

# HELYI-ÉRDEKŰ VASUTAINK

ALAPÍTÁSA, ÉPÍTÉSE ÉS ÜZLETE.

*Jelige: Takarékoskodjunk filléreinkkel.*

A MAGYAR MÉRNÖK- ÉS ÉPÍTÉSZ-EGYLET ARANY ÉRMÉVEL JUTALMAZOTT PÁLYAMŰ.

IRTA

**DOBIECKI SÁNDOR**

OKLEVELES MÉRNÖK,

M. KIR. VASUTI ÉS HAJÓZÁSI FŐFELÜGYELŐ.

ÖT RAJZMELLÉKLETTEL.

**BUDAPEST, 1893.**

KIADJA A MAGYAR MÉRNÖK- ÉS ÉPÍTÉSZ-EGYLET.



A MAGYAR MÉRNÖK- ÉS ÉPÍTÉSZ-EGYLET  
KÖNYVKIADÓ VÁLLALATA  
MEGINDULT 1883-BAN.

---

A II. CYKLUS IV-İK ILLETMÉNYÉNEK RÉSZE.

---

A FORDÍTÁS JOGA FENNTARTVA.

## ELŐSZÓ.

*„Takarékoskodjunk filléreinkkel.“*

Ejelige alatt pályáztam 1888-ban a Magyar Mérnök- és Építész-Egylet nagy díjára.

A felvetett pályakérdés így szól:

„Adassanak elő a magyarországi vicinális vasutak létesítése körül szerzett tapasztalatok, és vonassanak le belőlük azok az építési, üzleti és közgazdasági elvek, melyek a vicinális vasutak további fejlesztése körül követendők volnának.“

A kitűzött feladat megoldásakor követett eljárásomat pályaművem előszavában emigy okoltam meg:

„Szabadjon mindenekelőtt annak a nézetemnek kifejezést adnom, hogy a pályakérdésnek e szabatosan meghatározott alapokon való fejtegetése, a helyi-érdekű vasutak ügyére nézve tagadhatatlanul hasznos, de most talán még korai kísérlet, mert a szerzett tapasztalati adatokból alig közöltek valamit is nyilvánosan, s a rendelkezésre álló adatok is igen hiányosak, kiegészítésük pedig ez időszerint majdnem lehetetlen.

A kitűzött kérdést tehát — a feladathoz híven ragaszkodva — alig lesz lehetséges megoldani, vagyis a fejtegetéseknek igen gyakran, csak az egyéni tapasztalatok kell hogy kiinduló pontul szolgáljanak.

Mindazonáltal el kell ismernünk e kérdés föltevésének korszerűségét, azért, mert a vicinális vagyis helyi-érdekű vasutaknál

tapasztalt rohamos fejlődés méltó aggodalmat kelthet mindenkiben, a ki csak részben is tájékozott a fővonalak rohamos fejlődéséből eredt károk nagysága felől, s csakugyan kívánatosnak látszik, hogy a gyakorlatban eddig elért eredményekre támaszkodva, bíráltassék meg a vicinális vasutak fejlődésének alapja.

Időközben a kormány törvényjavaslatával a vicinális vasutak fejlődését részben új alapokra fektette, a kérdés tehát veszített aktuális jellegéből, mindazonáltal nem lesz céltalan munkásságunk, ha általa a nagy közönség csak részben is tájékozódik e fontos ügyben, mert e téren való tájékoztatatlansága a közügynek eddig is igen sok kárt okozott.

A pályakérdés intenciói szerint, kizárólag a magyarországi vicinális vasutak fejlődését vettem fejtegetéseim alapjául, habár csakhamar be kellett látnom, hogy, az adatok hiányossága miatt, a bizonyítások nem bírhatnak avval a súlylyal és meggyőző erővel, a melyet az egyéni véleménynek csak a jó és több éven át vezetett statisztika képes adni, ennek dacára oly keretet véltem teremthetni, melynek kiegészítésével időjártán a keresett alapigazságokat is meg lehet majd állapítanunk.

Az adatok csekély számát avval igyekeztem ellensúlyozni, hogy csakis oly adatokat csoportosítottam, melyeknek helyessége minden kétséget eleve is kizár, s ha a kérdés tárgyalásának ezt a módját a bíráló bizottság jogosultnak fogja találni, remélem, hogy az adatok kiegészítésére az illetékes hatóságok szíves támogatását megnyerhetem, és tanulmányomat akként alakíthatom át, hogy az a nagy közönségnek is hasznára válik.“

Pályaművem a Könyvkiadó-Vállalat jelen ciklusába osztatván be, eredeti tanulmányomat már újabb adatokkal bővítve kapja a szíves olvasó.

A munka beosztásán és jellegén azonban nem változtattam, s azért e tanulmánynak nem célja elvont eszmék felvetése és meg-

vitatása, hanem feladatát egy aktuális kérdés beható ismertetése képezi.

A helyi-érdekű vasutaknál fennálló viszonyok föltárásával, de kiválóan a gyakorlati követelmények taglalásával, igyekeztem olyan vázlatot nyújtani, melynek alapján bárki is véleményt alkothat magának a helyi-érdekű vasutak fejlesztésének szükségességéről, valamint azokról az elvekről is, melyek a vicinális vasutak fejlesztése érdekében követhetők volnának.

Ugyanez az elv vezetett az „Építés“ fejezetében. Ott is — tekintve az e munka keretébe amúgy sem illő szerkesztési részletektől — csak a követendő alapelvek körvonalozásával foglalkoztam, valamint a többi műszaki és forgalmi kérdéseknél is, melyek mindegyike, miként a szíves olvasó e tanulmány át-olvasása alkalmával meggyőződhetik, egyáltalában külön-külön, önálló tanulmányozásra érdemes.

Vajha illetékes kartársaink a helyi-érdekű vasutak építésekor és üzletük kezelésében fölmerülő, s jelen munkámban érintett egészen speciális feladatokat tanulmányaik körébe vonva, munkásságuk eredményeit szintén közreadnák, hogy ekként szolgáljuk együttesen a köz javát.

Budapest, 1892. november havában.

*A szerző.*

# TARTALOMJEGYZÉK.

Előszó.

Lap

Bevezetés (I. sz. grafikon és I. számú táblázatos kimutatással) ... .. 1

## I. RÉSZ.

### A fejlődés története.

I. Fejezet. <b>A törvények és szabályrendeletek ismertetése</b> ... ..	13	
Az 1868-iki szabályrendelet. 13. lapon. — A helyi-érdekű vasutakról szóló 1880-iki XXX. törvénycikk. 13. l. — A vasuti forgalmi szolgálatra vonatkozó szabályok alapelvei. 15. l. — Az 1886-iki 40,003/85. számú szabályrendelet. 16. l. — Az 1888. évi IV. törvénycikk 17. l. — A helyi-érdekű vasutak engedélyezésekor követett eljárás. 19. l. — Az engedély-okirat. 21. l.		
II. Fejezet. <b>Az egyes vicinális vasutak fejlődésére vonatkozó adatok</b> ... ..	24	
Az Aradi és Csanádi egyesült vasutak (II. és III. sz. kimutatással) ... ..		24
A Szamosvölgyi helyi-érdekű vasút (IV. sz. kimutatással) ... ..		46
A Nagyváradi—Belényesi—vaskóhi helyi-érdekű vasút (az V. sz. kimutatással) ... ..		55
Egyéb adatok (a VI. sz. kimutatással) ... ..		68

## II. RÉSZ.

### Az alapítás.

I. Fejezet. <b>A helyi-érdekű vasutak keletkezése és füladata</b> ... ..	75
II. Fejezet. <b>Az alapítás módozatai</b> ... ..	83
Franciaországban; Angliában; Belgiumban; Olaszországban; Bajorországban; Poroszországban; Ausztriában.	

	Lap
<b>Hazánkban</b> .....	89
A) A törvény határozatai .....	95
B) Az előmunkálatok és a helyi érdekelttség magatartása .....	101
C) Az engedélyezés .....	107
D) A megállapított tőke felhasználása .....	112
<b>III. Fejezet. Pénzügyi rész</b> .....	117
A) Az építő tőke nagysága (a VII. és VIII. sz. kimutatással) .....	117
B) A hozzájárulások (a IX. sz. kimutatással) .....	118
C) Kamatozás .....	119
D) A törzsrészesvények értékesítése .....	119
E) Az elsőbbségek értékesítése .....	134
F) Következtetések (X. sz. kimutatással) .....	138
α) A helyi érdekelttség a maga erején épít. 145. l. — β) Vasúti bank. 149. l. — γ) Pénzbeszerzés az állam közbenjárásával. 150. l.	

### III. RÉSZ.

#### Építés és üzlet.

<b>I. Fejezet. Az építés.</b> .....	165
A) Általánosságban .....	165
a) A pálya fekvése, hossza, iránybeli és emelkedési viszonyai; b) Keskenyvágányú vasutak; c) Munkálatok rendszerei és az építő szerződések; d) Hivatalos eljárások.	
B) Előmunkálatok .....	178
C) Építésvezetés .....	179
D) Kisajátítás .....	179
E) Az alépitmény .....	182
F) Felépitmény .....	187
G) Állomások és épületek .....	196
H) Pálya-elzárás és -beosztás .....	202
I) A járó-művek .....	202
XI. sz. táblázatos kimutatás. (Néhány helyi-érendékű vasutunk előállítási áráról) .....	206
<b>II. Fejezet. Az üzlet</b> .....	209
Bevezetés .....	209
A) Általánosságban .....	212
B) Az üzletkezelés .....	215
I. Az üzletet a helyi-érendékű vasút önmaga kezeli .....	215
A) Általános igazgatás. α) Igazgatás; — β) Személyzeti ügyek; — γ) Számvitel; — d) Anyagkezelés.	

	Lap
B) Építés, pályafelügyelet és fenntartás ... ..	224
C) Forgalmi és kereskedelmi szolgálat (a II. sz. grafikonnal) ... ..	226
a) A személyzet; b) Személyszállítás; c) A teheráruforgalom; d) Díjszabás.	
D) Vontatási és műhelyszolgálat (a III. és IV. sz. grafikonnal) ... ..	249
II. Az üzletkezelés bérbeadása (az V. sz. grafikonnal és a XII. sz. kimu- tatással) ... ..	253
III. A szomszédos fővasutakra bizott üzletkezelés (XIII. és XIV. sz. kimu- tatással) ... ..	258
Végszó ... ..	274

### Függelék.

Az 1868-iki 4973. számú szabályrendelet ... ..	277
Az 1880-iki XXXI. törvénycikk ... ..	282
Az 1885-iki 40,003. számú szabályrendelet ... ..	285
Az 1888-iki IV. törvénycikk ... ..	288
Alapszabály ... ..	293
Engedély-okirat ... ..	304
Engedély-okirathoz kiegészítő melléklet. ... ..	313
Építő szerződés ... ..	318
Üzleti szerződés ... ..	334
A pályafenntartásra vonatkozó: a) szerződés ... ..	342
b) feltétfüzet ... ..	352

## BEVEZETÉS.

---

A helyi-érdekű vasutak rövid múltja megkivánja, hogy, mielőtt tulajdonképpeni tárgyunkra térünk, néhány sorban valamennyi vasutunk fejlődését megismertessük, mert, szerves összefüggésük következtében, az elsőrendű vasutak fejlődéséből is hasznos következtetéseket vonhatunk.

Hazánkban e szerves összefüggést még szorosabbá fűzte az, hogy az úgynevezett elsőrendű és vicinális vasutak között, összekötő láncszemként, ott találjuk a másodrendű vasutakat; mert valamint másutt sem, hazánk technikusai sem tudták vagy nem merték egyszerre odahagyni azt a fenhéjázó légkört, mely a vasutat tudákos homálylyal igyekezett körülvenni, megakadályozván eljárásával a technikai fejlődés ez elsőrendű és hasznos termékének a gyakorlati élethez való alkalmazkodását.

---

Alig adatott át az első vasút 1825-ben a közhasználatnak, a gondolkozó fők már is élénken foglalkoztak azzal a kérdéssel, miképpen lehetne ezt az újabb közlekedési eszközt nálunk is meghonosítani.

A reformáló eszméktől áthatott 1825/27-iki országgyűlés a vasutak építésének eszméjével már rendszeresen foglalkozott; később az 1836-iki országgyűlés már meg is alkotta az első vasuti törvényt, kijelölvén egyúttal az építendő vasutak fő irányait, melyek különben a korábban meghatározott útirányokkal teljesen azonosak voltak.

Alig 10 év múlva, 1836-ban, megalakult a Sina-féle vállalat, mely a Duna jobb partján szándékozott vasutakat építeni.

E társulat működése hazánkra nézve meddő maradt. Több eredményt mutatott föl azonban a „Központi vasuti társaság“ a Duna bal partján, s neki köszönhető, hogy végre — hosszas tárgyalások után — 1844. augusztus hó 22-én Pest közelében a Váci-töltés építésével, a valódi alkotás meg is kezdődött.



E korszakba esik nagy Széchenyink működése.

„Az első felelős miniszteriumban gróf Széchenyi István lett a közlekedéstügyek minisztere, ki már 1846 óta volt a helytartótanács közlekedési osztályának elnöke.\*)

Széchenyi öntudatos, átgondolt programmal vette át az első magyar közlekedéstügyi miniszteri tárcát, oly programmal, melyhez — ha jót akartak — azóta is mindig vissza kellett térni, oly programmal, melynek végrehajtására a maga idejében sem az idő nem volt alkalmas, sem az állam segélyforrásai nem voltak elégségesek.

Széchenyi azon alapeszméből indult ki, hogy a vasúti hálózat tervezését az államnak magának kell kifizéni, s abba valamennyi szükséges fővonalat fölvennie, hogy így „a provinciális érdekek megdöntessenek“. — „Ezentúl“ — úgymond — „semminemű közlekedési eszközt, mely közhasználatra szolgáland, legyen az vaspálya, vízepítmény a folyókon, csatorna vagy kút, kiállítani ne lehessen az ország által e célra föllállított hatóság tudta s beleszólása nélkül . . . .“

Nem véljük, hogy tévedünk, midőn azt hisszük, hogy Széchenyi volt az első, ki szabatosan fölismerte a különbséget a közhasznú és a magán, az országos és a helyi vasutak közt.

„Szükséges“ — így szól a közlekedéstügy rendezéséről szóló javaslatában — „az 1836:XXV. törvénycikk világos eltörlése, ezentúlra pedig azon szabály megállapítása, miszerint önálló vasutakat (a mai terminologia szerinti fővonalakat — chemins de fer d'intérêt général), melyek nem egyes helyeknek az országos vonalakkal leendő összeköttetését célozzák, csak országgyűlés engedelmével lehetnek bárkinek építeni.“ A vonalak kifizése alkalmával „elengedhetetlen szabálynak tekinti, hogy a kifizőtt végpontok felé egyenes irányban vezetessenek, mert ez mind az átviteli, mind a helybeli forgalomnak fő föltétele“.

„Hazánkban“, így okosodik, „nagy személyforgalomra\*\*“) nem lehet számítani, nyerstermékeink többnyire oly természetűek, melyek magas szállításhért nem bírnak meg, nálunk tehát minden fillérral gazdálkodni kell, mi a szállítást terheli.“ „Innen következik önként,“ — folytatja — „hogy a közlekedési vonalak kikerülhető hosszabbítását mellőzni kell minden módon, mert ettől függ az szállító bér; sőt még az is következik, hogy azt: vajjon Fiume, Miskole, Debrecen, Arad, Szeged stb., mely vonalon köttessék össze Pesttel, vállalkozók önkényére bizni egyáltalában nem lehet, hanem okvetlenül az országnak kell a vonalak menetét . . . . meghatároznia,

\*) „A hazai közmunka- és közlekedési ügyek története.“ Kiadja a m. k. közmunka- és közlekedéstügyi miniszterium. Budapest, 1885.

\*\*) A korábbi időkben mindig a személyforgalom volt a tervezők vesszőparipája; ez is sarkalatos különbség Széchenyi és kortársai között.

mert elengedhetetlenül ettől függ a vasutak használhatósága termékeinkre nézve.“

A második főelv, melyet egy magyar vasúthálózati programm elengedhetetlen föltételének tekintett, az volt, hogy a fővonalak Budapestről, az ország fővárosából vigyenek a határok felé, a főbb kereskedelmi irányokban. „A magyar kereskedelem s iparfejlődés gyűlpontja“ — így ír 1848. január hóban — „Budapest, ez az ország szíve, melynek irányában úgy lehet tekinteni az egyes közlekedési vonalakat, mint megannyi főeret, mely a szívből a vérforgást az ország véghatáráig eszközli. E szerint Budapestről, ezt mint központot tekintve, úgy kell a fővonalakat vezetni, hogy hazánkat világkapcsolatba juttassák, s e jótéteményt lehetőleg minden országrészre árasztásák.“

Ezt az eszmét vallotta később a miniszter is, s gróf Széchenyi a közlekedési eszközök tökéletes szervezetét abban képzelte, ha e szervezet működése a hasonlatul vett élő organizmus működését minél inkább megközelíti.

A felelős miniszterium és az országgyűlés magáévá tette a Széchenyi-féle elveket, s hozzáfogott gyakorlati végrehajtásukhoz. Úgyszólván ellenzés nélkül a főrendiház áprilisi tárgyalásaiban nyilvánult, néhány kicsinyes, személyes támadást számba nem véve, elfogadtatott a közlekedési miniszter törvényjavaslata, s létrejött az 1848 : XXX. törvénycikk „a felelős miniszteriségnek a közlekedési tárgyak körüli teendőiről“.

Az 1848 : XXX. törvénycikk nem volt ugyan végleges, szerves törvényhozási mű, mert csak a valóban szükséghez képest a közelebbi országgyűlés szerves intézkedéseig alkottatott, de már e rövid törvényben is kitészik a szellem, mely az új kormányt és országgyűlést vezérelte. Első sorban az volt nyanyis a célja a miniszternek e törvénynyel, hogy a központi vasút továbbépítését és tüzletbentartását, valamint néhány sürgős szabályozó művellet fogyanatosítását tegye lehetővé.

E célra szolgált volna a törvényben engedélyezett 8 milliós hitel vasúti célokra. De az irányt e hitel felhasználására már a törvény is megjelölte.

Mindenekelőtt az 1836 : XXV. és 1840 : XL. törvénycikkeket helyezték hatáson kívül. Felhatalmaztatott a kormány arra, hogy „készülöben levő vasutaknak . . . ha és a mennyiben a közkereskedést előmozdítják, lehető folytatásához és befejezéséhez segédkezet nyujtson, s a közállomány befolyását ezekre nézve biztosítsa.“ A központi vasúttársaságnak nyujtott gyámolítás következménye tehát mindenesetre az lett volna, hogy a kormány közvetetlen befolyást szerzett volna a pest—marcheggi és pest—debreceni útirányra.

Utasított továbbá a miniszterium, hogy a még meg nem kezdett vaspálya-vonalokon egyes társaságoztól netalán végzett előmunkálatok költ-

ségeinek kárpótlása iránt az állam építő jogának fentartásával egyezkedjék. Ez a határozat pedig csak az Ullmanntól Pozsony, Debrecen, Nagyvárad, Arad, Miskolc és Kassa felé tett tanulmányokra vonatkozhatott, mint-hogy Széchenyi, tudvalevőleg a Kossuthtól pártolt, s Bruckon át tervezett Vukovár-, illetőleg Eszék—fiumei vasutat elvileg ellenezte.

Oda irányult tehát e határozatokkal a kormány és törvényhozás törekvése, hogy a meglevő vasuti vállalatokra közvetlen befolyást szerezzen, s hogy a további építések az államnak tartassanak fenn azon hat vaspályavonalra, mely „Budapestből, mint a haza szívéből, a törvény szavai szerint a határszélekig“ vezető irányban „különösen országos szempontból“ tervezendő. E vonalokon az építés megkezdését maga a törvény sürgeti, s különösen a fiumei vonal építését „időtöltés nélkül“ megkezdendőnek jelöli ki.

A kiépítendő országos vonalakat, a fiumein kívül — de közelebből ezt sem — a törvény nem állapítja meg. Az 1848-iki vasuti tervet tehát részletesen csak Széchenyi „Javaslat“-ából ismerjük. A Széchenyitől kijelölt vonalok a következők voltak:

#### A) Fővonalak.

Budapesttől:

1. A Duna bal partján Pozsonyon át az úgynevezett éjszaki vaspályáig, *) mintegy . . . . .	34 mfd.
2. Székesfehérvár, Siófok és a Balaton mellett Károlyvároson keresztül Fiumeig és Buccariig, mintegy . . . . .	70 „
3. Szolnokon keresztül Aradig, **) mintegy . . . . .	34 „
4. Miskolcon át Kassáig mintegy . . . . .	35 „

#### B) Mellékvonalak.

A fővonalakkal kapcsolatba hozandó mellékvonalak:

5. Szolnoktól Debrecenen keresztül Szatmárig, mintegy . . . . .	33 „
6. Mohácsról Pécsen, Szigetváron, Istvándin keresztül a fiumei vonalig, mintegy . . . . .	24 „
7. Soprontól, Vas és Zala megyéken át N.-Kanizsa táján a fiumei vaspályavonalig, mintegy . . . . .	21 „
8. Cegléd-től Kecskeméten át Szegedig, mintegy . . . . .	15 „

\*) Ez a vonal azonos a Központi vasuti társaságnak engedélyezett vonalak Pesten felül eső részeivel.

\*\*) E vonalról megjegyzi Széchenyi, hogy Aradtól folytatva Erdélyen keresztül az Ojtozi szoroson át a keleti román csatlakozásnak képezheti alapját.

## C) Szárnyvonalak.

9. Aradról Temesvárig, mintegy . . . . .	9 mfd.
10. Debrecentől Nagyváradig, mintegy . . . . .	9 „
11. Miskolctól Tokajig, „ . . . . .	8 „
12. Szegedtől Szabadkáiig, „ . . . . .	6 „

E vonalak a Széchenyi javasolta vasútvonalak. Lehetetlen a tervezet közgazdasági értékét félreismerni. A ruttkai fontos útirányon kívül valamennyi fő kiviteli irányunk vagy egészben vagy fejlődésre képes töredékével benne van e tervezetben. A helyi vasutak számának csekélységén sem csodálkoznunk, sem szánakoznunk nem kell, a vasúthálózatnak ez a hézaga leghamarább betölthető. A gróf Széchenyi tervezetében csupán a sopron—kanizsai ellen lehet kifogást tenni, de ez se volt rosszul gondolva, mint a triesztinek párhuzamos iránya, ha mindkettő nem egy társaság birtokába jutott volna.

Hogy mennyivel magasabb színvonalon állott Széchenyi az ő korának vasuti eszméi fölött, annak igazolására elégséges párhuzamot vonni a tőle ajánlott és az azon időben tervezett s nagy zajt ütött vasuti vonalakkal. Megnyugvással tehető fel a kérdés: vajjon megállják-e az eszék—bródi, vukovár—fümei és eszék—fümei részleges vasútvonalak, melyekkel Széchenyi tervezetének küzdenie kellett, az összehasonlítást azon országos vonalakkal, melyek Budapestet az ország minden részével és a főbb külkereskedelmi pontokkal, Ausztriával és nyugati Európával, a magyar tengerparttal és az ádriai kikötőkkel, Romániával, Gács- és Oroszországgal összekötik?

A hálózat kitűzésekor nem kevésbé voltak helyesek azon kormányzati szempontok, melyeket gróf Széchenyi a vasuti igazgatás, a vasuti politika feladatául kitűzött:

1. A vitelbér szabályozását az utolsó részletekig mindig az ország tartsa kezében, s azt az iparfejlődés követelményei szerint rendezze.

2. A vaspályák egész vonalirányát az utolsó részletekig az országos megállapítás szerint a kormány határozza meg; ez a vállalkozók önkényére nem bízható.

3. A közlekedés minden létező eszközeinek országos feltűgyelet alá kell adatnia, s végre

4. Magyarországon a vasutakat mindenesetre, a kamatbiztosítás rendszerének leghatározottabb elejtésével, államilag kell építeni, mert ez a rendszer olcsóbb, mivel a magánvasutak semmi esetre sem nyújthatnak oly olcsó szállító föltételeket a honi termelésnek, iparnak és kereskedelemnek mint az államvasutak; s mivel „előre biztosan nem lehet tudni, minő érdekeket érint, alakulásokat teremt nálunk a vasúrendszer; s míg ez kifejlenék, minden esetre szükséges, hogy az ország teljesen megóvja intézkedési jogát

minden idegen befolyástól“; s mert végre „nálunk minden vállalkozó a vasutakat okvetlenül idegen befolyás alá juttatná“.

Ime ezek voltak gróf Széchenyi, az első magyar közlekedési miniszter nézetei a vasútügyben.

Ezeket a nézeteket sem ő maga meg nem valósíthatá, sem a közvetlenül utána következett kormány nem követte, melynek a magyar vasuti rendszer megalkotása feladatául jutott. De azért ezek az elvek mégis örökké becses hagyományai lesznek a magyar vasuti politikának, s történeti erőforrásai a független magyar vasuti rendszer kifejlesztésére célzó törekvéseknek.

\* \* \*

Vasutaink fejlődésére az első korszakban a nemzet csekély befolyást gyakorolhatván, a fejlődés nemcsak lassú volt, de hazánk közgazdasági szükségletének meg nem felelő irányban is haladt, mely hibát a vasutak hálózatairól 1867 és 1873-ban készített tervezet szerint épült vonalak sem voltak képesek teljesen helyreütni.

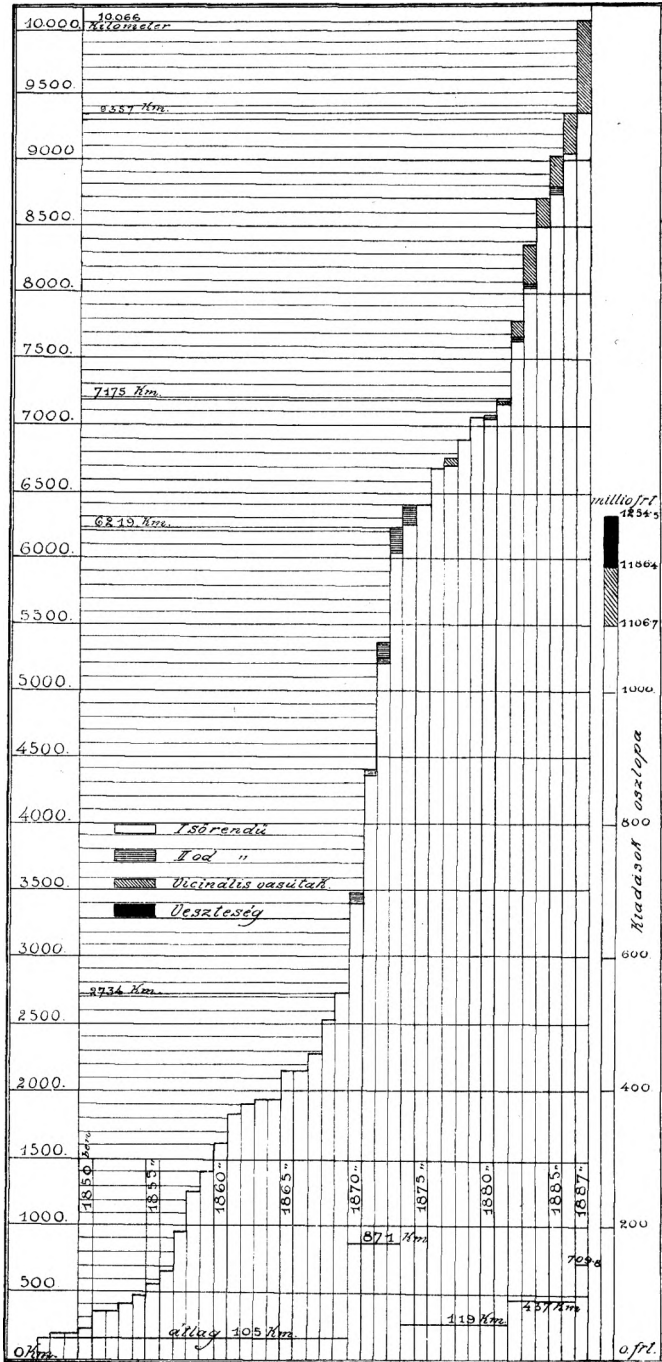
Mivel a terjedelmes programok egyikét sem követték, nem szükséges őket bővebben ismertetnünk, már azért sem, mert tárgyunkra nézve inkább a fejlődés aránya és a pénzügyi eredmény bir fontossággal, mindazonáltal mégis utalnunk kell arra, hogy a sajnos pénzügyi kalamitások főoka az volt, hogy a vasutak irányának megválasztására a kereskedelem és forgalom érdekei gyakorolták a legkisebb befolyást.

Határozott koncepció nélkül, gyakran a pillanatnyi áramlatok, — pártérdekek, — sőt egyesek kedvéért, a helyes irányukból elterelt vonalak céltalanul látszottak bolyongani hazánk földjén, a min alig enyhít az a körülmény, hogy legalább részben követték Széchenyi intencióját, s hazánk vasútjainak egy részét „az ország szívében“ vezették át.

E céltalan irányítás, továbbá a helyes csatlakozások hiánya vagy késői létesítése és a tőke beszerzésekor követett könnyelmű eljárás képezte vasútügyünk elmérgesedésének legmélyebb okát. Erre az általánosan ismert tényre e ponton azért utalunk, mert az elmúlt korszak szomorú tapasztalatai alapján szerzett tanulságokat, a helyi érdekű vasutak irányítása és alapítása alkalmával is jó lesz tekintetbe vennünk, s megjegyeznünk, hogy miként az I. rendű vasutak, akként a velök szerves összefüggésben levő kisebb szabású, de azonos hivatású vicinális vasutak is, csak akkor fognak a várakozásnak megfelelni, ha irányukat és csatlakozásukat a kellő megfontolás és komoly tanulmányok alapján a kereskedelem érdekei szerint határozzuk meg, s a tőke megszerzésekor és felhasználásakor minden fillérrel számolunk.



I. sz. grafikon.



Az I. szám alatt csatolt grafikon áttekintést nyújt hazánk vasútügyeinek eddigi fejlődéséről; a könnyebb áttekintés végett 6 korszakra osztott évek eredménye pedig a következő:

korsz.	km.	km.				
I. 1844—1869, 26 év,	2734,	azaz 105 átlag.	Meddő évek 1849, 1852, 1864, 1866.			
II. 1870—1873 4 „	3485 „	871 „	Ebből II. rendű 456 312 km.	km.	%	
III. 1874—1881 8 „	956 „	119 „	„ „ „ 186 322 „	vicin.	94.6	29.3
IV. 1882—1886 5 „	2182 „	437 „	„ „ „ 97 272 „	„	1149.6	57.3
V. 1887 1 „	709.8 „	709.8 „	„ „ „ —	„	709.8	100.0
VI. 1888—1890 3 „	1141.2 „	380.4 „	. . . . .		983.1	86.0
					<u>2937.1</u>	

A kisebb utólagos helyesbítések figyelembe vételével 1890. év végén Magyarország területén az üzletben levő közforgalmú vasutaink hossza volt **11,245,754 km.\***)

Az I. korszak a 4 meddő év dacára lassú, de rendszeres fejlődést mutat.

A II. korszak valódi lázroham. A felszabadult erők fékevesztett rohanása és veszteségeink korszaka volt ez, melyben nagyobb vagyron pusztult el mint a mennyibe az 1887. év végéig megépített 2000 km. hosszú vicinális vasuti hálózatunk került.

E szomorú korszakot a pangás éve követte (1875), melyben egyetlen kilométer vasút sem adatott át a közforgalomnak, s a III. korszak lezárása előtt ilyenén alakult még az 1880-ik év is. Ez utolsó év végre meghozta a törvényhozás intézkedését is oly irányban, hogy a Széchenyi-től óhajtott „olcsó vasutak“ észszerű alapokon való építése megkezdődhetett.

A IV. korszak tevékenysége, támogatva a fentemlített törvénytől, mindinkább a vicinális vasutak építése felé terelődött, s az előző korszak 13 százalékával szemben, az összes építkezések 58% már vicinális vasút.

Az V. korszakban, az 1887. évben egyetlen egy kilométer első rangú vasút sem épült, ellenben 701 kilométer vicinális vasút adatott át a közhasználatnak.

Vége a VI. korszakban nyugodtabb fejlődés következett.

Említettük, hogy a növekedés aránya mellett az elért pénzügyi eredményeket kell röviden megismernünk. E célból a befektetett összegek nagyságát az I. számú kimutatásban és az I. számú grafikonon tüntettük

\*) Az 1891. év végén a kilométerek száma már 11,961-re emelkedett. Ebből fővonal 8407.6 km. helyi-érdekű vasút 3553.4 km.



elő,\*) mely utóbbin a zárszámadásilag konstatált veszteségek fekete oszlopa nehezedik a tényleges építő tőkére, s ha ez utóbbihoz viszonyítjuk a szürke oszlopot, arra a megdöbbenő tudatra ébredünk, hogy a veszteségek összege nagyobb mint vicinális vasutaink valódi értéke.

S e veszteségeknél még nagyobb volt az évről évre növekedő kamatgaranciák összege.

Az újonnan berendezett államháztartás ugyanis nem rendelkezett avval a tőkével, mely az 1867. évben megindult és a közhangulattól követelt lázas építkezésekhez szükséges volt, s megfélemlítvén nagy Széchenyink intő szaváról, a külföldön már a 40-es években elfogadott garantált vasutak építésének elvét fogadta el.

\*) A vasutakba fektetett tőkék nagyságát és növekedését tünteti elő az I. számú kimutatás, melyet Jekelfalussynek a Nemzetgazdasági Szemle 1890-ik évfolyamában megjelent tanulmánya alapján állítottunk össze.

*I. számú kimutatás.*

É v	Évi kiadás	Bevétel. Az Államvasutak és a Gépgyár tiszta jövedelme	Az évi kiadásból vasútépítésre, beruházásra és a Gépgyárra fordít- tatott
1869	12.429,599	—	11.200,000
1870	18.238,893	—	13.115,425
1871	22.479,483	—	16.334,026
1872	31.162,172	—	19.453,332
1873	39.456,168	1.198,723	18.551,995
1874	37.387,731	76,890	10.861,298
1875	29.163,870	1.529,701	2.679,196
1876	30.861,895	2.177,044	2.411,019
1877	36.151,756	2.625,000	2.907,013
1878	33.254,267	2.218,824	2.248,142
1879	38.215,380	3.583,567	3.519,625
1880	45.825,110	4.954,712	1.239,558
1881	56.106,639	6.800,000	7.438,618
1882	60.434,068	11.620,451	18.423,314
1883	65.673,542	9.646,878	18.781,324
1884	73.218,277	8.510,108	17.238,320
1885	68.702,872	12.265,182	12.146,056
1886	68.249,505	14.579,939	8.961,583
1887	67.826,728	15.601,671	9.477,331
1888	65.110,940	18.694,754	8.424,770
1889	61.798,595	19.865,302	6.557,228
	961.747,490	135.419,746	211.959,173

Tehát 1869-től 1889-ig a vasutakra kiadott összeg . . . . . 961.747,490 frt

A főszámszék adatai szerint 1869-től 1889-ig államháztartási hiány volt 815.195,403 „

Ez összegeken kívül a vasutakra fordított kiadásként szerepel az

1867-ben felvett vasuti kölcsön, melyből befolyt . . . . . 68.969,178 „

Az elvállalt teher 5—6 év alatt a pénzügyi helyzet teljes megingatását vonta maga után. A garantált vasutak továbbépítését végre az utolsó másfél évtizedben megszüntették és kísérleteket tettek a vasutak csoportosításával. Ez utóbbi kisszerű intézkedésnek azonban semmi sikere nem volt, míg az államosítás nagy elvét nem foganatosították, melynek eredménye a m. kir. államvasutak hatalmas hálózata.\*)

Az államosítással és azzal, hogy végre erőteljesebb koncepcióval pótolták a vonalak helytelen irányításának és a külföldi csatlakozásoknak hiányait (a ruttkai, fiumei, tömösi, brucki és zimonyi vonalak kiegészítésével) a pénzügyi helyzet is javítható volt, de a közgazdasági érdekeknek még ma sem felel meg e hálózat teljesen, és szomorú vigasztalás az utóbbi évek

\*) Az államosítás kezdetét képezte a

Budapest—hatvan—salgó-tarján—ruttkai vonalnak állami kezelésben való megépítése. (A forgalomnak átadott 1872. augusztus 12-én.)

1. 1876: L. t.-c. alapján megvétellett a keleti vasút. (Nagyvárad—Kolozsvár—Brassó.)  
1876: XXIV. t.-c. alapján e vasút kiegészítéseként megépült a Brassó-román-határszéli vonalrész.

1880: XXXVIII. t.-c. becikkelyeztetett a „Tiszavidéki vasút“ megváltása.

1881: XXIV. t.-c. rendelkezésére megépült a „Rákos—ujszászi“ vonal és ezzel a keleti út irányban elkészült a szab. Osztrák államvaspálya-társulattal szemben a versenyző útirány.

2. 1878-ban a Duna—drávai vasút került állami kezelésbe. (Megvétellett 1884. évi XXX. t.-c. alapján.)

1880-ik évi XLIV. t.-c. rendeletére megvétellett a Zágráb—károlyvárosi vonal.

1881-ik évi XLVI. t.-c. cikkel engedélyeztetett a Budapest—pécsi vasút megépítése. (Megvétellett az 1890: VII. t.-c. alapján.)

Végre az 1884. évi XXXIX. t.-c. cikkel becikkelyeztetett az Alföld—fiumei vonal megvétele és ezzel az összes fiumei vonalak állami kezelésbe jutottak.

3. Az 1880-ik évi XLIII. és az 1881. évi XLIV. t.-c. cikkel a Budapest—zimonyi vasút megépítése rendeltetett el. Ezzel az állam a Szerbiával és Törökországgal való közlekedés ura lön.

4. Az 1882-ik évi XLV. t.-c. cikkel véglegesítettett a szab. Osztr. államvasúttársasággal megkötött államszerződés, minek következtében a Vág-völgyi vonal fejében a Budapest—brucki vonalat kapta cserébe az állam.

5. Az 1890. évi XXXI. t.-c. cikkel felhatalmaztatott a kormány a Magyar Északkeleti vasút megváltására. E vasút valódi jelentőségére emelkedett a Munkács-beszkiidi vonalnak az 1888-ik évi VIII. t.-c. alapján végrehajtott megépítésével.

6. Végre az 1891. évi XXXVIII. törvénycikkel becikkelyeztetett a volt szab. Osztrák-magyar államvaspálya-társaság vonalainak megvétele, mi által az állam birtokába jutott a Budapest—marcheggi, Budapest—zsolnai és Budapest—orszovai útirány.

Állami kezelésben volt összesen 1890-ben 7448382 km., 1891-ben 9943 km.

Ebből: helyi érdekű vasút	...	..	1691992	..	..	2640	..
idegen fővonalak	...	..	58884	..	..	128	..
saját vonalak	...	..	5697506	..	..	7175	..

eredménye, mely azt bizonyítja, hogy ha a vonalak irányításakor — minden melléktekintetek kizárásával — csakis az ország kereskedelmi érdekeit vették volna figyelembe, és vasútjainkat, irányaik behatóbb tanulmányozása után, azonnal a kellő csatlakozásokkal építették volna meg, akkor bizonyára — miként a szab. osztrák államvasútét, akként a többi vonalak jövedelmezőségét is biztosítani lehetett volna.

Szükséges volt a közel mult emlékeit felidézni, mert nem lehet elégszer és elég behatóan ismételnünk: hogy csak alaposan tanulmányozott és okszerű csatlakozásban építhető vonaloknak van létjoguk, mely következtetés — minthogy a vasutak fejlődése összefüggő egész és technikai, valamint közgazdasági része egymással szoros kapcsolatban van, a helyi érdekű vasutakra nézve is ráillik.

Az elsőrendű vasutak óriási értékeket elnyelő korszakában, 1870-ben, kísérletet tettek a másodrendű gümöri vasutak építésével is, de e kísérlet — mint minden félrendszabály — balul ütött ki. S míg az Arad-körösvölgyi társulat 63 km.-nyi vonalát már 1877-ben adta át a nyilvános forgalomnak, addig a törvényhozás csak 1880-ban hozta meg a közszükséglet kielégítése végett a helyi érdekű vasutakról szóló XXXI-ik törvénycikket.

A helyi-érdekű vasutak fejlődésének ez vetvén meg alapját, szükséges lesz — mielőtt történetüket és fejlődésüket ismertetnők — a törvényhozási intézkedéseket is kronologikus sorrendben megismernünk.

I. RÉSZ.

A FEJLŐDÉS TÖRTÉNETE.



## I. FEJEZET.

# A törvények és szabályrendeletek ismertetése.

### Az 1868-iki szabályrendelet.

A vasutak engedélyezése körül követendő eljárást már az 1868. évi április hó 20-án 4973. sz. a. az országgyűlés jóváhagyásával kibocsátott ideiglenes vasút-engedélyező rendelet szabályozza.

Ennek értelmében, kizárólag magán használatra, a hozzája megszerzett avagy saját területen létesítendő vasút építéséhez csak egyszerű építő-engedély szükséges, ellenben nyilvános használatra építendő vasutak csak rendes engedélyező eljárás alapján építhetők.

Az ilyenmű vasutak előmunkálatainak végzésére az engedélyt a miniszter bárkinek megadhatja, ha az illető ellen: sem személyére nézve, sem köztekinteteknél fogva nehézség nem forog fenn, de elnyerése az engedélyesnek semmi előjogot nem biztosít, s ezért az előmunkálati engedély egyszerre több egyénnek is kiadható.

