwar period and after the nationalization made by the Romanian state in 1948 and the current situation.

Owing to the profound archival research, the author annexed numerous reproductions from original projects and other hitherto unpublished documents. These qualities offer the book a special documentary value.

TARTALOM

Előszó.....	5
Előzmények	7
Közigazgatási bejárás	12
A Temesvár–Szentandrás–Varjas helyi érdekű vasút engedélye	14
Építési és az üzleti berendezésekre vonatkozó feltételek.....	18
A vasút üzlete – szerződés a Magyar Királyi Államvasutakkal.....	23
A Temesvár–varjasi Helyi Érdekű Vasút Részvénytársaság.....	31
Üzleteredmények, forgalmi adatok 1912-ig.....	42
A pálya vonalvezetése és alaprajza.....	45
A pálya hossz-szelvénye	50
A pálya alépítménye	54
Műtárgyak.....	54
A pálya felépítménye	60
Magasépítmények.....	61
Állomások.....	61
Órházak.....	76
Forgalombiztonság.....	78
A vasút építésének tényleges költségei	80
Tudósítások az átadásról.....	82
A Temes és Somogy vármegyei Egyesült Helyi Érdekű Vasutak Részvénytársaság.....	85
A vasútvonal üzemeltetése	95
Vontatás	98
A trianoni békediktátum hatása.....	102
Temesvártól Varjasig – napjainkban.....	105

Mellékletek

1. A temesvár–varjasi helyi érdekű gőzüzemű vasútra vonatkozó engedélyokirat.....	108
2. Szerződés a MÁV-val a részvénytársaság ügyviteli szolgáltatának átadásáról.....	133
3. Magyar–román, román–magyar helységnévtár.....	137
 Források, válogatott bibliográfia.....	 139
 Istoricul căii ferate Timișoara–Sânandrei–Variaș (Rezumat).....	 141
 The history of the railway Timișoara/Temesvár-Sânandrei/Szentandrás-Variaș/Varjas (Summary).....	 142

CUPRINS

Cuvânt înainte.....	5
Antecedente	7
Ambularea administrativă.....	12
Concesiunea și condițiile tehnice ale căii ferate locale Timișoara–Sânandrei– Variaș	14
Condiții privind construirea și exploatarea căii ferate	18
Exploatarea căii ferate – Căile Ferate Regale de Stat Ungare (MÁV).....	23
Societatea pe Acțiuni Calea Ferată Locală Timișoara–Variaș.....	31
Date privind exploatarea căii ferate până în anul 1912	42
Traseul căii și calea în plan	45
Profilul longitudinal al căii.....	50
Infrastructura căii.....	54
Lucrări de artă.....	54
Suprastructura căii.....	60
Clădiri.....	61
Stații	61
Cabine.....	76
Siguranța circulației.....	78
Cheltuielile reale ale construirii căii ferate.....	80
Relatări despre recepția căii ferate	82
S. A. Căile Ferate Locale Unificate din județele Timiș și Somogy.....	85
Exploatarea liniei de cale ferată	95
Tracțiunea	98
Consecințele dictatului de pace de la Trianon.....	102
De la Timișoara la Variaș – în zilele noastre.....	105

Anexe

1. Contractul de concesiune	108
2. Contractul cu Căile Ferate Regale de Stat Ungare (MÁV).....	133
3. Glosar de denumiri geografice maghiar-român, român-maghiar	137
Surse, bibliografie selectivă.....	139
Istoricul căii ferate Timișoara-Sânandrei-Variaș (Rezumat).....	141
The history of the railway Timișoara/Temesvár-Sânandrei/Szentandrás- Variaș/Varjas (Summary).....	142

CONTENTS

Foreword	5
Antecedents.....	7
Administrative Check	12
Concession and Technical Conditions of the Timișoara–Sânandrei–Variaș Local Railways.....	14
Conditions for the Construction and Operation of the Railways.....	18
Operation of the Railways – The Royal Hungarian State Railways (MÁV).....	23
The Temesvár–Varjas Local Railway Company Limited	31
Data regarding the Operation of the Railways Until 1912	42
The Route Path and Horizontal Plan of the Railways.....	45
The Longitudinal Profile of the Railways.....	50
Infrastructure of the Railways.....	54
Engineering Works	54
The Superstructure.....	60
Buildings.....	61
Railway Stations.....	61
Cabins.....	76
Traffic Safety	78
Actual Costs of Railway Construction	80
Reports on the Railway Reception.....	82
The United Temes and Somogy County Local Railways Company Ltd.	85
Operation of the Railway Line	95
Traction	98
Consequences of the Trianon Peace Dictate.....	102
From Timișoara to Variaș – Nowadays	105