A szóban forgó rendelet intézkedik továbbá általánosságban az engedélyező eljárás, az engedélyidő tartama és megszünte iránt, továbbá a vasút-társulatok kötelezettségei (pósta, katonaszállítás stb.) és jogai tekintetében (kisajátítás, viteldíj, pénzbeszerzés), végül kimondja, hogy az e határozatok foganatosítására vonatkozó ügyek, a birói út kizárásával, kizárólag a köz igazgatási hatóságok alá tartoznak.

### A helyi-érdekű vasutakról szóló 1880-iki XXX. törvénycikk.

Az előbb ismertetett rendelet alapján minden vasútengedélyezés a törvényhozásnak van fentartva.

A vicinális vasutakról szóló törvény intenciója azonban a helyi érdekű vasutak fejlesztése lévén, az engedélyező eljárás egyszerűsítése céloztatott.

Ezért az engedélyezés egy része a miniszter hatáskörébe van utalva, s a törvényhozás elhatározása csakis két, már meglevő vasutat összekötő vonal engedélyezésére van fentartva.

E törvény veleje a következő:

Az állam megváltó joga csak azon esetben érvényesülhet az engedély tartama alatt, ha oly fővonal létesíttetik, mely ugyanazon irányban fog haladni, melyben az engedélyezett helyi érdekű vasút fekszik.

A megváltás ára nem lehet csekélyebb az építés tőkéjénél.

Az építést, felszerelést és üzletet illetőleg megadhatók minden könnyebbségek és kedvezmények, melyeket az üzlet biztonságá megenged.

A helyi érdekű vasutak fel vannak mentve:

a) az üzleti telegráf létesítésétől mindaddig, míg vonattalálkozás nincsen vonalukon vagy míg az éjjeli szolgálat életbe nem lép;

b) a posta ingyenes szállításától;

c) a naponként való rendes vonatközlekedés berendezésétől;

d) a kormányfelügyeletért járó díjak fizetése alól.

A helyi érdekű vasutak részére biztosítva van:

a) a bélyegtől és illetéktől való mentesség az építéskor előforduló minden ügyletre nézve;

b) teljes adómentesség az engedély-okirat keltétől számított 30 évre, azzal, a mjnt látni fogjuk, számba sem vehető megszorítással, hogy az adómentesség megszűnik az okirat keltétől számított 10 év múlva, mihelyt a vállalat tiszta jövedelme a nevezett adóösszegeknek az üzleti számlába való felvétele után is az engedélyezett építő tőke 6% kamatjánál magasabb lesz.

Szállítási adót a vonalakon az engedélyezés napjától számított 10 éven át nem szednek.

Nevezetes és messzekiható intézkedések a következők:

„Ha az ily vasutak építése által a kincstári, valamint az állami kezelésben levő alapítványi javak érdekelve vannak, akkor az építés költségeihez hozzájárulni tartoznak.“

8. §. „A magyar állam tulajdonát képező vasutak kötelesek a vonalaikba beágazó helyi érdekű vasutak részére:

a) közösen használandó pályaudvarokon a szolgálatot a fölmertült költségek megtérítése fejében teljesíteni;

b) kívánatra a vidéki vasutak üzletét szintén a felmerülő költségekért vinni;

c) az e vasutak számára szükséges építő-anyagokat önköltségen szállítani.“

Az érdekelt községek és törvényhatóságok hozzájárulhatóságának fokát a 9. és 10. pont részletezi. A községek fel vannak ugyanis jogosítva 10 évre terjedő kamatozást vagy másnemű biztosítást elvállalni. Szabadságukban áll a községeknek a vasút részére tőlük szabadon választandó

szolgáltatásokért vállalati címleteket átvenni és e célból kölcsönöket felvenni; kívánatra az engedély-okiratba, az érdekeltek beleegyezésével felvehető, hogy az ily módon elvállalt kötelezettségek után esedékes összegek közizgazgatási úton hajtassanak be.

A törvényhatóságoknak jogában áll a vasút építését közmunkájukkal vagy közmunkavállalásuknak egy részével támogatni; az előbbi három évre ajánlható fel természetben, az utóbbi előre legfeljebb 10 évre biztosítható.

Egy másik nagy segítség az, hogy a vasutak használatára lefoglalhatók :

- „a) a közutaknak kocsiközlekedésre nem okvetetlenül szükséges részei;
- b) a vízszabályozó töltések.“

A vitel- és fuvarbérek maximumát az engedély-okiratban állapítják meg.

A pénzügyi részt illetőleg kimondatott, hogy a társulat csak akkor alakulhat meg, s az alapszabályokat a kereskedelmi cégjegyzékbe csak akkor vétetheti fel, ha a törzsrészcégek 30%-a készpénzben be van fizetve, vagy ha az a kétszeres fedezetet nyújtó jelzálogi bekebelezéssel van biztosítva, avagy a községek és törvényhatóságoktól törvényszerű módon elvállalt kötelezettségekkel van fedezve. Az engedélyiratban vagy alapszabályokban meghatározott címletek csak akkor bocsáthatók ki, s az építés megkezdésére az engedély csak akkor adható meg, ha a törzsrészvénytőkének 30%-a készpénzben be van fizetve.

Nyomós határozat az is, hogy „elsőbbségi kötvények csak az esetben adhatók ki, ha azoknak kamatozását és törlesztését a vidéki érdekelt birtokosok biztosítják.“

„Az elsőbbségi kötvények az engedélyiratban megállapított tőkének legfeljebb  $\frac{2}{5}$  részét képezhetik.“

„Az elsőbbségi kötvények az elsőbbségi részvényekkel együtt az engedély-okmányban megállapított tőkének  $\frac{3}{5}$  részét nem haladhatják meg.“

„Az elsőbbségi részvényeket a törzsrészvényekkel szemben megillető előjogok az alapszabályokban állapítandók meg.“

## **A vasuti forgalmi szolgálatra vonatkozó szabályok alapelvei.**

A forgalmi utasítást illetőleg nyújtott könnyebbítéseket a közmunka- és közlekedéstügyi miniszter 1883. évi augusztus hó 1-én kiadott „A vasuti forgalmi szolgálatra vonatkozó szabályok alapelvei helyi érdekű vasutakon“ című szabályrendelettel határozta meg.

A fontosabb könnyítések a következők: kerítések, sorompók, váltójelzők, valamint átmenő vonaljelzők, továbbá elektromos vagy optikai telegráfok nem szükségesek.

A vonatok fékezésére nézve a fővonalokon közlekedő tehervonatok számára megállapított szabályok az irányadók, és ha a fékezés szabályai



értelmében egy zárófék elégséges, meg van engedve, hogy csak egy vonatkísérő legyen az egész vonaton.

Meg van engedve a vonatoknak a pálya bizonyos előre megállapított pontjain való megállása, személyek fel- és leszállása, s podgyász fel- és leadása céljából.

Hasonlóan meg van engedve egyes kocsikat ki- és berakodás céljából, a megkivántató biztossági óvó intézkedések megtartásával, a szabad pályán hagyni és a legközelebbi vonattal a legközelebb eső állomásba tolatni.

„Nyílt pályákon levő megálló helyeken váróhelyiségek előállítására nem követeltetik.“

„Menetjegyeket a kalauz adhat ki, mi mellett azonban az üzletszabályzat 14. cikkének 3-ik kikezdésében megállapított 50 krajcárnyi díj feltűzetés eszik.“

„A menetjegyek kiadása egy a megálló közelében lakó alkalmas egyénre is bizható.“

Megálló helyekről a nyílt pályán rendszerint csak kézi podgyász szállítható. Ha azonban kivételesen másnemű árúk is felvétetnek, ez esetre a jótállás kötelezettsége több pontban korlátoztatik; a gyors- és teherárúra nézve a felügyeleti hatóság engedélyével a szállító határidők a forgalmi viszonyokhoz képest meghosszabbíthatók. „A közmunka- és közlekedésügyi miniszteriumnak tartatik fenn a csatlakozó pályákra átmenő forgalomban a szállítási határidők meghosszabbítására póthatáridőket engedélyezni.“

### **Az 1886-iki 40,003/85. számú szabályrendelet.**

A tervezett vasutakra nézve kezdetben előbb az engedélyező tárgyalást tartották meg és csak azután a közigazgatási bejárást.

Ennek következménye az volt, hogy a tőkét megállapították, mielőtt ismerték volna a helyi viszonyoktól megkivánt építkezések mennyiségét és nagyságát.

E visszas állapotot az 1886-ban 40,003/85. szám alatt a gőzlokomotivos vasutak építése és tervezése tárgyában kiadott „szabályrendelet“ szabályozta, mely a követendő eljárás egyöntetűségét is megalkotta.

E szabályrendelet értelmében először egy általános tervezet nyújtandó be tájékoztató költségvetéssel.

Az általános terveknek megbirálása után és a tett észrevételek szemmel tartásával készitendő el a bejárás céljaira alkalmas részletes tervezet, s csak ha e műveletet megfelelőnek találták, rendelhető el a vonal közigazgatási bejárása.

A közigazgatási bejárás eredménye alapján bírálják el a költségvetést és tartják meg az engedélyező tárgyalást.

Ha a bejárás tervek nem elég részletesek, akkor az építéshez megkivántató részletességgel készítendőek és mindaddig, míg az építés engedélye meg nem adatott, úgyszintén, míg a (kisajátításról szóló) 1881 : XLI. törvénycikk illető határozmányainak elég nem tétellett, a vasút létesítését megkezdeni nem szabad; épp úgy meg van tiltva az olyan részlettervek végrehajtása is, melyeket a közmunka- és közlekedésügyi miniszter előzőleg jóvá nem hagyott.

Több részletes intézkedésen kívül e rendelet a műszaki felülvizsgálat céljaira alkalmas tervek benyújtását is szabályozza.

### Az 1888. évi IV. t.-c.

A rohamos építés közben szerzett tapasztalatok az 1880-iki törvénycikk egyes részeinek kibővítését és módosítását tévén szükségessé, a Baross Gábor közmunka- és közlekedésügyi m. kir. minisztertől bemutatott, s az 1880. évi XXXI. törvénycikk módosításáról és kiegészítéséről szóló törvényjavaslat, az 1888. évi IV. törvénycikkkel törvényerőre emeltetett.

Ennek értelmében az országgyűlés engedélyezi azokat a helyi érdekű vasutakat is, melyek közvetlenül az ország határszéléig vinnének, vagy melyek valamely vasutat gőzhajókkal járt vízi úttal közvetlen csatlakozás útján kötnének össze.

Kiterjeszti az állam megváltó jogát. Ugyanis az államnak azonnal való megváltó joga akkor is érvénybe lép, ha a helyi-érdekű vasút utólag oly csatlakozást nyer, mely ennek az összekötő vagy az átmeneti útirány jelentőségét megadja. Ama vasutakra nézve, melyeket helyi-érdekű vasutakul engedélyeznek, bár vonaluk már az engedélyezéskor összekötő, átmeneti vagy fő forgalmi irányba esett, érvénybe lép az állam azonnal való megváltó joga, mihelyt a törvényhozás az illető helyi-érdekű vasutat fővonalnak nyilvánítja.

Az engedélyirat keltétől számított 30 év elteltével az állami megváltó jog feltétlenül érvényesíthető. A megváltás ára ez esetben nem tőkében, hanem évjáradékban fizetendő az engedély hátralevő ideje alatt, s nem lehet kisebb mint az építő tőkének 5%-a. Oly helyi érdekű vasutak engedélyirataiban, melyeket valamely magán vasuti társaság részére a társasági egyéb vonalokhoz való csatlakozással engedélyeznek, mindenkor kikötendő, hogy a helyi-érdekű vonal a társaság többi vonalaival egyidejűleg megváltandó.

A helyi-érdekű vasutak építésére, felszerelésére és üztetére vonatkozó szabályokat és szabványokat a közmunka- és közlekedésügyi miniszter rendeletileg állapítja meg.

Felmenti a helyi-érdekű vasutakat több járulék fizetése alól és rendezi a postaszállítás címen fizetendő általányösszeg nagyságát és a postaszállítás föltételeit.

Szabályozza és kiterjeszti a bélyegmentesség idejét és eseteit.

Egyik legnevezetesebb szakasz az, mely az üzlet átvételének kötelezettségére vonatkozik. Ennek értelmében a kötelezettség az állami garanciát élvező magán vasutakra is kiterjed, de másként a közmunka és közlekedésügyi miniszter megtagadhatja az üzletbevételt oly helyi-érdekű vasutaktól, melyek létesítéséhez az érdekeltség nem járult hozzá az építő tőkének legalább 25%-ával. Viszont a nevezett miniszternek közforgalmi szempontból jogában áll oly helyi-érdekű vasutaktól, melyek az államvasutakhoz vagy állambiztosítást élvező valamely vasúthoz csatlakoznak, az engedélyiratok értelmében, vagy a jövőre engedélyezendő vasutakra nézve, engedélyezéstik folyamán megkövetelni, hogy az üzlet a csatlakozó állami, illetőleg állami biztosítást élvező vasútnak adassék át.

A helyi-érdekű vasutak gyámolítása céljából a **Diós-győri gyárban korlátolt hitel nyitattik.**

Igen fontos javaslat az, hogy az állam évenként **300,000 frttal direkte támogathatja** a helyi-érdekű vasutakat, a törvényhatóságok és községek pedig a gyámolásban nincsenek annyira korlátozva mint az 1880-iki törvényeikk idevágó határozményai szerint.

A társaság köteles az államnak, valamint a törvényhatóságoknak és községeknek ez összegek fejében részvényeket adni, ha pedig nem alakulna részvénytársaság, a vasút tiszta jövedelmében a nevezettek abban az arányban részesítendők, a melyben hozzájárulásuk összege a tényleges építő költségek többi részéhez viszonylik. „A jövedelemben való ilykénti részesítéstől azonban a miniszterium kivételes esetekben el is tekinthet.“

Igen nevezetes könnyebbítés a 9. §., melynek értelmében:

a) A törzsrészvénytőke 30%-ának a társaság megalakultatása végett kimutatandó biztosításában az állami, törvényhatósági és községi hozzájárulás aránylagos része is figyelembe veendő. A mennyiben pedig az állami kincstártól, a törvényhatóságoktól és a községektől törzsrészvények fejében nyújtandó hozzájárulásuk csak az építés haladása arányában esedékes részletekben fizettetnek ki, a megfelelő törzsrészvényekre való 30%-nyi befizetés hiánya az elsőbbségi címletek kibocsátására nézve akadályt nem képezhet.

b) Azon határozmány, mely szerint az építés engedélyé csak akkor adható meg, ha a törzsrészvények 30%-a készpénzben befizettetett, **érvényen kívül helyeztetik**, fennmaradván a közmunka- és közlekedésügyi miniszternek ama joga, hogy az építés engedélyének megadása

előtt az építő szerződés bemutatását követelheti vagy más alkalmas módon meggyőződést szerezhet arról, hogy az engedélyes minden szükséges intézkedést megtett az iránt, hogy az építést fennakadás nélkül lehessen folytatni.

Nevezetes a 10. §., mely kimondja, hogy „az engedélyiratban a tényleges építő tőke állapítandó meg“.

E cikk újra szabályozza a címletek arányát és fedezése módját azon fölvekk szemmel tartásával, melyek az 1880-iki törvényekben is meg voltak állapítva. Új pont a következő:

„A kamatozás és törlesztés biztosítása nélkül csak oly kölcsön vehető fel és csak oly kötvény állítható ki, a melyben világosan ki van kötve, hogy a pálya álladéka és tartozékai a kölcsön fedezetül nem szolgálnak; hogy a hitelező vagy kötvénybirtokos a pálya álladékára és tartozékaira sem a követelés lejárta előtt, sem a követelés lejárta után zálogjogot nem szerezhet, és hogy a pálya álladékára és tartozékaira követelésének birói úton való érvényesítése esetén sem lesz jogosítva végrehajtást vezetni, hanem követelését csak a vasút jóvedelmére vezethető végrehajtás útján érvényesítheti.“

„A helyi érdekű vasutak a pályára és tartozékaira bekebelezhető függő kölcsönöket, csak a közmunka- és közlekedéstügyi miniszter engedélyével köthetnek, s csak oly föltétellel, hogy a függő kölcsönök a vasút engedélyének lejártáig okvetlenül törlesztve legyenek.“

\* \* \*

A helyi érdekű vasutak létrehozását szabályozzák még:

A kisajátításról szóló 1881. évi XLI. törvényekkel;

az 1888. „ XXIV. „ „illetőleg

az 1878. „ XX. törvénnyel becikkelyezett vám-

és kereskedelmi szövetség VIII. fejezetében elfogadott vasuti üzletrendtartás és üzletszabályzat.

Érintik továbbá a vízjogi és közuti törvény egyes határozatai, valamint az 1883. évi XV. t.-c. és az 1886. évi XXII. t.-c., melyek a törvényhatóságok és községek hozzájárulását szabályozzák.

A tervezéskor és építéskor követendő alapelvek az 1889-ben kiadott 7635. sz. miniszteri rendeletben vannak egybeállítva.

Végül megemlítendő, hogy az útátjárók építését a közmunka- és közlekedéstügyi minisztertől 1881-ben kiadott 36,263. számú rendelet szabályozza.

### A helyi érdekű vasutak engedélyezésekor követett eljárás.

A helyi érdekű vasutak nyomjelzését, a kereskedelemügyi minisztertől kérelmezendő előmunkálati engedély alapján, bárki és az ország bármely vidékén végezheti.

Az előmunkálatok akadálytalan végzése hatósági támogatásban részesül.

Az előmunkálati engedélyért folyamodó köteles a nyomjelzés irányát egy átnézeti térképen nagyban megjelölni, s ha az illető nem ismert nevű egyéniség, megbízhatóságát hatósági bizonyítvánnyal kell igazolnia. \*)

Az előmunkálatok eredményeiről csak általános tervek terjesztendők fel a kereskedelemügyi miniszterhez, \*\*) s csak az általános tervek megbírálása után kezdhető meg a részletes tervek kidolgozása. \*\*\*)

Ha rónavidéken vagy dombos tájakon építendő, könnyű jellegű vasutakról van szó, meg van engedve ugyan a részletes terveknek azonnal való benyújtása is, †) de ez az eljárás nem ajánlatos, mert a követett szigorú megbírálás következtében a miniszteriumban annyi változtatás történik, hogy az első munkálat elvetésével rendszerint, a tervek egészen újra való átdolgozása válik szükségessé.

Az előzetes megbírálás alapján készítendő részletes tervek fölterjesztésekor kérendő a tervezett vonal közigazgatási bejárása.

A részletes terveket a kereskedelemügyi miniszterium műszaki osztálya, helyi szemle alapján bírálja meg, s csak akkor tűzik ki a kért bejárást, ha a terveken a vonal részletes vezetése, és a választott irány és lejtéviszonyokra vonatkozólag megkívánt minden változtatás végre van hajtva.

A közigazgatási bejárást a kereskedelemügyi miniszter megbízottjának vezetése alatt a földművelésügyi és hadügyminiszter képviselői, az illető vármegye közigazgatási bizottsága és közönségének küldöttjei, a községi előljáróságok és az érdekeltek jelenlétében tartják meg, akként, hogy 2—3 községet idéznek meg egy közös gyűlekező helyre. Helyi szemlét ritkán tartanak.

A közigazgatási bejáráskor állapítandók meg mindazon intézkedések, melyek a köz- és magánérdekek megóvása céljából szükségesek. Nevezetesen meghatározandók: a hidak és áteresztők elhelyezése és nyílásainak nagysága; az útátjárók; továbbá a birtokokhoz való hozzáférhetés céljából szükséges párhuzamos utak, ezek hossza és szélessége; végre az állomások elhelyezése és neve.

Ugyanakkor állapítják meg a magánosok mindennemű birtoklási, avagy haszonélvezeti jogának biztosítására szolgáló építkezéseket is, a mennyiben nem esnének a kisajátítási törvény határozmányai alá, ††) végül akkor tárgyalják a hadügyminiszter képviselőjének kívánságait is.

Minden létrejött határozatot községenként elkülönítve jegyzőkönyvbe foglalnak, a szükségesnek jelzett létesítményeket pedig a helyzetrajzon és hosszszelvényen pontosan megjelölik, végre jegyzőkönyvbe veszik az esetleg felmerülő kéréseket és követeléseket is.

\*) Lásd a függelékben az 1886. évi 4973. sz. szabályrendelet III. és IV. pontját.

\*\*) Lásd ugyancsak az 1885. évi 40.003. sz. szabályrendelet 1. §.

\*\*\*) Ugyanott 2. §.

†) Ugyanott 3. §.

††) Lásd a kisajátításról kiadott törvényeinket.

E jegyzőkönyv képezi az összes további eljárás alapját. Az akkor létrejött megállapodások alapján állítandó egybe a költségvetés, s csak akkor tűzik ki az engedélyező tárgyalást, mikor az elkészült és felülvizsgálták.

Az engedélyező tárgyalást az államtitkár elnöklete alatt a miniszterium vasuti és díjszabási ügyosztálya, továbbá a m. kir. vasuti és hajózási főfelügyelőség, a pénzügy- és hadügyminiszterium képviselőinek részvételével tartják meg.

A tárgyaláshoz meghívják az engedélykérőket, és ha az államvasutak veszik majdan át a vasút kezelését, ezek megbizottjait is.

Az engedélyező tárgyaláson első sorban a műszaki részt tárgyalják. Az alépitményre, felépitményre, épületekre, állomásokra, felszerelésre és a jótállásra vonatkozó megállapodásokat függelékül csatolják az engedélyirathoz. E megállapodásokhoz képest állapítják meg most már az építő tőkét véglegesen, és szövegezik az engedélyiratot, újabban engedélyokiratot.

### **Az engedély-okirat.\*)**

Az engedélyokirat elsorolja a kötelező törvényeket és szabályrendeleteket. A pálya építésére és üzletberendezésére nézve a kereskedelemügyi minisztertől egyidejűleg kiadott és az engedélyokirat kiegészítő részét képező építő föltételek jelöli ki irányadóknak.

Meghatározza az építő- és részlettervek benyújtására vonatkozó határidőt és a módokat, kikötvén, hogy az engedélyes köteles a pálya építése közben a kereskedelemügyi minisztertől elrendelt módosításokat és kiegészítéseket fogantatosítani, köteles továbbá a jóváhagyott tervektől való eltéréshez a miniszter engedélyét előzetesen kikérni.

Megállapítja az időpontot, mikor az engedélyezett vonal a közforgalomnak átadandó; kimondja a kisajátítás jogának engedélyezését. Intézkedik a szomszédos pályákhoz való csatlakozásról.

Meghatározza a tényleges tőkét és kimondja, hogy: „az ezen tényleges tőkének beszerzésére szükséges névleges összeget (alaptőke) a kereskedelemügyi m. kir. miniszter a pénzügyi m. kir. miniszterrel egyetértőleg állapítja meg.“

A tartaléktőke csakis az előzetesen kikérendő engedély alapján használható fel.

Az engedélyokirat külön pontja kötelezi továbbá az engedélyest, hogy a forgalmi eszközöket, sineket és egyéb, az építéshez használt anyagokat a belföldön tartozik beszerezni; szabályozza a felülvizsgálat idejét, a biztosíték letételét és a visszafizetések módzatait.

---

\*) Az engedélyirat szövegezése a változó szükségletnek megfelelően szintén folytonos változtatásoknak volt alávetve, a függelékben lásd a legújabb szövegét.

Nevezetes pontok a díjtételekre vonatkozó határozmányok:

1. A külföldi provenienciáknak a magyarnál nagyobb kedvezmény nem adható.
2. A külföldi cikkekre alacsonyabb díjtétel nem engedélyezhető.
3. Az Adria felé irányuló forgalomban mérséklések csak a hazai kikötők javára engedélyezhetők.
4. Más vasúttal való csatlakozás esetén az átmeneti forgalomban a tarifák megállapításának joga a m. kir. államvasutakat illeti meg.
5. A minisztertől az államvasutakkal való csatlakozó forgalomban közérdekből elrendelt díjmérséklések az engedélyesre nézve is kötelezők.
6. Oly viszonylatokban, a melyekben a m. kir. államvasutak érdekelve vannak, az engedélyesnek a közvetetlen díjtételekre nézve az államvasutak kívánságához kell hozzájárulnia.
7. Csatlakozni köteles, a saját állomásai közötti forgalom kivételével, az államvasutakon életbe léptetendő új díjszabásokhoz.

Intézkedik a katonaság és katonai javak szállítása iránt. A póstai és telegráfi ügyekben, az éjjeli forgalom berendezéséről és a második vágány fektetésének esetleges szükségéről.

Nevezetes, és az érdekeltséget kiválóan érintő határozmány a 20. pont, mely szerint az engedélyes köteles az engedélyezett vasút üzletéről a számadásokat az érvényben levő számlázási minta szerint vinni s a lezárt üzleti számlákkal, a vagyonmérleggel, nyereség- és veszteség-számlával együtt, legkésőbb a számadási évet követő május hó végéig a kereskedelemügyi m. kir. miniszternek bemutatni.

Az engedélyes köteles továbbá a forgalom és üzlet eredményeit részletesen kitüntető évi jelentést szerkeszteni és közhírré tenni, s a felügyeleti hatóságtól kívánt mindennemű statisztikai adatot beszolgáltatni.

A 21. §. a részvénytársaság alakítását, a címletek kibocsátását és törlesztését szabályozza.

„Ha elsőbbségi részvények bocsátatnának ki, a pálya tiszta jövedelméből mindenekelőtt az elsőbbségi részvényeknek a kereskedelemügyi m. kir. miniszter által a pénzügyi m. kir. miniszterrel egyetértőleg megállapítandó törlesztési hányada, s további sorban e részvényeknek legfeljebb 6%-kal megszabandó százaléka lesz fedezendő s ehhez képest a törzsrészvények törlesztése mindaddig meg nem kezdhető, míg az összes elsőbbségi részvények nem törlesztettek.“

„Az alapszabályokba felveendő továbbá az is, hogy azon esetre, ha az alább megállapított engedély tartama alatt, jövedelem hiánya miatt, az összes részvények törleszthetők nem lennének, a törlesztetlenül maradó részvények tulajdonosai részvényeiknek beváltását vagy e címen bárminemű kárpótlást az államtól nem igényelhetnek.“



Ezután hangsúlyoztatik az engedély időtartama, ennek lejártá után a pálya átadásának módozatai, a kormány felügyeleti és ellenőrző joga.

Hogy ha nevezetesebb momentumok kívánják, az engedélyező tárgyaláskor állapítják meg az államvasutaktól kezelésbe veendő vonalak üzleti szerződését is.

\* \* \*

Az óvadék letétbe helyezése után a törvény idevágó határozata szerint\*) kiállítják az engedély okiratot és ő Felsége jóváhagyása elé terjesztik.

Az engedély-okirat azonban még nem jogosítja fel az engedélyeseket az építés megkezdésére.

Az építő engedély csakis a részletes építő tervek felterjesztése\*\*) és a törzsrészvénytőke 30% befizetésének igazolása, illetőleg a megfelelő építő szerződés bemutatása után kérelmezendő a kereskedelemügyi miniszertől.\*\*\*)

Az építés haladásához képest egyes vonalrészek is átadhatók a forgalomnak. †) Ez átadásokat a műszakrendőri bejárások alapján eszközlik, melyen a miniszter megbízottjának vezetése alatt a m. kir. vasuti és hajózási főfelügyelőség, a vármegye közigazgatási bizottsága, az építő és az üzletet átvevő vasút képviselői vesznek részt.

E bizottság feladata megállapítani: vajjon az üzlet és a forgalom biztonságának megfelelő állapotban van-e a szóban forgó vonalrész, annak konstatálása azonban, vajjon az engedélyesek az engedély-okiratban megállapított építési kikötéseknek mindenben megfeleltek-e, és a közigazgatási bejárás megállapodásaihoz képest minden építményt a kellő méretekkel és anyagból létesítették-e, a felülvizsgálat feladatát képezi.

E felülvizsgálat a megnyitás után azonnal kérhető, de e célra valamennyi létesítményről a tényleges építésnek megfelelő részlettervek terjesztendők fel. ††)

Ha a felülvizsgálatkor konstatált hiányok ki vannak pótolva, és a jótállási idő lejárt, akkor az óvadékot is visszaadják, mely aktussal az építés ügye végleg lebonyolítottnak tekinthető.

\*) Lásd az 1880. évi XXXI. törvénycikk és az 1888. évi IV. törvény-cikk 1. §-át.

\*\*) Lásd az 1885-iki 40,003. számú szabályrendelet 7. §-át.

\*\*\*) Lásd az 1888. évi IV. törvénycikk 9. §. b) pontját.

†) A vágányokon, előleges engedély nélkül, nem szabad lokomotivokkal közlekedni. Az ideiglenes lokomotivforgalom engedélyezése a m. kir. vasúti és hajózási főfelügyelőségtől kérendő. Egyáltalában munka- avagy kavicsbánya-vágányokat sem fektetni, sem használatba venni nem szabad az előzetes engedély kikérése nélkül. Továbbá próbaterhelés alá veendő a 10 méternél nagyobb nyílású hidak, mely próba megtartása a kereskedelemügyi miniszertől kérelmezendő.

††) Lásd az 1885. évi 40,003. számú szabályrendelet 11. §-át.



## II. FEJEZET.

# Az egyes vicinális vasutak fejlődésére vonatkozó adatok.

Az 1880. évi XXXI. törvénycikk megjelenése után, s különösen az Arad-kőrösvölgyi vasútnál elért eredmény következtében, minden vidék érdekeltsége helyi-érdekű vasutak építésével vélt leginkább segíthetni az általános gazdasági és üzleti pangáson, s így minden oldalon élénk tevékenység támadt.

Ez időtől kezdve 1890. év végéig; több mint 1200 egyénnek adatott előmunkálati engedély, s 2937 kilométer vicinális vasút épült.

Mielőtt azonban e vasutak fejlődésének kritikai ismertetésébe bocsátkozunk, ismerkedjünk meg az egyes fontosabb vonalak keletkezésével és fejlődésével.

### Az Aradi és Csanádi egyesült vasutak.

(Arad — Borosjenő, Borosjenő — Borossebes, Borossebes — Józszáshely, Arad — Szeged, Mezöhegyes — Kétegyház, Kétegyház — Kisjenő, Szent-Endre — Kisjenő.)

Első sorban e vasúttal kell foglalkoznunk,\*) nemcsak azért, mert ez a legrégebb helyi érdekű vasutunk, hanem azért is, mert e valósággal a helyi érdekeltségtől épített vasút fejlődéséből meríthetjük a legtöbb tanulságot, ha az igazgatás megfontolt és céltudó törekvéséből évről évre, nyomról nyomra követjük.

Minél behatóbban foglalkozunk e vasút fejlődésének tanulmányozásával annál inkább kell fájjalnunk, hogy az e vasút alapítása és fejlesztése alkalmával követett célszerű eljárás nem birt hazánkban teljesen meghonosulni, s hogy ettől eltérő, más eljárást is követtek.

---

\*) Lásd Boros Béni ismertetését a Magyar Mérnök- és Építész-Egylet Közlönyének 1879. évfolyamában és a vasúttársaság évi jelentéseit.

A vármegye érdekeitől megkivánt vasúthálózat megépítése tárgyában Arad vármegyében már 1867-ben megindult a mozgalom.

Az először tervbe vett vonalak az Arad—borosjenői és Jószáshely—békésgyulai voltak.

E vonalak építésére többen kértek és kaptak is előmunkálati engedélyt. Ezek közül Atzél Péter és érdektársai 1870-ben már az építő engedély megadását is kérték, de minthogy a vasutat elsőrendűnek tervezték, melynek létesítéséhez mérföldenként 22,136 forint kamatbiztosításra volt szűkségük, kérelmüket elutasították.

Az érdekeltek látván, hogy a maguk erején kell vasútjokat megépíteni, a már korábban elvállalt hozzájáruló pénzüsszegeken kívül, természetben adandó anyagok gyűjtésével, továbbá a közmunkaerő és fuvar felajánlásával igyekeztek az óhajtott vasút létrejöttét biztosítani. De a külföldi mérnököktől készített költséges tervezet szerint a vasút kilométerenként még mindig 42,100 forintba került volna, ennyit pedig az érdekeltség, minden fáradozása dacára sem volt képes összegyűjteni.

Már-már elejtették ezt az életrevaló eszmét is, mert az érdekeltség buzgó főrekvése, erős akarata és oly sok éven át nyújtott anyagi áldozatai nem voltak képesek legyőzni az akadályokat. Végre a legváltásosabb pillanatban mégis megtalálták a vezető kezét, a szakembert, a ki mint képzett mérnök, beható tanulmányozás után, a közgazdasági érdekek felismerése és helyes megítélése alapján készítette el a tervezetet és nemes ambícióval vette kezébe az ügyek vezetését.

Eme két tényező: az érdekeltség, melynek vezetői Atzél Péter, Bohus és Vásárhelyi Béla voltak, és a vezető mérnök Boros Béni közös és páratlanul önfeláldozó tevékenysége hozta létre azt a vasutat, mely a magyar munkának a külföldön dicsőséget szerzett, követésre serkentette Magyarország életrevaló vidékeit, s megmutatta, miként kell olcsón és mégis észszerűen építenünk.

\* \* \*

Az 1875. évi XLIV. törvénycikkkel kiadatván az engedélyirat, 1875. december hó 27-én a részvénytársaság megalakult.

A vonal építő költségeit 1.620,000 forint névértékben állapították meg, azaz kilométerenként 26,100 forintban, de a részvénytársaság csakis a 181 érdekelt féltől felajánlott 735,000 forinttal rendelkezett és a részletesen megállapított 1.058,788 forint 95 krajcár tiszta építő költségből még 300,000 forint hiányzott.

E hiányt is sikerült elenyésztetni néhány gyár oly ajánlatának megszerzésével, mely szerint a 470,000 forint értékű síneket, gépeket vételáruk részletekben való fizetése iránt fogják szállítani.

A pénz tehát látszólag megvolt, de valóságban még az 50,000 forint biztosítéki összeget is váltóval fedezték, váltóadósságokkal törlesztették a kiadásokat, s csak az érdekelteknek egy kis csoportja — magánvagyónának folytonos kockázatásával — tette egyáltalában lehetségessé az építést, melynek befejezésekor a törzsrésztvényeknek alig  $\frac{1}{7}$  része volt befizetve.

Hogy ily viszonyok között 1877. évi február hó 1-én 41 kilométer hosszú vonalat át lehetett adni a közforgalomnak, a nélkül, hogy az elsőbbségeket elfecsérelték volna, az csak ama szívós kitartásnak és lankadatlan energiának a fényes eredménye, melyet a társaság vezérferfiái soha nem ernenyedő odaadással fejtettek ki a megalakulás előtt és után.

Az építést csak az a körülmény tette lehetővé, — melyet különben már e vállalat tervezésekor is figyelembe vettek volt — hogy az érdekelteknek, illetőleg a részvényeseknek meg volt engedve, hogy hozzájárulásuk fejében bizonyos munkákat végezhesse, továbbá anyagok szállítása, földterületek átengedése és több ilyenmű természetbeli szolgáltatásokkal róhassák le a fizetésük kötelezettségét, vagy hogy ilyenekkel gyámolítsák a várva várt vasút létrejöttét.

E munkáltató rendszer alkalmazásával a vállalat szükségleteinek jelentékeny része pénzkiadás nélkül volt fedezhető, míg ha készpénzfizetést követeltek volna, soha nem bírták volna a szükséges összeget megszerezni.

Nem lesz érdektelen tehát, hogyha az ilyenmű szolgáltatások értékét szintén megismerjük.

A kezelő költségből, mely összesen 59,821 forint 94 krajcár értéknek felelt meg, 16,005 forint 40 krajcárt az alkalmazott műszaki közegeknek teljes névértékben számított részvényekkel fizettek ki.

Az összesen 38,215 forint 24 krajcárt tevő kisajátító költségből, a nagybirtokosok földterületeknek ingyen átengedésével 10,604 forint 13 krajcár értéket fizettek le.

Az alépítménynél szintén ily alapon	21,260	forint	67	krajcár,
A felépítménynél . . . . .	143,721	„	31	„
A magasépítményeknél . . . . .	26,772	„	32	„
Végül a többi létesítményeknél . .	11,705	„	56	„

értékű munkát teljesítettek.

A természetbeli szolgáltatások értéke tehát 230,069 forint 48 krajcár, azaz a tulajdonképpeni építő költség 25 százaléka.

Arad vármegye az állomáshoz vezető utak megépítését minden kárpótlás nélkül magára vállalván, több kilométer hosszú oly utat épített, melynek létesítő költsége különben a társulatot terhelte volna.

Arad városa jelentékeny földterületet adott ingyen a társulatnak, s

ugyancsak ingyen engedte át gróf Zelenszky Róbert a kavicsbányákhoz szükséges területeket.

E szolgáltatások különben nem voltak korábban felajánlott kötelezettségek, hanem a vállalat létrehozása céljából, utólag kötött tranzakciókkal szerezték meg az építés részére; ennek következtében jogosan állítható, hogy ha az ilyen mű szolgáltatásokkal történő fizető módozatot nem engedték volna meg, a felajánlott törzsrészcshényttőke  $\frac{1}{3}$ -da nem lett volna értékesíthető, s a vasút egyáltalában nem épült volna meg.

Az illetőknek azonban a természetbeli szolgáltatások értékének megfelelőleg — éppen úgy, mintha az elvállalt hozzájárulást készpénzben fizették volna meg — névértékben számított törzsrészcshényeket adtak át.

Voltak olyan természetbeli szolgáltatások is, melyek szintén igen jelentékeny értéket tettek, de az illetők kizárólag ügyszeretettől, minden kárpótlás nélkül teljesítették.

Ily teljesítménytől tekintendő mindenekelőtt Atzél Péternek, az igazgatóság elnökének személyes közbenjárása évek hosszú során át, a vállalat kezdeményezése, valamint az ügyek vezetésében az építés egész ideje alatt, továbbá a hivatalos ügyekben és fontos perekben való folytonos közreműködése, végre a bizottsági eljárásokkor tett számtalan utazás és költsékezése; — szóval a kezdeményezéssel, tervezéssel, főfelügyelettel járó legfontosabb és más építkezéseknél nagy összegekbe kertülő teendőknél kárpótlás nélküli teljesítése.

Az igazgatóság tagjainak és elnökének ez áldozatkész, de föl nem számított szolgáltatásai következtében, a főfelügyeleti kiadások számlája csak 2028 frt 64 krral, tehát alig számbavehető összeggel volt megterhelve.

A vasút építő költségeinek leszállításához jórészt hozzájárult végre az a jóindulat is, melylyel a vidék községei, előljárásságai és lakossága támogatta a vállalatot.

\* \* \*

Az engedélyirat a részvcshényttársaságot az építő költségek fedezése céljából 1.620,000 frt értékeig törzs- és elsőbbségi részvcshények kibocsátására jogosította fel.

Elsőbbségi részvcshényekkel a szükséges összegnek  $\frac{3}{5}$  részét, azaz 972,000 forintot be lehetett volna szerezni. De mivel a felajánlott összegek és természetbeli szolgáltatások összesen 735,000 frt értékű törzsrészcshényttőkét fedeztek, csak 884,650 frt értékű elsőbbség kibocsátása vált szükségessé.

A törzsrészcshények után esedékes fizetések — mint említettük — a vasút építése alatt annyira fogyatékosak voltak, hogy 1876. május 10-éig, mikor a munka már javában folyt . . . . . 92,675 frt 06 krt  
1876. december 31-éig . . . . . 310,619 „ 21 „

1877. május 10-ig pedig, tehát a vasút közhasználatba vétele napjáig csak . . . . . 403,343 frt 27 kr.  
 fizettek be, vagyis az építés befejezésekor az elvállalt  
 törzsrésztvények  $\frac{3}{7}$  része, azaz . . . . . 332,006 frt 73 kr.  
 még mindig csak mint követelés szerepelt.

E nagy összeg hiányának dacára, tekintettel az akkori pénzpiac kedvezőtlen helyzetére, a részvénytársaság igazgatói az elsőbbségek megmentése végett, személyes hitelüket ajánlották fel és abban bizva, hogy az üzlet eredménye képes lesz a függő adósságokat törleszteni: az elsőbbségek áruba bocsátását mindaddig kívánták halasztani, míg kedvezően nem értékesíthetik. Az építéshez szükséges pénzeszegeket tehát kölcsönökkel fedezték, melyeknek összege 1877. évi december 31-én 500,501 frt 86 krra szaporodott.

Igaz, hogy ezzel szemben a részvénytársaság a még be nem fizett törzsrésztvények után 188,162 frt 81 kr. követeléssel rendelkezett, de a hiányzó 312,339 frt 5 krt ennek megszerzése után is függő adóssággal kellett fődözni.

Hogy ez összeg kamatját és törlesztő hányadát is lehessen fizetni, a vasútnak mindjárt kezdetben az eddig befektetett tőkét 5—6 százalékkal kellett jövedelmeztetnie.

E számítás teljességére az a körülmény biztatta az igazgatóságot, hogy sikerült a vidék üzletembereit, tömeges áruk előzetes termelésére és szállítására rábírni, minek következtében az állomások közelében tényleg már az építés közben is szállításra várakozó tömeges áruk halmozódtak össze.

A fönnebb kimutatott 312,339 frtban a Zóptau-stefanauai gyártól szállított sinek ára is benn van. Minthogy az összeget 1884. évig terjedőleg kedvező részletekben vissza lehetett fizetni, csak a fenmaradó 240,000 frt konvertálását határozták el.

Az építés befejezése után tehát felhatalmazták az igazgatóságot, hogy az összeg erejéig kedvezően törleszthető kölcsönt szerezzen. Készerűen kellett azonban tapasztalniok, hogy a nagyobb pénzintézetek e vasút jövedelmezőségében egyáltalán nem biznak, s csak súlyos, el nem fogadható föltételek kikötésével hajlandók kölcsönt adni.

Így az Osztrák-Anglo bank az elsőbbségi értékek biztosítékul való lekötésén és a vasút tulajdonára való bekebelezésén kívül, még a törzsrésztvények letéteményezését is kívánta, kapcsolatban az e részvényekkel járó szavazati jog gyakorolhatásával. Oly befolyást követelt tehát magának, mely a részvénytársaság rendelkező jogát illuzóriussá tévén, a vállalat önálló megállhatását veszélyeztette volna.

Az aradi takarékpénztárakhoz fordult tehát az igazgatóság. Ez intézetek a társaság ingó és ingatlan vagyonának lekötésén kívül azt követelték

hogy a tőlük megnevezett igazgatósági tagok közül nyolcan a kölesön adott összeg felének erejéig kezességet vállaljanak arra nézve, hogy a kölesön törlesztő részleteit pontosan fogják fizetni, s végre, hogy a részvények után osztalékot mindaddig nem fizetnek, míg a 8 százalékos kölesön teljesen törlesztve nem lesz.

A megjelölt igazgatók a kezességet valóban el is vállalták, a pénzügynek felajánlott elsőbbségi részvényeket tehát részükre biztosítékul lekötötték, s az ezekkel járó szavazati jog gyakorlását — a kezesség fennállásának idejére — rájuk ruházták.

A részvénytársaságnak abbéli törekvését, hogy elsőbbségeit megmentsse, siker koronázta, de csak azért, mert a vasút képes volt az egész befektetett összeget 5 százalékkal kamatoztatni. Ennek nem teljesítése esetén, az értékeket áruba kellett volna bocsátani, a mi pótolhatatlan, óriási veszteséggel járt volna.

Az 1878. év folyamán a hátralékos tartozásokból sikerült 163,000 frtot behajtani és több mint 100,000 frt adósságot kifizetni.

Ennek következtében újabb alkudozásokat indítottak meg a pénzügyzetekkel és az adósságokat 7%-os pénzzel konvertálták, még pedig oly módon, hogy az elsőbbségi részvényeket a társaság megint visszakarta szabad rendelkezésére.

Az aradi pénztárakkal kötött szerződés értelmében ugyanis, a részvénytársaság köteles volt, minden évnegyedben 20,000 frt részfizetést teljesíteni, s mivel erre egészen biztos kilátások voltak, az igazgatóság örömmel jelenthette, hogy: *„az 1882. év végéig a társulat egész terhét törlesztvén, illetőleg az építő tőkének az aláírásokkal nem fedezett részeit is az üzlet jövedelméből fedezvén, akkor (1882. év végéig) a forgalomban levő 740,000 frtnyi törzsrészvénytőke tulajdonosai lesznek, évek során át nélkülözött, s az építő tőke hiányának fedezésére fordított részvényosztalékaikat ezentúl háborítatlanul élvezhetik.“*

Ez azonban már a remélt időpont előtt történt meg, s az 1881. évi jelentés már ekként szól:

*„Miótán ez az első eset, hogy ily osztalék kiadását indítványozzuk, nem lesz felesleges, ha eddigi évi zárszámadásaink alapján előbb röviden az 1881-ik évre vonatkozó átnézetes képét nyújtjuk vállalatunk pénzügyi helyzetének:*

<i>beépített vasút-vállalatunkba . . . . .</i>	<i>1.232,726 frt 39 kr.</i>
<i>befizetett részvénytőke . . . . .</i>	<i>732,746 „ 32 „</i>
	<hr/>
<i>vagyonszaporulat . . . . .</i>	<i>449,980 frt 07 kr.</i>
<i>ezzel szemben fennáll még társulatunk tartozása . . . . .</i>	<i>219,455 „ 34 „</i>
	<hr/>
<i>tényleges befektetés mint vagyonszaporulat . . . . .</i>	<i>280,524 frt 73 kr.</i>

Athozat . . . . .	280,524 frt 73 kr.
ehhez az anyag és a leltár . . . . .	35,332 „ 08 „
a pénztári álladék 1881. év végén . . . . .	21,670 „ 05 „
különféle adósok tartozása 1881. év végén . . . . .	67,541 „ 26 „
Összeg . . . . .	405,068 frt 12 kr.

**éppen azon összeg, melyet 1877-től 1881. év végéig az üzleti feleslegek kitesznek.**

E szerint tehát 1881. év végéig az anyag és leltár értékének levonása esetén is, rendelkezésére állt társulatunknak 89,211 frt 31 kr., mely állapotnak megfelelőleg minden legkisebb nehézség nélkül kiosztható részvényenkint 5 frt osztalék, azaz 7400 darab törzsrészvény után 37,000 frt, minek folytán ezt alábbi indítványunkban annál inkább is eszközöltetni kérjük, mert a kioszthatni javasolt osztalék összegén kívül mint a fentebbi kimutatásból kitűnik, társulatunknak 1881. év végén 52,211 frt 31 kr. forgó tőkéje marad fenn.“

A részvénytársaság törekvéseit tehát rövid 4 év alatt páratlan siker koronázta, mert 735,000 frt befizetett részvénytőkének és az üzleti jövedelemnek néhány évi felhasználásával oly vonal birtokosává lett, melybe valószínűségben 1.232,726 frt van beépítve és mely a befektetett tőkét 10–12 százalékkal kamatoztatja.

S ennek becsét növeli az, hogy a szállítás megkönnyítésével nem állott be a vidék pusztulása, hanem ellenkezőleg: a gazdasági viszonyok bámulatosan javultak, s így a vasút csak a vidék gazdagságának növekedéséből vette ki az őt méltán megillető részt.

S mind e fényes eredményt a vasút célszerű igazgatása, takarékos építése, de különösen a helyi viszonyokhoz és szükségletekhez alkalmazkodó üzletvitel szülte.

Az Arad—borosjenői (az eredeti Arad—kőrösvölgyi) vonal ügyeinek rendezésével párhuzamosan a kapcsolatos vonalrészek megépítésére törekedett az igazgatóság.

E cél elérése végett 1879-ben újabb műszaki előmunkálatokat és tanulmányokat végeztetett a Kőrös völgyén Boros-Sebes felé, valamint Mező-hegyes, Makó és Szeged felé, s mindkét irány több érdekeltjével a tervezett építés módzatainak megállapítása érdekében hosszas és részletes tárgyalásokat folytatott.

E tárgyalásokkor is a társulat igazgatásában észlelhető előrelátó, gondos intézkedéseket szemlélhetjük. Hosszas fáradozás után ugyanis sikertült megállapítani azokat az alapelveket is, melyek érvényesítésével a tervezett vonalak létesítését, kezelését és egyesítését eszközölheti, a nélkül, hogy eddigi fáradozásainak gyümölcseit kockáztatná.



Érdekes a szerződésnek különösen 6-ik pontja, a mely az érdekelteket fokozott tevékenységre kényszeríti.

E megállapodások és alapelvek részletei a Borosjenő—borossebesi vasútvonalra vonatkozólag, a következő pontozatokban foglalhatók össze:

1. A Borosjenő—borossebesi vasútvonal kiépítéséhez szükséges engedélyt az Arad—kőrösvölgyi vasút szerzi meg, de a borossebesi vonal költségeinek fedezése végett alakulandó és az érdekeltekből képzett ideiglenes részvénytársulatra ruházza át.

2. A Borosjenő—borossebesi vasút érdekeltjei a vasút építésére tett aláírásaik illetőleg befizetések alapján, az Arad—kőrösvölgyi vasút társulatától egyelőre külön álló vasúttársulatot képeznek, s e vasúttársulat saját felelősséggel építetteti és helyezteti tüzletbe az alábbi föltételek szemelöttartásával a Borosjenő—borossebesi vasút vonalát.

3. A Borosjenő—borossebesi vasútvonal építő költségeinek fedezésére szükséges aláírások beszerzését és egyéb előleges lépéseket egyelőre — addig, míg az új társulat megalakul — ennek terhére vagy javára az Arad—kőrösvölgyi vasúttársulat igazgatóságának kebeléből e célra kiküldött bizottság vagy a bizottság megbízottja fogja teljesíteni, a Borosjenő—borossebesi vasútvonal kiépítését szintén az Arad—kőrösvölgyi vasúttársulat, de már a Borosjenő—borossebesi vonal építésére alakult új társulat felügyelete, felelőssége, kötelessége és veszélyére teljesíti.

4. Az új vasúttársulat tartozik gondoskodni, hogy a Borosjenő—borossebesi vasútvonal tényleges építő költségeinek legalább fele készpénzben vagy szolgáltatások alapján történő befizetésekben, a többi hiányzó rész pedig hitelműveletek alapján biztosítva legyen.

5. Az Arad—kőrösvölgyi vasúttársulattól az új társulat kárára és veszélyére végzendő vasútépítés elkülönített számadással olyformán teljesítetik, hogy az építésben való részvétel címén, saját tüzleténél a központban alkalmazott személyzetre vonatkozólag felszámítást nem teend, továbbá a Borosjenő—borossebesi vasút építése következtében saját vonalán szükségessé váló személy- és anyagszállításért szállító díjat nem szed.

6. A Borosjenő—borossebesi vasútvonal tüzletét e vonal társulatának felügyelete alatt és költségére szintén az Arad—kőrösvölgyi vasúttársulat kezeli mindaddig, míg e két társulat össze nem olvad; kezeli pedig olyan módon, hogy a központi igazgatás címén az új vonal tüzletkiadásainak terhére nem számít fel semmit, a mindkét vasút tüzletére vonatkozó többi kiadást pedig a két vasútvonalon külön-külön közlekedett bruttó tonna-kilométer arányában az új vasúttal közösen viseli.

Ha a Borosjenő—borossebesi vasútvonal így felmerülő tüzletkiadásait az e vasútvonalnak szintén külön elszámolás tárgyát képező tüzleti bevételei három éven át egymásután nem fedeznék, a két társulat között fennálló szerződéses viszony megszűntnek tekintendő.



7. Az új vasúttársulat a Borosjenő—borossebesi vonal építő költségeinek fedezésére 500,000 forint, azaz ötszázezer forintnyi névértékű részvényeket bocsát ki, mely részvények három ötödresze elsőbbségi, a vasút tiszta jövedelméből 6 százalékkal a törzsrészvények előtt kamatoztatandó részvényekből állhat. Ezen elsőbbségi részvények azonban, addig míg mindkét vasúttársulat egybe nem olvad, el nem adhatók és a két társulat összeolvadása bekövetkeztével az egyesült társulatok tulajdonává válnak.

8. Az új vasúttársulat törzsrészvényei a történt befizetések vagy természetbeli szolgálmányok értékének megfelelőleg névértékben számítva adhatók ki az új társulat illető részvényeseinek.

9. Mihelyt a Borosjenő—borossebesi vasút kiépítéséből származott összes terhek és adósságok törlesztve lesznek, e vasútvonal társulata az Arad—kőrösvölgyi vasúttársulattal egyesül és az előbbi vasúttársulattól kiadott törzsrészvények az Arad—kőrösvölgyi vasút törzsrészvényeivel vagy ezek helyett időközben netán kiadott más törzsrészvényekkel névértékben számítva kicseréltetnek.

Ez ügyes és körültekintő megállapodás szerint szerevén be az építéshez szükséges összeget, a 28 kilométer hosszú vonalat 1881 őszén már át is adták a forgalomnak.

Az építés 365,700 forintba került, tehát kilométerenként 13,500 forintba.

\* \* \*

A társulat pénzügyi viszonyai az 1882. év végén következőleg alakultak :

a vasútba beépítettek . . . . .	1.622,482	frt 50	kr
ezzel szemben áll a befizetett részvénytőke . . .	1.090,000	„ —	„
tehát a vagyonszaporulat . . . . .	532,482	frt 50	kr.
ehhez számítandó még az anyag és leltár értéke .	50,929	„ 02	„
pénztári állapot 1882. év végén . . . . .	79,830	„ 55	„
különféle adósság tartozása . . . . .	43,925	„ 08	„
vagyonszaporulat az 1882. év végén . . . . .	707,168	frt 13	kr.
ebből levonva a társulat tartozásait . . . . .	219,091	„ 90	„
maradt tiszta vagyonszaporulat . . . . .	488,076	frt 90	kr.

mely összeg az 1882. évi üzleti feleslegnek beszámításával, de a már kifizetett osztalékok kizárásával, éppen azon összegnek felel meg, melyet a vasút üzletének megnyitása óta az üzleti tiszta jövedelmet képezte, és melyet a vasút vagyonának öregbítésére fordítottak.

A Borosjenői vonal építő feltételeinek megállapításakor egyúttal az Arad—makói vonalra nézve is létrejöttek a megállapodások.

Ezek szerint:

„1. Az Arad—csanádi vasút előmunkálatait a társulat a Csanádmegye által e célra megszavazott költségen végezteti.

2. A részletes tervezet és költségvetés szerint kiűntetendő építő költségeknek legalább felét az Arad—csanádi vasút érdekeltsége készpénzfizetések vagy természetbeli szolgáltatásokkal fedezi; az így történő befizetések után névértékben számítható törzsrészesvények adatnak ki, mely részesvények birtokosai képezik a vállalat törzsrészesvényeseit.

**A törzsrészesvénytőke összegén felül még hiányzó építő költség az Arad—kőrösvölgyi vasút közvetítésével hitel útján szerzettetik be** és a vasút üzletének jövedelmeiből vagy értékpapírjainak értékesítésével törlesztetik.

3. A tervezett Arad—csanádi vasút részesvényesei egyelőre különálló társulatot képeznek és külön igazgatóságot szerveznek; az Arad—kőrösvölgyi társulat ezen igazgatóság felügyelete és vezetése alatt és ennek költségére eszközli a vasút megépítését.

4. Az Arad—csanádi vasút üzletét mindaddig, míg összes terhei — tehát az építő költségeknek aláírásokkal nem fedezett része is — törlesztve nem lesznek, az Arad—kőrösvölgyi társaság igazgatósága mint ügykezelő igazgatóság az Arad—csanádi vasút igazgatóságának vezérlete alatt kezeli, teljesen elkülönített számadásokkal. A központi igazgatás költségei, a vasutak hosszához arányosítva közösen viseltetnek.

5. Ha úgy az Arad—csanádi mint az Arad—kőrösvölgyi vasútnak építéséből származott terheket és adósságokat az illető társulatok már teljesen törlesztették, a két vasúttársulat az „Arad—Csanádi Vasutak“ név alatt egysül és az addig külön állott két társulat részesvényei ezen egyesített vasúttársulattól kiadandó hasonló névértékű részesvényekkel kicseréltetnek.“

Az Arad—kőrösvölgyi vasúttól támogatva, 1881. évi december hó 10-én megtartották az alakuló közgyűlést.

Az építés engedélyének kieszközléséhez az 50,000 forint biztosíték letételén kívül igazolni kellett a törzsrészesvények 30 százalékának megtörtént befizetését is.

Az építő tervek alapján — melyeknek elkészítése részletességük miatt kissé költséges volt — már a közgyűlést követő napokon a közigazgatási bejárás megtartatván, az építő engedélyt alig két hó alatt megszerezték; 1882 március elején pedig az arad—mezőhegyesi és a makó—kis-zombori vonalon az építés valóban megkezdődött.

A többi vonalhoz azonban az építő engedélyt — a kérelmezett vonalváltoztatások miatt — csak a tavasz végére lehetett megszerezni, az építést magát — a kisajátítás nehézségei miatt — csak szeptemberben kezdték meg.

Mert, habár a kisajátítás tárgyában az érdekeltekkel a békés kiegyenlítést már előzőleg megkísérelték s az egységárak megállapításakor a részesvénytársaság a méltányosság legmesszebb menő határáig engedékeny volt, mégis több község határában mindaddig nem lehetett építeni, míg a kisajátítás összegét bizottsági eljárás útján — a feljebbezés kimerítésével —

jogérvényesen meg nem állapították, s a vállalat a biztosíték letétele után törvényesen birtokba nem helyezkedett.

A munka késleltetése miatt a földmunkák nagy részét kedvezőtlen időszakban kellett végeztetni, s minthogy — különösen a Maros árterében — több vonalrészben a pályaszín emelése volt elrendelve, a mi a földmunka szaporodásával járt; továbbá, tekintettel az építés sürgősségére, a munkát egyszerre több oldalról kellett megkezdeni; végül pedig a mű-építményeket és épületeket is szilárdabban és az előirányozottnál nagyobb terjedelemben építették: mindezek következtében az építés az előirányozott összegnél többbe került.

A túllépés azonban, a munka szaporodásához viszonyítva, csekélynek mondható, a mit viszont csak oly módon lehetett elérni, hogy a talpfákat a részvénytársaság az e célra megvett erdőben maga készítette el, a téglákat maga égette, a magas építmények létesítését, a földmunka és a többi munka végzését már előzetesen kedvező ajánlatok beszerzésével biztosította.

E körülmélynél intézkedéseknek köszönhető, hogy e mintaszerűen épült pálya kilométerét 20,930 forinttal meg lehetett építeni, ám bár nem másod-, hanem elsőrendű talpfákat fektettek be, forgalmi eszközöket az előirányozottnál jóval nagyobb mennyiségben szereztek, az épületeket pedig oly számban és terjedelemben építették, hogy mindez elsőrendű vasút személy- és áruforgalmának is megfelelt.

A több oldalról megkezdett munka eredményeinek megfelelően, a vonalat részenként adták át a forgalomnak, még pedig a 8 hó alatt megépített 51 km. hosszú arad—mezőhegyesi vonalat 1882. november 15-én; a szőreg—kis-zombori 18 km. hosszú részt 6 havi munka után 1882. november 26-án; a makó—kis-zombori 6 km.-t 1883. január 6-án; végül a 77 km.-nyi makó—mezőhegyesit és kétegyházit, melyet 8 hó alatt építettek meg 1883. május 20-án: vagyis 14 hó leforgása alatt az egész 152 km. vonalat átadták a közforgalomnak.

A kétegyháza —kisjenői vonal építésére az építő engedélyt szintén megszerzván, e vonalrész 7 hónap alatt építették meg s 1884. január 28-án adták át, s ilyformán az egész 181 kilométer hosszúságú hálózat építése be volt fejezve.

Eredetileg a vonalnak Szegedig kellett volna terjednie, de minthogy Szeged városa igen kis összeggel akart a vonal és állomás építéséhez hozzájárulni, az Osztrák-magyar államvasút-társaság pedig megengedte, hogy az Arad—csanádi vasút Szőregen csatlakozhassék vonalához és a vonatok Szegedig az államvasutak vonalán járhasanak, valamint Szegeden az ő pályaházába mehessenek, az Arad—csanádi vasút végpontját valóságban Szegedre helyezhette át, a nélkül, hogy a Szegedre vagy onnan indított forgalom legkevésbé is megdrágult volna.

Az engedélyokirat szerint a vasuti hálózat építő költségét 4.650,000 forinttal állapították meg, ebből:

törzsrészcvény . . . . .	1.860,000	frt
elsőbbségi részvény . . . . .	2.790,000	„

értékben volt kibocsátható.

A Kőrösvölgyi vasútnál elért eredmények következtében azonban az igazgatóság irányában oly nagyfokú volt a bizalom, hogy újra személyes hitelek alapján lehetett a szükséges pénzt megszerezni. Fokozta e bizalmat az igazgatóság pontos számítása és az a remény, hogy e gazdag vidék már az első időben fogja jövedelmeztetni a befektetett tőkét.

Az elsőbbségeket tehát nem adták el, a szükségletet pedig a következő módon fedezték:

A sineket és felépítményi apró anyagot a ternici gyártól szerezték meg 10 évi törlesztésre,

6% kamattal . . . . .	960,000	frton
a járó-műveket 20 negyedévi kamat nélküli visszafizetésre kapták . . . . .	388,000	„
a lokomotivokat a müncheni Krausz cégtől vették, szintén hitelbe . . . . .	66,000	„
az érdekeltség hozzájárulásából begyűlt . . . . .	1.500,000	frt
fedezve volt tehát összesen . . . . .	2.973,000	frt

Az építés befejezésekor a társaság birtokában volt még 300,000 frt értékű törzsrészvény, mely még nem volt befizetve és valamennyi elsőbbségi kötvény; az 1.373,256 frt hiányt pedig a személyes hitel útján fődőzték.

Az elsőbbségek eladását abban a reményben, hogy e tartozás egy részét tüzleti eredményekből lehet majd visszafizetni, mellőzván, 1 millió forint kölcsönt vettek fel 1883. február 8-án a Pesti hazai első takarékpénztártól. A kölcsön föltételei voltak: 6% kamat, 20 félévi törlesztés oly módon, hogy az első törlesztendő részlet fizetése 1886. január hó 1-én lesz esedékes.

A vasút vonalaira való telekkönyvi bekebelezésen kívül 10 igazgatósági tagnak kellett kezességet vállalni oly címen, hogy a kölcsön kamatai és törlesztő részletei pontosan be fognak folyni; a takarékpénztár kikötötte továbbá, hogy a jótálló igazgatósági tagok befolyásának az igazgatásban való biztosítása végett, a kölcsönösszegnek megfelelő elsőbbségi részvényeket nála letétbe helyezték és az ezek után járó szavazati jogot a jótálló igazgatók gyakorolják.

E kölcsönt azonban a társaság csak az első részlet fizetéséig tartotta meg, s midőn az Arad—kőrösvölgyi vasúttal egyesült, a pénzügyek végleges rendezése céljából az elsőbbségek eladását határozta el.

Az eladás megtörtént és a

2.790,000 frt elsőbbséget

2.688,000 frtért Neufeld Károly, Schoeller &amp; Comp., to-

vábbá Erlanger és fiai bankháznak adták el.

Ez összegből:

Az összes függő és váltó adósság törlesztésére fordítottak	734,335 frt 75 krt
az aradi takarékpénztáraknak adtak . . . . .	200,000 „ — „
a Pesti hazai első takarékpénztárnak . . . . .	950,000 „ — „

Összesen . . . . . 1.884,335 frt 75 krt

a többi . . . . . 803,664 „ 25 „  
 egyelőre 4% kamatozásra az említett bankháznál hagyták, hogy később a műhelyépítések befejezésére és a Szt.-Anna—kisjenői vonal megépítésére fordíthassák.

Időközben a vonalak forgalma annyira fejlődött, hogy a kibocsátott értékek kamatozása biztosítva volt.

Már 1884-ben, az alig 4 millió forinton épült vonalon több mint fél millió forint volt a bevétel, a miből a tiszta jövedelem majdnem egy negyed milliót tett.

A két részvénytársaság egyesülésének tehát semmi sem állván útját, 1886. augusztus végével az Arad—kőrösvölgyi és Arad—csanádi társulatok vagyoniilag is egyesültek.

A fönnebb kimutatott pénzüsszeggel 1887-ben a Szt.-Anna—kisjenői 22 km. hosszú vonalat is megépítették; 1888-ban pedig a Boros-Jenő—csermői 13·6 km. hosszú iparvasutat alakították át; végre a társulat további vagyonszaporulatával 1889/90-ben a régi Arad—boros sebesi vonalrészét Jószáshelyig hosszabították meg.

Az összes vonalak építő költsége, mint a II. sz. mellékletből látható, 1890. év végéig **8.043,136 frt 23 krra** rúgott.

A vonalkilométerre eső építő költség feltűnő eltérései (lásd a II. számú táblázatos kimutatást a 36. és következő oldalakon) az egyes vonalak építő viszonyainak különbözőségéből erednek.

Az Arad—borosjenői részen a vonal, a pályafentartás kárára, egészen a talajhoz simult.

A földmunka a pálya hosszának egy méterére átszámítva átlagosan :\*)

3 m<sup>3</sup> volt, ellenben :

5·7 m<sup>3</sup> a Borosjenő—boros-sebesi,

5·92 m. az Arad—csanádi,

13·05 m. a Borossebes—jószáshelyi vonalon.

Az épületekre fordított kiadások a később épített vonalakon tetemesen nagyobbak voltak :

\*) Lásd a VII. számú táblázatos egybeállítást.

733	forint	eset	egy	kilométerre	az Arad—boros-jenői,
1450	"	"	"	"	a Borosjenő—boros-sebesi,
1590	"	"	"	"	az Arad—csanádi,
2270	"	"	"	"	a Borossebes—józshelyin.

Az Arad—boros-jenői vonalon azonban csak ideiglenes jellegűek voltak az épületek s 1890-ben helyettük új épületeket létesítettek, ellenben a többi vonalrészben eleintén kisebb, végül (a józshelyi vonalon) igen tágas kő- és téglá-épületeket építettek.

A Borosjenő—boros-sebesi, továbbá a Szent-Anna—Kisjenő között épített vonal olcsóságának némi magyarázata az is, hogy kevés és kiterjedelmű állomás épült; a nyílt pálya építése semmi nehézségbe nem ütközött, végül a járó-művek beszerzéséből e vonalokra semmit sem számoltak el, míg az Arad—borosjenői vonalra kilométerenként . . . . . 1726 forintot, az Arad—csanádi vonalra kilométerenként . . . . . 3813 „ a Borossebes—józshelyi vonalra kilométerenként . . . . . 9126 „ számoltak el.

Mindazonáltal azt hisszük, hogy nem csalódunk, ha a feltűnő olcsóságot a körülmekintő építésvezetésnek és a gyors munkáltatásnak tulajdonítjuk.

A Borossebes—józshelyi vonalrész költségesebb voltát — számba nem véve a kimutatásból látható munkatöbbletet és a járó-művekre fordított nagyobb összegeket — hajlandók vagyunk még annak a körülménynek is tulajdonítani, hogy a vidék érdeklődése e vonal építése iránt már érezhető módon megcsökkent.

\* \* \*

A mint említettük volt, az Arad—boros-jenői vonalon csak a legszükségesebb épült — még pedig a legcélszerűbb módon.

Ennek következtében mindjárt kezdettől fogva újabb meg újabb összegeket kellett a kiegészítő munkákra fordítani. E munkálatok közül a következőket soroljuk el:

1878-ban Aradon a fűtőház telepének kibővítése; Szent-Anna állomáson egy gabonaszín építése hozzávezető vágánnyal; az Apatelki bányához egy 900 méter hosszú vágány fektetése.

1879-ben megkezdették a vassíneket acélsínekkel kicserélni, anyagokat szereztek be a hidak átalakításához. Ternova és Borosjenő állomásokat kibővítették; az állomási szolgáltnak lakást építettek, az őrházakat egy választófal felépítésével kényelmesebbekké tették, végül megkezdették a vonal befásítását is.

1881—1883-ban a vassíneket mind kicserélték acéllal, úgyszintén a talpfák nagy részét is kiváltották, valamennyi híd ideiglenes tartó szerkezetét végleges szerkezettel cserélték ki, valamint a hidföket, végül az állomásbéli perronok némelyikét is megnagyobbították.

## II. számú kimutatás.

## Az Aradi és Csanádi egyesült vasutak vonalaiba

A vasút neve	Arad—Boros-Jenő				Boros-Jenő—Boros-Sebes			
	Első befektetés 1877. jan. 10. Beruházások 1882-ig 62 8 kilométer				Megnyílt..... 26 766 kilométer			
A vonal használatba vétele és hossza	Összesen		km.-ként		Összesen		km.-ként	
	frt	kr.	frt	kr.	frt	kr.	frt	kr.
<b>I. Építésvezetés. Tervezés. Felügyelet.</b>								
Vasúttervezés: személyzeti illetmények.....	9,723	—			1,433	90		
„ fuvarozás, munkabérek.....								
„ irodai költsége.....								
Építés központi vezetése.....	10,922	28			10,546	91		
„ irodai költsége.....	4,504	70						
Külszolgálat, mérnökök fizetése, úti költségek.....	27,392	—			9,811	53		
„ mérnökök fuvarozása, munkabérek.....	3,564	26						
„ irodai költség.....	1,687	06						
Építésfelügyelet, bejárások stb.	2,028	64			868	60		
Összesen.....	<b>59,821</b>	<b>94</b>	952	—	<b>22,660</b>	<b>94</b>	845	—
<b>II. Kisajátítás.</b>								
Alkalmazottak fizetése.....	7,223	37						
Fuvar költség.....								
Irodai költség.....								
Földterület beváltása és kártalanítás.....	29,545	02						
Becsülő és elhatároló költség.....	1,446	85						
Összesen.....	<b>38,215</b>	<b>24</b>	608	—	<b>19,090</b>	<b>95</b>	712	—
<b>III. Alépítmény.</b>								
Földmunka és irtás stb.....	47,188	51						
Hidak és áteresztők.....	20,406	19						
Útkövezés.....	—	—						
Folyó- és partvédő-művek.....	1,665	28						
Ültetvények a vonalon.....	—	—						
Szerszámok és eszközök.....	—	—						
Összesen.....	<b>69,259</b>	<b>98</b>	1,103	—	<b>34,418</b>	<b>10</b>	1,284	—

## befektetett tőke táblázatos kimutatása.

Arad—Csanádi				Szt.-Anna.—Kis-Jenő				Boros-Sebes—Jószáshely			
Megnyílt 1884. dec. 31. H = 181·7 kilométer				1887. dec. H = 22·0 kilométer				1889. H = 22·391 kilométer			
Összesen		km.-ként		Összesen		km.-ként		Összesen		km.-ként	
frt	kr.	frt	kr.	frt	kr.	frt	kr.	frt	kr.	frt	kr.
				6,356	86			4,456	69		
16,664	09			3,146	65	437	55	1,431	15		
77,806	10			37	93			459	75		
5,537	68			19,882	38	930	71	22,414	40		
				625	85			538	15		
101,769	82			3,769	49			15,067	65		
17,229	94			901	05	216	60	5,305	40		
2,362	81			102	19			843	82		
3,983	—			1,350	94			1,092	18		
<b>225,353</b>	<b>44</b>	1,240	—	<b>36,273</b>	<b>34</b>	1,648	—	<b>51,609</b>	<b>19</b>	2,304	—
10,302	41			1,600	—			666	50		
				28	08			28	92		
	43							69	56		
214,593				21,555	18			606	79		
5,192	93			1,316	47			1,212	65		
<b>230,088</b>	<b>74</b>	1,266	—	<b>24,499</b>	<b>73</b>	1,113	—	<b>2,584</b>	<b>42</b>	115	—
217,733	89			13,468	47			68,175	19		
142,353	92			3,995	59			21,735	45		
—	—			963	14			1,693	73		
9,082	38			412	02			15,441	09		
—	—			15	—			275	50		
—	—			—	—			197	39		
<b>369,170</b>	<b>19</b>	2,031	—	<b>18,854</b>	<b>22</b>	857	—	<b>107,518</b>	<b>35</b>	4,799	—



A vasút neve	Arad—Boros-Jenő				Boros-Jenő—Boros-Sebes			
A vonal használatba vétele és hossza	Első befektetés 1877. jan. 10. Beruházások 1882-ig 62·8 kilométer				26·766 kilométer			
	Összesen		km.-ként		Összesen		km.-ként	
	frt	kr.	frt	kr.	frt	kr.	frt	kr.
<b>IV. Felépítmény.</b>								
Talpfák és váltó talpfák . . . . .	54,567	60						
Sinek és kapcsoló szerek . . . . .	480,877	49						
Váltók és keresztezések . . . . .	13,266	61						
Fordító korongok . . . . .	2,931	32						
Felszerkezet lerakása és emelése . . . . .	30,797	06						
Kavicsolás . . . . .	23,125	51						
Szerszámok és eszközök . . . . .								
Összesen . . . . .	<b>605,565</b>	<b>60</b>	9,644	—	<b>220,041</b>	<b>04</b>	8,211	—
<b>V. Magasépítmény.</b>								
Órházak . . . . .	8,400	—						
Állomási épületek . . . . .	21,700	—						
Vizállomási berendezés . . . . .	2,594	31						
Vízvezeték költsége . . . . .	2,931	32						
Lokomotívszinek . . . . .								
Rakodók . . . . .								
Hídmérleg . . . . .	12,755	66						
Órházak, állomások kútjai . . . . .								
Árnyékszékek . . . . .								
Szerszámok . . . . .								
Összesen . . . . .	<b>45,449</b>	<b>97</b>	723	—	<b>38,827</b>	<b>85</b>	1,448	—
<b>VI. Pályaelzárás és beosztás.</b>								
Sorompók, kerítések . . . . .								
Sövények, élő kerítések . . . . .								
Lejtmutatók, intőtáblák . . . . .	884	95						
Összesen . . . . .	884	95	14	—				
<b>VII. Telegráf és jelzők.</b>								
Telegráf felállítása és berendezése . . . . .								
Jelző készülékek, csengettyúk, védő jelző . . . . .	8,135	85						
Összesen . . . . .	<b>8,135</b>	<b>85</b>	129	—	<b>3,690</b>	<b>63</b>	137	—

Arad—Csanádi				Szt.-Anna—Kis-Jenő				Boros-Sebes—Jószáshely			
Megnyílt 1884. dec. 31. H = 181,7 kilométer				1887. dec. H = 220 kilométer				1889. H = 223,91 kilométer			
Összesen		km.-ként		Összesen		km.-ként		Összesen		km.-ként	
frt	kr.	frt	kr.	frt	kr.	frt	kr.	frt	kr.	frt	kr.
243,590	93			20,485	22			27,930	34		
1.209,703	57			138,714	78			148,936	17		
27,956	86			4,248	34			7,782	54		
7,857	31			600	33			888	70		
97,558	72			8,799	62			11,929	03		
118,881	74			10,684	22			16,549	71		
								940	07		
<b>1.735,549</b>	<b>13</b>	9,551	—	<b>183,532</b>	<b>53</b>	8,342	—	<b>214,956</b>	<b>56</b>	9,596	—
58,082	19			4,173	33			6,529	23		
170,296	24			4,995	63			26,232	31		
10,452	32			649	24			471	58		
} 49,157	87			338	—			5,582	65		
				1,921	40			3,146	64		
				2,654	—			7,138	97		
				350	77			912	30		
				433	06			248	73		
								515	79		
								134	35		
<b>287,988</b>	<b>62</b>	1,585	—	<b>15,515</b>	<b>43</b>	705	—	<b>50,912</b>	<b>55</b>	2,272	—
} 3,360	10			408	50			833	35		
								76	76		
								844	04		
<b>3,360</b>	<b>10</b>	18	50	<b>408</b>	<b>50</b>	18	50	<b>1,754</b>	<b>15</b>	78	—
} 32,853	17			3,853	65			2,025	47		
				958	50			500	79		
<b>32,853</b>	<b>17</b>	180	80	<b>4,812</b>	<b>15</b>	219	—	<b>2,526</b>	<b>26</b>	113	—

A vasút neve	Arad—Boros-Jenő				Boros-Jenő—Boros-Sebes			
A vonal használatba vétele és hossza	Első befektetés 1877. jan.10. Beruházások 1882-ig 62·8 kilométer				26·766 kilométer			
VIII. Pályaberendezés és felszerelés.	Összesen		km.-ként		Összesen		km.-ként	
	frt	kr.	frt	kr.	frt	kr.	frt	kr.
Órházi bútorok és felszerelés	10,200	20						
Állomási " " "								
Pályafentartási bútorok és felszerelés								
Összesen	10,200	20	162	—	2,555	06	95	30
IX. Forgalmi eszközök.								
Lokomotívok, szerkocsik, személy- és podgyáskocsik, dreszinák és pályakocsik	61,797	15						
Különfélék								
Összesen	62,457	18	994	—	416	01	15	50
Tőkebeszerzés és kamat költségei	41,973	86	668	—	20,000	—	745	—
Főösszeg	941,964	77	14,997	—	365,700	58	13,492	—
Utólag megállapított	947,952	41	15,093	15	356,971	51	13,139	81

## Az 1890. év végeig befektetett az Aradi és

	frt	kr.	Pálya-km.-ként	
			frt	kr.
1. Arad—Boros-Jenői vonal eredeti költsége (62·8 km.) [a beruházásokkal 1.062,000 km.]	947,952	41	15,090	—
2. Boros-Jenő—Boros-Sebes (26·766 km.)	356,971	51	13,140	—
3. Arad—Szeged, Kétegyház—Kis-Jenői vonal (181,663 km.)	3,845,319	02	21,160	—
4. Szt.-Anna—Kis-Jenő (22·035 km.)	285,436	51	12,970	—
5. Boros-Sebes—Jószáshely (22·391 km.)	772,742	32	34,500	—
6. Boros-Jenő—Csermői vonal átalakítása pálya-kilométerenként mintegy 6000 forinttal	91,074	79		
Aradon műhelyépítés	163,681	78		
Aradon fűtőház építés	22,266	91		
Telítő telep építése	45,488	78		
Leltár-szaporulat	20,781	—		
Az 1877—1889. évi időközben az üzleti feleslegből teljesített beruházások	1,216,731	20		
Időközi kamatok	274,690	—		
Összesen	8,043,136	23		

Arad—Csanádi				Szt.-Anna—Kis-Jenő				Boros-Sebes—Jószáshely			
Megnyilt 1884. dec. 31. H = 181,7 kilométer				1887. dec. H = 22,0 kilométer				1889. H = 22,391 kilométer			
Összesen		km.-ként		Összesen		km.-ként		Összesen		km.-ként	
frt	kr.	frt	kr.	frt	kr.	frt	kr.	frt	kr.	frt	kr.
1,951	68			158	90			186	93		
								714	79		
								15	72		
<b>1,951</b>	<b>68</b>	10	70	<b>158</b>	<b>90</b>	7	20	<b>917</b>	<b>44</b>	41	—
683,369	51			575	73			203,592	25		
6,843	38							732	67		
								100	77		
<b>690,203</b>	<b>89</b>	3,798	—	<b>575</b>	<b>73</b>	26	10	<b>204,525</b>	<b>69</b>	9,130	—
<b>227,175</b>	<b>25</b>	1,250	—	—	—	—	—	<b>6,009</b>	<b>33</b>	268	—
<b>3.803,694</b>	<b>21</b>	20,929	—	<b>284,630</b>	<b>51</b>	12,935	75	<b>643,213</b>	<b>94</b>	28,716	—
<b>3.845,319</b>	<b>02</b>	21,163	01	<b>285,436</b>	<b>51</b>	12,974	39	<b>772,742</b>	<b>32</b>	34,501	89

## Csanádi vasutak egyesült vonalába :

Nem számítva bele az ingyenes teljesítményeket, melyek megközelítő értékét már előzőleg kimutattuk.

Ha a fennebbi összeget vesszük alapul, akkor került átlag, a Boros-Jenő—csermői vonal elhagyásával, a többi 315,655 km. kitérő vonal teljes felszereléssel kilométerenként 25,400 forintba.

Hozzájárul, hogy a társulat még ezenkívül Aradon egy palotát épített 392,574 frt 59 krért, mely összegbe a nyugdíjalap csak 180,000 forinttal járult.

Van továbbá 17 lokomotívja, 39 személykocsija, 521 teherkocsija, 104 különféle (kalauz-, posta-, ló-, sertés-, és szarvasmarha-szállító-)kocsija, 3 gőzfűtésű kazánkocsija és három hóekeje, melyek összes értéke 1.875,842 forint.

## III. számú kimutatás.

## Kimutatás az Aradi és Csanádi egyesült vasutak építésére befolyt összegekről.

Év	T á r g y	Évi	Összes	Befolyt		Befolyt az	
		kibocsá- tás	kibocsá- tás az építés kezdetétől	évenként		építés kezdetétől	
		frt	frt	frt	kr.	frt	kr.
1877	Arad—Kőrösvölgyi vasút ..	735,350	735,350	558,295	56	558,295	56
1878	" " " "	5,000	740,350	168,277	34	726,572	90
1879	" " " "	—	740,000	4,979	59	731,552	49
1880	" " " "	—	740,000	576	50	732,128	99
1881	" " " "	—	740,000	617	33	732,746	32
1882	" " " "	360,000	1.100,000	357,253	68	1.090,000	—
1882	Arad—Csanádi " "	1.600,000	1.600,000	1.084,446	—	1.084,446	—
1883	Arad—Kőrösvölgyi " "	—	1.100,000	300	—	1.090,300	—
1883	Arad—Csanádi " "	260,000	1.860,000	491,383	68	1.575,829	68
1884	Arad—Kőrösvölgyi " "	—	1.100,000	—	—	1.088,200	—
1884	Arad—Csanádi " "	—	1.860,000	88,508	20	1.664,337	88
1885	Arad—Kőrösvölgyi " "	—	1.100,000	—	—	1.088,200	—
1885	Arad—Csanádi " "	—	1.860,000	16,383	12	1.680,721	—
1886	Arad—Csanádi egyesült v.	2.800,000	2.800,000	2.688,000	—	2.688,000	—
1886	" " " "	200,000	3.160,000	372,675	—	3.144,200	—
1887	" " " "	—	2.800,000	—	—	2.688,000	—
1887	" " " "	—	3.160,000	2,604	—	3.141,596	—
1888	" " " "	—	2.800,000	—	—	2.688,000	—
1888	" " " "	—	3.160,000	1,000	—	3.145,200	—
1889	" " " "	—	3.000,000	200,000	—	2.888,000	—
1889	" " " "	200,000	3.160,000	10,000	—	3.155,200	—
1890	" " " "	—	3.717,100	717,100	—	3.605,100	—
1890	" " " "	717,100	3.760,000	4,800	—	3.160,000	—
	<i>Együtt ...</i>		<b>6.877,100</b>			<b>6.765,100</b>	—
Ehhez számítandók a hozzájárulások :							
	Csanádmegye részéről ...	200,000					
	Arad " " " " ...	60,000					
	Simánd község " " " " ...	20,000					
		<b>280,000</b>					
	Ebből még be nem folyt	88,600					
	<i>marad ...</i>	<b>191,400</b>				191,400	—
	Továbbá az üzleti feleslegből felhasználtatott					939,861	81
	A forgó tőkéből nyert fedezet					90,825	82
						<b>7.987,187</b>	<b>63</b>
				<i>Végösszeg ...</i>			

Igy folyt a lassú egyenletes munka, míg végre 1890 ben valamennyi épületet, sőt az áruszineket is téglaeépítménnyel cserélték ki.