Annexes

1. The Concession Contract	108
2. The Contract with the Royal Hungarian State Railways (MÁV)	133
3. Correspondence Index of Place Names in Hungarian-Romanian and Romanian-Hungarian.....	137
Sources, Selective Bibliography	139
Istoricul căii ferate Timișoara–Sânandrei–Variaș (Rezumat)	141
The History of the Railway Timișoara/Temesvár-Sânandrei/Szentandrás- Variaș/Varjas (Summary).....	142

A SOROZAT EDDIG MEGJELENT KÖTETEI

1. Bitay Enikő – Márton László – Talpas János: *Technikatörténeti örökség a kalotaszegi Magyarvalkón*. Tudomány- és Technikatörténeti Füzetek 1. Erdélyi Múzeum-Egyesület, Kolozsvár, 2009.
2. Bitay Enikő – Márton László – Talpas János: *Technikatörténeti örökség Magyargyerőmonostoron*. Tudomány- és Technikatörténeti Füzetek 2. Erdélyi Múzeum-Egyesület, Kolozsvár, 2010.
3. Jancsó Árpád: *Temesvár vízerőműve*. Működő műszaki műemlékünk. Tudomány- és Technikatörténeti Füzetek 3. Erdélyi Múzeum-Egyesület, Kolozsvár, 2010.
4. Bitay Enikő – Márton László – Talpas János: *Technikatörténeti örökség Kalotaszegen a gótika árnyékában*. Tudomány- és Technikatörténeti Füzetek 4. Erdélyi Múzeum-Egyesület, Kolozsvár, 2011.
5. Jancsó Árpád: *Az arad–temesvári vasút története*. Tudomány- és Technikatörténeti Füzetek 5. Erdélyi Múzeum-Egyesület, Kolozsvár, 2012.
6. Márton László: *Kós Károly, a művészi kovácsoltvas formatervezője*. Tudomány- és Technikatörténeti Füzetek 6. Erdélyi Múzeum-Egyesület, Kolozsvár, 2012.
7. Jancsó Árpád: *Az Oravica–Anina hegyi vasút története*. Tudomány- és Technikatörténeti Füzetek 7. Erdélyi Múzeum-Egyesület, Kolozsvár, 2013.
8. Bitay Enikő – Márton László – Nagy Tibor Sándor – Talpas János: *Kide, a kőből épült település*. Tudomány- és Technikatörténeti Füzetek 8. Erdélyi Múzeum-Egyesület, Kolozsvár, 2015.
9. Bitay Enikő: *Debreczeni Márton, az egyetlen „erdélyi” bányász műszaki öröksége*. Tudomány- és Technikatörténeti Füzetek 9. Erdélyi Múzeum-Egyesület, Kolozsvár, 2016.
10. Jancsó Árpád: *Műtárgyak a Jaszenova–Oravica–Anina-vasútvonalon*. Tudomány- és Technikatörténeti Füzetek 10. Erdélyi Múzeum-Egyesület, Kolozsvár, 2016.
11. Jancsó Árpád: *Az Osztrák–Magyar Monarchia első vicinálisa – A Valkány–Perjámos–Varjas-vasútvonal története*. Tudomány- és Technikatörténeti Füzetek 11. Erdélyi Múzeum-Egyesület, Kolozsvár, 2017.

TTTTF

E kötet a Temesvár–Varjas vasútvonal létrehozásának szükségességét tárgyalja részletesen, úgy, ahogy egyrészt az érdekelt helyiek (nagy földbirtokosok és kisbirtokosok, helyi kisiparosok, kereskedők, a települések lakosai), valamint a feltörekvő régióközpont, Temesvár szabad királyi város látta. Temesvár kiemelt érdeklődéssel kísérte e vasútvonal építésére tett kezdeményezéseket, és jelentős anyagi áldozatot is hozott annak érdekében, hogy megépüljön ez a vasúti összeköttetés a Temesköz metropolisával. Ezzel sikerült az addig Szeged és Arad irányába gravitáló északnyugat-bánáti, fejlett mezőgazdasággal rendelkező vidéket vonzaskörzetébe hoznia.

Engedélyokmány, műszaki feltételek, részvénytársaság alakítása, vonalvezetés, hosszmetesz, keresztmetesz, műtárgyak részletes ismertetése, forgalmi berendezések, magasépítmények, üzemeltetés, üzleteredmények, részvényhamisítások, a részvénytársaság társaság szanalása – megannyi, a könyvet alkotó fejezet. Az olvasó megtudhatja, hogyan került a vonal a magyar részvénytársaság tulajdonából román állami tulajdonba. A gőzparipák kedvelői megismerkedhetnek a vonalon szolgáló hajdani mozdonyokkal. A könyvet sok dokumentum másolata, korabeli és mai fotók teszik élvezetesebbé, értékeesebbé. A műszaki érdeklődésűeket a számos eredeti tervrajz másolata hozhatja izgalomba.

E vasútvonal megépítésével Temesvárról kilenc vasútvonal indult a szélrózsa minden irányába.



ISBN: 978-606-739-109-1



9 786067 391091