A kezdetben oly egyszerű vasútnak minden építménye most az állandóságot és a rendezett viszonyokban gyökerező jóllétet tünteti elénk.

Nagy tehertől szabadult meg a társaság az aradi műhelyudvar megszerzésével is.

Az aradi közös pályaudvar ugyanis aránytalanul nagy terheket rótt a vasút üzletére.

Használati díj fejében fizetnie kellett:

1877-ben . . . . .	14,075 forint 42 krajcárt,
1878-ban . . . . .	15,461 " 73 "
1879 ben . . . . .	14,033 " 60 "
1880 ban . . . . .	13,549 " 78 "
1881-ben . . . . .	13,815 " 78 "
1882-ben . . . . .	15,427 " 42 "
1883-ban . . . . .	20,758 " 03 "
1884-ben . . . . .	21,967 " 44 "
1885-ben . . . . .	22,734 " 30 "
1886-ban . . . . .	59,959 " 29 "
	<hr/>
	211,782 forint 82 krajcárt.

Természetes volt tehát, hogy a részvénytársaság mindent elkövetett, hogy a kiadásokat lehetőleg leszállítsa, a mi — a mint említettük — 1877-ben részben sikerült is.

Az előbb jelzett beruházások oly természetűek, hogy az építő összeghez tartozóknak tekinthetők s a részvénytársaság 1890-ben, mikor egy egységes engedélyirat kiadásáért és újabb tőkeemállapításért folyamodott, a beruházásokat is a tőkébe kívánta számíttatni.

\* \* \*

Az Arad—csanádi vasút meggazdagodása a szerencsés üzleti eredmények következménye. De az üzleti viszonyok szerencsés alakulását nem a véletlen szülte, hanem eredményezte a vezetőknek meggondolt és a vasút létesülése pillanatától kezdve szigorú következetességgel folytatott céltudatos működése.

A vasút nem mint jövevény, nem mint valamely haszonleső társulat vállalata szerepelt, hanem mint olyan intézmény, mely a vidék lakosságának, de különösen értelmiségének közreműködésével létesült.

A közérdek szülte e vasút eszméjét s a közérdek szolgáltatába állott is e vasút. A vasút megépítésére fordított tőke a vidék közgazdasági érdekeinek megfelelő hasznos beruházás volt s ennek tekintette az igazgatóság is, azért igyekezett mindenben a vasút érdekeit a vidékével azonosítani és ez az érdekszolidaritás közötté és a vidék között a legszebb együttműködést eredményezte. Résztvett a vasút jóra való törekvésében az érdekeltség, a szállítmányoknak a vasútra való terelésével, viszont a vasút szíves előzenyességgel szolgálta a vidék érdekeit és mindent elkövetett, a mi a forgalom biztonságával megegyeztethető, hogy a fel- és lerakás, megállások, kocsik kiállítása, a szállítmányok átvételének és kiadásainak megkönnyítésével lehetőleg kielégíthesse a közönség kívánságait.

S mindezek mellett beállott még a termelők sorába is. Iparvállalatokat kezdett és folytat, s jövedelmi feleslege nem a haza határain kívül, hanem azon, sőt a vármegye határain belül fejleszti az ipart, szolgálja a haladást és emeli a lakosság jólétét.

A vármegye hálás elismerésével, mi pedig bámulatunkkal adózunk e vasút teremőinek és vezetőinek.

E lélekemelő tényekkel szemben jellemző egyszerűséggel jegyzi meg Boros Béni 1877-iki ismertetésében „A mint láttuk a vasútvállalat életbeléptetése és létesítése egyáltalán nem igényelt rendkívüli eszközöket, hanem ellenkezőleg oly egyszerű alapon és természetes úton eszközöltetett, mely hazánk sok más vidékén is minden nehézség nélkül fentalálható.“

### A Szamosvölgyi helyi érdekű vasút.\*)

(Apahida—Deés, Deés—Beszterce, Deés—Zilah.)

Korra, valamint tanulságos voltára nézve is második helyen áll helyi érdekű vasutaink között a Szamosvölgyi vasút. Nem terjeszkedhetvén ki fejlődésének részletes leírására, a következőkben csak a főbb momentumokra és a tárgyunkra nézve szükséges adatok elsorolására szorítkozunk.

A Szamos mentén építendő vonal már 1868-ban volt tervben. Először csak lóvonatú vasút építésére gondoltak a közutak felhasználásával, de ezt az eszmét elejtették, mert az érdekelt törvényhatóságok „gőzös vasút“ kiépítését kezdték szorgalmazni.

Ez utóbbi tervezet szerint a vonat Kolosvár városát Szatmárral kötötte volna össze. A költségek mértföldenként 770,000 frttal voltak számítva, de a kormány támogatását nem lehetett megnyerni sem e tervnek, sem a később egymást követő 3 vállalat terveinek megvalósításához.

Végre 1878-ban báró Bánffy Dezső főispán és Péterfi Zsigmond, a tervező főmérnök, számokkal bizonyították be, hogy az egyelőre Apahidától

\*) A társaságtól nyert adatok és az évi jelentések alapján.

Deésig tervezett vasút kilométere 17,000 frttal megépíthető. Ez alapon, a társulat megalakítása végett 1878. évi októberben az érdekeltek gyűlést tartván, a létrejött megállapodások érvényesítése végett kiküldött egyik bizottság, az érdekeltséggel 442 darab törzsrészcsemetét iratott alá 221,000 frt értékkel, a másik bizottság pedig a kormány oly támogatását eszközölte ki, hogy a kincstár szállítja a síneket és ezek értékének megfelelőleg 300,000 frt törzsrészcsemetét vesz át.

A törzsrészcsemeték ekként 521,500 frt értékben el voltak helyezve, a mi a megállapított 1.000,000 frt névleges tőkének fele volt, a másik rész megszerzésére a társulat elsőbbségek kibocsátására nyert engedélyt.

Ez alapokon a vasúttársaság „Szamosvölgyi vasút“ címen 1880. év július 1-én meg is alakult és az igazgatóságot 6 évi időre megválasztotta. — Elnöke báró Bánffy Dezső volt, az építés vezetésével pedig Péterfi Zsigmond igazgató főmérnököt bízták meg.

Az alakuló közgyűléstől nyert felhatalmazás alapján az igazgatóság 1880. évi július 5-én megkezdte az építést és 1881. szeptember közepén az Apahida-Deés közötti 46·6 kilométer hosszú vonalat a nyilvános forgalomnak átadta.

A Szamosvölgyi vasúttársaság már 1882. év május havában szükségesnek találta a forgalom fejlesztése szempontjából egy szárnyvonal építését, mely Deés állomás közelében, a pálya 438/39. szelvényei között kiágazva a Deésaknai sóbányákhoz vezet. — Hossza 2·9 km.

Az 1884-iki XXIV. törvényekkel nyert engedély alapján, a Szamosvölgyi vasutat 1885-ben, Deés állomástól folytatólag Besztercégig hosszabították meg, ezzel együtt 1886-ban az üzleti hossz már 110 kilométerre növekedett.

Végre az 1889. évi XI. törvényekkel a deés-zilahai vonal építésére is megadatott az engedély, s így a vasút egész kiterjedése 1890. év végén 207 kilométerre növekedett.

A Szamosvölgyi vasút üzleti hossza azonban 222 kilométerre terjed, mert az államvasutak tulajdonát képező Apahida—kolosvári (15 km.), továbbá a beágazás pontjától Zilahig terjedő 2·65 km. hosszú vonalat (mely a Szilágysági vasút tulajdona) peage-szerződés alapján, a társaság üzleti vonalként használja.

Az Apahida—deési vonal építő tőkéje az engedélyokirat értelmében 1 millió forintban van megállapítva, előírányzott kiadás 800,000 frt volt. A névleges 1 millió forint építő tőke fele részben törzsrészcsemeték, fele részben pedig elsőbbségi részcsemeték kibocsátásával volt megszerezhető, de minthogy a 300,000 frt értékű törzsrészcsemetéken kívül, melyeket az állam átvett, az érdekelt vidék lakosai 221,000 frt értékű törzsrészcsemetét irtak alá, már a törzsrészcsemetékkel 521,000 frt volt megszerezve; az 1 millió forint kiegészítését



zítésére tehát csak 479,000 forint értékű elsőbbségi részvény volt kibocsátható.

De az aláírási feltételek helytelensége miatt az elvállalt törzsrészvényeket nem lehetett al pari értékesíteni. A kibocsátás föltételei szerint:

a) Az aláíráskor a részvények értékének csak 10%-a volt azonnal fizetendő, a többi az alakuló gyűlés napját követő hó 1-től számítandó havonkénti 2%-kal volt törlesztendő, úgy hogy az egész összeg lefizetésének, csak 1880. július 1-től számított 45 hó alatt, azaz 1884. március hó 1-ig kellett megtörténnie. — Továbbá

b) a netán előbb fizetendő részösszegekért a lejárat napjáig 8% kamatot fizettek.

E megállapodás következménye aztán az lett, hogy az érdekeltek részéről befizetendő 221,000 frt tőkéből, 11 hóval az építés befejezése után megtartott felülvizsgálatig csak 126,452 frt 77 kr. folyt be, 94,547 frt 23 kr. pedig hátralékban maradt; továbbá, hogy a tőkebeszerzés számláján, melyen a kamatterhek és jövedelmek is el vannak számolva, holott províziók és tulajdonképpeni pénzbeszerző jutalékok címén alig 11,550 frtot költöttek el, mégis 34,559 frt 86 kr. van elkönnyelve.

Az elsőbbségek értékesítése sem sikerült. Kibocsátottak ugyanis 479,000 frt névleges értékkel 958 darab 500 frtos elsőbbséget.

Ebből eladtak:

570 darabot 60% árfolyammal . . . . .	171,000 frt
375 „ 75% „ . . . . .	140,625 „
13 „ 80% „ . . . . .	5,200 „
a befolyt készpénz volt tehát . . . . .	316,825 frt
a törzsrészvényekből begyűlt összeg . . . . .	426,452 „
e szerint az építés tartama alatt begyűlt összesen . . . . .	743,277 frt

A házi kezelésben történt építésre fordított és 1882. augusztus 15-ig elkönnyvelt kiadás pedig 960.850 frt 75 kr. volt.

E kiadások azonban még a felülvizsgálatkor konstatált hiányok eltávolítására szükséges összegekkel kerek 1 millió forintra emelkedtek.

A túllépés főoka a pályaszin emelése volt, a mit a Szamosnak eredetileg hiányosan megállapított árvízszin magassága tett szükségessé; ugyan csak ez okból a hidnyílások számát is szaporítani és nyílásukat 124,75 méterrel nagyobbítani kellett (összesen 311 méternyi nyílást 435,75 méterre); végül több oly munkát kellett végeztetni, mely az előirányzati költségvetésen kívül esett; de ezek oly építményeknek tekinthetők, melyek az üzleti kiadások apasztása és az üzlet célszerűbb foganatosítása szempontjából hasznos beruházásokat képeznek.

A Deés—deésaknai szárnyvonal építéséhez a társulat 100 db. elsőbbségi részvényt 500 frtjával — 50,000 frt névleges értékben és 24 db. törzs-részvényt a 500 frtjával használt fel.

E címletek értékesítése folytán, a 100 db. elsőbbséget 75%-kal értéke- sítvén, ez után befolyt . . . . .	37,500 frt
továbbá a 24 db. törzsrészvényből . . . . .	<u>12,000 „</u>
Összesen . . . . .	49,500 frt

De a feltülvizsgálat e szárnyvonal építő költségét 59,881 frt összegben megokoltnak találván, mint fedezetlen építő kiadás itt is 10,381 frt összeg maradt.

Az építésből fenmaradt függő adósságot egyelőre az Anglo-osztrák banktól felvett kölcsönnel fedezték. Egyidejűleg azonban a részvénytársaság a kormánytól engedélyt igyekezett nyerni arra, hogy az adósság törlesztése végett elsőbbségi részvényeket bocsáthasson ki.

Időközben az 1884-iki XXXIV. törvénycikkkel a Deés-besztercei vonal kiépítése engedélyztetvén, a tőkét akként állapították meg, hogy belőle a fentemlített függő adósságot is törleszteni lehessen.

E végből az építő tőkét 1 millió forintról 3 millió forintra emelték s a kibocsátás arányát  $\frac{2}{5}$  törzs- és  $\frac{3}{5}$  elsőbbségi részvényben állapították meg.

E szerint a törzsrészvénytőke . . . . .	1.200,000 frt
az elsőbbségi tőke . . . . .	1.800,000 „

A régi vonalak (A p a h i d a—d e é s i és D e é s—d e é s a k n a i s z á r n y v o n a l) részére ki volt bocsátva törzsrészvényben . . . . .	533,000 frt
elsőbbségi részvényben . . . . .	529,000 „
maradt tehát az építő és a függő adósság visszafizetésére, törzsrészvényben . . . . .	667,000 frt
elsőbbségi részvényben . . . . .	1.271,000 „

De mivel a számítások szerint a 60·2 kilométernyi vonal építéséhez törzsrészvényben . . . . .	667,000 frt
elsőbbségi részvényben . . . . .	1.034,000 „

kellett csak, maradt volna az adósságok kifizetésére 237,000 frt elsőbbségi részvényben.

1884. decemberben a Deés—besztercei vonal építését egy általányösszeg kikötésével adták át a Neufeld cégnek.

E szerződés kedvező volt, mert a fönnebb említett törzsrészvények értékén kívül, fizetesként, 1,034,000 frt értékű elsőbbségi részvényt adtak az építő vállalatnak  $76\frac{1}{2}\%$  árfolyammal.

Ennek következtében a rövid lejáratú váltókkal beszerzett igen terhes függő adósságok törlesztésén kívül, még 21,000 frt értékű elsőbbségi részvény maradt a társaság birtokában, a mit tartalékként reméltek megtarthatni.

Az építő szerződés kedvezőnek mondható, mert az a körülmény, hogy az építő vállalat egyúttal a legtöbb részvény birtokosa lett, az építés szoliditását biztosította. E szerződés egyéb tekintetben is kedvező. Ugyanis biztosítva volt, hogy ha a megépítendő vonalat és állomásokat a tervezet keretében és kiterjedésében létesítik, akkor semmiféle fölös költekezés nem állhat elő.

Ki volt kötve továbbá, hogy a két nagy Szamos-híd felső szerkezetét vasból készítik; az állomások az Apahida—deési vonalon építettekhez hasonló terjedelemben, a vonalbeli őrházak pedig kellő számban létesítendők; végül, hogy a felépítményhez felhasználandó sínek a legjobb minőségű acélsínek legyenek, mely utóbbi létesítményért a vonal megnyitásától kezdve 3 évi jótállás biztosítandó.

Úgy látszott tehát, hogy a részvénytársaság ügyei a tranzakciók körvetkeztében egészen rendezve vannak, de a pénzbeszerzés módzata a reményeket megghiúsította.

A törzsrészvénytőkét ugyanis a következők irták alá:

A póstakincstár . . . . .	300,000	frtot
Szolnok-Doboka vármegye . . . . .	60,000	„
Beszterce vármegye . . . . .	40,000	„
Beszterce város . . . . .	25,000	„
Az építő fővállalat . . . . .	67,000	„
Az egyesek és érdekelt községek . . . . .	175,000	„
Összesen . . . . .	667,000	frtot.

De e törzsrészvények — beleértve a postaszállítáért biztosított 300,000 frt hozzájárulást is — csak 10, illetőleg 12 évi részletekben való fizető kötelezettséggel voltak aláírva, s így kénytelen volt a részvénytársaság, hogy az építő fővállalattal szemben elvállalt fizető kötelezettségének megfelelhessen, e részvények értékét leszámoltatni, a mi újabb 124,149 frt 43 kr. veszteséggel járt.

E tetemes 124,149 frt 43 kr. fedezetlen összeg még 76,990 frt 9 krral öreghedett, melyet a Deés—besztercei vonal építőköltségének többlete okozott. Hozzájárult, hogy a Deés—besztercei vonalon a forgalom megnyitása után a rendes forgalomnak hasznos beruházásokra volt szüksége, nevezetesen: egyes állomásokon a rakodó területek feltöltése; az egyik fűtőháznak vízi toronnyal való ellátása; továbbá a leltári tárgyak szaporítása; végre a teherkocsinak katonák és lovak szállítására való berendezése, összesen 64,531 frt 77 krba kerültek, mely kiadást a bevételek nem bírták fedezni.

De szükségesnek mutatkozott még több forgalmi eszköz beszerzése is. Ennek következtében beszereztek 3 darab lokomotívot, egy I. osztályú személy-, 3 pósta- és 3 podgyász-kocsit. Ezek költsége volt 77,639 frt 29 kr.

Ehez adandó még 50 darab fődött kocsi ára, továbbá a fődöztelen kamatok összege 90,172 frt 50 kr. Végül még 1886. évben az építés közben kisorsolt 55 darab elsőbbségi részvény helyett felvett kölcsön összege is függőben volt, mely 25,798 frt 1 krt tett, összesen: 459,279 frt 9 kr. Ha ehhez az összeghez még a Deésaknai szárnyvonal építéséből maradt fődöztelen építő költséget 10,381 frt 19 krt, továbbá az Apahida—deési vonalról maradt csekély 224 frt 72 krnyi összeget hozzászámítjuk: kiténik, hogy a Szamosvölgyi vasútnak az 1888. év folyamán még mindig 469,885 frt függő adóssága volt.

## IV. számú kimutatás.

A „Szamosvölgyi helyi érdekű vasút“ építő számláin fejezetenként elszámolt összegek a következők:

Fejezet	Tárgy	I. Apahida— deési vonal		II. Deés—deés- aknai vonal		III. Deés—besz- tercei vonal		Együtt	
		frt	kr.	frt	kr.	frt	kr.	frt	kr.
I.	Kibocsátási veszteség és időközi kamatok .....	278,598	34	12,740	—	428,419	32	719,757	66
II.	Központi igazgatás ..	28,518	88	52	26	12,989	74	41,560	88
III.	Különszolgálat .....	15,730	51	2,046	87	28,584	10	46,361	48
IV.	Vasúttervezés és nyomjelzés .....	5,247	67	—	—	15,000	—	20,247	67
V.	Kisajátítás költsége	56,932	77	3,800	—	74,000	—	134,732	77
VI.	Alépitmény .....	184,960	52	18,451	51	476,037	—	679,449	62
VII.	Felépitmény .....	491,884	24	32,603	95	657,685	37	1,182,173	56
VIII.	Magasépitmény .....	68,141	06	1,966	42	147,904	09	213,011	57
IX.	Pályaelzáró és távolsági jelző eszközök .....	22,896	61	225	20	19,062	37	32,184	18
X.	Forgalmi eszközök.	81,803	68	—	—	50,000	—	131,803	68
XI.	Rendkívüli kiadások	6,843	12	489	98	6,773	30	14,106	40
XII.	Leltár .....	16,167	32	5	—	19,234	03	35,406	53
Összes építő kiadások ..		1,247,724	72	72,381	19	1,935,689	91	3,255,795	82
Ehhez hozzászámítva a fődöztelen beruházásokat:									
a) Hasznos beruházások értéke .....								17,880	59
b) Forgalmi eszközök .....								170,411	52
A kiadás tehát összesen .....								3,444,087	93
Levonva az I. kibocsátási veszteséget .....								719,757	66
Marad készpénz-kiadás .....								2,724,330	27

A részvénytársaság ismét megkísérelte, hogy az adósság törlesztésére a kormánytól megfelelő elsőbbségi részvények kibocsátására engedélyt kapjon.

Ez meg is történt, de a részvények értékesíthetésére csak a vonalak továbbfejlesztése esetén számíthatván, a társaság elnöke báró Bánffy Dezső és üzletigazgatója Péterfi Zsigmond költségére elkészülvén a Deés—zilahi vasút megépítésére vonatkozó tervezet, e vonal építésének megvalósításához fogtak.

A Szamosvölgyi vasút hálózatának kiterjesztése a Nagy-Szamos völgyében Zsibóig és innen egy csekélyebb vízválasztón át Zilahig, összeköttetésben a már forgalomban levő Zilah—nagykárolyi vasúttal, nemcsak forgalmi tekintetből, de politikai és sztratégiai szempontból is fölülte fontos lévén, a Szamosvölgyi vasúttársaság e vonal létesítése érdekében a magyar kormány hathatós támogatására számíthatott.

E támogatásra azért is rászorult a társaság, mert a tervezetből kitűnt, hogy a nehéz terepviszonyok legyőzése, a Nagy-Szamos és több nagyobb patak áthidalása, végre a vonal több részén szükséges hosszabb part- és védőművek létesítése a vasút megépítését oly költségessé teszi, hogy azt a maga erejére utalt helyi érdekű vasúttársaság nem képes meggyőzni.

A kormány hathatósabb támogatását különben is jogosan kérhette a társaság, mert az engedélyező tárgyaláskor a kormány — tekintettel a vonal sztratégiai jelentőségére — messzemenő követeléseket támasztott.

A kidolgozott részletes tervek és költségszámítás alapján, a Deés—zilahi vasútvonal engedélyező tárgyalását 1888. év május havában befejezték és ez alkalommal elvben elfogadták, hogy a függő adósságot újabb címletek kibocsátásával fűdjék.

A Deés-zilahi 98,9 kilométer hosszú vasútrész építő költségét összesen 3.400,000 frt összegben állapították meg, melyből azonban 240,000 frt forgalmi eszközök beszerzésére, 79,000 frt a csatlakozó Deés és Zilah állomások kibővítésére, továbbá 42,000 frt hadi felszerelésre volt fordítandó. Végül elhatározták, hogy 30,000 frt készpénzt tartaléktókéül helyeznek el.

Az utóbbi összeget is tekintetbe véve, a Deés—zilahi vonal építésének és felszerelésének költsége kilométerenként 34,070 frt.

Az engedélyező tárgyaláskor megállapították továbbá, hogy a Szamosvölgyi vasút ez időszertit 469,888 frt 94 kr. függő adósságán kívül ezúttal még ama 43,000 frtnyi összeg is megszerzettessék, mely az Apahida—besztercei vonalnak hadi szempontból való kiegészítésére szükséges. E végből  $469,888 + 43,000$  frt = 593,000 frtra kikerekített összeg megszerzésére — 76%-os árfolyamot véve alapul — 675,000 frt névértékű, 5%-os elsőbbségi részvény kibocsátására kapott jogot a részvénytársaság.

A Deés—zilahi vasút építő költségeinek megszabásakor a törzs- és elsőbbségi címletek arányát  $\frac{2}{5} : \frac{3}{5}$  állapították meg, e szerint az elsőbbségeknél — a 76%-os értékesítő árfolyamot véve alapul — a névleges érték 2.500,000 frt, a törzsrészvénytőke pedig 1.500,000 frt.

Mindezeket figyelembe véve, a kormány egyúttal a Szamosvölgyi helyi érdekű vasút valamennyi vonalának megváltási árát is megszabta és tekintetbe vévén a tényleges építő tőkét, valamint az elsorolt építő költségtöbbletet, beruházásokat és hadi felszerelést, a végleges összeget **6.383,175** frt osztr. értékben állapította meg.

A Szamosvölgyi vasút valamennyi vonalára kibocsátható 5%-os címletek névértéke tehát 2.700,000 frt törzs- és 4.975,000 frt elsőbbségi részvény, összesen 7.675,000 osztr. ért. forintnak felel meg.

A Deés—zilahi vasútvonal építéséhez szükséges 1.500,000 frt törzsrészvénytőkének megszerzése azonban nagyobb nehézségekbe ütközött, mert az érdekelt vidék a hálózat első részének kiépítéséhez már annyival járult, hogy az újabb vonal létesítése érdekében nem birt nagyobb anyagi áldozatot hozni.

A két érdekelt vármegye, valamint a községek és egyének támogatása, csak kis mértékben volt megnyerhető. Aláírt:

Szolnok-Doboka vármegye . . . . .	200,000	frtot,
Szilágy vármegye . . . . .	36,000	„
Szatmár vármegye . . . . .	10,000	„
Szolnok-Dobokamegyében községek és egyes érdekelték . . . . .	100,000	„
Szilágymegyében községek és egyes érde- keltek . . . . .	54,000	„

Összesen 400,000 frtot.

A kormány jóakarató és hathatós támogatása volt tehát szükséges, a törzs részvénytőke többi részének biztosítására.

A kormány e vasútvonal létesítését országos érdekből szükségesnek találván, nem késett támogatásával, és javaslatára a törvényhozás e vasút kiépítésére 900,000 frtnyi országos támogatást szavazott meg, továbbá megengedte, hogy a posta ingyenes szállítása fejében, a póstakincstár 200,000 frt törzsrészvényt vegyen át.

A törzs-részvénytőkének ily módon való biztosítása után, valamint az engedélyező tárgyaláskor nyert alapon, a részvénytársaság a Deés—zilahi vasútvonal többi költségének biztosítása érdekében is sikeresen fáradozott és már 1889. év január havában megkötötte Neufeldt Károly bécsi bankárral a finanszírozó és építő szerződést.

E közben a Deés—zilahi vonal engedélyokiratáról, valamint a Szamosvölgyi helyi érdekű vasút függő adósságainak rendezéséről szóló 1889. évi XI. törvénycikk szentesítettvén, a vonal építését már 1889. május havában megkezdették és a munkát szakadatlanul folytatván, 1890. év november hó végén sikeresen be is fejezték, úgy hogy még ugyanazon év október hó 1-én átadták a közhasználatnak, s felülvizsgálatát is a kormány közegei már 1890. év december havában befejezték.

A kormány közegei ez alkalommal konstatálták, hogy az építők nemcsak az engedélyezés alkalmával megállapított építő feltételeknek feleltek meg, hanem hogy minden létesítmény szakszerűen, szolidan és csinosan van készítve, úgy hogy a vállalat valamint a vasúttársaság is megérdemli az elismerést.

A Szamosvölgyi vasút vonalai — különösen a Deés—zilahi vonalrész — építés tekintetében, hazai helyi érdekű vasutaink között ez időszerint valóban a legtanulságosabb és legérdekesebb vonalak egyike.

A Deés—zilahi vasútvonal építő számlája, valamint a társulat és vállalat közötti leszámolás az 1890. év végén még nem volt elintézve, nem vagyunk tehát tájékozva az iránt, hogy mennyire fogja e vonal építése, a társulat pénzügyi állását megzavarni.

Végül megemlítendő, hogy a részvénytársaság az előbb említett függő adósságot még nem rendezte véglegesen, mert az engedélyezett elsőbbségi címleteket mindeddig nem értékesíthette.

A társaság vagyoni állása 1891. január 1-én a következő volt:

*Törzsrészvénytőke.*

Az állam birtokában volt . . . . .	1.700,000	frtért
Szolnok-Doboka vármegye birtokában . . . . .	280,000	„
Beszterce-Naszód „ „ . . . . .	40,000	„
Szilágy „ „ . . . . .	35,000	„
Községek és egyesek „ . . . . .	645,000	„ *)
	<hr/>	
	2.700,000	frtért

*Elsőbbségek.*

Az Anglo-osztrák banknál . . . . .	400,000	frt
Neufeldt Károly bécsi cégnél . . . . .	3.850,000	„
Magánosoknál . . . . .	50,000	„
Tárcában függő adósságok törlesztésére . . . . .	675,000	„
	<hr/>	
	4.975,000	frt névérték.

*A társulat függő adósságai.*

Az Apahida—deés—besztercei vonal építéséből:

Deés—apahidi vonal . . . . .	224	frt	72	kr.
Deés—deésaknai vonal . . . . .	10,381	„	19	„
Deés—besztercei vonal . . . . .	270,987	„	92	„
Hasznos beruházások . . . . .	17,810	„	59	„
Forgalmi eszközök . . . . .	170,411	„	52	„
Apahida—deési vonal hadi felszerelése . . . . .	49,831	„	76	„

\*) Ennek mintegy  $\frac{3}{4}$  része van a községeknél.

## Függő adósság kamatai:

1887-ben . . . . .	21,412	frt	59	kr.	
1888-ban . . . . .	39,182	„	26	„	
1889-ben . . . . .	4,430	„	45	„	
1890-ben . . . . .	35,867	„	63	„	100,892
					frt 79
					kr.
<hr/>					
Apahida—deési vonal kisaját. hátraléka . . . . .	2,087	„	68	„	
Deés—besztercei „ „ „ . . . . .	5,405	„	48	„	
13 db. kisorsolt elsőbbség . . . . .	6,599	„	—	„	
Tartalékban levő törzsrészvény . . . . .	6,500	„	—	„	
Besztercei órházépítés . . . . .	807	„	67	„	
Fűtőházi és műhelyi szerszámok . . . . .	13,390	„	10	„	
Katonasági- és ló-berendezés . . . . .	158	„	01	„	
Leltári tárgyak utólagos beszerzése . . . . .	748	„	12	„	
Beszterce—borgó prundi vasút előmunkálata . . . . .	2,000	„	—	„	
Szamosvölgyi kavicsbánya beszerzése . . . . .	300	„	—	„	

## Deés—zilahi vasút építéséből:

Tőkebeszerzés és kamat . . . . .	17,804	frt	44	kr.	
Építésvezetés és bizottságok . . . . .	4,640	„	—	„	
2 személykocsinál kiadás többlet . . . . .	800	„	—	„	
Leltári tárgyak beszerzése . . . . .	619	„	35	„	
Zilah és Cigányi állomások bővítése alkalmából költségtöbblet . . . . .	26,438	„	28	„	
Deés állomás bővítése alkalmából költségtöbblet . . . . .	21,820	„	39	„	72,122
					„ 46
					„
					<hr/>
Függő adósság . . . . .	750,630	frt	01	kr.	

Ez az összeg azonban a Deés—zilahi vasút megépítésekor támadt költségekkel valószínűleg az egy milliót is meg fogja haladni.

## A Nagyvárad—Belényes—Vaskóhi helyi érdekű vasút.)\*

Biharmegye déli vidékének egyik nevezetesebb helye Belényes mezőváros, mely régi idők óta fogva nagy és népes vidéknek a központja.

Az 1850. évig úgyszólván útja sem volt.

A Biharvármegye székhelyétől — Nagyvárad városától — kiinduló és 60 kilométer hosszú megyei út, csak az 1850—1860. években készült el,

\*) Az igazgatóságtól nyert adatok alapján.



de a két vízvázalstón átkelő úton is nehéz és hosszadalmas lévén a közlekedés, a vidék nem értékesíthette termékeit és rohamosan szegényedett.

Belényes értelmisége átérezé, hogy a forgalomtól távol eső várost és vidéket a külvilággal szervezsebb összeköttetésbe kell juttatni, mert csak ez által lesz lehetséges a jólét és megalégedés meghonosítása.

Útját és módját kereste tehát valamely vasúti összeköttetés létesítésének, s mikor 1880-ban a helyi érdekű vasutak építésére vonatkozó XXXI-iki törvényeikk megalkottatott, a vasút eszméjének előharcosai az eleintén elérhetetlennek látszó feladatot végrehajthatónak vélvén, az érdekeltség megalakulását kísérlették meg.

A megalakult érdekeltség az előmunkálati engedélyt, 1881. évi március 12-én benyújtott kérvénye alapján Erdélyi János, Belényes városi főbíró nevére megszerezte, s egyik kiváló tagja — Tolnay Lajos — magára vállalta hogy az előmunkálatot saját költségén végezteti.

E nehéz és fáradságos munka aránylag rövid idő alatt el is készült.

Időközben Biharvármegyének intéző egyéniségei, élükön báró Döry József főispánnal, az érdekeltség közé léptek, s így a vasút létesítésének ügye gyorsabb lépésben haladt előre.

Az előértekezletet 1882. évi október 22-én Nagyváradon tartották meg, melyen mint egyik elsőrendű érdekelt, a testi szenvedései dacára szellemileg fáradhatlanul tevékeny nagyváradai püspök, Lipovniczky István, is részt vett és felszólalva, az őszinte meggyőződés hangján kijelenté: „hogy a szóban levő vasutat szükségesnek, a vidék jóléte érdekében üdvösnek tartja s ezért kész annak létesítését anyagilag is támogatni“.

Hasonló értelemben nyilatkozott Pável Mihály görög-katholikus püspök és számos vidéki földbirtokos.

A bemutatott átnézeti tervek szerint a vasút Nagyvárad-Velencénél a m. kir. államvasutak keleti vonalából kiágazva Kardó—Magyar-Gyepes—Drágszéke—Szombatság—Rogoz—Robogány—Pokola helységeken át Belényesig volt tervezve; mivel azonban a Robogány pokolai vonalrészen nagyobb csuszamlásoktól lehetett tartani, azt a módosítást fogadták el, hogy a vonal Szombatságtól Hollód, Gyanta, Súlyom felé irányuljon, mely vonal hosszabb ugyan, de biztos talajon építhető, és az ott levő nagy erdők és különféle kőanyag miatt nagyobb tömegárú forgalmat biztosít.

A Kardos és M.-Gyepes felé való építést a vállalat pénzügyi helyzetére való tekintettel határozták el, mert ez által egy, mintegy 800—900 méter hosszú és a kőanyag teljes hiánya miatt igen költséges tunnel építésének mellőzése vált lehetségessé.

A jelzett irányban építendő vasút költségét 2 millió forintban állapították meg.

Az előértekezlet határozatát az 1882. évi október 26 án Belényesen tartott érdekeltségi közgyűlésen előterjesztvén, ott egyhangúlag kimondták, hogy:

A Nagyváradtól M.-Cséke, Szombatság, Gyanta és Belényes helységeken át Vaskóhig vezetendő vicinális vasútnak mielőbbi megépítése az egész vidékre életkérdés, mert csak a vasút segítségével lehet e mintegy 500,000 holdnyi terület termékeit értékesíteni, s az elhagyott vidék népének megélhetését és gyarapodását lehetővé tenni. Egyúttal elhatározták, hogy az érdekeltség a vasút építését „az 1880. évi XXXI. törvényeik alapján, lehetőleg saját erejéből akarja foganatosítani“.

E közgyűlés a költségvetést az előértekezlet javaslata értelmében 2 millió forintban elfogadta; 12 tagból álló végrehajtó bizottságot választott és megállapította a tervezett vasút érdekeltsége körébe eső 185 község sorozatát is.

A végrehajtó bizottság első ülését azonnal megtartván, elfogadta az előmunkálati engedéllyel járó jogok átruházását; továbbá Biharmegye törvényhatósági bizottsági közgyűléséhez egy kérvényt intézett, melyben a vármegyét felkéri, hogy a vasút építésének segítésére a közmunkaváltási alapból megfelelő értékű törzsrésvények fejében 500,000 forintot adjon; aláírást nyitott a mintegy 15,000 frtra előirányzott előmunkálati költségek fedezésére; végül intézkedett a részletes tervek kidolgozása ügyében szakértők szerződötése iránt, és megkezdte az építőtőke beszerzésére irányuló tevékenységét.

A törzstőkének megszerzése, a vasút kezdeményezőinek megközelítő számításai szerint, csak úgy volt biztosítható, ha az érdekeltek nyilvánított egész terület birtokosai magukra vállalják és fizetik a holdankint 2 frtban megállapított hozzájárulást.

A végrehajtó bizottság ez alapon látott a hozzájárulás kieszközlésének nehéz munkájához s tevékenységét siker koronázta, mert, habár az érdekeltségbe bevont 185 községből csak 92 ajánlotta fel a hozzájárulást, 93 pedig — szegénységét adván okul — megtagadta, mégis a vidéki birtokosok és a három nagy uradalom (a két püspökség és a latin szertartású káptalan), valamint egyesek, a vármegye és a kincstárak hozzájárulásaival együtt, a törzstőkét biztosították. Biharvármegye közönsége ugyanis a beadott kérvényt, a több oldalról tervezett vicinális vasutak ügyével foglalkozó megyei küldöttségnek tárgyalás végett kiadván, ennek véleményére 1883. év február 24-én tartott rendkívüli közgyűlésében a kért 500,000 frt helyett 300,000 frtot szavazott meg a vasút javára, kijelentvén, hogy ezen összeget „tisztán gyámolításnak tekinti,“ tehát azért részvényeket nem kíván.

A három érdekelt uradalom összesen 240,000 frtot írt alá.

Külön feljegyzésre méltó még Belényes város közönségének elhatározása is, a hozzájárulás kulcsára való tekintet nélkül 16,000 frttal lépven a vasút részvényesei közé és Nagyvárad város törvényhatósági bizottságának határozata is, mely szerint a vasútépítés céljaira 5000 frtot írt alá.

A közmunka- és közlekedési miniszteriumhoz intézett ama kérelmet, hogy a póstaszállításért évenként fizetendő 10—11,000 frt helyett, az építő költséghez egyszersmindenkorra 200,000 frttal járuljon, csak hosszabb tárgyalás után intézték el kedvezően; míg a földművelésügyi miniszteriumhoz — mint a Dobresti királyerdő révén érdekelthez — intézett, 150,000 frtért való hozzájárulási kérelemre a válasz magában az engedélyiratban adatott meg, melynek 20. §-a szerint, a m. kir. államkincstár, mint a Dobresti uradalom tulajdonosa, 150,000 frt értékű törzsrészvényt vesz át teljes névleges értékben.

A részletes építő terveket 1883. évi augusztus 8-án terjesztették föl a közmunka- és közlekedésügyi miniszteriumhoz, a hol az engedélyező tárgyalás 1884. év tavaszán volt. Ezt megelőzőleg azonban megtartották 1883. novemberben a Nagyvárad—szombatsági fővonal és Rontó—p.-fürdői szárnyvonal közigazgatási bejárását.

Az építés tetteleg való megkezdésére vonatkozó engedély kiadását fentartották akkorra, midőn az alakulandó részvénytársulat tőkájének 30%-a be lesz fizetve.

Az engedélyirat kiadása végett 50,000 frt óvadékot kellett a központi állampénztárba befizetni, de tekintettel arra a körülményre, hogy az érdekeltség nem volt feljogosítva egyes tagjaitól, illetőleg a részvényaláíróktól idő előtt, törvény ellenére, bármely részletfizetést követelni, a jelentékeny összegű óvadék letétele nehéz, sőt lehetetlen feladatnak látszott, már azért is, mert tulajdonképpen vállalat, mely a hitel kedvezményére számot tarthatott volna, még nem volt.

E válságos körülmény közt az ügy két lelkes pártolójának: Tolnay Lajosnak és báró Döry Józsefnek sikerült, személyes hitelük felajánlásával, az 50,000 frtnyi biztosítékot az állampénztárba letenni, minek következtében ő Felségének 1884. évi május 13-án kelt legfelsőbb elhatározása alapján, 1884. június 16-án 18,147. sz. a. kelt engedélyirattal a közmunka- és közlekedésügyi miniszter báró Döry Józsefnek és Kubinszky Lajosnak megadta a jogot a vasút építésére és üzemeltetésére.

Az 1884. június 17-én megtartott közgyűlésen méltó büszkeséggel mutathatta be az elnöklő főispán az engedélyiratot, utalva arra az alapra, melyet a végrehajtó-bizottság küzdelmes fáradozásaival egybegyűjtött, s mely a rég óhajtott vasút megépítését biztosítja.

A szóban levő gyűlés napjáiig gyűjtött aláírások eredménye volt:

1. Biharvármegye közönségétől gyámolításképpen . . . . .	300,000	frt
2. A közmunka- és közlekedéstudgyi minisztertól . . . . .	200,000	„
3. A földmiveléstgyi minisztertól . . . . .	150,000	„
4. Lipovniczky István nagyváradi püspöktől . . . . .	120,000	„
5. Pável Mihály püspöktől . . . . .	100,000	„
6. A nagyváradi latin szertartású káptalantól . . . . .	20,000	„
7. Községektől és magánosoktól . . . . .	92,632	„
Összesen . . . . .	982,632	frt

Ezután az örvendetes és elismeréssel fogadott előterjesztés után elszlott minden kétség, melyet a vállalat létesítése iránt eddig még az érdekeltség körében is csak kevesen tudtak maguktól elutasítani, s a sokáig táplált aggodalom helyett a bizonyosság megnyugtató érzete honosult meg.

Az engedélyező tárgyaláskor az engedélyesek az építő tőkét kikerekítve 2 millió forinttra szabták meg, vagyis a 117,2 kilométer hosszú vonalra kilométerenként 17,000 frtra.

A tervezett vasútvonal egy része, még pedig 46 kilométer hosszú része, valóságos hegyi pálya lévén, a közmunka- és közlekedéstudgyi miniszterium műszaki tanácsa, az építő tőkének tetemes és pedig 2.380,700 frtra való fölemelését javasolta.

A tőke e fölemelését azonban az engedélyesek nem tartották szükségesnek, s csak 2.200,000 frt megállapítását kérték, vagyis kilométerenként 18,700 frtot.

Céljuk az engedélyeseknek ugyanis az volt, hogy a tervezett vonalat a forgalom minden követelményének megfelelően és erősen, de e követelmények szemmel tartásával lehetőleg olcsón építsék meg, mert jól tudták, hogy az olyan vasút építésére, a milyen a tervezett vasút csakis kis tőke hozható össze, ha tehát az építés lehetőségét nem akarták már előre is kockáztatni, igyekezniök kellett a vasutat minimális tőkével megépíteni.

E kitűzött célt pedig a következő elvek alkalmazásával vélték elérhetni:

A 2.200,000 frt tényleges tőke és ennek megfelelőleg az engedélyező tárgyaláskor megállapított 2.500,000 frt névleges részvénytőkéből:

$\frac{2}{5}$ rész törzsrészvényekben, vagyis . . . . .	1.000,000	frt
$\frac{3}{5}$ „ elsőbbségi részvényekben, vagyis . . . . .	1.500,000	„

volt kiadandó.

Az egy millió forint törzstőkét az érdekeltség majdnem teljesen al pari fedezvén, az elsőbbségi részvényeket nem akarták elhelyezni, hanem az építést az egy millió forint törzstőkével kezdték meg, s az egy millió forinton felüli szükségletet függő kölcsönökkel vélték fődözhetni,

egészen helyesen föltételezvé, hogy később, midőn már a vonal részben vagy egészen megépült, sőt jövedelmet is balt, az elsőbbségi részvényeket sokkal jobb árfolyammal lehet majd elhelyezni, a vasút építését pedig, hogy minden nagyobb vállalati nyereség kizárassék, házilag kívánták végrehajtani.

Az igazgatóság minden egyes tagja abban az erős hitben és meggyőződésben volt, hogy e vasútnak közgazdasági hivatása mellett kulturális szempontból is szép föladat jut, s így minden nyereszkező célzattól távol állva, csakis a közjó érdekeinek kielégítését óhajtván, az építés egész ideje alatt teljes odaadással, ernyedetlen áldozatkészséggel, önzetlenül működtek és semmiféle tiszteletdíjat vagy egyéb bármikély díjazást nem fogadtak el.

Az építés az egy millió forint törzsrészvény-tőkével annál inkább megvolt kezdhető, mert sikerült a felépítményi acél- és vasanyagot hitelbe 6 évi várakozással beszerezni.

Az engedményesek ugyanis kérelemmel járultak a pénzügyminiszterhez az iránt, hogy az állami vasgyárak a szükseges felépítményi anyagokat az alakítandó részvénytársulatnak 15 évi törlesztésre szállítsák.

E kérelem nem volt teljesíthető, mivel az állam tulajdonát képező vasgyárak más részről jövő megrendelésekkel voltak elhalmozva.

Egy ausztriai vasgyárral, az „Oesterreichische Allgemeine Alpenen-Montan-Gesellschaft“-tal azonban sikerült oly szerződést kötni, melynél fogva ő a felépítményi acél- és vasanyagot 6 évi várakozásra szállítja.

Kérvényt intéztek továbbá a m. kir. államvasutak igazgatóságához az 1880. évi XXXI. t.-cikkkel biztosított szállítási kedvezmények engedélyezése iránt, mindazokra az építő anyagok és fölszerelési tárgyakra nézve, melyeket a m. kir. államvasutak vonalain az építendő helyi érdekű vasút számára szállítani fognak. E kérvényre adott válaszában a m. kir. államvasutak igazgatósága a szabályok keretén belől engedélyezhető szállító kedvezmény megadását kilátásba helyezte.

Míg ezek történtek, a hozzájárulási összegek befizetése is kedvező eredménnyel folyt, úgy hogy 1884. augusztus hó végén a törzsrészvényekkel fedezendő egy millió forintnak 30%-a be volt fizetve, és ez alapon ugyanekkor kikérték az építés megkezdésére az engedélyt, úgy hogy az építést végre 1884. október 1-én tényleg meg is kezdték.

Az ügyek illetén fejlődése kellőleg megérlelte a viszonyokat arra, hogy az érdekeltség részvénytársasággá alakuljon, s midőn szeptember hó vége felé a júniusban megtartott gyűlésben elfogadott és felterjesztett alapszabályok pár jelentéktelen észrevétel kíséretében jóváhagyva leérkeztek, 1884. október hó 5-én megtartották az alakuló közgyűlést.

Ezzel véget ért az érdekeltség kebeléből megválasztott végrehajtó bizottság, nemkülönben az engedélyirattól nyert minden jogukat a részvénytársaságra átruházó engedélyeseknek — főbb vonásaiban vázolt — tevékenysége.

Két évig tartó — a kezdetben reménytelennek látszó — küzdelmes működés ért itt véget! Oly működés, mely határtalan jószándéktól vezetve, itt-ott a csalódás keserűségével jutalmazva, annál inkább megérdemli az utókor elismerését, mivel a vállalatban a nyagilag kevésbé vagy éppen nem érdekelt egyének voltak a vezérlő és éltető szellemek.

Az előzményekben meg volt adva a biztos alap, melyen az 1884. évi október 5-én megalakult részvénytársaságtól megválasztott igazgatóság tovább fejleszthette az ügyeket.

Az említett alakuló közgyűlésben megválasztottak:

Igazgatósági elnöknek: báró Döry József, igazgatósági alelnöknek: Kubinszky Lajos, igazgatósági tagokká: Beöthy Andor, Boicz Konstantin, Ince János, Lipovniczky Sándor, Reismann Mór, Sarkadi Tibamér, Sal Ferenc, Száhlender Károly, Tolnay Lajos, Wessely József.

Az építés vezetését teljes meghatalmazással Száhlender Károly igazgatómérnökre bízták.

A magyar mérnöki kar e derék tagja a beléje helyezett bizalomnak fényesen megfelelt, s sikertült neki szívós kitartásával, pártját ritkító buzgalomával, de főleg mérnöki intelligenciájával, a nehéz terepviszonyok és a kétségbeejtő anyagi helyzet dacára ez esetben is érvényesíteni az olcsó vasutak építésének eszméjét.

\* \* \*

A nagyváradi latin szertartású és a görög-katholikus püspök, valamint a latin szertartású káptalan a kisajátítás ügyében, a vállalat érdekében újabb áldozatkészséget tanúsítottak azzal, hogy az uradalmaikból szükséges területeket ingyen ajánlották meg a vasút részére; nemkülönben a drágcsékei, dusesdji és szombatsági birtokosok, dicséretre méltó elhatározással, az erdeik és egyéb földjeik területéből felhasználandó részeket, katasztrális holdanként 30 frt csekély árért, törzs részvényekért engedték át a vállalatnak tulajdonul. Sikertült továbbá a községek tulajdonát képező közlegelők, valamint a községek határaitban előforduló „hasznavehetetlen“ földterületeket, zátonyokat ingyen megszerezni; végre sikertült kieszközölni azt is, hogy a községek tulajdonát képező, s az építendő vasút mentén, de a kisajátítás vonalán kivül eső földterületeken esetleg lerakandó építő anyagokat ott díj nélkül legyen szabad lerakni.

Az 1884. év szeptember 25-én és következő napjain a Szombatság—vaskohi fő- és a Szombatság—dobresti szárnyvonalokon megtartott folytató-

lagos közigazgatási bejárás eredményét a közmunka- és közlekedéstügyi miniszter jóváhagyván, az építő engedély némi fentartással — mely a B.-Szt.-Miklósnál és Belényesnél építendő közös hidakra és a belényesi partbiztosításra vonatkozik — megadatott.

A Szombatság—dobresti szárnyvonalon a munkálatot nem lehetett megkezdeni, mert a földmivelésügyi miniszter azt kívánta, hogy az említett szárnyvonal az erdőgazdaság érdekében lehetőleg Dobrest érintésével Lunkasprieig haladjon. Később hozzájárult az eredetileg tervezett Szombatság—dobresti vonal kiépítéséhez, mivel a tanulmányozások eredménye az volt, hogy a Szombatság—dobresti vonalra előirányzott 156,000 frt kiadással szemben bármely más variáns megépítése sokkal többbe került volna, erre pedig nem volt fedezet, mert viselését az erdőkinestár nem vállalta el.

Ezután az építést a vonal illető pontjain megkezdvén: a 6·2 km. hosszú Nagyvárad—Velence—Rontó—püspökfürdői vonalat 1885. május 14-én;

a Rontótól Drágésekeig vezető 25 klm. hosszú vonalat 1886. évi június 16-án;

a Drágéseke—belényesi 54 km. hosszú részt 1887. július 19-én;

a Belényes—vaskohi 22·0 és a Szombatság—dobresti 10 klm. hosszú vonalat pedig 1887. év november 14-én adták át a közforgalomnak.

Megemlítettük az elvet, melyből a vasút engedélyesei kiindultak, hogy t. i. az építő költség az egy millió törzstőkével és az azonfelüli szükséglet függő kölcsönökkel fedeztessék, feltételezván, hogy a tényleges építő tőke az előirányzott 2·2 millió forintot nem fogja meghaladni.

Ámde az engedélyirat kiadásával egyidejűleg már is kintt, hogy az előirányzott 2·2 millió építő tőke sem elegendő a tervezett vasútvonal megszerü és a forgalom követelményeinek mindenben megfelelő és szilárd megépítésére.

Még pedig nem volt elegendő azért, mert:

1. Az engedélyirat 5. §-a szerint 20 kgr.-mos acélsíneket alátámasztott illesztésekkel lehetett volna alkalmazni. A társulat pedig 22·1 klgr.-mos acélsíneket és szabad illesztéseket alkalmazott, tehát nehezebb síneket és jóval súlyosabb kötő szereket, s alkalmazta saját elhatározásából egyedül csak a pálya szilárdságának öregbítése végett.

Az engedélyirat szerint a közönséges talpfák, valamint a kitérők talpfái, puha vagy hasított fából valók lehettek volna. A társulat mindenütt kizárólag tölgytalpfát alkalmazott, mert átlátta, hogy 20 klgr.-mos sínekből álló, puha vagy hasított talpfákra erősített vágány 200 m. sugarú ívekben és 15‰ emelkedéssel a forgalomnak nem képes megfelelni.

A pálya szilárdságának fokozása érdekében tett e módosítás költség-többlete volt . . . . . 180,000 frt.



2. Az engedélyirat szerint a vágány beagyazása egészen durva homokból való lehetett volna.

A társulat jó szántából tiszta folyamkavicsot szerzett; a költség-többlet . . . . . 13,000 ft.

3. Az épületeket egészen fából vagy paticsból engedélyezték. Valóságban szilárd kőalappal és boltozott pincékkel épültek.

A tisztító gödrök fából voltak előirányozva, épültek pedig faragott kőből. A tervezettekén kívül még 5 kitérő állomás épült. Mind e módosítás költségtöbblete . . . . . 20,000 ft.

4. Előirányozva volt 21 darab váltó és kitérő; a kormánytól módosított vágánytervek szerint szükséges volt 40 drb.

A vágányokat az előirányozottól eltérőleg hosszabbra építették.

Az előirányozott 29 őrház helyett 33-ra volt szükség. Vizállomási kút daruval és tisztító gödörrel az előirányozattal szemben kettővel több volt szükséges.

Vaskóh állomáson csak kettő 5 őrház volt tervezve, követeltek pedig felvételi épületet és széntárt.

Előirányozva volt 193 darab különféle híd és vízáteresztő, követeltek pedig 246 darabot, és pedig jóval nagyobb nyílásokkal. A beállott csuszamlások és kagylózások elleni védelem, valamint az előre nem látott biztosító munkálatok foganatosítása szintén nagy költségbe került.

Mindezeknek költségtöbblete . . . . . 190,000 ft.

Összesen tehát az előirányozott költségtöbblet . . . . . 403,000 ft.

A szükséglet többletének függő kölcsön útján való beszerzése azonban nagy nehézségekbe ütközött.

A tényleges építő tőke a szükséglet többletével együtt immár 2.200,000 ft + 403,000 ft = 2.603,000 ft volt, vagyis levonva a törzstőkét 1.000,000 ft, és a felépítményi anyagok árát, mert ez hiteleztetett; továbbá a járóművekért csak később fizetendő összeget, még mindig 853,000 forintot kellett beszerezni.

Egy nagyváradai pénzintézet zálogba fogadott elsőbbségi részvényekre és elfogadványokra 300,000 forintot hitelezett 6% kamatra, a hiányzó építő tőkének beszerzése végett pedig bécsi pénzintézetekkel történt érintkezés.

A bécsi Länderbankkal és Erlanger és fiai céggel sikerült is 1887. évi január hóban föltételes egyezményt kötni, melynek értelmében a nevezett bankházak 300,000 frttal fölemelendő elsőbbségi és 200,000 ft névértékű törzsrészvény, valamint a társaság összes aktív követeléseinek átvétele mellett kötelezték volna magukat az építés hátralevő részét befefejni, az egész pályát üzletre képes állapotba helyezni és a m. k. államvasutaknak átadni azon további feltétellel, hogy a m. k. államvasutak a forgalmi eszkö-



zökért fizetendő 160,000 frt készpénz helyett társasági törzsrészcvényeket fogadjanak el. Ez az egyezmény azonban nem jöhetett létre, mert az utolsó feltétel teljesítésére a közmunka- és közlekedésügyi miniszter az engedélyt nem adta meg.

A pénzszerzés kísérletével egyidejűleg, mivel a szükségletnek már jelzett többlete miatt a fedezetet az eredeti költségvetés keretében teljességgel lehetetlen volt megtalálni, a közmunka- és közlekedésügyi miniszternél a tőkegyarapítást kérvényezték.

Az ez irányban tett felterjesztés s a kapcsán történt tárgyalások folytán, a társasági engedélyirathoz „Függetléket“ adtak ki, melynek értelmében a társaság tényleges építő tőkéjét 2.778,000 frtban, a névleges tőkét pedig 3.500,000 frtban állapították meg, úgy hogy a fölemelt 1.000,000 frt erejéig a részvénytársaság újabban tartalékba utalt 4000 darab törzs- és értékesíthető 6000 darab elsőbbségi részvényt bocsáthasson ki; vagyis az újabb névleges tőkét 1.400,000 frt törzsrészvényre és 2.100,000 frt értékű elsőbbségre emelték. Föltétlenül kikötötték azonban, hogy: a forgalmi eszközökért járó 160,000 frtot az elsőbbségi részvények értékesítése után azonnal, legkésőbbben azonban valamennyi vonal megnyitásától számított 3 év alatt készpénzben fizesse ki a társaság, vagy a fenti érték erejéig a forgalmi eszközöket természetben szerezzze be és adja a m. k. államvasutak tulajdonába és rendelkezésére; továbbá, hogy a Bihar vármegyei támogatás összege ellenében 300,000 frt névértékű törzsrészvényt szolgáltatasson ki Bihar vármegye közönségének.

Ez utóbbi feltételt azonban egyrészt a társaság újabbi folyamodványa, másrészt a vármegye közönségének hasonló fölterjesztése következtében mellőzték.

A tőke gyarapításával összefüggésben előterjesztették még azt a kérelmet is, hogy a tartalék-alapba utalt törzsrészvényekből 200,000 frt névérték az építés céljaira legyen fordítható. A miniszter ezt is engedélyezte.

A tőkegyarapítás ügyének illetően kedvező rendezése után a bécsi Ländlerbankkal és Erlanger és fiai céggel újabb tárgyalás indult meg abban az irányban, hogy nevezett cégek, fentartván az elsőbbségi részvényeknek 75% árfolyammal való megvételéhez való opciójogukat, az építés befejezéséhez szükséges 300,000 frtot a társaságnak 1890. esetleg 1891. év május hó 1-ig előlegezzék.

Az ily értelmű egyezményi pontozatokat 1887. évi május hó folyamán közös egyetértéssel állapították meg.

Az egyezkedő bankházak azonban jónak látták az egyezmény realizálását egyre halogatni, míg végre a részvénytársulat — mert a folyó kiadások fedezése égetően követelte a szükséges pénz beszerzését — 1887. év június hóban időszerűnek látta kijelenteni, hogy a hosszasanak és meddőnek látszó tárgyalásokat félbeszakítja.

Ezután a társaság egy másik bécsi bankházzal, az S. M. Reitzes testvérek céggel érintkezett.

E cég 250,000 frtnyi kölcsönt bocsátott a társaság rendelkezésére, melynek biztosítása fejében 3600 darab elsőbbségi részvényt vett át kézi zálog gyanánt. A kölcsönért 5% kamat fizetendő évenként utólagosan. A kölcsön 1890. évi november 1-ig egyik fél részéről sem mondható fel, de a társaság 1890. évi július 1-től november 1-ig törlesztheti.

A részvénytársaság elsőbbségi részvényeinek megvétele iránt a kölcsönző bankház részére az opció jogát fenntartja 1890. évi július elsejéig, 77% árkelet kikötése mellett, de az opció csak az összes elsőbbségi részvényekre nézve gyakorolható. Ha a kölcsön 1890. évi november 1-ig le nem rovatnék, és kölcsönös megegyezéssel a kifizetés elhalasztásában állapodnának meg, az új határidő lejártáig az opció joga is biztosítottnak tekintendő.

Az opció gyakorlása esetén a társaság köteles lesz a kölcsönadó bankháznak az elsőbbségi részvényekkel egyidejűleg 2000 db. egyenként 100 frt névértékű törzsrészt is minden kártalanítás nélkül átadni, mely esetben az opció joga 77%, különben pedig csak 75% mellett fog gyakoroltatni.

Egy hely a társasági igazgatóságban a bankház kijelölése értelmében töltendő be.

E kölcsönművelet lebonyolításával lehetségessé vált az engedélyezett vonalat teljesen megépíteni és a forgalomnak átadni.

Az Oesterreichische Alpinen Montan-Gesellschafttal fennálló szerződés szerint a felépítményi vasanyag fizetésének első részlete 1887. év végén vált esedékessé; mivel azonban a társaság elsőbbségi részvényeit még nem helyezte el, tehát a szükséges pénzüsszegekkel nem rendelkezett, újabban egyezkedett a nevezett vasgyárral, a minek az volt az eredménye, hogy a vasgyár halasztást adván, követelésével 1890. év december 31-ig vár, s azonkívül a szerződésben kikötött 6% kamatot 5%-ra szállítja le.

Az Alpinen Montan-Gesellschaftnak emez igazán nagylelkű magatartása a társaságot hálás elismerésre kötelezte.

A Nagyvárad—belényes—vaskóhi 117.2 km. hosszú vasút kiépítése került tehát 2.306,369 frt 17 krba, melyhez még járóművek használata címén a m. kir. államvasútnak fizetendő 160,000 frt adandó, összesen tehát 2.466,369 frt 17 kr., vagyis kilométerenként 21,000 frtba, a mi, tekintettel a talajviszonyokra, a mennyiben e vasútnak 46 km. hosszú vonala valóságos hegyi pálya, — a vonal további völgyrészén pedig számos műépítményre volt szükség, igen mérsékeltnek mondható.

A fenti összegben benne vannak azok a kiadások is, melyeket elemi csapások, nevezetesen az 1887. évi május havi árvíz, okoztak; e kiadások 65,000 frtra rúgtak.

A V.-Velence—szombatsági vonalon a megnyitás előtti időben beállott csuszamlások ellen való védelem még 55,000 frtba került, úgy hogy ha e rendkívüli, előre nem látott és elő nem irányzott kiadásokat — összesen 120,000 frtot — levonjuk, az építés összege, az építés ideje alatt felmerült időközi kamatokkal együtt, 2,346,300 frtot tesz, vagyis kilométerenként 20,000 frt.

Ezt az eredményt csak az által lehetett elérni, hogy minden tényező híven, buzgón, lelkiismeretesen és önzetlenül tette meg kötelességét; hogy a rendelkezésre álló pénzt az utolsó krajcárig a pályába építették, s nem fordították egyéb nyereszkeskedő célokra, hogy az építésvezetőséget egyszerűen szervezték, de teljes hatáskörrel ruházták fel, s végül, hogy mindabban, a miben lehetett, észszerű takarékossgot gyakoroltak, a mi mellett azonban az építés szilárdságát teljes mértékben és mindenütt szem előtt tartották.

Ennek az állításnak a bebizonyítására szolgálhat ama már előadott körülmény, hogy a társaság az építés megkezdésekor már 180,000 frt kiadástöbbletet vállalt magára, saját elhatározásából, tisztán csak a vasút szilárdságának fokozása céljából.

A társulat e kiadástöbbletet annál inkább elkerülhette volna, mert az 1880. évi XXXI. t.-c. kötelezte a magyar államvasutakat az üzletkezelés átvételére, és mert a fennálló üzleti szerződésnél fogva a magyar államvasutak a pályafentartást saját költségeikre vállalták volt el.

A magyar államvasutaknak igen tetemes fentartási költségei lettek volna a gyenge és puha talpfákra erősített vágány miatt, a puha talpfákat talán  $\frac{1}{2}$  év múlva már ki kellett volna váltani, a gyenge sinekből való, csak homokba fektetett puha talpfákkal ellátott vágány pedig örökös javításra szorult volna.

A helyi érdekű vasút társaságának nem lett volna ebből semmi kára, mert a fentartási költség-többlet egyedül és kizárólag a magyar államvasutakat terhelte volna.

A gyenge pénzerejű helyi érdekű vasút társasága mégis magára vállalta a tetemes 180,000 frtnyi költség-többletet, mert erős, jó állapotú, a forgalomnak mindenben megfelelő vasutat kívánt építeni.

Még egy körülmény méltó a megemlítésre.

Az engedélyirat szerint a műépítmények mind fából voltak építhetők.

A magyar államvasutak a miniszterium engedélyével 25 db. áteresztőnek fa helyett kő anyagból való építésére szükségelt költség-többletet a társaság rendelkezésére bocsátotta, de a társulat 63 áteresztőt épített kőből, tehát 38-cal többet, mint a mennyire köteles volt, s ezt tisztán csak a jövőben való könnyebb és olcsóbb fentartás érdekében tette.

A kiadásokat végösszesítésökben a következő kimutatás tünteti elő:

V. számú kimutatás.

**Kimutatás a Nagyvárad—belényes—vaskóhi helyi érdekű vasút építő költségeről.**

Vonalhossz 117·2 km.

Fejezet	T á r g y	Kiadások frtban		Jegyzet
		összesen	esik egy kilo- méterre	
I.	Tervezés és nyomjelzés .....	37,636	321	
	Kormányfelügyelet, bejárasi, felülvizsgálati és más bizottsági költségek, végül a hitelesítés kiadásai .....	9,764	83	
	Központi és építés-vezetés .....	65,845	562	
	Külső szolgálat, építés-felügyelet .....	62,600	534	
	I. összege ...	175,845	1,500	
II.	Kisajátítás .....	93,258	800	
III.	Alépitmény: földmunka, áteresztők, útkövezések, folyam- és partvédő művek .....			
VI.	Pályaelzárás: korlátok, intőtáblák, lejtmutatók	743,355	6,340	
	Ehhez járul: 65,000 frt árvízkar; 55,000 frt csúszás .....	1,054,498	9,000	
IV.	Felépitmény és kavicsolás .....			
V.	Magas-épitmények, vízállomások, lokomotivszínek, rakodók, kutak, hídmérlegek, épületek berendezése .....	143,728	1,230	
VIII.	Pályaberendezés, felszerelés és üzleti berendezés à 49,930 frt .....	11,320	90	
VII.	Telegráf és egyéb jelzés .....			
IX.	Forgalmi eszközök: pályakocsik 3,388 frt	163,388	1,390	
	Az államvasutaknak járóművekre 160,000 frt			
X.	Tartalékalap .....	—	—	
XI.	Tőkebeszerzés, időközi kamatok, perköltség	80,978	690	
	Építési kiadások végösszege ...	2,466,370	21,040	

Nagy küzdelmekbe került a vasút létesítése, pedig jótékony hatását a vidék lakossága, gazdasági valamint kulturális szempontból már is érezi és létrejötté hasznos azoknak is, kik tőkéjüket a vállalatba fektették, mert a bő kamatozás most már biztosítva van.

Az elsőbbségi tőke névértékben 2.100,000 frtot tesz. A tényleges építő tőke azonban — illetőleg az 1 millió forint törzsrészcéven felül levő elsőbbségi tőke — az építés befejezésekor 1.467,000 frtot tett, a valószínűségben tehát ennek az összegnek a kamatozása veendő figyelembe.

Nézzük már most a bevételeket:

Az 1887. év volt az első teljes üzleti év.

1887. évben az összes bevétel volt 36,234 frt, ebből

a belényesi vasút részére jutott . . . . .	= 17,897 frt *)
1888. évben . . . . .	75,802 frt = 35,357 „
1889. „ . . . . .	100,306 „ = 56,407 „
1890. „ . . . . .	131,098 „ = 68,556 „ **)

A bevételek fokozása különösen annak köszönhető, hogy a vonal mentén levő kőbányák üzletét maga a társaság támogatja, továbbá az erdőgazdaság is virágzásnak indult. Mindkét üzlet csak 1890-ben vette kezdetét, s különösen szép eredmény várható, ha a magyar államvasutak a nyers termékek szállítását önköltségi díjtételeik méltányos leszállításával fogják fejleszteni.

Nem csekélyek a személyforgalom eredményei sem, így:

1888-ban volt a személyszállítás után a bevétel . . .	28,480 frt 77 kr.
1889-ben „ „ „ „ „ „ . . .	30,236 „ 96 „
1890-ben júliusban a zónadíj szabás behozatván . . .	44,860 „ 38 „

miből látszik, hogy a forgalom öregbedése és a bevételek fokozása igen szép arányban halad. 1890. évben már a névleges elsőbbségi részvénytőke per 2.100,000 frt kamatozott: 3·2%; a tényleges elsőbbségi tőke, vagyis az a tőke, melybe a vasút építése — az 1 millió törzstőkén felül — került, tehát az 1.467,000 frt, kamatozott **1890. évben: 4·7%**-ot.

Megvan a remény arra nézve, hogy az elsőbbségi részvények néhány év múlva a teljes 6%-ot fogják élvezhetni.

Természetesen ez években a bevételeket nem osztalékra, hanem az adósságok törlesztésére fordították.

6 százalékos elsőbbség van a 100 frt	21,000 db.	2.100,000 frt	értékkel
törzsrészvény „ „ a 100 „	14,000 „	1.400,000 „	„

\*) Társulati számadások és miniszteri jelentés szerint.

\*\*) A bevételek részletei:

	1889.	1890.
Személyszállítás . . . . .	30,236 frt 96 kr. —	44,860 frt 38 kr.
Podgyász- és gyorsteherárú	69,344 „ 22 „ —	84,670 „ 90 „ + 16,539 frt 17 kr. kezelő illeték, mi azonban csak az államvasutakat illeti.
Telegráf bevételek . . . . .	462 „ 06 „ —	446 „ 95 „
Vegyessé bevételek . . . . .	262 „ 99 „ —	1,120 „ 64 „
	100,306 frt 23 kr. —	131,098 frt 87 kr.

Ez utóbbiból van :

A póstakincstár birtokában . . . . .	2000 db.
A földmivelésügyi miniszterium birtokában . . . . .	1500 „
A latin szertartású nagyváradai püspökség birtokában . . . . .	1200 „
„ „ „ „ káptalan „ . . . . .	200 „
A görög „ „ püspökség „ . . . . .	1000 „
Községek és magánosok birtokában . . . . .	1100 „
	<u>7000 db.</u>

a többi 7000 a társulat tárcájában van mint tartalék, melyhez a miniszter engedélye nélkül nyúlni nem szabad, csak 2000 db. felhasználására van engedély, melyet a Reitzes cég kap, ha a 21,000 elsőbbséget 77 árfolyammal átveszi, mire nézve a nevezettel a szerződést 1895. júliusig meghosszabbították.

A társaság pénzügyi helyzete 1891. január 1-én a következő volt :

Hitelező neve	Tartozás nagysága	Letétbe helyezett papírok neve és összege
Oest. Alpen Montan-Gesellschaft . . . . .	909,439 frt 02 kr.	8500 db. elsőbbség
Gebrüder S. & M. Reitzes, Bécs . . . . .	289,955 „ 09 „	5600 „ „
Biharmegyei kereskedelmi és iparbank . . . . .	296,649 „ 87 „	6900 „ „
Magy. államvasutaknak járó-művekért . . . . .	160,000 „ — „	
Különféle tartozás . . . . .	1,000 „ 38 „	
Összesen	1.657,047 frt 36 kr.	— 21,000 db. elsőbbség.

A magyar államvasutaknak fizetendő 160,000 frt kifizetése iránt 3 évi időhalasztás adatott, még pedig 1891. március 16-án 60,000 frtot kellett fizetni, a fenmaradó 100,000 frtot a társulat bevételeiből törlesztik, melyet az üzletkezelő magyar államvasutak a társulatra eső részből visszatartanak. Az első 60,000 frt kifizetésére a Reitzes bankház adott 1895. július 1-én törlesztendő 5%-os kölcsönt, minthogy pedig a társulat jövedelmét az államvasutak visszatartják, a költségek és bányászlet fedezésére szintén a nevezett cég adott 15,000 frtot kölcsönt; avval a kikötéssel, hogy a 160,000 frt lefizetése után ez lesz első sorban visszafizetendő.

Az egész igazgatás költsége volt 1890-ben 4973 frt 66 kr., s eddigelő beruházásokra már 15,428 frtot fordítottak.

Végül kötelességünk megemlékezni arról is, kinek e szép sikerek köszönhetőek. Kutatásaink meggyőztek róla, hogy az építés valamint az üzlet szép eredményei legfőképpen Száhlender Károly igazgató-mérnök fáradhatatlan, önzetlen munkásságának tulajdonítható, ki az építés alkalmával tudományos képzettségével, az üzletnél pedig mint kiváló üzletember, a vicsés kőbányák nyitásával, faüzletek létesítésével tudta a társulat érdekeit mindenben a kellő érvényre juttatni, nem mulasztván el a vidék kereskedelmi érdekeinek támogatását sem.

## VI. számú kimutatás.

A vasút neve	Megnyitás ideje	Hossza	Tőke	Építésre vonatkozó adatok
		km.		
Szatmár— Nagybánya	1884 VII.	56-16	1.000,000	Építette Müller Fr. Átvett 936,300 frt névért. Építésre csak tényleg 774,879 frt. 1885-ben beruházás 17,000 frt és 34 teherkocsi beszerzés részletekre. 1888-ban beruházás 5298 frt 67 kr.
Barcs— Pakrác	1885 VIII	124	7.700,000 5.677,000 frt névértékű elsőbbsé- get átvett a k. k. priv. Oest. Credit- Anstalt für Handel und Gewerbe. Elsőbbségek törlesz- tésére visszatartott 1615 elsőbbség, à 200 frt.	Építette Benics Henrik. Építésre esett tényleg 10.677,000 névért.
Mátrai vasutak	1887	130	3.200,000	A vállalat átvett 2.887,000 frt névért. A társulatnál maradt forgalmi eszközökre 240,000 frt. Időközi kamat és tart. alapa ..... 40,000 „ 3.200,000 frt névért.
N.-Kikinda— N.-Beeskerek		70-54	Eredeti : 1.915,000	Építette a Magyar Országos Bank Átvette ..... 1.812,500 névért. Eng. költségdöbblet 41,536 „ A társulatnál maradt tartaléktőke... 60,964 „ 1.915,000 névért. A kisajátítást a társulatnak kellett eszközölni, s ennél több kiadás merült fel.

Kilométerre eső költség	Nevezetesebb építkezés	Nevezetesebb mozzanatok	Eredmények	
13,715	Egy 50 m. vashíd. Földmunka esik 1 folyómre 2 82 m <sup>3</sup> Hídnyílás per km. 5 m.	Az üzletet kezelte, a költségek megtérítése fejében a m. é. k. vasút. 1885-ben a viteldíjakat leszállították a forgalom emelése érdekében. 1886-ban szárnyvonalakat tanulmányoznak. 1890-ben a nagybányai és szatmári pályaudvarokat kibővítették.	1884-iki félévben elsőbbségek 6 <sup>o</sup> / <sub>o</sub> án kívül, üzleti számla javára iratik 1885-ben a törzsrészvényesek is kapnak 1886-ban a törzsrészvénynek nem jutott 1889-ben bevétel " kiadás " felesleg 1890-ben bevétel " kiadás " felesleg 1890. augusztus 1-től a magy. kir. államvasutak kezeli.	3367-97 1·5 <sup>o</sup> / <sub>o</sub> — 129,099 63,480 65,619 147,130 85,915 61,215
86,100 névl. 62,200 tényl.		Az üzletet kezeli a Déli vasút azon fel-tétel alatt, hogy a tiszta jövedelemből 300,000 ft a társulaté, s ha ennyi nincs, az összeget kiegészíti.	1885. tiszta bevétel Déli vasút pótol 1886. üzleteredmény: bevétel " " kiadás " " felesleg Déli vasút pótol 1890. üzleteredmény: bevétel " " kiadás " " tiszta bevétel A Déli vasút fizetett	10,703-30 289,296-70 320,546- 212,241- 108,305- 191,695- 363,217- 181,785- 181,432- 118,568-
Körül-belül 24,800 ft.	Tisza-híd. Földmunka 1 folyóméterre 6-20 m. Hídnyílás 1 kmre 9-11 m <sup>3</sup>	Az üzletet a magy. kir. államvasutak kezelik.		
Körül-belül 23,631 ft.		Az üzletet kezelte a szab. Oszt. magy. államvasút - társulat, most a m. k. államvasutak. E szerződés igen nagy terheket rótt a társaságra, azért 1886-ban megváltoztatták.		



A vasút neve	Megnyitás éve	Hossza	Tőke	Építésre vonatkozó adatok
		km.		
Bihari vas- utak	1887	128·3	3.875,000	<p>Először egy angol konzorcium akarta az eredetileg tervezett 253 km. hosszúságú egész hálózatot kiépíteni. A kormány megtagadta azonban a tőle kért 1.000,000 frt segítséget, s így az érdekeltség csak a főbb vonalak kiépítését határozta el. E célra Biharvármegye 700,000 frtot évi 75,000 frt részletekben szavazott meg a fonds perdu, az érdekeltség pedig 230,000 frtot 10 év alatt lerovandó hozzájárulással. Mivel az állam e vonal által a hadi tekintetből okvetlenül szükséges, de közforgalmi szempontból főlőseges második vágány fektetését takarította meg a Püspök-Ladány—debreceni vonalon, a mi 660,000 frtba került volna, az államnak nagyon kedvező volt e vonal kiépítése, s ezért törzs-részvények fejében 300,000 frtot készpénzben utalványoztatott ki fele-fele részben 1886. és 1887. év folyamán. Az eredetileg tervbe vett 20 kg.-mos sinek helyett azonban 23·6 kg.-mos sineket fektettek, és a vonalat úgy rendezték be, hogy rajta 24 órában tizenöt 50 tengelyű katonai vonat közlekedhessék mindkét irányban. — Építette Moricz Pál, Kohner Adolf és Brüll Henrik.</p> <p>Kilómétere került 24,000 frtba.</p>

II. RÉSZ.

ALAPÍTÁS.



## I. FEJEZET.

# A helyi-érdekű vasutak keletkezése és földadata.

Az emberiség ördekharcában elsőrendű tényezőként a közlekedés szerepel.

Utakat épített magának a békés kereskedelmi vetélkedés, valamint a véres harc is; de míg eleintén mindkét uralkodó eszme csak a közlekedés folytonosságát kívánta, ma már mindkettő megbizhatóságot és fokozott gyorsaságot követel.

Óriási áldozatokat hoz a világ minden népe e cél elérésére, mert a döntő kérdés az, ki szállíthatja áruit olcsón és biztosan a kereskedelmi emporiumokba, és ki lehet hadi erejével első a harevonalon.

A nagy többség — ellentétben ama régi fölfogással, mely szerint a vasút csak nyereszkes vállalat — már nem is jövedelmeztetés céljából való vállalatnak tekinti a vasutat, hanem a nemzetek politikai, kulturális, közgazdasági, gyakran hadügyi céljait előmozdító segédeszköznek, s tőle e célok szolgálatában, a legnehezebb földadatok megoldását követeli meg.

A kereskedelem, a régi kezdetleges szállító mód helyett, a tömeges szállítási képességet, rendességet, birtosságot és mégis olcsóságot, valamint gyorsaságot követel.

A közzgazdaság azt kívánja, hogy senki a vasút jótéteményeitől el ne zárassék, s mindenkinek megadassék a mód, hogy erejéhez mérten részt vehessen az üdvös versenyben, s termékeit avagy gyártmányait értékesíthesse.

S a vasút valóban mind e követelménynek megfelel.

A surlódás csökkentésével és a nagyerejű motorok alkalmazásával könnyen szállítja a legnagyobb terheket, legyőzi a legnagyobb természeti akadályokat és a közlekedést gyorsá, biztossá és olcsóvá teszi, s e munkájával az emberiség összes működését befolyásolván, haszna óriási nagyra nő.

Mindenek fölött nagy a vasút közzgazdasági haszna, mert új termelőágakat fejleszt, új értékeket teremt, az anyagok és munka becsét növeli.

Kiválóan becses az az impulzus, melyet a vasút a termelő, valamint a kereskedő osztályra gyakorol, mert fokozott tevékenységre serkentvén őket, a gazdasági élet találékony és vállalkozó ereje a biztos közlekedés előnyei útján szabadabb fejlődésnek indul, s előre meg sem határozható arányokban karol fel új meg újabb vállalatokat.

E vállalkozó hajlam az eddig értéktelennek tekintett anyagokat földolgozza, értékesíti, a szunnyadó gazdasági erőket életre kelti és a népek között olyan nagymértékű csereviszonyt támaszt, melynek kihatása az emberiség fejlődésére megmérhetetlennek mondható!\*)

S mind ez annál jobban fokozható, mennél kiterjedtebb a vasuti hálózat, vagy jobban mondva, mennél inkább behatol az országok minden részébe.

Eleinte csak a nagyobb-szabású forgalmak közvetítésére építettek vasutakat, s a helyi közlekedés szétágazó és gyűjtő erei csak a közutak voltak, de minthogy ezek az előbb jelzett fokozott követelményeknek nem felelhetnek meg, helyüket idővel mindenütt a vasútnak kell elfoglalnia.

A gyűjtő szolgálat, valamint a kisebb helyi érdekek istápolása arra kényszeríti tehát a vasutat, hogy a fő világforgalmi utakról letérve, az egyes vidékek kis kerületeibe is behatoljon.

Újabb céljának megvalósíthatása végett azonban a vasútnak el kell hagynia megszokott szabályait, simulnia kell a kereskedelem, ipar, bányászat, földművelés kisebbszerű kívánalmaihoz, a szállítandó áruk értékéhez és mennyiségéhez, — egyáltalában az egyes vidékek forgalmát előidéző tényezőkhöz.

Elhagyván egyszer a megszokott és évtizedektől szentesített nyomdokot, a vasút egyszerre a viszonyok végtelen sokoldalúságának uralma alá

\*) A közlekedési eszközök e nagy hatalmát a nyers termékek szállításában beállott fluktuációk jellemzik leginkább.

A különböző államokba való gabona-bevitel és -kivitel 200 millió hektoliter, és mintegy 25 millió métermázsa örlemény.

Búzát ad:

Oroszország: 40—45 millió hektolitert (1841-ben 4 milliót, 1888-ban már 44 milliót).

Észak-Amerika: 30—35 millió h. (1868-ban 56 milliót, 1880-ban már 54 milliót).

Kelet-India: 10—15 millió hektolitert.

Románia kivitele 1881-ben alig volt 4 millió hektoliter; 1889-ben már 11:97 millió hektoliter volt.

Magyarország: 10—12 millió hektolitert.

Egy másik nagy kiviteli cikkünk a fűrészelt és vágott faárú, melyből 1889-ben 13 millió 570 ezer métermázsa volt a kivitel.

Ennek az óriási forgalomnak tulajdonítható viszont, hogy az 1845-ben az egész világon alig 16,690 kilométerre tehető vasúti hálózat, ma már mintegy 600,000 kilométer.

Megjegyezzük még, hogy Magyarország 1889-ben az európai búzatermesztő országok között a 3-ik helyet foglalta el (Franciaország 98 millió, európai Oroszország 104 millió, Magyarország 49 millió hektolitert termesztett; 1854-ben csak 13:2 milliót).

kerül, s ezek befolyása alatt módosítania kell technikai szerkezetét, üzlete organizmusát.

A föladatak sokoldalúsága sokoldalúvá teszi a fejlődést is, s előállanak a vasutak számtalan fajtái, melyeket különböző szempontból tárgyalván, különbözőleg is osztályozhatunk, de ennek az osztályozásnak gyakorlati értéke vajmi kevés. Szüksége van rá azonban a törvényhozásnak a végből, hogy a vasutak jogainak és kötelezettségeinek meghatározásához való alapelveket megállapíthassa és hogy szabályozásuk alkalmával rendszeres következetességgel járhasson el.

Az osztályozást a vasutak építési részletei, üzleti sajátosságai, közgazdasági jellege, avagy céljai szerint választván, a megnevezések egész káoszáat állíthatjuk föl, s ez elnevezések mindegyikének jogosultságát bizonyíthatnók is.

A külföldiek nomenklatúrája valóban igen változatos.

Az angoloknál „Railway, Railroad“ (fővasutak); „Light Railways“ (könnyű vasutak) és „Tramways“ (közuti vasutak) vannak.

Franciaországban: „Chemins de fer d'intérêt général“ (fővasutak), „Chemins de fer d'intérêt local“ (helyi érdekű vasutak), végre „Chemins de fer sur accôtement des routes“ (közuti vasutak) vannak.

Németországban: „Haupt-“, „Nebenbahnen“, „Bahnen minderer, erster, zweiter etc. Ordnung“, „Vicinal-“, Landes-“, Local-“, Zweigbahnen“, „Secundär-“, Tertiärbahnen“, „Strassenbahnen“, „Schmalspurbahnen“, „Industriebahnen“ stb. stb. nevezetűek.

Hazánkban — igen helyesen — nem törődve a technikai szerkezetnek, rendszerbe amúgy sem szedhető számtalan változataival, avagy a forgalom nagyságával, csak a törvényhozás és adminisztráció céljaihoz szűkös elnevezések állapíttaták meg, s így valóságban csak négy fajtát ismerünk, ezek:

Első rendű vasutak (fő- és mellékvonalak);

Helyi-érdekű vasutak;

Helyi-, közuti- és iparvasutak; végre a

Mezei- és bányavasutak. \*)

Ebben az osztályozásban mintegy ki van fejezve az a befolyás is, a melyet hazánkban a vasutakra a törvényhozás, a kormány vagy a municipumok gyakorolnak.

Az első rendű vasutak ügyei, melyek még oly csekély módosulásban is az ország közgazdasági érdekeinek összességét érintik, teljes egészükben a törvényhozás elhatározásának vannak fenntartva.

\*) Az úgynevezett másodrendű vasutak létjogosultságukat elveszítvén, vagy elsőrendű vasutakká alakítottuk őket, mint a Zákány-dombóvári vasutat, vagy üzletvitelüket egyszerűsítettük, s részben a helyi-érdekű vasutaknál követett alapelvek szerint kezeljük.

A ipar- és mezei vasutakról a „Függelék“-ben szólunk.

A helyi-érdekű vasutakra nézve, — melyek feladatuk sokoldalúságánál fogva, szabadabb fejlődést kívánnak meg és alárendeltebb hivatásuknál fogva, az ország közlekedési és kereskedelmi politikáját amúgy is csak közvetve érinthetik, — csakis kivételes esetekben tartatott fenn a törvényhozás intézkedésének joga, a kormány hatalmaztatván fel, az első részben elsorolt törvények intenciói szerint, vezetni fejlődésüket.

Az ipari és közuti vasutak pedig majdnem egészen a helyi hatóságok fennhatósága alá vannak rendelve, s a kormány az engedélyező eljárásra nézve befolyását csakis motorok alkalmazása esetére tartotta fenn, valamint akkorra, hogyha a szóban levő vasutak több törvényhatóság területét érintenék. \*)

\* \* \*

Az elsőrendű vasutak, a világkereskedelem nagy útjai, s ma már valóságban csak az a vonal nevezhető fővonalnak, mely a szomszédos országokkal kapcsolatban áll, s átmenő nemzetközi forgalmat közvetít. Ezek és az összekötő mellékvonalak, első sorban politikai tényezők, s ezért országos érdekűek.

De e vonalak, a szűkebbkörű helyi érdekeket helyzetüknél, valamint kezeléstik terjedelménél és nehézségénél fogva, csak másodsorban istápolhatják.

Úgyszintén nem szolgálják az egyes vidékek érdekeit a közuti és mezői vasutak sem, mert ezek feladata a városok forgalmának lebonyolítása avagy egyes gazdaságok és gyárak működésének fokozása; létrehozásukat nem is a közszükséglet kívánja meg, s nagyjából csak egyes speciális feladatok teljesítése céljából építjük.

Eleintén egész vidékek, a tőlük távolabb eső fővonalak közvetítésére szorultak volt, de a vonalak szállító képességével és szállító díjaival nem állott arányban a közutakon szállítható terhek mennyisége és fuvarozó díja, s ha a vasút, mint régebbi vonalaink nagy része, átmenő és kiviteli forgalom hiányában, csak a vidéki forgalomra volt utalva, a befektetett, rendszerint igen nagy tőkét kamatoztatni nem bírta. Viszont a fuvarozás nehézkes és költséges volta miatt, sok termék értéktelenné vált, sok természeti kincs parlagon hevert, s minthogy a termékek értéke nem állott arányban az elsőrendű vasutak költségeinek kamatjaival, összegyűjtéstik végett elsőrendű szabványok szerint építendő gyűjtő avagy szárnyvonalak nem is voltak létesíthetők.

E kölcsönös egymásrahatás szülöttei az olcsó vasutak, melyek a vidékeket a fővonalal kapcsolatba hozván, ez utóbbiaknak is tápláló ereivé váltak.

\*) Újabb miniszteri rendelet szerint a végleges engedélyokiratot minden esetben a kereskedelemügyi miniszter adja ki.

A vállalkozó szellem ugyanis az elsőrendűnél olcsóbb vasutak építésére törekedett, elfogadván cserébe a kisebb szállító képességet és a gyorsaság korlátozását, mely utóbbi körülmény a kereskedelem számos árucikkének szállításakor nem is döntő tényező.

Egyszerűnek látszik ma a feladat, s mégis mily nehezen birt ez az eszme megvalósulni, mily későn ismerték föl e vasutak célját és természetét, és szánták rá magukat intéző köreink az egyszerű vasutak építésére és támogatására.

Hazánkban az első, ez irányban tett lépés, a gömöri iparvasutak másodrendű, de költséges vasútként való létesítésével — mint minden félrendszabály — balul sikerült, pedig Magyarország vidékei már nem nélkülözhatték tovább az olcsó vasutakat, melyeknek hiánya hazánkat közgazdasági fejlődésében annyira hátráltatá.

Magyarország még nem iparos állam, hanem főként nyers termékeket termelő ország, s oly anyagokban bővelkedik, melyeknek belbecse csekély, avagy elszállítása — mint a gyümölcsé, szőlőé, boré és élő állatoké — a kényes elbánást és gyors továbbítást kívánja. Termékeink nagy része csak olcsó és tömeges szállítással értékesíthető, s sehol sincs akkora szükség a különböző vidékek termékeinek kölcsönös kieserélésére mint miálunk, hol az annyira szükséges mezőgazdasági gyáripár meg nem-honosulásának is főoka: a nyers termékek és tüzelő anyagok fölötté drága szállítása volt.

Folyóink az áruforgalmat nem közvetíthetik, s nem lehetnek az áruknak megbízható szállítói, mert hazánk topográfiai sajátosságai miatt, vizeink nagy része rövidfolyású, s víztömegük, mely egyes kis elzárt medencékből gyűl össze, nem állandó.

Kőzutaink igen fejletlenek, s míg az Alföldön a kövező anyagok (kő) hiánya, avagy drágasága (kongó téglá) miatt terhes az építés, addig hegyeink között a természetes akadályok és az emlékedési viszonyok hirtelen változásai miatt nehéz az utak építése.

Mindezek következtében hazánk sok vidékén ugyanakkora árért állítható elő a vasút mint a kőzút, a választás tehát nem lehet nehéz, mihelyt a vasút a kívánalmakhoz alkalmazkodni bír, s valódi hivatására, a jó fuvarozó szerepére is vállalkozik.

\* \* \*

A helyi-érdekű vasutak létrehozását szükségessé teszi tehát: a kisebb helyi- és gyűjtőszolgálat, igen sokszor a csekély értékű, de tömeges áruk szállítása és értékesítése, a gazdaság, ipar és bányászat fejlesztése, az Alföldön a kőzutak pótlása, egy szóval a legkülönbözőbb, részben kisebb helyi érdekek istápolása.

De szükségessé teszi a jótékony, egészséges gazdasági és ipari verseny megteremtése is, mert a vasút az elzárkózott — gyakran tespedő — helyi viszonyokat a távolabb eső és előrehaladottabb vidékek befolyása alá



helyezvén, az országos érdekeket szolgáló vezéreszmék követésére kényszeríti az elmaradottakat a szellemi, valamint a gazdasági téren is.

A megfontolva tervezett, okszerűen épített és észszerűen kezelt helyi-érdekű vasutak mindezeknek megfelehetnek.

Simulékonyosságuk és könnyebb kezelhetőségük folytán, az I. rendű vasutak mentén mint elágazó szívó erek, az oldalt fekvő vidékekre és völgyekbe hatolva, felkutatják a szállítmányokat, a legkisebb termelő és fogyasztó piacokat, felölelik a gazdasági működés valamennyi körét; fokozott tevékenységre serkentik a gazdát, gyárost, iparost; a gyártáshoz szükséges nyers termékek, tüzelő anyagok, a gazdasági termékek, trágya, építő és más anyagok könnyű és tömeges szállításával pedig lehetővé teszik az intenzív gazdálkodást és a mezőgazdasági ipar eddig ki nem fejlődhetett fajtálozatainak meghonosulását.

Mindez nem szorul bizonyításra, elég a régebbi helyi-érdekű vasutainkra hivatkoznunk, melyek mentén ma már szóda-, cukor-, parketta és chamotte-tégla-gyárak, fűrészek, hízalók állanak, eddig értéktelennek tekintett kő-, kavics- és szénbányák üzletbe vétettek, és már majdnem korátmulta erdők állománya értékesül.

De, a mit leginkább kell méltányolnunk, maga a helyi érdekű vasút is a termelők sorába lépett. Az Arad—csanádi vasút saját tőkájével kavics- és kőbányákat nyitott és kezel, téglagyárat állított fel, erdőüzletet folytat, s újabban egész gyáripart teremtett.

Való igaz tehát, hogy a helyi érdekű vasutak eddig is hathatós előmozdítói voltak hazánk gazdasági, ipari fejlődésének és vagyonosodásának.

De ez még mind nagyon fokozható! Oda kell törekednünk, hogy a jótékony hatású helyi-érdekű vasutak építése mindinkább kiterjesszessék, és egyáltalában vasút létesüljön a legkisebb forgalom ellátására is, annyira, hogy a könnyű vasút sínjei hazánknak nemesak minden vidékére, de minden gyáranak és nagyobb gazdaságának udvarába is behatoljanak.\*)

Magyarországnak eddig elért gazdasági gyarapodása legfőképpen a vasutak bámulatosan gyors fejlődésének tulajdonítható, s mindama vidékek

\*) A fejlődő viszonyoktól sarkalva e tekintetben is örvendetes haladást találunk. Az utolsó években a ló-, ipar- és mezői vasutak egész hálózata képződött. A kereskedelemügyi miniszter 1890-iki jelentése szerint volt 1890-ik év végén :

Bányavasút	... ..	205'426 km.
Erdészeti vasút	... ..	177'918 „
Mezőgazdasági vasút	... ..	161'970 „
Ipari célokra való vasút	... ..	121'091 „
Összesen	... ..	666'405 km.

Ezek közül, a külföldi szakértőktől is gyakran tanulmányozott vonalak : a Mezőhegyesen épített 35 km. hosszú gazdasági vasút (kilométere 7500 frt), továbbá a Jászás-helyből kiágazó iparvasutak. Ez utóbbiak egy része 6'4 kg.-mos sínekkel, kilométerenként

gazdasága, melyek vasút nélkül szűkölködnek, már eddig is megszínylették helyzetüknek ezt a hiányát. Hosszasabb fejtegetés nélkül is érthető tehát, hogy az élet szükségleteinek hatása alatt, hazánkban ki kellett fejlődni annak a meggyőződésnek, hogy minden eszközzel helyi érdekű vasutak létesítésére kell törekednünk, s örömmel konstatálhatjuk, hogy ennek tudata az egész nemzetben mélyen gyökeredzik.

\* \* \*

Az előadottakból láttuk a föladatak sokoldalúságát, melyet az áru-, termék- és személyforgalom e hivatott közvetítőjének végeznie kell.

Más és más föladatokat kell a vasútnak megoldani a szerint, a mint fát és követ,<sup>1)</sup> kőszentet és vasat,<sup>2)</sup> gabonát és gazdasági termékeket,<sup>3)</sup> avagy csakis gyári árukat<sup>4)</sup> van hivatva szállítani.

E föladatak szerint különféle berendezésű és más-más irányú befektetésre van szükség. Mert, míg az egyik cikk — mint a gyári termékek — állandó forgalmat biztosítanak, addig igen kétes és csak rövid időre terjed a gabona és gazdasági termékek szállítása.

Ritkább az eset, mikor a személyszállítás a főtenyező.<sup>5)</sup> Ez esetekhez sorolandó a katonaság tömeges szállítása is, mely tényező ugyan majdnem minden vasút létrehozása alkalmával többé-kevésbé érvényesül, de némelyiknél annyira túlszárnyalja a többi követelmény összességét, hogy a helyi érdekű vasút is kizárólag hadi célokat látszik szolgálni.<sup>6)</sup>

A létesítés ez indító okain kívül számba veendő módon hatnak továbbá a vasutak sokféleségére a legyőzendő terepviszonyok nehézségei (sík-, dombos vagy hegyvidék); továbbá irány, mely gyakran — tekintettel a várható fejlődésre — megköveteli, hogy az alépítmény mindjárt a fővonalak szabványai szerint építtessék.<sup>7)</sup>

3000 frton épült. A kocsik terhelő képessége 5 tonna. A minimális sugár 10 méter 10‰ maximális emelkedés mellett.

Hogy azonban Európa többi államaihoz viszonyítva mennyire el vagyunk maradva, mutatják a következő adatok:

	1 8 8 9 - b e n	
	100 □-kméterre	10,000 lélekre esett
Magyarországon ... ..	3·4	6·3 kilométer vasút
Németországban ... ..	7·7	8·6 " "
Franciaországban ... ..	6·9	9·5 " "
Angolországban ... ..	10·2	8·3 " "
Belgiumban ... ..	17·5	8·5 " "

<sup>1)</sup> Nagyvárad—Belényes—vaskohi helyi-érdekű vasút.

<sup>2)</sup> Gölnievoli gyári vasút.

<sup>3)</sup> Bács-Bodrog vármegyei helyi-érdekű vasút; Torontáli; Nyiregyháza—mátészalkai; Debrecen—büdöspalotnai helyi-érdekű vasút.

<sup>4)</sup> Brassó—háromszéki helyi-érdekű vasút Brassó - zernesti elágazása.

<sup>5)</sup> Budapest—Szent-Lőrinci helyi-érdekű vasút; Budapesti helyi-érdekű vasutak.

<sup>6)</sup> A Szamosvölgyi vasút délszigeti része; Bihari vasutak.

<sup>7)</sup> Marosvásárhely—szászrégeni; Nagy-Szeben—feleki helyi-érdekű vasút.

Sőt vannak helyi-érdekű vasutaink, melyek hivatva vannak I-ső rendű vasútjaink között is összekötő láncszemet képezni, sőt az átmeneti forgalomban osztozkodni. \*)

A fentebb vázolt viszonyok és föladatok sokoldalúsága érthetővé teszi tehát, hogy a helyi-érdekű vasutak tervezésekor és létrehozásakor szabványok szerint eljárunk nem lehet.

A gyűjtő-, mellék- vagy mint jövőben nevezni fogjuk, a helyi-érdekű vasutak létjogosultságának mértékét a kereskedelem, a várható forgalom sajátossága szabja meg, vagyis amaz áruk belső becsértéke, melyek tömegesebb szállítására van kilátás. Minden más szempontból támasztott követelés, a vicinális vasutak természetével ellentétben levő tehernek tekinthető. S miként a kereskedelem teljesen szabad mozgást, szabad intézményeket kíván, akként van eszközével is. A viszonyok számtalan változataihoz kell tehát simulnia a szállítóeszköznek s a kaptának nem szabad korlátozólag hatni sem az építéskor, sem a kezelésben.

Hogy pedig ez az intézmény már változatosságánál fogva sem szorítható §-okból álló korlátok közé s a követendő eljárások egy kalap alá nem vonhatók, bizonyítja az is, hogy — mint látni fogjuk — Európa minden állama más-más intézkedést tartott szükségesnek s hogy ott, hol a fölfogás nem volt elég liberális, mint p. o. Franciaországban is, a folytonos reorganizáció dacára sem értek el kellő sikert.

A szükségleteknek és a hozzájuk mért intézkedéseknek következménye pedig a típusok sokfélesége, és az a változatosság, melyet az alapítás, valamint az építés és a kezelésről szóló fejezetekben fogunk tárgyalni.

---

\*) Ugyancsak a Nagy-Szeben—feleki; Maros-Vásárhely—szászrégeni; Debrecen—füzesabonyi; Csáktornya—ukki és az újabb rumániai esatlakozásban építendő vasutak.

## II. FEJEZET.

### Az alapítás módozatai.

A közlekedési viszonyok fejlődésének menete, melynek természetszerű következményeként a h. é. vasutak létesültek, határozottan megjelölte azokat az elveket is, melyeket a h. é. vasutak alapításával kapcsolatban álló kérdések tárgyalásakor irányadóknak kell tekintenünk.

Láttuk, hogy a h. é. vasutak egyenkint nem sorolhatók az országos jelentőségű vonalakhoz, s így csak minimumra szorul ama joguk, melyvel az állami támogatásra számot tarthatnak.

Nemcsak hazánk, de más gazdag államok sem fordíthatnak állambázisuk bevételeiből tetemesebb összegeket az első sorban szűkebbkörű érdekeket szolgáló h. é. vasutak gyámolítására, de minthogy fölismerték létesítésük elodázhatatlan szükségét, különböző úton-módon kívánták létrehozásukat segíteni.

E segítségek mértéke és módozatai igen eltérő alakokban találhatók meg a különböző államokban. Vannak természetbeli, önkéntes és kényszer-hozzájárulások, melyeket az állam, a municipiumok avagy magánosok teljesítenek.

Mielőtt a hazánkban nyújtott támogatások és hozzájárulások nagyságát és módozatát tárgyalnók, nem lesz érdektelen, megismernünk azokat a módokat és törvényes intézkedéseket, melyekkel a kontinens több országában a h. é. vasutak fejlődését majdnem erőszakolni óhajtották.

**Franciaországban** kísérelték meg először a helyi érdekű vasutak építését, még pedig az ötvenes években Elzászban, s ugyancsak ott kezdették meg először a h. é. vasutak fejlesztésének a törvényhozás útján való előmozdítását.

A hat nagy társaság: Nord, Ouest, Est és Midi, továbbá Paris-Lyon-Méditerranée és az Orleans vasúttársaság, óriási tőkájukkal és azzal a befolyással, melyet részben a Corps des Ponts et Chaussées erkölcsi támogatásának köszönhettek, teljesen urai voltak az ország egész forgalmának. E nagy hatalom megtörése céljából a kormányhoz számtalan kérés érkezett,

melyek egyes vidékek számára szükséges helyi vasutak létrehozását vallották ugyan céljokul, de alapjukban mégis csak oda törekedtek, hogy a nagy társulatokkal szemben versenyző vonalakká egyesülhessenek.

A kormány a számos kérvény nyomása alatt törvényjavaslatot dolgoztatott ki, de szerkesztésekor a nagy társulatok befolyása annyira érvényesült, hogy a h. é. vasutak részére csak a keskeny nyom használatát engedte meg a törvényjavaslat. A törvényhozás a nagy társulatokat ilyen szembetűnően pártoló javaslatnak némileg élet vette és a keskeny vágány előállítására vonatkozó határozatot módosította, de az 1865-ben megjelent törvénynek (Loi relative aux chemins de fer d'intérêt local) határozmányai, a h. é. vasutak valódi igényeit igen kevésé méltatták figyelemre. Az építés könnyítése olyan csekély volt, hogy a vonalak építése igen nagy összegekbe került, az üzletvitelt pedig ugyan azok a rendőri intézkedések terhelték, melyek a fővasutakét, mert az 1845-iki rendőri törvények és a végrehajtásukról szóló 1846-iki szabályrendelet a h. é. vasutakkal szemben is érvényben maradtak.

Az ez alapon épült vasutak (mintegy 2700 km.) ugyan sokba kerültek, s pénzügyi helyzetük napról napra rosszabb lett.

A közvéleményre és közszükségletre támaszkodva, a vállalkozási szellem újabb módokat keresett tehát a helyi vasutak létesítésére és hatásuk alatt a kormány 1875-ben, a „Chemins de fer sur accotement des routes“ (közutakon viendő vasutak) részére törvényjavaslatot terjesztett elő, melynek veleje az, hogy bárminő szélességű közúton\*) szabad vasutat fektetni, hogyha nyilvános hasznosságát igazolják.

Ennek dekretálása azonban nyomós akadály e vasutak létesítésében.

Ott a hol a vasutak a közutakról letérnek, az 1836-iki kisajátítási törvény határozatai érvényesek.

Az 1845-iki rendőri törvények és a végrehajtásukról szóló 1846-iki rendeletek érvényessége nem terjedt ugyan ki teljes egészében e vasutakra, de mégis oly sok — a forgalmat korlátozó — intézkedés kívántatott, hogy a vasutak fejlődésének képessége is nagyon meg volt szorítva.

A közvéleménytől sarkalva, a kormány nem halogathatta a helyi érdekek kielégítését. 1877-ben Gambetta, Leon Say és Freycinet több mint 16,000 km. újabb fővasút és 40,000 km. vicinális vasút építését határozták el, de mint hogy a köztársaság a megfelelő — mintegy 3 milliárdnyi — tőkével nem rendelkezett, a hat nagy társaság szerződéseit vonták revízió alá és reájuk bízta a helyi vonalak építését.\*\*)

Az 1882-ben létrejött szerződés szerint ilyen módon a társulatok 8774 km. helyi-érdekű vonal építését vállalták el akként, hogy az építéshez

\*) Helyesen állítván, hogy a vasút nem más, mint a közútnak más módon való használata.

\*\*) Lásd nálunk az Osztrák-magyar államvasút-társaság szerződésének revízióját.

a társulatok kilométerenkint 25,000 frankkal járulnak, s a teljes fölszerelést és kocsiparkot beszerzik, a mi szintén mintegy 25,000 franknak felel meg. A még hiányzó összeget az államkincstár kölcsönözte, s ez az összeg a társulatok engedélyező idejének még hátralevő 74 éve alatt törlesztendő.

Együttal a minimális osztalékok a társulatok valamennyi vonalára nézve garantálta az állam, azzal a kikötéssel, hogy az ezt meghaladó bevételek  $\frac{2}{3}$ -a az államkincstárt illeti, s csak  $\frac{1}{3}$  a társaságot.

Időközben azonban a kormány a helyi érdekű vasutak fejlesztése érdekében egy további elhatározó lépést tett, s olyan törvényt alkotott, mely a legmesszebb menő kedvezményekkel és állami támogatással igyekezett a vállalkozást újabb helyi vonalak megépítésére serkenteni.

1880-ban a helyi-érdekű vonalak és tramway-k építését új törvényvel szabályozták, 1882-ben pedig az üzletvitelt és számadástétel módzatait állapították meg. — (Règlement d'administration publique.)

E törvény határozatai szerint:

1. A helyi hatóságoknak majdnem korlátlan befolyás biztosítottik;
2. Az állam kamatbiztosítást nyújt.

Az eljárás a következő:

A megye préfetje az építendő vonal előmunkálatait nyilvános tárgyalások útján hajtja végre. Ennek alapján a megye közigazgatási bizottsága (Conseil général) közzéteszi az építési és üzleti föltételeket, hivatkozással a részletes föltétfüzetre (Cahier des charges types). Ha a vasút csak egy község határát érinti, akkor a községi tanács gyakorolja a közigazgatási bizottság jogait.

A terveket az út- és hidépítészeti tanács (Conseil général des ponts et chaussées) és az államtanács (Conseil d'état) bírálja meg. Ezután a vasút közhasznúságát törvénybe iktatják, és megadják az építő engedélyt.

Az építő engedély alapján a tervek újra a közigazgatási bizottság, vagy a községi tanács elé jutnak végérvényes határozathozatal végett. Szükség esetén azonban jogában áll a préfetnek — a határozat meghozatala után két hóval — az út- és hidépítészeti tanács meghallgatásával, a közlekedésügyi miniszterhez fordulni, újabb tárgyalás elrendelése végett.

Ha a vasút több megye területén vonul át, s közigazgatási bizottságai nem tudnak megegyezni, akkor a miniszter dönt.

A pénzbeszerzéshez az állam semmivel sem járul hozzá. Az egész építő tőke fele törzsrészvényekkel fődözendő, a másik fele elsőbbséggel fődözhető, de kibocsátásukra a pénzügyminiszter meghallgatásával a közlekedésügyi miniszter adja az engedélyt, ha meggyőződött, hogy a törzsrészvények után esedékes összeg 80 százaléka készpénzben be van már fizetve, vagy a kisajátítás céljaira fel van már használva.

Az előlegesen befizetett összegek az állam „Caisse des dépôts et consignations“ pénztárába szállítandók be, honnan csak a közlekedésügyi miniszter engedélye alapján adhatók ki.

Ekként biztosítva van, hogy a begyűlt összegeket kizárólag a vasút építésére fordítják.

Eitől csak abban az esetben lehet eltérni, ha az engedélyt olyan — már meglevő — vasútnak adták ki, mely az építő kötelezettségeknek már jövedelmei alapján is megfelelehet.

Az építés befejezése után 4 hónappal az engedélyes köteles az építés lezárolását a megye préfetjének bemutatni, és minden év március 31-éig az újabb építkezések költségvetését is, mert az üzlet első 4 évében folytatott vonalhosszabbítások költségei az első befektető költségekhez még hozzászámíthatók. Ügyszintén köteles az engedélyes, ugyancsak minden év március hó 31-éig, az előző év üzleti számláját fölterjeszteni. E számadásokat a közlekedéstgyi miniszter négytagú bizottsággal átvizsgálattja. A bizottság elnöke a préfet vagy ennek első titkára, tagjai: a közigazgatási bizottság, illetőleg községi tanács egy kiküldöttje, egy ingénieur des ponts et chaussées és a pénzügyminiszter egy megbizottja.

Ezeknek jelentése alapján állapítja meg a közlekedéstgyi miniszter a végleges építő tőke nagyságát.

Ugyancsak ilyen módon állapítják meg a kamatbiztosításokat. Vítás kérdés esetén héttagú bizottság ad vélelányt, s ezen az alapon dönt, a pénzügyminiszter meghallgatásával, a közlekedéstgyi miniszter.

Ha a kamatbiztosítást a megye vagy a község vállalta el, az egész eljárás szintén a leirt módon megy végbe, csakhogy a közlekedéstgyi miniszter teendői a megye préfetjére szállanak át.

A kamatbiztosítás az építő tőke 5% -a.

A biztosítás egy állandó és egy változó tényezőből áll. Az állandó összeg kilométerenkint 500 frank, a változó pedig  $\frac{1}{4}$ -ét képezi annak, a mely arra szükséges, hogy a nyers bevétel a szabványos vágányú vasutakon 10,000, a keskeny vágányokon 8000 frankra ki legyen egészíthető (tramway-nél 6000 frank), azzal a kikötéssel azonban, hogy az engedélyező megye vagy község ugyanannyival segíti a vállalatot.

Az egyes megyéktől nyújtható segély maximuma évi 400,000 frankkal van megállapítva.

A kamatbiztosítás visszafizetése megkezdődik, mihelyt a vasút 6 százalékkal kamatoztatja az építő tőkét: a visszafizetés arányosan oszlik el a biztosítást nyújtó felek közt.

A helyi vonalakat az állam bármikor megválthatja. A megváltás összegét egy kilenctagú (a minisztertől és az engedélyestől) választott bizottság állapítja meg.

A vasutat azonban az engedélyező megye vagy község is megválthatja.

Ebben az esetben az első 15 évben egy bizottság állapítja meg a megváltás összegét. 15 év letelte után, a 7 utolsó év bevétele alapján — a két legrosszabb év kihagyásával — számítandó ki a megváltás összege, de a



középaránynak nem szabad kisebbnek lennie mint az utolsó üzletév. tiszta jövedelme. A megváltás árában a lokomotívok és járó-művek értéke nincsen beleértve.

Az engedély tartamának lejártával a vasutak az engedélyezőre szállnak, de az államnak jogában áll e vasutakat bármikor tulajdonába átvenni.

A helyi érdekű vasutak ez újabb törvény alapján sem fejlődtek kellően, mert hosszuk 1888. december 31-én még mindig csak 3131 km. volt, s a meglevő vasutak is oly keveset jövedelmeztek, hogy 1889-ben 49 társulat közül csak 32 volt képes bevételeiből legalább az üzletkiadásokat fődözni, 17 társulat az üzletköltségek fedezésére — a kamatbiztosításon kívül még — a departementok és a kincstár külön segítségére szorult.\*)

Mindezek következtében a kormány újabb beható tanulmányokat folytat, s a többi európai állam vasúttgyének tanulmányozásával egyidejűleg hazánk vasúttgyét is vizsgálata tárgyává tette.

\* \* \*

Angliában 1868-ban rövid törvényt alkottak, mely a helyi jelentőségű vonalakat csak valamely fővonal módosításának tekinti, és megkivánja, hogy a parlamenttől elébb a fővonalakra szereztessék meg az engedély. A törvény a Board of Trade t (kereskedelemügyi miniszteriumot) fölhatalmazza a tervek oly mértékű módosításának engedélyezésére, hogy a „Light railway“ (könnyű vasút) megépíthető legyen, vagy egy fővonalul épített vasút könnyű vasútként kezeljessék.

A törvény a könnyű vasutak engedélyezését csak két föltételhez köti:

1. A lokomotívok, kocsik vagy bárminemű járó-művek tengelyterhelése a 8 tonnát meg nem haladhatja.
2. A pálya egyetlen részén sem szabad óránként 25 (angol) mérföldnél (40 kilométer) gyorsabban haladni.\*\*)

Egyebekben a kereskedelemügyi miniszter szabadon rendelkezhetik.

Az állami támogatást vagy hozzájárulást Angliában nem ismerik.

Igen liberális fölfogásból indul ki a tramway kről (közuti vasutakról) szóló törvény, melynek értelmében építéstik nem korlátozható sem állami, sem törvényhatósági utakon, sem pedig a városok utcáin.

\* A tramwayk fektetésére minden nyilvános út felhasználható. Az engedélyező föltételek megállapítása nyilvános tárgyaláson történik. Az egyes műépítmények létesítését — a megyei főmérnök véleménye alapján — a préfet engedélyezi.

Az engedélyezés jogát gyakorló hatóság dönt a csatlakozások ügyében, valamint a péage, a visszaváltás és az egyes vonalakon a forgalom beszüntetése kérdésében.

Az engedélyokiratban a vitelbéreket is megállapítják, csatlakozó forgalomban vagy ha a tramway több megyén vonul át, a tarifákat a közlekedésügyi miniszter engedélyezi.

A tramway-k a vámok alól föl vannak mentve.

\*\*) A törvény szerint a tengelyek nagyobb megterhelése, valamint a nagyobb gyorsaság napi 20 frt büntetéssel, azok pedig, kik a törvény megszegését előidézik, esetleg kényszer munkával egybekötött börtönbüntetéssel sújtandók.



\* \* \*

**Belgium.** Úgy mint Franciaországban, Belgiumban is belátták, hogy a községek és megyék részint a szükséges tőke, részint a kellő műszaki személyzet hiánya következtében, a helyi és szűkebb körű érdekektől megkivánt vasutakat az állam támogatása nélkül megépíteni nem bírják.

A fővasutak nem szorultak kiegészítésre, a hiányoknak a helyi-érdekké viselkedésével való pótlása pedig mind szükségesebbé vált; ennek dacára 1882-ig csakis 81 km. h. é. vasút állott a nyilvános forgalom használatában.

1884-ben megalakult tehát a „Société nationale des chemins de fer vicinaux“. A társaság működése köréből a nyereszkesedés kizárattott, de biztosított a mérsékelt kamat. A részvények nem foroghatnak közkezen, hanem csak az állam, a tartományok, a községek és a gyárak birtokában lehetnek.

A részvények 1000 frankról szólnak és annyi sorozatra oszlanak, a hány különböző h. é. vasút engedélyezettett.

Az állam a névleges tőke fele értékéig vállal el részvényeket.

Az állam és a községek a részvényeket 90 év alatt fizetik be.

E részvényekre támaszkodva, a társaság 30 millió frank tőkével alakult meg. E tőke beszerzése végett 20 millió frank erejéig 1885. július 14-én aláírást nyitott. A kibocsátás húszszoroson felüljegyezettett. E kötvényeknek az első 24 év alatt évenként 3 húzásuk van, a következő 66 évben csak kettő. Az első 8 év alatt a főnyeremény 75,000 frank, a további 8 év alatt 30,000 frankra száll alá, végül állandóan 25,000 frank marad.

A Société tulajdonképpen csak az állami garatálás közvetítője. Az állam befolyását annyira érvényesíti, hogy maga nevezi ki a vezérigazgatót, valamint az igazgató-tanács elnökét, s a tarifa-tügyre minden részletében, befolyása van.

Az egyes vonalak engedélyezése előtt meghallgatják a községek és tartományok képviselőit, de engedély másnak, mint a Sociétének, csak lövönatú vasutak építésére adható.

Az engedély tartama a Société fenállásának idejére szól, de minden egyes engedélyokiratban megállapítják azokat a föltételeket, melyek alatt a vonalak az államtól visszaválthatók.

A visszaváltáskor fizetett összeg a szóban levő vonalról kibocsátott részvények megszerzésére fordítandó. Az esetleges nyereség oly arányban oszlik meg, mint a tiszta jövedelem.

Az egyes vonalak építését csak akkor szabad megkezdeni, mikor a községek az építéshez és a forgalomba helyezéshez szükséges részvényeket átvették.

Mínt hogy a községek erre ritkán képesek, helyettük a tartományok és az állam veheti át a részvényeket.

Minden vonal üzletkezelésének bevételeit és kiadásait külön könyvelik.

A vonalak tiszta jövedelmét 4·5 százalékig emelkedhető első osztalékra fordítják. A 4·5%-ot meghaladó bevétel  $\frac{1}{4}$  ét a tartaléktőkéhez csatolják,  $\frac{3}{8}$ -dát a részvények második osztalékára fordítják, a többbit a továbbfejlesztetés végett alapított tartalékalapba teszik.

\* \* \*

**Olaszországban** az 1879—82. években a törvényhozás mintegy 1·5 milliárd lirába kerülő 6000 km. vasút építését határozta el. Olaszország pénzügyi viszonyai között az építésekre gondolni sem lehetett, sőt a régi vonalakon szükségessé vált rekonstrukciókat sem bírták végezteni, s azért az állami vonalakat bérbe akarták adni. Ekkor a közlekedésügyi miniszter oly törvényjavaslatot készített, mely nemcsak a régibb vonalak üzletkezelését szabályozta, de az újabb vonalak megépítését is biztosította\*) azzal, hogy a megállapított vonalak kiépítését szerződészerűen a három nagy vasuti társulatra bízta.

1879-ben megbízást kapott a kormány, hogy 1150 km. elsőrendű vasutat, 2069 km. nagyobb és általánosabb érdekű, végre

1530 km. szűkebb érdekű helyi vasutat építtessen az 1900. évig.

A tervezett vasutakat e célből három osztályba sorolták.

I. Elsőrendű vasutak, a melyek egészen az állam költségén építendők.

II. Másodrendű vasutak, a melyek építő költségéhez az átszelt tartományoknak 10%-kal kell hozzájárulni.

III. Harmadrendű vasutak, melyek a szűkebb érdekkört szolgálják, s a melyek építő költségéhez a tartományok és községek 20%-kal kell hogy hozzájáruljanak, de olyan arányban, hogy az összeg  $\frac{2}{3}$ -át a községek fődözzék.

A hozzájárulások akként vannak szabályozva, hogy a tartományok és községek a kilométerre eső első 80,000 lira költségnek csak  $\frac{1}{4}$ , a további 70,000 lirának  $\frac{3}{10}$ -e, és a többi kiadások  $\frac{1}{10}$ -ének fizetésére kötelezhetők.

Az átengedett földterületek értéke e kvótába betudandó. 30 év múlva az állam visszafizetheti az érdekeltek hozzájárulását.

Hogy az állam és a többi érdekeltek kényszerkötelezettségüknek megfelelhessenek, vasuti bank alakult, mely fölhatalmazást nyert, hogy évenként 60 millió lira értékéig bocsáthasson ki 5 százalékos garantált részvényeket.

A községek állami és községi adójuk  $\frac{1}{5}$ -éig kaphatnak kölcsönöket.

1885-ig az eredmény igen csekély volt, a tartományok és községek hozzájárulásai tehát az előző kötelezettségek 75 százalékára redukáltattak.

A társulatok, a velük kötött egyezség értelmében valamennyi vonal építését külön szabályzat alapján elvállalták.

A tőke beszerezhetése céljából a társaság a kormány kívánságára az államtól garantált 3%-os 500 líráról szóló elsőbbségeket bocsát ki.

\*) Lásd: Sonnenschein, „Localbahwesen.“

Az évenként beépítendő tőke minden társulatra nézve külön meg van állapítva.

Az üzletet a társulatok kezelik.

Olaszország közlekedési viszonyai között legérdekesebb a tramway-k fejlődése, a melyek már a törvényes intézkedések meghozatala előtt nagyon elterjedtek.

\* \* \*

**Bajorországban** a h. é. vasutakat maga az állam építetteti a nagy vasutak bevételi fölöslegeiből alapított „Eisenbahndotations-Casse“-ből, de csak abban az esetben, ha az építéshez szükséges földterületek költségtől és teher-től mentesen bocsáttatnak az állam birtokába. Az állam csak szabványos nyomszélességű vasutakat épít.

A h. é. vasutak átlag 53,000 márkába kerülnek kilométerenkint. A kisajátítás mintegy 4110 márka, az építő összeg kamatozása 27 százalék.

**Poroszországban** a vasutak nagy részét az állam építi, de a h. é. vasutakat az állam csak akkor építetteti, ha az érdekelt községek, kerületek és tartományok kellően hozzájárultak.

A másoktól épített vasútnál átveszi az állam a részvények  $\frac{1}{4}$  részét; de értékük kilométerenkint a 15,000 márkát meg nem haladhatja, s e határok között sem lehet nagyobb a hozzájárulás mint a többi hatóságok együttes hozzájárulása.

Utóbb azonban e követelményeket mind lejjebb szállították, s a jelenleg divó szokás szerint minden évben külön törvényjavaslattal biztosítják az építésnek az államhitelt. Legcsekélyebb hozzájáruláskép: a szükséges földterület megszerzésének, valamint az utak díjtalan fölhasználásának engedélyezése van szokásban.

Az állam az idegenektől épített vasút üzletét is átveszi, ha a pálya szabványos nyomszélességű, s a községek és tartományok, a melyeknek hozzájárulása legalább a tőke  $\frac{1}{6}$  része kell hogy legyen — a 2 százalékos osztalékon felül levő jövedelemről mindaddig lemondanak, míg a többi érdekelt hozzájárulása a bérleti összegből legalább 4%-kal nem kamatozik.

\* \* \*

**Ausztria.** Úgy mint nálunk, Ausztriában is eleintén mind az elsőrendű vasutakhoz hasonló típusok szerint építették a vasutakat, tekintet nélkül forgalmi viszonyaikra, s csak midőn anyagi helyzetük már tarthatatlanná vált, igyekeztek bajukon az üzletvitel egyszerűsítésével segíteni. Különösen a bizossági szabályok korlátozásával kívántak a helyzetet javítani, s ezzel, a korábbi üzletvitelhez viszonyítva, valóban mintegy 40 százalék megtakarítást értek el.

Végre azonban belátták, hogy az észszerű megoldás csak az lehet, hogyha a forgalom arányainak megfelelően az építést is megegyszerüsitik,

s így keletkezett a helyi-érdekű vasutak építését szabályozó 1880 május 25-iki törvény. \*)

Ennek értelmében a kormány föl van hatalmazva, hogy a helyi-érdekű vasutak (Localbahnen, Secundärbahnen, Vicinalbahnen u. d.) engedélyezésekor nemcsak az előmunkálatokra, építésre és felszerelésre nézve, hanem az 1851-iki vasúttüzleti rendtartásban megkivánt forgalmi óvó rendszabályokra nézve is, a legmesszebb menő könnyítéseket engedélyezhesse, a mennyiben ilyeneket a közlekedési és tüzeti viszonyok, de legkivált a vonatok gyorsasága megenged.

Hivatalos helyiségek létesítése a pósta számára, valamint ingyenes szállítása nem követelhető, az állami felügyeletből származó költségek alól pedig fölmenthetők a helyi-érdekű vasutak.

Az előzőekben engedélyezhető könnyebbitések a meglevő vasutak tüzelvételére is kiterjeszthetők.

A személytarifák megállapítására vonatkozólag fönnálló határozatok alól kivételek is engedélyezhetők.

A menetsebesség esetről esetre állapítandó meg.

Az utak a helyi-érdekű vasutak vezetésére felhasználhatók, a mennyiben a közuti forgalom megengedi, de ehhez mindig az út fenntartójának hozzájárulása szükséges.

Teljes bélyeg- és illetékmentesség van engedélyezve az építés ideje alatt és az első üzleti év lezárásáig az alapítás, hozzájárulás, kisajátítás stb. ügyeiben.

Ha a közigazgatási bejárással (Tracerevision) az állomások megállapítása végett egybehívandó bizottság (Stationscommission) működése is kikérte, akkor az engedélyesnek az állomások részletterveit is be kell mutatnia.

A bizottság egyhangú határozatára a miniszterium a kisajátításra nézve megadhatja a sürgősség nyilvánítását.

A vázolt tárgyalások alapján határozza meg a kereskedelemügyi miniszterium az engedélyezés feltételeit.

A szabályrendelet végső pontja szerint a helyi-érdekű vasútra vonatkozó minden hivatalos eljárás sürgősen végzendő.

A helyi-érdekű vasutak tüzeti alapelvei majdnem azonosak a hazánkban érvényes alapelvekkel.

Eleintén a helyi-érdekű vasutaknak csak törzsrészvényekkel volt szabad az építő összeget beszerezni, de 1881-től kezdve kénytelenek voltak prioritások kibocsátását is engedélyezni.

Először a francia tőkével épített cseh Commercial-vasutak kaptak engedélyt arra, hogy a pálya megnyitása után a beépített tőke fele értékéig prioritásokat adhatnak ki; de más vasutaknál a prioritások kibocsátását

\*) Gesetz vom 25. Mai 1880 betreffend die Zugeständnisse und Begünstigungen für Localbahnen.

még ahhoz a föltételhez is kötötték, hogy kibocsátásuk előtt számszerűen igazolják, hogy az üzletjövödelmek valóban födözik kamatjukat és a törlesztő hányadot.

A prioritások engedélyezése elé gördített nehézségek, az eljárás alkalmával követett rendszertelenség, de még inkább az állami támogatás hiánya, már a második évben megakasztotta a helyi-érdekű vasutak fejlődését\*) s habár az érdekeltség sok helyen mindent elkövetett létrehozásuk érdekében, a helyi-érdekű vasutak építése fokozatosan alább szállott.

Épült:

1880 ban . . . . .	101·0 km.
1881-ben . . . . .	500·6 „
1882 ben . . . . .	329·8 „
1883-ban . . . . .	148·2 „
1884-ben állami támogatással . . .	290·0 „
1884-ben magán vállalkozás útján . .	132·0 „
1885-ben . . . . .	306·0 „
1886-ban . . . . .	593·0 „
<hr/>	
Összesen . . . . .	2400·6 km.

Az állami hozzájárulások azonban mindig a törvényhozás hozzájárulásával adatnak meg, még pedig különböző alakban, közvetlen segítséssel, pénzbeli támogatással vagy közvetlen úton, az üzletkezelés átvételével.

1889-ben a törvény több pontját módosították.

\* \* \*

Újabbban Ausztriában az egyes tartományok karolták fel a helyi-érdekű vasutak fejlesztését.

Nevezetesen 1890-ben szentesítettett egy törvényes intézkedés, mely két főelvet követ.

1. Olyan pályák, melyeken az építő tőkének legkevesebb  $\frac{1}{3}$ -a a fonds perdu fedeztetik.

Ezeknél az építő összeg többi részét a tartomány adja, s ennek fejében 4 százalékos prioritásokat kap. E vasutaknál részvénytársaságok alakítandók; hogy kifejezésre jusson az, hogy itt nem nyereszkező vállalatról van szó, a vezetők olyan egyének, kik vidékük érdekeit önzetlenül kívánják szolgálni és honoris causa viselik tisztiket.

2. Olyan pályák, melyeket a tartomány maga épít.

A tartomány adja az egész építő összeget azon föltétellel, hogy az érdekeltek avagy az állam 1·5% kamatbiztosítást vállal el. E kamatbiztosí-

\*) Az első évben német, belga és francia tőke sietett a helyi érdekű vasutak építésére, ez utóbbi építette Csehországban a 196 km. hosszú „Commercialbahnen”-t, de már a másodikra nem akadt magán vállalat, és ezután az államnak kellett a tőkét mindenféle előnyök nyújtásával újabb építkezésekre bírni.

tás megváltható pénzzel, sőt természetbeli (földterületek, építőanyagok) hozzájárulásokkal is.

E vasutak építését és üztletét a tartomány kezeli mint engedélyes.

A tőke előteremtésére a „Landeseisenbahn-Fond“ alapítottatott 10 millió 4 százalékos kölcsönnel. Azonkívül a „Landeseisenbahn-Fond“ jövedelmét képezni: a vasutak üzleti fölöslege, az elsőbbségek jövedelme, az érdekeltek hozzájárulása, a pénzkészlet kamatja, a tartományoktól épített vasutak esetleges eladásából befolyó összegek.

Az Eisenbahnfond fedezi azonban a létesítő költségét, a későbbi esetleg szükséges beruházásokat, a kölcsön kamatozásához és törlesztéséhez szükséges összegeket, valamint a tőke kezelő költségét.

Ha az alap nem lenne képes födőzni a kamatokat és törlesztéseket, akkor a tartományra hárul a hiánypótlás kötelezettsége.

\* \* \*

Svájcban a viszonyok épp oly nehézkesek mint Franciaországban, ellenben Svédországban a helyi érdekű vasutak alapítása és építése dolgában teljes szabadság uralkodik.

Praegnans kifejezője e szabadságnak a sinköz nagyságának különfélesége; van ugyanis 0·800, 0·891, 1·067, 1·093, 1·188, 1·219, 1·435 méteres. Ugyanez áll az építő rendszer és természetesen az előállító költségre nézve is, mely kilométerenkint 15,000 frttól kezdve 40,000 frtig változik.

\* \* \*

**Hazánk** törvényhozó testülete és kormánya a helyi-érdekű vasutak ügyét teljesen magáévá tevén, Baross Gábor kereskedelemügyi miniszter nagyszabású, céltudatos és erélyes működésével nem remélt fejlődésre juttatta azt. A kormány intézkedései — mint a bevezetésben láttuk — a helyi érdekű vasutak fejlődésének követelményeivel folyton lépést tartottak s az utóbbi 10 év alatt nyomon követték egymást a novelláris intézkedések a belső kezelés, valamint a törvényhozás terén.

Ez intézkedések a helyi érdekeltséget kívánják a vasutak létesítésébe bevonni, s az érdekelt vidék feladatának tekintik a helyi-érdekű vasutak megteremtését.

De vajjon rendelkeznek-e hazánk egyes vidékei az e nagy földadat végrehajtásához megkívánt tőkével?

Fájdalom, nem is szorul hosszabb bizonyításra, hogy hazánk vidékeinek nagy része, és éppen azok a vidékek a legszegényebbek, melyek a vasút jótéteményeiben eddig a legkevésbé részesültek.

Ott, a hol a nagybirtok, a fejlettebb ipar, avagy az állam érdekei megkövetelték, már sikerült a vasút létesítése.

Most már az elhagyatottabb vidékekre kerül a sor, melyeken sem az üzérkedésnek nincsen kilátása alapítási nyereségre, sem a komoly magán-

vállalkozásnak biztos jövedelmezőségre s éppen e vidékek érdekeltsége terhelheti meg legkevésbé gazdaságait vagy iparvállalatait, mert vagyontalanságának alapoka amúgy is leginkább a kellő fundus instructus hiányában keresendő. Ez utóbbinak a csekélysége miatt nem folytathatnak intenzív gazdálkodást, nem foglalkozhatnak nagyobb vállalatokkal, nem fejleszthetik iparukat és kereskedelmüket. — E vidékeken tehát aligha számíthatunk tekintélyesebb hozzájárulásokra.

Különben eddigelé is hazánkban az érdekeltség, mondhatni, csak a közvagyonból áldozott, s áldozataival csak az alapítást tette lehetővé, a végrehajtáskor rendszerint idegen tőkére és pénzemberekre szorultunk. \*)

De a nagy tőke, mely még mindig számtalan más, könnyebben áttekinthető és gyorsabban lebonyolítható vállalatokban nyer elhelyezést, a vasuti vállalatokkal szemben újabb időben tartózkodó.

A külföldi bankok bizalmatlanokká lettek, mert a vasutak fejlődésképességének megítélése a legnehezebb problémák közé tartozván, meghatározásában sokszor csalódtak, s az érdekeltség részéről elkövetett számos mulasztás sem volt alkalmas arra, hogy az amúgy is gyöngye bizalmat megerősítse.

A biztos elhelyezést kereső, de munkája után élő, szolid tőke — szintén tartózkodó, s különösen távol tartja magát a hazai magántőke — pénzintézetekben keresvén elhelyezést. \*\*)

Ezért az alapítással eddig is nagyrészt a börze emberei foglalkoztak, a kiknek nem céljuk, hogy pénzük szolid üzletben, tehát a vasuti kezelés útján kamatozzon, hanem — mint látni fogjuk — egyedüli törekvésük a címletekkel való üzérkedés.

Ezt az üzérkedést az olcsó vasút nem tűri meg.

Az egészséges fejlődés érdekében meg kell szerezniünk tehát a szolid, s becsületes munkája után élő tőkét, és a bizalom helyreállítása végett, szigorú következetességgel kell törekedniünk, hogy jövőre, csak jövedelmező vállalatokat teremtsünk és minden uton módon megkönnyítsük a munkás tőke részvételét.

*) Állami hozzájárulás .....	15·1%	illetőleg	15·5
Törvényhatóságoké .....	7·0%	"	9·1
Községek és magánosoké .....	13·6%	"	17·7

de ez utóbbiból alig esik 20% a magánosokra (lásd V. fejezet B).

\*\*) A „Közgazdasági és statisztikai évkönyv“ szerint 1889. december hó 31-ével a hazai pénzintézeteknél volt:

	A bankokban: m illió	Takarék- pénztárokban: m illió	Szövetkezetek- nél: m illió	Földhitelintézetnél: m illió
Befizetett részvénytőke .....	44·57	28·84	—	12·21
Tartaléktőke .....	6·69	25·63	1·59	12·59
Törzsbetétek .....	0·22	1·39	28·68	—
Takarékbetétek .....	78·89	406·32	24·30	1·03
Nyereség .....	5·87	7·86	1·97	1·75



Lássuk részleteiben, miként mozdítják elő ezt: a törvényes intézkedések, az előmunkálatok, az engedélyezés, és hogy minő támogatásra számíthatunk. Végül kutassuk, ki van hivatva a létező hiányok pótlására, és e nagy jelentőségű ügy további fejlesztésére.

### A) A törvény határozatai.

A helyi-érdekű vasutak gyors elterjedéséhez első sorban a szabad mozgás szükséges, s ezért kell hogy érdekükben az állami hatalom is, a fejlődéstől megkivánt gyorsasággal intézkedjék. A helyi-érdekű vasutak ügyeit tehát nem lehet a törvényhozás határozataitól tenni függővé, s minden állami intézkedés a kormányra bízandó. A törvénybe csak az állandóbb jellegű, s az eshetőségektől nem függő, birtoklási és pénzügyi viszonyokat szabályozó megállapodások valók — a műszaki és üzleti rész vezetésében a kormánynak szabad kéz hagyandó.

Szükséges ez, mert sok helyi-érdekű vasutat csak a vállalkozó kedv és a pillanatnyi konjunkturák gyors és az egyes viszonyokhoz mért felhasználásával lehet létrehozni, építésközben pedig az egyes elvi határozatok gyökeres megváltoztatása válik gyakran szükségessé. A törvényhozás intézkedéseinek nehézsége ilyen esetben a sikert, valamint a támogatás hasznát meghiusítaná.

Az intézkedés gyorsasága, mint a hazai törvények ismertetésekor láttuk, nálunk nagyjában biztosítva van, s e liberális fölfogás helyességét, de különösen a szabad mozgás jó hatását, fényesen igazolta az eddig elért siker is, mely a külföldi eredményekhez viszonyítva óriásinak nevezhető.<sup>1)</sup>

<sup>1)</sup>A különböző elnevezés alatt előforduló, de velejükben a mi helyi-érdekű vasutainkkal egy kategóriába sorolandó vasutak összehasonlító statisztikája szerint:

		1889. január 1-én volt üzletben épülő félben összesen km.		
Helyi-érdekű vasút	Magyarországban . . . . .	2158	399	2557
	Franciaországban . . . . .	2386	745	3131 *)
	Belgiumban . . . . .	470.5 km.		**)

Németországban építés szempontjából a mi h. é. vasutainknak az 5 t. keréknyomás felel meg. Ilyen volt mintegy 1900 km.

		Államvasút	Állami kezelésben magánvasút	Magánvasút	Összesen
A német birodalomban:					
Az alárendel- tebb vasutak összes hossza:	Poroszországban . . . . .	5222	77.33	1807.76	8732 km.
	Bajorországban . . . . .	800			
	Württembergben . . . . .	126			
	Szászországban . . . . .	491			
	Badenben . . . . .	208			
		Ezzel szemben áll:			
			Magyarországon . . . . .		5477 km.
			Ausztriában . . . . .		2407 km.

\*) Statistique des chemins de fer français 1888. A kitüntetett mennyiség  $\frac{1}{3}$  keskenyágányú vasút.

\*\*) Compte rendu des opérations pendant l'année 1888. Rapports présentés aux Chambres Législatives par M.



Míg más államokban a régebbi törvényekhez való merev ragaszkodás;\*) az alapítás pénzügyi részével szemben tanusított tartózkodás;\*\*) vagy az állami támogatás kizárása, s végül az a merev határozat, hogy csakis az állam építhet,\*\*\*) mind akadályozólag hatott, addig minálunk az 1880-iki törvény határozatai alkalmat adtak a kormánynak, hogy minden vasút alapítása alkalmával esetről esetre, a meglevő viszonyokhoz mérten állapíthassa meg követelményeit, s helyi érdekű vasutaink rohamos fejlődése valóban az ekként nyert befolyás célszerű felhasználásának köszönhető.

Újabb időben azonban az 1888-iki IV. törvénycikk határozatai jelen-  
tekenyen fognak hatni a helyzetre.

A kormány az 1880-iki XXXI. törvénycikk alapján megindult fejlődést bántani nem akarván, csak novelláris intézkedésekkel bővítette ki a meglevő törvényt. De míg a pénzügyi támogatás kedvezőbbé alakult, addig az állam befolyásának újabb növelése alighanem kedvezőtlenül fog hatni, nemesak a külföldi, hanem a hazai munkás tőke fölhasználásával történő alapításra is.

A parlamentáris elv következetes megtartása végett az 1880-iki XXXI. törvénycikk 1-ső pontja szerint ugyanis: „a törvényhozásnak marad fentartva ezáltal is oly vasutak engedélyezése, melyek két vasútvonal **összeköttetésére** szolgálnak, vagy egyes **fővonaloknak** főványukban **kiegészítő részét** képezik; valamint azok is, melyek a jelen törvény határozataitól eltérő feltételek és **kedvezmények** mellett lennének kiépítendők.“

Ez a pont az 1888-iki törvénycikk 1-ső pontjában a következővel bővített ki:

„A törvényhozásnak tartatik fenn azon helyi érdekű vasutak engedélyezése is, melyek közvetlenül az ország **határszéléig** tervezetnek, vagy a melyek valamely vasutat gőzhajókkal járt víziúttal közvetlen csatlakozás útján kötnének össze.“

A határszélíg tervelt vonalaknak törvényhozási intézkedések alapján való engedélyezése helyes, mert a csatlakozásokat amúgy is mindig nemzetközi egyezményekkel szabályozzák, e két eljárás pedig szerves összefüggésben van, s ha e vonalak a szomszéd állam fővonalához csatlakoznak, forgalompolitikai jelentőségre emelkedvén, természetszerűleg a fővonalakra nézve irányadó elvek szerint lesznek megbírálandók. De a szabad fejlődést korlátozza az a határozat, hogy a törvényhozásnak tartatik fenn az engedélyező jog akkor is, ha a tervezett vonalak „két vasút összeköttetésére szolgálnak“ vagy „valamely vasutat gőzhajókkal járt vízi úttal közvetlen csatlakozás útján kötnének össze“.

E határozat akadályozólag hat, mert Magyarország terepviszonyai, továbbá a sűrűbb lakossággal bíró községek csekély száma, és az

\*) Franciaországban a „Cahiers des charges“ és az 1845-iki rendőri törvények.

\*\*) Ausztriában a prioritások kibocsátásának megtagadása.

\*\*\*) Poroszországban az állami építkezések.

állandóbb termelésre képes nagyobb telepek ritkasága következtében, minden helyi-érdekű vasutat nagyobb hosszakkal kell terveznünk, s miután vasutaink hálózata is több vidéken már sűrű, az újabb vonalok gyakori csatlakozást idéznek elő.

Ugyanez áll a vízi utakkal való csatlakozásra nézve is. A vasuti és vízi szállítás kombinatív fölhasználása, ez idő szerint, még fölötte csekély, fejlődésük tehát szintén nem korlátozandó, hanem minden úton-módon inkább könnyítendő volna.

A kormány szabad elhatározásának e korlátozását tehát igen messze-menőnek tartjuk, annál inkább, mert vasútpolitikai szempontból nem a tulajdonjog az irányadó, hanem sokkal fontosabb az, hogy az üzletet ki kezeli, ez pedig az 1888-iki IV. törvényeikk határozmányai alapján az állam részére mindig lefoglalható.

Az 1880-iki XXXI. törvénycikk szerint ugyanis:

*„Az engedélynek vagy a vasút tulajdonának másra való átruházása csak a kormány beleegyezése mellett eszközölhető“ s az önrendelkezés korlátozására nézve az 1888-iki IV. t.-c. még messzebb menő megszorításokat tesz:*

*„a) A helyi-érdekű vasutaknak nemcsak engedélyje illetve tulajdonjoga, hanem üzlete sem ruházható át másokra a közmunka- és közlekedésügyi miniszter engedélyje nélkül.“*

Az 1880-iki XXXI. törvénycikk 8. §. b) pontja a mely segélyezésnek volt nevezhető így szól:

*„A magyar állam tulajdonát képező vasutak kötelesek a vonalaikba betávozó helyi-érdekű vasutak részére:*

*a) közösen használendő pályaudvaraikon a szolgálatot a tényleges költségek megtérítése mellett teljesíteni;*

*b) kívánatra a vidéki vasutak üzletét szintén a tényleg felmerülő költségekért vezetni;*

*c) az e vasutak számára szükséges építési anyagokat önköltségen szállítani.“*

De az 1888-iki novelláris intézkedés 6. pontja látszólagos messzebb menő támogatással kapcsolatban, e határozatot szintén terhelő kötelezettséggé változtatta át:

*„a) az 1880. évi XXXI. t.-c. 8. §-ának b) pontjában foglalt kötelezettség az állami biztosítást élvező magánvasutakra is kiterjesztetik.*

*A közmunka- és közlekedésügyi miniszter azonban megtagadhatja az üzletbevitelt oly helyi érdekű vasutaktól, a melyek létesítéséhez az érdekeltség a tényleges építési tőkének legalább 25 százalékaival hozzá nem járult. Viszont a nevezett miniszternek közforgalmi szempontból jogában állandó oly helyi-érdekű vasutaktól, melyek az államvasutakhoz vagy valamely állami biztosítást élvező vasúthoz csatlakoznak, az engedélyokmányok értelmében vagy a*

jövre engedélyezendő vasutakra nézve, azok engedélyezése folyamán, **az üzletnek a csatlakozó állami, illetve állami biztosítást élvező vasút részére leendő átadását követelni. Az utóbbi esetben az ily üzletbe vétel feltételeit a közmunka- és közlekedésügyi miniszter az engedélyezési tárgyalások folyamán állapítja meg.**“

A követendő vasuti politika vezetése és az államhittel megóvása végett, az államhatalom befolyásának teljes biztosítása képezi egyáltalában e törvények főintencióját.

Ebből erednek a megválthatás jogára vonatkozó messze menő határozatok.

Az 1880-iki XXXI. t. c. 2. §-a így szól:

„Helyi érdekű vasutakra az engedély legfőlegb 90 évre adható, mely idő lejárta után ezek minden kárpótlás nélkül az állam tulajdonába jutnak. Az engedélynek vagy a vasút tulajdonának másra való átruházása csak a kormány beleegyezése mellett eszközölhető. Fentartatik egyszersmind az állam részére azon jog, hogy a vasút tulajdon- és birtokjogát az esetre megváltoztathassa, ha egy oly fővonal létesítettik, mely ugyanazon irányban lesz vezetendő, mint az engedélyezett helyi érdekű vasút.“

E ponthoz az 1888-iki IV. t. c. 2. §-ában szintén újabb két nyomós határozat vétetett föl:

„b) Az állam azonnali megváltási joga akkor is hatályba lép, ha a helyi érdekű vasút **utólag oly csatlakozást nyer**, mely annak az összekötő vagy az átmeneti útirány jelentőségét adja.\*)

Azon vasutakra nézve, melyek mint helyi érdekű vasutak engedélyeztetnek bár vonaluk már az engedélyezéskor összekötő, átmeneti vagy főforgalmi irányba esett, **az állam azonnali megváltási joga hatályba lép, mihelyt a törvényhozás az illető helyi érdekű vasutat fővonalnak nyilvánítja.**

c) Az engedélyokmány keltétől számított 30 év elteltével az állami megváltási jog feltétlenül érvényesíthető. A megváltási ár ez esetben nem tőkében, hanem az utolsó hét, illetőleg öt év tiszta jövedelmének átlaga alapján az engedély hátralevő ideje alatt évjáradékban lesz fizetendő, mely évjáradék azonban, a mennyiben az engedélyokmány más kamatmegállapítást nem tartalmaz, nem lehet kisebb mint a tényleges építési tőkének öt százaléka.

d) Oly helyi érdekű vasutak engedélyokmányaiban, melyek valamely magán vasúti társaság egyéb vonalaihoz való csatlakozással engedélyeztetnek, mindenkor kikötendő lesz, hogy a helyi érdekű vonal a társaság többi vonalaival egyidejűleg **megváltható.**“

E törvény — számolva Magyarország pénzügyi viszonyaival — az állami építkezéseknek a legkisebb mértékre való szorítását követeli meg, s ez intézkedésével — igen helyesen — implicite megengedi, hogy összekötő,

\*) Tehát a régi 1880-iki törvény alapján épült helyi érdekű vasutak is azonnal megválthatók!?

sőt átmenő forgalmat is közvetíthessenek a helyi-érdekű vasutak. Ez hazai viszonyaink közt igen kívánatos, de míg a törvény szavai egyfelől a jövedelmezőbbnek tekinthető vonalak építésére biztatják a tőkét, addig másfelől elriasztják azt a tőkét, mely becsületes munkája után él, s mely csak oly vállalatok létesítéséhez fog, melyeknek biztos és háboríthatatlan birtoklása kilátással kecsgetti az iránt, hogy szorgalommal és igyekezettel a rendes, minden pénzintézetből nyújtott 5 százaléknál többet is szerezhet.

De a nagyobb kamatozás a tapasztalat szerint a vasutaknál csak huzamosabb időn át tartó kezelés után érhető el. Hogyha tehát a jobb kamatok elérésének idejére a birtoklás nincs kellően biztosítva, s így fáradozásainak jutalma kétséggé lehet, akkor a tőke tulajdonosai kényelmesebbnek fogják tartani tőkájüknak az egyes pénzintézeteknél való elhelyezését, hol minden további bajlódás nélkül megtérül az 5 százalék.

A megváltás e módzata a tőkére nézve azzal is bizonytalan helyzetet teremt, hogy nincs kimondva, hogy az állam az átvétel után a vonalat tényleg köteles fővonallá, azaz elsőrendű vasúttá átalakítani, s habár e határozat kimondásával végrehajtása is erkölcsi kötelességgé válik, a fővonallá való dekretálás jogi következményekkel még sem jár, s így a megváltás veszélye imminens jelleget ölthet.

A tőke biztos elhelyezése és nyugodt munkássága tehát e határozattal is meg van támadva, a mit nem enyhít az a bonificatio sem hogy 30 év múlva, a már kisorsolt elsőbbségekre való tekintet nélkül sem lehet az évjáradék kisebb, mint a tényleges építőtőke 5 százaléka, mert időközben az 1880:IV. t.-c. 2. §-a szerint:

*„A megváltási ár gyanánt, az engedélyokmány keltétől számított 10 év alatt, azon összeg szolgál, mely az engedélyokmányban megállapított építési tőkének felel meg;“* ez idő alatt pedig, mint a tapasztalat mutatja, a vasutak forgalmi körüket alig tudják eléggé kiterjeszteni, s míg nagyobbbrészt a kezdet nehézségeivel és a gyenge jövedelmezéssel küzd a tőke, a jövedelmet majdnem teljesen nélkülözi s csak a jobb jövőben bizik.

Végül a törvény szerint: *„. . . tíz éven túl pedig az utolsó hét év tiszta jövedelme vétetik a megváltási ár megállapításának alapjául oly módon, hogy a két legmostohább év jövedelmének levonása után fennmaradó öt évi jövedelmi átlag öt százalékkal tőkésítve képezendő a megváltási összeget, mely azonban az esetben, ha a vasút minden állományaiban és beruházásában üzletképes állapotban van, az engedélyokmányban megállapított építési tőkénél csekélyebb nem lehet.“*

E szerint még a tőke megtérülése is kétséggé válhatik, ha a fenntartás hanyagnak dekretáltatott.

S az állami befolyás ijesztő voltának látszatát növelik még az engedélyokiratnak amaz intézkedései is, melyek az 1868-iki vasútengedélyező 4973.

számú szabály 11. §-ának b) pontjára támaszkodva, az engedély érvényen kívül helyezésének esetét állapítják meg.\*)

A külföldi pénzemberekkel szemben, kik hazánkat igazi jogállamnak ismerik, e szigorú intézkedések mindezideig, a vasutak létesítésekor, érezhető akadályt nem képeztek, de féltő, hogy a kormányzati előrelátásból származott, s túlságosan szigorú követelés visszahatása csakhamar bekövetkezik, nemcsak a külföldi tüzérkedő tőkénél, hanem a hazai és a munkás tőkénél is, melynek részvételét pedig minden úton-módon meg kellene könnyítenünk.

Féltő, hogy a törvényhozásnak emez intézkedései a munkás tőkét megfélemlítik és a hazánkban oly örvendetesen megszaporodott tőkére\*\*) e kétes jövő biztatólag, ingerlőleg éppen nem hathat, s jövőben is nagyobb részt csak az tüzérkedő elemek fogják a szükséges összegeket nyújtani, pedig e tőke nem a produktív munkálkodásban keresi jövedelmezőségét, hanem csak az értékpapirokkal való tüzérkedés és az alapítással járó nyereség hajhászásában.

Tagadhatatlan azonban, hogy e szigorú intézkedésekkel szemben az 1888-iki törvény pénzügyi tekintetben több előnyt is nyújt, nevezetesen: szabályozza a postajáratokért 50 éven át évenként fizetendő általány minimumát és a bélyeg- és illetékmentességet; kilátásba helyezi, hogy az államvasutak gépgyára és a diósgyőri vas- és acélgvár a helyi-érdekű vasutak építéséhez megrendelt lokomotivokat, illetőleg a felépítményi vas- és acélműveket több évi hitelezésre adhatja; fölhatalmazza a minisztert, hogy a tényleges építő tőke  $\frac{1}{10}$  értékét elérhető összeg erejéig segíthesse a keletkező helyi-érdekű vasutakat, s az eddiginél nagyobb mértékű hozzájárulásra hatalmazza föl a törvényhatóságokat és községeket is; végre megkönnyíti a társaságok megalakulhatóságát és újra szabályozza a címletek kibocsátását.

E kérdéseket a pénzügyi fejezetben fogjuk tárgyalni, itt csak arra utalunk, hogy a pénzügyi előnyök oly tetemesek, hogy az egyes vidékek

\*) „Ha az engedélyokiraton vagy egyéb törvényes határozatokon és rendelkezéseken alapuló kötelezettségek megsértése az engedélyes részéről ismételve fordulna elő s más megtorló intézkedés a kívánt eredményre nem vezetne, úgyszintén, ha a fenti 3. §-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 vasútengedélyezési szabály 11. §-ának b) pontja értelmében, különösen pedig politikai és pénzügyi válságok által nem igazoltathatók: a kereskedelemügyi m. kir. miniszter a jelen engedélyokiratot bármikor hatályon kívül helyezheti s megszüntnek nyilváníthatja a nélkül, hogy ezen határozatból kifolyólag engedélyes az állam irányában bármilyen néven nevezendő címen kárpótlási igényt nyel 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 m. k. minisztert illeti meg, önként értetődően, hogy ezen intézkedések következtében felmerülő mindennemű költségek, károk és veszélyek iránti szavatszavasság kizárólag az engedélyest terhelendik.“

\*\*) Lásd 90. lapon a jegyzetet.

anyagi viszonyaival és birtokosságával ismerős egyének most könnyebben alapíthatnak életrevaló vállalatokat. Ellenben a külföldi tőke emberei, mind-azt a kellő mértékben meg nem tudván szerezni, az elérhető hozzájárulásokat nem számíthatják oly magasra, s így a törvény előzőleg tárgyalt szigorú intézkedéseinek a külföldi tőkére gyakorolt félemlítő hatását, az előnyök aligha képesek ellensúlyozni.

Mindezt nem tartanók veszteségnek; hogyha — mint említettük — a hazai pénzügyintézeteknél kamatoztatott tőke a törvény intézkedéseitől fölbiztatva magához ragadná e minden esetre hálás és hasznos működést.

De a kereskedelmi tőkét jelenleg, alighanem a kormány beleszólásának jogától való félelem tartja távol, valamint azok a korlátozások, a melyeket köztekinetekből léptetnek életbe,\*) de a melyek gyakran bénítólag hatnak a kereskedelemről annyira megkövetelt szabad mozgásra, a forgalom gyors — habár kissé rizikásabb — lebonyolításakor, valamint a díjszabási intézkedések alkalmával.\*\*)

Minden üzletnek, vagyis közkereseti vállalatnak így a vasuti vállalatoknak is, főalapja a szilárd jogalap, mert csak ez képes azt a bizalmat ébren tartani, melyet újabb időben a magántőke a helyi érdekű vasutaktól megtagadott.

Ennek következtében nemcsak kívánatosnak véljük, a törvény szigorának enyhe módon való alkalmazását, hanem szükségesnek is tartjuk, hogy a szilárd jogalap a törvény és az engedélyokiratok minden betűjében határozott kifejezésre jusson, a végből\*\*\*) hogy a becsületes munkája után élő tőke, teljes bizalommal fordulhasson a helyi-érdekű vasutak alapítási üzlete felé.

## B) Az előmunkálatok és a helyi érdekelttség magatartása.

Mindenesetre áll az, hogy a pénzügyileg nyújtott előnyöket a helyi érdekelttség maga volna képes leginkább kiaknázni, s minthogy a külföldi tőke már nagyon nehezen kínálja magát a vállalatok alapításához, a hazai tőke pedig még nem vesz eléggé részt benne, mindezek következtében a helyi érdekelttség most még inkább van hivatva, mint volt valaha, hogy teljes erővel kezébe ragadja a helyi-érdekű vasutak építésének ügyeit.

Hogyha pedig az érdekelttség csekély tőkájével kell számolnunk, ekkor minden eljárásunk szigorú bírálat alá veendő, mert a kicsinyes viszonyok kicsinyesebb eljárást is kívánnak meg, s megkövetelik, hogy azt a nagybecsű pénzt, melyet a közbirtokosság produktív működésétől elvonunk, ne fecséreljük meddő vállalatokra.

\*) Lásd az „Építés“ fejezetét.

\*\*) Lásd az „Üzlet“ fejezetét.

\*\*\*) Lásd jelen fejezetben C) alatt.

Igaz, hogy a vasút használatba-vételével a kereskedelem és forgalom élénkülése a pénzforgalmat is növeli, s a termékenyítő körforgás a gazdát, iparost és vállalkozót is pénzhez juttatja, de mégis igen megfontolandó, hogy mennyiben jogosult a helyi érdekeltség csekély tőkét nem jövedelmező vasutak építésébe belevonnunk, mi által a szükséges és oly korlátolt mennyiségű tőke, az egyes gazdasági ágak fejlesztésétől vonatnék el.

Két ellentétes érdeket kell tehát kiegyenlítenünk. Vasutat kell létesítenünk önerőnkön, áldozattal is, de ez áldozatnak nem szabad akkorának lenni, hogy visszahatást gyakorolhasson gazdasági és ipari életünk fejlődésére. Kétségtelen, hogy közgazdasági viszonyaink amúgy is kényes helyzetének megromlását okozná a tőkék elvonása, hogyha még csak jövedelmezőségük sem volna biztosítható.

A várható forgalmat tehát alaposan megismervén, gazdaságosan kell építenünk, s nem szabad többet befektetnünk, mint a mennyit gyümölcsözőleg helyezhetünk el; s minthogy az eddigi tapasztalat szerint a jövedelmezőség vajmi csekély, e szempontból is — csak az olcsó vasút felelhet meg körülményeinknek.

A közgazdaság elvei ugyan a közvetett jövedelmezést is ismerik, s tagadhatatlan, hogy ez jogosult is, de csak ott, a hol magasabb szempontokból szabad a kérdéseket fölfognunk, s nem ott, a hol éppen csak akkor lehet célt értünk, hogyha szorosan ragaszkodunk ahhoz a kisebb terjedelmű érdekkörhöz és kicsinyes viszonyaihoz, melynek érdekében a vasutat létesíteni akarjuk.

Tagadhatatlan továbbá, hogy összességükben a vicinális vasutak is tágabb körű megítélés alá juthatnak, de — mint később látni fogjuk — külön-külön tekintve, hatásuk oly szűk körre terjed, hogy igen nagy tévedésnek kellene tartanunk, ha az országos érdekeket szolgáló intézmények mértékét használnók a helyi-érdekű vasutak viszonyainak megítélésékor.

Ha azonban a kellően kicsinyített mértéket alkalmazzuk, a közvetett haszon majdnem képzeletbelivé lesz, és ezt a hazánkban oly sokat használt érvelést — jelen esetben — figyelmen kívül hagyhatjuk.

\* \* \*

A helyi-érdekű vasutak alapításakor tehát az egyes vidékeknek saját erejükre támaszkodva kell eljárniok.

Elégé ismert dolog azonban, miként csinálnak nálunk propagandát a vasutak építése iránt.

A vidék érdekeltsége nem ismeri közelebről a vasuti kezelést, mert a vasúttügyek fogalmai még fölülte nehezen hatolnak be az érdekeltség minden rétegébe, s így nagyobb része még mindig megközelíthetetlen és mese-szerű nagyságnak tekinti a vasutat.

Hogy a vasút hatása mily közvetlenné tehető az egyes vidék, mondhatni az egyes birtokosra nézve, arról még nem bir kellő fogalommal



az érdekeltség, s még kevésbbé tudja azt, hogy e vasutat ő maga van hivatva befolyásolni, sőt hogy vezetésében segédkeznie kell.

Ez az oka annak, hogy az érdekeltek nagyobb része a vasút kihatását fölötte túlbecsülvén, megalégszik azzal, hogyha a vasút egyáltalán vármegyéje határán belül van, s ez az oka annak is, hogy olyan könnyű az egyeseket, majdnem érdekeikkel homlokegyenest, ellenkező vonalak támogatására is rábírn. Mindezek következtében, és mert az érdekeltek nagyobb része abban a hitben van, hogy az elemi erővel fölruházott vasútra neki amúgy sem lehet befolyása, a tervezés és építés ideje alatt közönyösen viseli magát és semmit sem tesz érdekei megóvásárá.

Eme tájékozatlanság miatt az üzérkedők az érdekeltség körében hamar biztos talajra találnak és saját céljaikra alkalmas olyan érdekcsoportokat támaszthatnak, a melyek gyakran hatalmaskodó befolyásukkal helytelen irányba terelhetik a gravitációt, és, a mit jelen szerény pénzügyi viszonyaink között leginkább meg kell óvniuk: elfecsérlik a legnehezebben megszerezhető összegeket, vagyis az előmunkálatokra beszerzett községi vagy magánadományokat olyan vonalak tanulmányozására fordítják, melyek csak egyesek érdekeit elégítik ki; ez által pedig már kezdetben elhintik a későbbi vasuti mizeriák csiráját, mert ez esetben nem a valódi szükséglet, hanem a véletlenek összejátszása teremti meg a helyi-érdekű vasutat.

\* \* \*

A jelenleg divó rendszer szerint az előmunkálatokra, az érdekeltségi körök megteremtésére és a nyomjelzésre a kormány semmi befolyást nem gyakorol, s befolyása rendszerint csak akkor veszi kezdetét, mikor a kész terveket neki bemutatják s ezek alapján a közigazgatási bejárást kéri.\*)

A kész tervekkel előálló konzorciumokkal szemben a kormány álláspontja már nehezebb, mert habár ki van mondva, hogy az előmunkálati engedély semmi jogot nem ad, mégis jogaikban igen érzékenyen éreznék magukat megtámadva azok, a kiket esetleg elutasítanak, és a kormány is csak igen kiváló esetekben vállalhatja el a felelősséget egy már kész és költséges munka elvetéseért, midőn az az érdekeltség, mely a vonal téves vezetését látja, saját maga sem szólal föl ellene.

Igy keletkeznek azután az olyan vonalak, melyeken a hiányokat —

\*) A közigazgatási bejárásokhoz, minthogy a pályanyom irányát már végleg megállapítottnak tekintik, csak a vonal mentén levő közvetlenül érdekelt községeket hívják meg és a vonal általános vezetését megállapító nyilvános tárgyalások hiányában a vármegye közönségének rendszerint csak a hozzájárulások megszavazásakor lehet a tárgyhoz szólani, de ekkor már befejezett tények előtt állanak a felszólalók. (Egyebekben lásd az I. fejezetet.)



főként iránnyokat illetően — csak az építésközben vagy még később ismerik föl, akkor, a mikor rajta segíteni már nem lehet.

Magunk sem tartjuk helyesnek, ha a vállalkozó kedvnek gátakat szegik útját, mert éppen e kedv híja okozta minden téren elmaradásunkat és éppen a jólétet előmozdító egészséges verseny érdekében ellenezzük azok véleményét, kik a helyi-érdekű vasutat a nyereséggel járó vállalatok közül egészen ki kívánják törölni. Elismerjük azt is, hogy a vállalkozás csak azokat a vonalakat karolhatja fel, melyek az ő hasznát is biztosítják, mindazonáltal elérkezettnek látjuk már most az időt az ez irányban való megfontoltabb eljárás követésére is, mert az irány helytelen megválasztása a helyi-érdekű vasutaknál még károsabb következményeket von maga után mint a minők elsőrendű vasutainknál előfordultak s nemcsak meddő lesz a befektetés, de a közvetett haszon is elesik, a mi az egyesek veszteségét esetleg kárpótolhatná.

A vicinális vasutak a helyi érdekek szolgálatában találják létjogukat, szükséges tehát, hogy a helyi érdekeltég már előre megkapja a kellő fölvilágosításokat és, a hol szükséges, a kellő útbaigazítást is.

A tervezett vonal tehát előzetesen hosszas és beható megfontolás tárgyát kell hogy képezze.

Különösen pedig lehetővé kell tenni, hogy a kérdéshez valóban minden érdekelt fél hozzá szólhasson, mert csak így tisztulhatnak az eszmék és határozhatók meg a vonalak helyes irányai. Annál inkább szükséges ez eljárás most, mert a törvényhatóságoknak és az egyes községeknek az újabb törvény — igen helyesen — nagyobb hozzájárulásra nyújtott alkalmat, s így ezek érdekei még nagyobb védelemre szorulnak mint valaha.

Igaz, hogy a tágabbkörű megvitatáskor tág tere fog nyílni a versengéseknek is, de a kormány minden oldalról kellő információt nyerve, képes lesz pártatlan bírálásával a versengést egyensúlyba hozni, s így az előzetes tárgyalásokkal meg lesz óvható az érdekeltég attól, hogy egyesek téves nézetei, önzése avagy ismerethiánya miatt káros vállalatokba sodortassék.

Csak ilyen előzetes és minden esetre kevés alakosság és rövid eljárás alapján volna megadandó az előmunkálati engedély.\*)

Az, hogy ezzel az ügy halasztást szenved, az egésznek csak hasznára lehet, erre nézve elég példa az Arad-körösvölgyi vasút is, mely 8 évig

\*) Az 1868-iki törvény alapján adott előmunkálati engedély nálunk a kérvényezőzt mindjárt a részletes nyomjelzésre is felhatalmazza, s az engedélyesek nagyobb része a bevezetésben említett 1885. évi 40,003 számú szabályrendelet 3. pontja alapján egyenesen a részletes terveket nyújtja be elbírálás végett, mikor már a hozzájárulást is biztosítja, szóval mikor a nehezen bolygatható érdekkörök megalakulása megakadályozza a mélyre hatóbb változásokat.

vajúdott, de azután kitünően építették meg, míg a többi gyorsan letárgyalt és megépített helyi-érdekű vasutunkon sok hibáztatni valót találunk.

Minden vasuti mérnök tudja, hogy az előtanulmányokra fordított kiadás képezi a vasutaknál a leghasznosabb és busásan kamatozó kiadást, de a tapasztalat azt bizonyítja, hogy mi éppen e téren követtünk el legtöbb mulasztást.

Most majdnem minden terv féremű, mely a kataszteri és katonai térképek alapján van egybe nagyolva. Akkor pedig, mikor már egész érdekcsoportok tömörültek a tanulmányozott irány köré, a terveket a kormány mérnökei sem egészben, sem a fő irányokat illetőleg el nem vethetik, s ha nagyobb hosszban is, mégis csak egyes részletekre terjedhet ki javításuk.

Igy keletkeznek azok a vonalak, melyekért a felelősséget senki el nem vállalja, de a melyeknek ódiuma — jogtalanul bár — mégis mindig hazai műszaki embereinkre hárul.

Mind e bajokon segíthetünk, ha az előzőleg ajánlott eljárást követjük, mert ha a vonal főirányát az érdekeltség tágkörű közreműködésével határozzuk meg, s a trace vezetését, a kormány közegeinek közbenjárásával, szűkebbkörű bizottsággal beutazva állapítjuk meg, már lehetlenné tettük a teljesen hibás irányban való vezetést, a részleteken pedig — a jelenleg szokásban levő eljárás útján — jól lehet javítani.

De szükséges a tervszerű eljárás, a sokoldalú és alapos megvitatás azért is, mert egyes vidékek érdekeltsege, valamint a vármegyei útalap stb. több ízben való hozzájárulásokra nem képes; ezért az eddig követett eljárástól eltérőleg, mindjárt az első alapításkor kell az egyes vidékek egész vonalhálózatának irányát, — mely az egyes vármegyék avagy vidékek érdekében egymásután lesz megépítendő, — megjelölnünk és a szükséges pénzbeszerzés módzatait is megállapítanunk.

\* \* \*

Az építendő vasutak jövőjét, helyes vezetésük biztosítja.

Tudjuk, hogy a nagyobb vasutaknál hányszor dolgozzák át a trace-t, míg a végleges vonalat elfogadják, és méltán, mert tőle függ nemcsak a földmunkák, műépítmények és a többi építkezés nagysága, mérete, tehát az építő tőke nagysága, hanem az üzlet jövője is.

Még fokozottabb mértékben áll ez a helyi-érdekű vasutakra, hol a fent elsoroltakhoz nehéz feladatként hozzájárul: az egyes helységek célszerű megközelítése és az egész szomszédos vidék érdekeinek megkimélése, pedig ettől függ a vasút közgazdasági haszna.

E kérdések megoldása tehát beható tanulmányt kíván, és igen nehezen egyeztethető össze azzal a második sarkalatos követeléssel, hogy a helyi-érdekű vasutat lehető olcsón építsük. Ezért bátran állíthatjuk, hogy a vicinális vasutak trace-ának megválasztása és fektetése a közgazdaságtan feladatává lett, s többé nem csupán egyoldalú műszaki művelet.

A h. é. vasútnak, hivatásánál fogva, föl kell karolnia az összes lakosság érdekeit, mindannyinak eleget tenni pedig fölötte nehéz. Föl kell keresnünk tehát azokat a gócpontokat, a melyek felé az érdekeltek leginkább gravitálnak, és különösen kerülni kell a meglevő legcsekélyebb kereskedelmi útirányok vagy konjunktúrák megzavarását, mert az ipar és kereskedelem nehezen tér le megszokott útjáról, és ebben megzavartatván, igen gyakran elposványosodik. — Ezt azonban nálunk, a végletekig menő figyelemmel kell óvni, mert mindkettő még csirájában van, és vasutainknak a létjogot csak az adja meg, és építésükre is azért áldozunk a közvagyonból, hogy a csirából gyümölcsöt hozó fát neveljünk.

Ez okból csak képzett mérnök bizható meg a munkálattal, ki a mellett, hogy képes az érdekeltség igényeit kellően mérlegelni, ismeri a forgalom minden szükségletét, s egyúttal teljesen gyakorlott az építésben is.

A jelenleg készülő tervek nagyobb része magán viseli szerzője bélyegét, s azonnal felismerhető rajta, hogy a tervezés csak vásári munka, és a tervező az előbb elsorolt három momentum egyikét sem ismeri, vagy a végletekig csökkentett egységarak miatt kénytelen volt gyakran helyszini tanulmányok nélkül készíteni el munkálatát.

Minthogy pedig az előtanulmányok döntő befolyást gyakorolnak az ügyek későbbi fejlődésére, a vidék érdekeltsége pedig vagy nem tudja, vagy nem képes egyes hatalmasabb érdekszövetkezetekkel szemben a közérdek igényeit érvényre juttatni, mindezek következtében elkerülhetetlenül szükséges, hogy a kormány mérnökei első sorban és főként a trace megválasztásával foglalkozzanak. Az ellenőrzésnek tehát, mint már említettük, az általános tervezés megkezdésekor kell kezdetét vennie, — mikor a kormány tapasztalt mérnöke, az érdekarcon kívül álló részrehajlatlan elmével fogja a tudomány szigorú mértékét alkalmazhatni, a helyszínén és oly időben, mikor közreműködése nemcsak meddő fáradozás és theoretizálás, hanem következményeiben valóban üdvös is.

\* \* \*

A mi magát a munkálat velejét illeti, első sorban meghallgatandó az érdekelttség; megállapítandó a szállítandó anyagok mennyisége; elkészítendő a jövedelmezőségi számítás. E számításunkkal azonban, okulva a multakon, mely azt bizonyítja, hogy a vasút létrejötté még nem elegendő arra, hogy a forgalom azonnal nagy lendületet nyerjen, a legszűkebb határok között kell maradnunk. Továbbá megállapítandók az üzletkezelés módozatai, és csak ezután veheti kezdetét a tervezés, melyben számolni kell a kereskedelem eddigi útjaival, a községek megközelítésével (lásd a III-ik részt) és a közgazdasági tényezők minden érdekével.

Végül figyelemmel kell lennünk a vonal irányításakor a szomszédos oldalvölgyek szükségleteire és a közelben fekvő községeknek avagy elszige-

telten álló városoknak egyszerűen épített szárnyvonallal való összekötésére is, mert gyakran egy ilyen szorgalmas lakosságú városka biztosítja leginkább a tervezett vasút prosperálását, s minthogy a vármegye, valamint a vidék, rendesen képtelen több ízben is a hozzájárulások előteremtésére, egy-egy összetartozó vidék szükségleteinek lehetőleg együttes kielégítésére kell törekednünk.

Az ezeknek megfelelő vonalak gyakran igen nehéz terepviszonyokkal küzdenek meg, pedig a vonalnak műszakilag is helyesnek kell lennie, és olyannak, melynek emelkedési- és irányviszonyai a szállítás irányára való tekintettel akként vannak megválasztva, hogy lehetségessé teszik a tömeges áruknak terheknek lehetőleg kis költségen való szállítását.

A műszakilag helyes trace a legritkább esetben építhető meg olcsón; ezért behatóan mérlegelendő minden előny, minden hátrány, mert — mint láttuk a befektetendő összeg drága pénz, s csak annyit szabad beépítenünk, a mennyit biztosan kamatoztathatunk, e két érdek kiegyenlítése tehát gondos és beható munkára szorul.

A helyi-érdekű vasutak egészséges fejlődhetése érdekében meg kell ugyanis követelnünk azoknak az elveknek a követését is, melyek alkalmazásával a helyi-érdekű vasutak jövedelmezősége biztosítható.

A mult azt mutatta, hogy csak az a vasút képes meghozni a befektetett tőke kamatait, a mely gazdaságosan a forgalomtól és a helyi viszonyoktól megkövetelt terjedelemben és berendezéssel épült;

csak ott érhető el az ideális cél, a hol a tervezéskor a vasúttal végzendő munkát helyesen mérlegeltük, és sem többet, sem kevesebbet nem létesítettünk, mint a mennyire föltétlenül szükség volt; s végül

csak az a vasút fejlődhetik egészséges alapokon, melynek tervezői jól számoltak a kereskedelem követelményeivel, irányával és kiterjedésével, s a várható forgalomhoz viszonyítva, oly vonalat építettek, melyen a befektetés minimum, s ennek dacára a gazdaságos fenntartás lehetősége meg van adva és a kezelés sem okoz nagy költségeket.

### C) Az engedélyezés.\*)

Az 1868-iki 4973. sz. szabályrendelet és a későbbi törvények részben a vasutak engedélyezésére, de főként ellenőrzésére vonatkozólag, a rendelkezés jogát a kormányra ruházták át.

A szabályrendelet végpontja szerint: „Az e határozatok foganatosítására vonatkozó ügyek a birói út kizárásával kizárólag a közigazgatási hatóságok elé tartoznak“, — és így végső sorban a miniszter elhatározása elé kerülnek.

A tételes jog a vasuti kérdésekben igen fejletlen lévén, a jövőbeli bonyodalmak elkerülése végett szükségessé válik az engedély-okiratnak sza-

\*) Az eljárást lásd az I. rész, 1. fejezetében.

batos szövegezése, szigorú pontossággal és nagy körültekintéssel való szerkesztése, miként arra már e fejezetben utaltunk volt.

Az engedély-okirat pontozatain és szövegezésén valóban folytonosan javítanak, úgy hogy hasonló szöveggel kiállított két okirat is alig található.\*)

Az állam támaszkodva arra, hogy egyes fenségjogainak gyakorlását az engedélyesnek átengedi, cserébe mind több-több jogot foglalt le magának, melyek rendre-rendre egész hatalmi joggá fejlődtek ki, s melynek gyakorlása az egyesek magánjogát sérti ugyan, de minthogy mindez a közjó érdekében történik, most már egészen megszokottá vált.

Az állam a vasutak létrejöttét csakis a kisajátítási jog átruházásával könnyíti meg, csorbitatlan átengedésével segítvén a vasutak megépítését.

Az engedélyidő tartamának biztosítása csak látszólagos jog, mert fölteteles, és a mint az előző fejezetben láttuk, a kormány több címen is megszüntetheti.

A régi engedély-okiratok — bizonyos mértékben — legalább a vasút monopoliáját védték, biztosítván az engedélyest a főirányban a versenyző vonalak építhetése ellenében.

Ma ez sem történik.

Ellenben a kormány a létesítendő vasútnak az összes építő és kezelő ügyeibe való beavatkozásnak, sőt a rendelkezésnek jogát is fenntartja magának.

Az engedély-okirat e hatalmi jognak a szabatos kifejezője, s benne mindez látszólag csak az állam jogait biztosító, olyan merev szövegezéssel van fölvéve, hogy ez aligha alkalmas arra, hogy a helyi-érdekű vasutak létesítésére a munkás tőkét megnyerjük mindaddig, míg pénzüzetek, ipari és gazdasági vállalatok, minden ilyenmű bénító kötelezettségek nélkül létesíthetők. Ha tehát jövőben is az idegen vagy a hazai munkás tőkére számítunk, akkor kívánatos, hogy e merev határozatokat enyhítsük, nehogy az 1888-iki törvénytől nyújtott pénzügyi előnyök buzdító hatása elenyészszék.

\* \* \*

Az engedélyokiratnak, a már előbb tárgyaltakon kívül,\*\*) egyes nyomós része a tarifákra vonatkozó megállapodások.

E megállapítások főbaszua, hogy csak maximális díjtételek vannak megállapítva, de ezt a jót ellensúlyozza az a további határozat, hogy az esetleg magas díjtételek szükség szerint leszállíthatók ugyan, de újra való fölemelésük csak a szabályszerű kihirdetés napjától számított három hónap múlva válhatik érvényessé. E rendelkezés — mint később látni fogjuk — a szabad mozgásra, illetőleg az üzletkezelésre bénítólag hat.

\* \* \*

\*) A Függelékben a legújabb szöveget közöljük.

\*\*\*) Lásd a Bevezetés 19. lapját.

Hogyha a tervezett helyi-érdekű vasút üzletét az államvasutak fogják kezelni akkor az engedélyező tárgyaláskor, az üzletszerződés pontjai is megállapíthatnak. Ez üzletszerződéseket valamint hatásukat a III. rész II-ik fejezetében tárgyaljuk, itt csak azt kívánjuk megemlíteni, hogy az eddig követett eljárás egyes részei szintén nagyon békítőlag hatottak helyi-érdekű vasutaink fejlődésére.

\* \* \*

A tőke megállapítása. Az engedélyező eljárás egyik tárgya, továbbá, a tőke nagyságának megállapítása.

A vasút terveit a közigazgatási bejárás megállapodásaihoz képest\*) helyesbítvén, meghatározzák az építmények terjedelmét, számát, minőségét,\*\*) s ezek alapján szabják meg a tőke megállapítása céljából a költségvetést.

A költségvetések készítése és megbírálása alkalmával szem előtt tartandók mindazok az elvek, a melyek követését a hazai viszonyainktól föltétlenül megkövetelt olcsó vasutak megkívánják.

A helyi érdekeltség csekély tőkénének elvonása köteleességünké teszi, hogy a lehető legkisebb összeget használjuk fel. A rendelkezésre álló tőke nagyságához kell tehát alkalmaznunk a vasútépítés módját és nem viszont, s ezt a tőkét nem szabad olyan építkezésekkel megterhelnünk, melyeket a túlzott szoliditás, a túlságos pályarendőri szempontok, avagy csupán a kényelmi tekintetek kívánnak meg.\*\*\*)

Hogy mennyiben mellőzhetjük ez utóbbi két szempontot, az építés ügyeinél lesz alkalmunk tárgyalni, itt csak arra utalunk, hogy a helyes alapítás elve csupán akkora tőke fölhasználását engedi meg, a mekkorának jövedelmezősége bizton várható.

Nem szabvány szerint, hanem a kipuhított szükséglethez mérten tervezendő tehát minden építmény.

Az észszerűen építendő helyi-érdekű vasutak céljának és teljesítményi képességének a különböző helyi viszonyokhoz kell alkalmazkodnia. Az emberi tevékenység, a szükségletek, az éghajlat, a terepviszonyok, a szokások, mind olyan tényezők, melyek számtalan változatban nyilvánulnak, s melyek merev szabványok közé nem szoríthatók. Ezért a szabványok szerinti megbírálást és alkotást nem lehet helyeselnünk. A nagy célhoz méltó komoly eljárás, a meglevő viszonyoknak és nyilvánulásaiknak megfontolt tanulmányozását, és a bíráláskor helyes ítéletet kíván. E tanulmányokban

\*) Lásd a Bevezetés 18. lapját.

\*\*) Mindezt az engedélyokirat Függelékében sorolják el.

\*\*\*) Jelenleg már újra elhalmozzák őrházakkal, sorompókkal, jelzőkkel a vonalakat, két osztályú várótermeket kívánnak, hosszú állomásokat, sok vágányt, nagy társakat, de különösen mindenütt állandó jellegű építményeket, vashidakat követelnek, s hogy mindez betetőztessék, költséges és nehézkes szabványterveket készítenek, mi az éltető szabad mozgást megbénítja és minden építkezést túlzón költségessé tesz.

pedig abbéli törekvésünk kell hogy vezéreljen, miként és hol lehetne a legkisebbre szorítani követeléseinket, mi módon könnyíthetjük meg az építést, szállíthatjuk le a beruházásokat és apaszthatjuk az üzlet kiadásait.

A kapta szerinti eljárás tehát már eleve elvetendő.

Hogyha pedig a meglevő viszonyokat vesszük alapul, nem okolható meg a helyi-érdekű vasutak építésének végleges jellege sem.

A mint valamely észszerűen épített gyártelepnél óvakodnunk kell, hogy az első építéseket igen szilárdan és nagy költséggel építsük, — a mi nemcsak hosszú évek során át meddő beruházásokkal terheli a vállalatot, de éppen végleges jellege miatt nem lévén könnyen eltávolítható, a későbbi fejlődéstől megkivánt célszerű terjeszkedést is megakadályozza, — úgy van az a helyi-érdekű vasutak építkezéseivel is.

Hazánkban ugyanis nagyritkán épül helyi érdekű vasút már meglevő nagyobb forgalom lebonyolítása céljából. Nagyrészt e vasutaktól reméljük a kellő impulzust, mely intenzívebb gazdálkodásra és ipartelepek létesítésére serkentené a vidék lakosait.

Nem helyeselhető tehát, hogy a legszükségesebbnél nagyobb terjedelemben építsünk és bővebben szereljünk föl a vonalakat, mert a vasút tervezőinek az építéskor még csak homályos sejtelmük lehet arról, hogy hol és mily természetű forgalom keletkezik, és hogy az mekkorává fejlődhetik egyes részekben. Nagyon elhibázott dolog lenne tehát például az előzőleg kiszemelt állomásokat nagyobb építésekkel látni el, mint a mekkorát a vidéknek az építés előtt kimutatható forgalma megkivánt, de nem szabad az állomások terjeszkedhetését sem az első szükséglettől megkivánt épületeknek szilárd és költséges helyreállításával megakadályozunk, mert a vasútnál nincs állandóság, s viszonyai folyton a vidék gazdasági fejlődése és iparának haladása szerint változnak. Mindez tehát szintén arra utal, hogy először csak a legszükségesebbet létesítsük. \*)

S hogy az ideiglenes jelleg mennyire kívánatos, azt tapasztalhatjuk helyi-érdekű vasutaink fejlődésében, számtalan állomást találván, melynek áruraktára, rakodói, gabonaszíne, fűtőháza és őrházainak nagy része — a hiányos előtanulmányok emlékezetétől — éveken át használatlanul állanak; \*\*) és viszont az első részben ismertetett vasutak mindegyikénél beállott annak a szüksége, hogy már a második-harmadik év leforgása után a meglevő állomások mellett újakat kellett létesíteni, melyeknek forgalma elnyomta a nagy költséggel épült, szomszédos állomásokét.

\* Nem hallgathatjuk el, hogy hazánkban a kormány, de részben a nagy közönség is, ez elvekkel ellentétben az engedélykérők ellenvetései dacára követeléseit napról-napra magasabbra csigázza az újabban megépítendő vasutakkal szemben. E túlon túl nagy követelések már is több vasút létrejöttét hiúsították meg.

\*\*) Mátrai-, Bihari vasút. A III-ik rész „Üzlet” C) pontjában kimutatjuk a túlzott építkezéseknek a tarifaképzésre való visszahatását is.



Az első beruházások és építések terjedelmének megállapításához alapos tanulmány, sok előrelátás, de különösen a tapasztalat útmutatása szükséges. Legjobb az építéseket ideiglenes jelleggel látni el,<sup>\*)</sup> és ott, hol a forgalom növekedése biztosan várható, nagyobb területeket kisajátítani, más helyeken pedig a kisajátítási szerződésben kötelezni a szomszédosokat, hogy a kisajátításkor megállapított vételáron lesznek kötelesek birtokukat a későbbi szükséglethez képest is átengedni, oly módon, hogy az időközben esetleg fölépített épületeik ára külön megtérítetik.

A nyomjelzés és előtanulmányok eredménye gyakran az lehet, hogy egész vonalrészek csak ideiglenes jelleggel építendők, különösen erdőségeket érintő vonalrészek csak az erdő üzemtartama alatt vezetendők az erdők közelében, később pedig célszerűbb lesz a vonalat esetleges rövidítés, avagy kedvezőbb emelkedési viszonyok nyerése céljából a völgy ellenkező oldalán, esetleg egy oldalvölgyön átvezetni.

Ez esetben tehát a pályatest is csak kezdetlegesen létesítendő, de a költségvetésben az első ideiglenes vonal, valamint a végleges építés költsége is fölveendő, mert a jelenleg divó pénzbeszerzés nehézségei kívánatosá teszik, hogy az előre láthatólag szükséges építés minden költségére együttesen szerezzük be a szükségletet. Ez megtehető. De ama építkezéseknek költsége, melyekre nincsen azonnal szükség, a tartaléktökéhez volna esatolandó.

Egyáltalán, mivel az építés mindent nagyobb árban létesít mint a pályafenntartás, a munkálatok végrehajtása részben az üzletre volna háritandó, úgy hogy a beállott valódi szükséglethez képest lehetne az állomásokat kibővíteni és a rendelkezésre álló összegeket észszerűbben fölhasználni mint az építés idején.\*\*)

\* \* \*

Itt van helyén megemlítenünk, hogy a helyi-érdekű vasutak létesítését újabb időben nagyon megnehezítették a hadügyi kormány nagy követelései. E követelések méltánytalanok, mert a legegyszerűbb berendezésű vasút is nagyobb előnyöket nyújt a felvonulások és csapatszállítások alkalmával mint a legjobb országút, már csak azzal is, hogy a csapatok bevaggonozása nem nehezedik a fővonalak állomásaira. Mindazokban az esetekben tehát, midőn a helyi-érdekű vasút sajátosságaitól nyújtott előnyöket a hadügyi kormány kicsinyli, méltányos, hogy ő viselje az ő érdekében létesítendő, de a helyi érdekű vasútra nézve meddő befektetések költségeit.

A hadi szempontból megkivánt építések megdrágitják vicinális vasutaink építését\*\*\*) és bénítólag hatnak az egyszerű üzletkezelésre sőt

\*) Lásd az „Építés“ fejezetének bevezetését.

\*\*\*) Lásd „Építés“ fejezetét. Ez eljárással a vasutat hamarabb is lehetne üzletbe venni és a befektetett összegeket kamatoztatni.

\*\*\*\*) E beruházások okozta költségszaporulat arányát illusztrálja a Bihari vasutak építési költségvetése, mely ennek következtében kilométerenként mintegy 2500 frttal növekedett, mi az egész építőösszegnek mintegy  $\frac{1}{10}$ -e.



az építmények (kitérők, a számos őrház, állomások, esonka vágányok, vízállomási berendezések, rakodók stb) nemcsak hogy nem jövedelmeznek, sőt fenntartásuk, gondozásuk, az állomások kezelése, állandó nagy kiadásokkal terheli az üzletet.

Minden vonal építésekor találunk — kisebb-nagyobb mértékben — ilyenmü követeléseket, melyeknek teljesítése annál terhelőbb, mert magára a nehezen beszerezhető építő tőkére nehezednek.

Mind e baj megszüntetése céljából óhajtandó, hogy a hadügyi kormányzat tárcája viselje az ő érdekében létesített és rendszeren meddő befektetések költségeit.

### D) A megállapított tőke fölhasználása.

Az építő tőke nagyságát, mint említettük, a kormány közegeitől megvizsgált költségvetés alapján az engedélyező tárgyaláskor állapítják meg. Ez képezi az engedélykérők pénzügyi műveletének alapját.

A tőke megállapításának célja: hogy előre ismeretes legyen az összeg nagysága, melynek megtérítésével a pálya — a törvényben megszabott esetekben — az állam részére átvehető; továbbá, hogy a költségvetés alapján, mely főbb tételeiben pontosnak nevezhető, a kormány a biztosítékok és államsegítség nagyságának meghatározása iránt is tájékozva legyen; végül az ekként megállapított költségvetés olyan legyen, hogy vele meg lehessen akadályozni, hogy az érdekeltség ne essék teljesen az üzérkedés hatalmába, és főként, hogy a vállalatot már az államhitelek érdekeinek megóvhatása miatt se lehessen címletek túlzott kibocsátásával megterhelni.

A gyakorlatban azonban azt látjuk, hogy az érdekeltség az engedélyező tárgyaláskor megállapított költségvetést olyannak tekinti, a melynek összegét a legfelsőbb forum is elfogadván, még részleteiben sem módosítható végleges összeg, s az üzérkedés, visszaélvén az engedélyes jóhiszeműségével, azonnal realizáltatja az egész névleges tőkét.\*)

Hogy a meggondatlanságból, vagyis a társulatok járatlanságából eredő eljárás mennyire megnehezíti a kormány ellenőrzését, érthető lesz, ha figyelemmel kísérvnk egy példát.

Az üzérkedő vállalat fölkeresvén azokat a vonalakat, hol az érdekeltségben hajlamot lát az építésre, önmaga végzi néha — saját kockázatára — a nyomjelzést és készített el a költségvetést is.

Az így készült költségvetés első sorban a vállalat érdekeit tartja szem előtt, s hogy ez mekkora arányokat ölthet, szolgáljon például rá a Bihari vasutak építése, a melyeknél a beadott költségműveletből a kormány kerek

\*) Az építő szerződésekből származó károk iránt lásd a III-ik részt.

egy milliót törölt, tehát az összegnek több mint egy ötödét, s mégis a vállalkozóknak ugyanaz a csoportja vette át és építette meg a vasutakat, a jelentékenyen leszállított összegért is.

Bármekkorának állapítják meg a tőkét, valamennyi vasútnál az engedélyezéskor megállapított teljes összeget bocsátották eddigelé a vállalat rendelkezésére.

A társulatok, e gyámoltalan eljárásuk következtében, az építésközben újabb meg újabb támogatásért és tőkeemelésért folyamodnak, a mi arra kényszeríti a kormányt, hogy napról napra jobban beavatkozzék a helyi-érdekű vasutak belügyeibe a mi annál inkább kötelességévé válik, mentül több közvagyonot adnak, s társulatok rendelkezésére. — De a beavatkozás viszont bénítólag hat arra a szép és egyedül helyes irányzatra, hogy a társadalom az önálló alkotás terére lépjen.

E felszínes eljárás egyik oka az, hogy nem használjuk fel a magyar mérnöki kart, hanem az ügyek vezetését legtöbbször adminisztratív vagy pénzügyi elemekre bizzuk.

A II. fejezetben láttuk az örvendetes fejlődést az Arad—kőrösvölgyi Aradi és Csanádi, továbbá a Nagyvárad—Belényes—vaskóhi vasútnál, de ezeknél mérnök vezette az ügyeket, ki a nyomjelzéstől kezdve a mai napig odaadó buzgalommal és mondhatjuk önzetlenséggel nem kötelességének, de hivatásának él.

Az Arad és Csanádi vasútnál elért eredmények messzeföldön ismeretesek, de az utóbb említett Nagyvárad—Belényes—vaskóhi vasútnál kifejtett tevékenység is bámulatos, mert nemcsak hogy képes volt a társulat rendkívül nehéz építő viszonyok között is vonalát, kilométerenként 21,000 frtért megépíteni de folytonos munkásságával és vállalataival az üzleti bevételeket is annyira fokozta, hogy az 1887-iki első üzletévben 17,897 frt,

1888-ban . . . . .	35,357	„
1889-ben . . . . .	56,407	„
1890-ben . . . . .	68,556	„

tiszta bevétel volt, s ez utóbbi évben a 2.100,000 névleges elsőbbségre 3·2%, a tényleg kiadott 1.467,000 frtra pedig 4·7% jövedelem\*) jutott s biztosan remélhető, hogy az elsőbbségek 6%-kal való kamatoztatását is csakhamar elérjük.

E fényes eredmény, köztudomás szerint, egyedül annak köszönhető, hogy mérnökre bízta nemcsak az építés vezetését, de a pénzügyek kezelését, és jelenleg is mérnök vezet az igazgatást.

Ideje lenne, hogy az érdekeltségek e téren is megszerezzék a szükséges érzéket, miként megszerezték a pénzügyek terén is, a hol látjuk, hogy alig

\*) Mint később kimutatjuk az 1890. évben a vasút kezeléseért esedékes önköltségeket is megkapták a magyar államvasutak.

20 év alatt az ország minden részében kitünően és önállóan vezetett pénzintézetek keletkeztek.\*)

De addig is, míg e téren változás áll be, a kontárkodás megakadályozása céljából, a szakértők közreműködése volna biztosítandó.

A tervek benyújtásakor most már megköveteli a kormány a mérnök aláírását, követelje meg tehát a további műveletek vezetésénél is. Mert egyedül mérnök képes a kormányközegek jóakarató fakultatív tanácsát megérteni és érvényesíteni a tervezéskor, valamint a munkák végrehajtásakor. Csak ő képes a pénzügyi csoportokkal, vagyis vállalatokkal szemben kellően megvédeni az érdekeltek ügyeit, és nem tekintvén az engedélyezéskor megállapított főösszegeket véglegeseknek, képes leendő a vállalatoktól az engedélyezett tőkének oly arányban való fölhasználását is kierőszakolni, a mint azt a meglevő viszonyok és a végleges részlettervezetek megkívánják.

Jelenleg, mint említettük, rendszerint az egész engedélyezett összeg átadásával, fővállalatokra bizzák az építést, ennek következtében még a lehetőség sem áll fenn arra nézve, hogy az építő tőke egy része a törlesztéshez megtakaríttassék, vagy hogy a megtakarított tőke a pályafentartás és üzlet részére gyümölcsöző befektetésekben legyen értékesíthető.

Az egyetlen helyes út minden esetben, mint ezt később látni fogjuk,\*\*) hogy a társulat önmaga építsen, vagyis az a rendszer honosuljon meg, a melyet az Arad—kőrösvölgyi, Arad és Csanádi, Nagyvárad—Belényes—vaskóhi és utóbb a Poprádvölgyi vonalnál követtek.

Ha az érdekeltég a pénzbeszerzés nehézségei miatt kényszerülve van fővállalatokhoz fordulni, legyen a költségvetés a legapróbb részleteiben átdolgozva, — lehetőleg a végleges méretek és adatok kipuhatólásával, de a szükségesnek tartott vállalati nyereség tekintetbe vétele nélkül: mert ma már a vállalatoknál is a nyereséget az intellektuális fölény; a végrehajtás alkalmával a technikai tudományoktól nyújtott segédeszközök célszerű fölhasználása, az értelmes vezetés, helyes intézkedések és a fennforgó viszonyok célszerű kihasználása kell hogy eredményezze. Kényszeríteni kell erre a vállalatot, hogy így építéseinke a nyers és tömeges munkáltatások alacsony színe fölé emelkedjenek, és hogy minden kis vasút, mérnöki tanulmány tárgyát képezze, így fejtvén a technikát és mentvén meg a nemzet kevés filléreit a meddő befektetések hosszú évekre kiható sujtó következményeitől.

\*) Ezek az intézetek volnának hivatva a helyi-érdeki vasutak ügyét is fölkarolni, mint az Aradi és Bihari takarékpénztárak tették.

\*\*\*) Lásd az „Építés“ fejezetben bővebben a „Munkáltató rendszerek“ ismertetésénél.

Hogy pedig Magyarországon tudunk saját kezelésben olcsón építeni, erre elég bizonyíték, hogy:

az Arad—kőrösvölgyi vasút . . . .	kilométere	15,000	frtba,
az Aradi és Csanádi . . . . .	”	21,000	”
a Szamosvölgyi . . . . .	”	21 és 25,000	”
a Nagyvárad—Belényes—vaskóhi vasút	”	21,000	”
a Szatmár—nagybányai vasút . . .	”	17,000	”

sőt az osztrák-magyar államvasúttól épített Nyitra—tapolcsányi vasút kilométere is csak 23,340 frtba került, míg a szomszédos Ausztriában épült, s az elősoroltakhoz hasonló jellegű vonalak, 40,000—60,000 frtba kerültek. \*) Tekintettel továbbá iparunk haladására és gyakorlottságunkra, a jövőben bizonyára az eddiginél is olcsóbban építhetünk.

Nagy meglepéssel konstatálhatjuk tehát, hogy ma már rendelkezünk a kellő ismeretekkel, tapasztalattal és gyakorlattal az olcsó vasutak létesítésére nézve, és való az, hogy Magyarország az olcsó vasutak hazája lehet, hogyha képesek leszünk végre a h. é. vasutakkal szemben támasztott meg nem okolt követeléseinket a kellő mértékre leszállítani, s ha igyekezetünk oda irányul, hogy az üzérkedés háttérbe szoruljon, a mit főként az előtanulmányok gondos végrehajtásával érhetünk el, és azzal, hogy a tervezetet a legkisebb részletéig kidolgozzuk, nem hagyván magunkat ez útról leszorítani, sem a pénzpiacz szeszélyes ingadozásai, sem az üzérkedés, sem pedig az érdekeltség sűrgetése által.

S itt újra a kormányra nehezedik az egész ügy, mely egyedül képes mindez áramlatokat medrükbe visszaterelni és szabályozni. Hogy tehát az előzőekben mondottak minden részletükben érvényesüljenek, kívánatosnak vélnők, hogy, mint az „Előmunkálatok“ fejezetében kifejtettük, már az előtanulmányok is a kormány mérnökeinek ellenőrzése mellett végeztessenek.

Ama aggodalommal szemben, hogy az ajánlott út követésével a gyakorlati elem háttérbe szorul, és az elmélet embereinek kezei között a munkálat elayul, az adminisztráció irodáiban pedig az ügyiratok közé fulad, megjegyezzük, hogy, mint említettük, mind ez az eljárás az alakiságoknak lehető mellőzésével lenne végrehajtható.

De mindezzel nem kívánjuk elkerülni az érdekeltséget, csak intenzívebb működésre akarjuk kényszeríteni, nem engedvén meg az eddig követett fölszines és hajszolt alkotást.

\*) A magyar mérnökök hazánk határain kívül is bebizonyították, hogy intellektuális fölsőbbségük e téren mekkora, akkor is, mikor a közös hadügyminiszteriumtól épített Dolni—tuzlai vonalat kilométerenkint 16,800 frtéért építették meg, a benyújtott 30,000 frt legolcsóbb idegen ajánlattal szemben.

A nagy koncepciók ideje lejárt, s e helyett a szorgalmas munkásság ideje állott be, mely minden részről a nyugodt és a részletekre kiterjedő szorgos utánjárást kívánja meg.

E komoly, nyugodt munkásságra az egészséges fejlődés érdekében kell törekednünk, hogy a legkisebb tőke és munka felhasználásával érjük el a legnagyobb hasznot, a mit első sorban kell megkövetelnünk egészséges intézményeinktől.

Az önálló működés hazánkban igen alacsony fokon áll, s a társadalom minduntalan a kormánytól várja a kezdeményezést — és érdekei megvédését. E nagyon elszomorító közöny okának kutatása nem feladatunk, itt csak konstatáljuk, hogy alig ismertünk széles e hazában olyan vidéket, a melynek értelmisége a közgazdasági feladatok iránt a kellő fogékonyságot tanúsítaná, vagy hogy az egyszer már szükségesnek ismert közhasznú vállalat végrehajtásakor az annyira szükséges komoly elhatározást és kitar-  
tást képes lenne mindvégig megtartani.

Az érdekeltségek mindenütt és mindenben a kormánytól várják, vagyis reáhárítják érdekeik megvédését, ezért mellőzendőnek tartjuk a veszélyes félrendszer szabályt, s minthogy viszonyaink a kormány beavatkozását nem mellőzhetik, — kívánatosnak tartjuk, hogy a szigorú ellenőrzés már az általános tervek készítésekor és megvitatásakor, s az érdekeltségi körök megalakításától kezdve érvényesüljön.

### III. FEJEZET.

## Pénzügyi rész.

### A) Az építő tőke nagysága.

Az építő leszámolások hiányos lezárása következtében, valamennyi eddig megépített helyi-érdekű vasút építő költségeit forintokra terjedő pontossággal egybeállítani lehetetlenség.

Gyakran ugyanis a társulatok önmaguk végzik a kisajátítást, s az építő vállalatoknak maguk szállítják a síneket vagy talpfákat, a járóműveket pedig majdnem mindig a társulatok szerzik meg, — de e szállítások, mint hitelműveletek éveken át nehezednek a kezelésre, s végül is ritkán számolnak le róluk rendszeresen. Az építő költségek kipuhatólását megnehezíti továbbá még az a körülmény is, hogy a vállalkozóknak — a fizetendő összeg egy része fejében — címleteket kell elfogadnia, s mindig tűzleti titok marad, hogy mennyiért értékesíti e címleteket.

E nehézségek dacára sikerült néhány, a VII. sz. táblázatos kimutatásban felsorolt vasút építéséről teljesen megbízható adatokat szereztünk, a többi vasutakra nézve pedig fölhasználhatjuk, következtetéseink céljaira, a kereskedelemügyi m. kir. miniszternek 1889-iki jelentéséből a VIII. kimutatásban egybeállított adatokat, annál inkább, mert ez adatok az engedélyezett — tehát az építési kiadásoknál sokkal nagyobb — összegeket tüntetik elő, s így éppenséggel nem tekinthetők olyanoknak, mintha, a vasutak olcsó létesítésének bizonyítása végett szándékosan állítottuk volna egybe.

\* \* \*

Első rápillantásra föltűnik öt vasutunk árának magassága.

86,804 firtba került a „Barcs—pakraci“ vasút kilométere.

E pálya sokba került, habár hegyi jellegű vonal, nagy töltésezésekkel, csúszós talajon létesítve, mely ma is, a vasút fennállásának 6-ik évében folytonos védekezésre szorul.

40,000 frtnál drágábban épített vonalunk kettő van: a Budapesti helyi-érdekű vasutak 41,865 firttal és a Gölniecölgyi vasút 44,855 firttal.



## a d a t o k.

Alépitmény			Felépitmény				Épületek		Járó-művek				A tényleges építő költség		
a pályakorona szélessége	a hidnyílások hossza	földmunka mennyisége	sin súlya	kavics mennyisége	talpfa	talpfa méretét	őrházak távolsága	az összes épületek költsége	a lokomotív súlya felszerelt állapotban	keréknyomás	lokomotívok száma	más járó-művek	Állomások távolsága átlagosan	a leszámolás szerint	az 1889. végeig terjedő pótköltségekkel
m.	m. per km.	m <sup>3</sup> per m.	kg. per m.	m <sup>3</sup> per m.	drb per m.	cm.	km.	frt per km.	tonna	drb vagy érték	km.	km.	kilométerenként		
—	3 5	3 0	23 6	1 0	1 346	—	5	733	24 5	4 1	4	68	—	14,997	15,093
—	4 0	5 7	23 6	—	—	—	—	1430	—	—	—	—	3	13,492	13,139
—	9 6	13 05	35 0	1 2	—	—	5	2270	—	—	—	9126 frt	—	28,716	34,501 <sup>1)</sup>
—	—	—	—	—	—	—	—	—	19 0	3 15	—	—	—	—	—
—	2 685	5 92	23 6	1 13	1 200	—	—	1590	23 0	3 83	11	241	—	20,929	21,163
—	2 81	3 24	25 0	—	—	—	—	711	—	—	—	—	—	12,935	12,974
—	10 92	9 73	23 6	0 814	1 355	—	6	1460	—	—	—	—	—	21,000	—
—	15 45	9 40	20	0 843	1 351	—	4	2460	—	—	—	—	—	25,000	—
—	mind kő és vas	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—
—	9 16	14 78	22 3	0 843	1 351	—	—	—	26	—	6	16	—	34,000	—
3 8	—	11 00	22 1	0 843	1 241	2 2	4	1230	—	—	—	—	14	21,040	—
4 9	kő és vas	—	23 6	—	1 125	—	—	—	—	—	—	—	11 3	20,923	—
3 8	5 26	2 82	18 1	1 288	1 375	14/20 2 2	4	534	—	—	3	17	16	17,000	—
4 0	6 15	7 91	12 75	—	1 192	13/22 2 3	—	2735	—	—	—	—	—	23,340	—
—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—
—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	28,197	—
—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	24,443	—
—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	31,507	—
—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	39,964	—

Jegyzet. <sup>1)</sup> Ebből járóművekre esik 9126 frt.



## VIII. sz. kimutatás.

Vasút	Év	Építési pályahossz km.	Névleges tőke			Átlagos árfolyam %	Ténny- Szorosan vett építő- költség
			Elsőbb- ségi	Törzs- részvények	Összesen		
1. Aradi és esanádi egyesült	1888	288·9	2.800,000	3.160,000	5.960,000	100·0	4.633,396
	1889	324·9	<b>3.000,000</b>	<b>3.160,000</b>	<b>6.160,000</b>	<b>100·0</b>	<b>4.629,852</b>
2. Szamosvölgyi vasutak	1888	110·4	2.475,000	1.200,000	3.675,000	79·8	2.626,518
	1889	<b>110·4</b>	<b>2.475,000</b>	<b>1.200,000</b>	<b>3.675,000</b>	<b>79·8</b>	<b>2.622,464</b>
3. [Mármarosi sóvasút]	1888	41·7	800,000	540,000	1.340,000	69·8	852,596
	1889	41·7	800,000	540,000	1.340,000	69·8	851,836
4. [Budapesti h. é. vasutak]	1888	41·8	1.500,000	1.000,000	2.500,000	70·0	1.430,367
	1889	41·8	1.500,000	1.000,000	2.500,000	70·0	1.430,367
5. [Budapest — Szent-Lőrinci]	1888	8·1	120,000	80,000	200,000	80·0	111,750
	1889	9·0	131,900	102,100	234,000	82·9	145,750
6. Keszthely—Balaton-szentgyörgyi	1888	9·8	168,000	112,000	280,000	75·7	162,899
	1889	9·8	168,000	112,000	280,000	82·1	176,079
7. Poprádvölgyi	1888	—	—	—	—	—	—
	1889	13·2	300,000	150,000	450,000	85·6	340,000
8. [Csáktornya — Zág-rábi]	1888	115·5	3.720,000	2.480,000	6.200,000	74·2	4.600,000
	1889	115·5	3.720,000	2.480,000	6.200,000	74·2	4.600,000
9. Bánréve—Ozdi vasút	1888	12·5	—	—	—	—	356,760
	1889	12·5	—	—	—	—	356,760
10. Pusztaföldvár—Békési	1888	7·8	—	—	—	—	204,117
	1889	7·8	—	—	—	—	204,117
11. [Piski—V.-Hunyadi]	1888	15·0	—	—	—	—	463,466
	1889	15·0	—	—	—	—	463,466
12. [Besztercebánya—Zólyombrezói]	1888	34·3	—	—	—	—	1.026,274
	1889	34·3	—	—	—	—	1.026,274
13. Rétság—Szegszárdi	1888	55·1	—	—	—	—	1.430,000
	1889	55·1	—	—	—	—	1.430,000
14. Debrecen—Büdszentmihályi	1888	56·3	765,500	747,000	1.512,500	82·6	1.250,000
	1889	56·3	765,500	747,000	1.512,500	82·6	1.250,000
15. Nagyvárad—Belenyész—Vaskóhi	1888	117·3	2.100,000	1.400,000	3.500,000	—	2.778,000
	1889	<b>117·3</b>	<b>2.100,000</b>	<b>1.400,000</b>	<b>1.400,000</b>	—	<b>2.778,000</b>
16. Pusztatenyő—Kunszentmártoni	1888	34·7	472,800	527,200	1.000,000	80·0	800,000
	1889	34·7	472,800	527,200	1.000,000	80·0	800,000
17. Ujszász—Jászapáti	1888	31·5	224,400	425,600	650,000	88·1	572,408
	1889	31·5	224,400	425,600	650,000	88·1	572,408
18. Mezőtúr—Túrkevei	1888	15·2	—	—	—	—	175,000
	1889	15·2	—	—	—	—	175,000
19. Marosvásárhely—Szászrégeni	1888	32·5	425,000	365,000	790,000	86·1	680,000
	1889	<b>32·5</b>	<b>425,000</b>	<b>365,000</b>	<b>790,000</b>	<b>86·1</b>	<b>680,000</b>
20. Vinkovce—Bréka	1888	50·7	1.203,000	802,000	2.005,000	77·3	1.550,000
	1889	50·7	1.203,000	802,000	2.005,000	77·3	1.550,000

leges befektetési tőke			Fölösleg				Tiszta jövedelem	
Járó- művek	Összesen	Kilo- méteren- kint	Átlagos hossz	Vonal	Ezer elegy	Ezer tiszta	a tény- leges	az elsőbb- ségek
f o r i n t			kilométerenkint				% - ban	
1.326,604	5.960,000	20,658	1555·98	0·93	6·67	22·42	6·55	16·17
<b>1.530,148</b>	<b>6.160,000</b>	<b>18,959</b>	<b>1469·35</b>	<b>0·70</b>	<b>5·84</b>	<b>19·49</b>	<b>5·89</b>	<b>5·04</b>
306,881	2.933,399	26,667	607·35	0·49	4·80	16·46	2·48	2·94
<b>310,935</b>	<b>2.933,399</b>	<b>26,667</b>	<b>888·85</b>	<b>0·75</b>	<b>6·62</b>	<b>19·97</b>	<b>2·62</b>	<b>4·29</b>
83,404	936,000	22,446	1868·33	2·15	38·34	82·68	8·92	10·44
84,164	936,000	22,446	1859·77	2·04	38·59	81·90	8·88	10·39
319,633	1.750,000	41,865	342·00	0·84	1·30	2·50	1·01	0·97
319,633	1.750,000	41,865	485·40	0·06	4·00	3·90	1·43	1·37
48,250	160,000	19,719	1622·00	0·20	12·05	62·73	8·80	11·73
48,250	194,000	21,555	1720·00	0·21	12·31	53·83	7·25	10·66
49,000	211,899	21,622	363·00	0·38	—	—	6·01	8·23
53,939	230,018	23,471	1233·00	0·30	10·20	59·02	5·36	7·34
—	—	—	—	—	—	—	—	—
45,000	385,000	29,122	25·30	0·53	8·68	16·10	2·43	3·12
—	4.600,000	39,827	—	—	—	—	5·12	6·32
—	4.600,000	39,827	—	—	—	—	5·19	6·42
—	356,760	28,541	—	—	—	—	6·75	—
—	356,760	29,730	—	—	—	—	8·13	—
—	214,117	26,169	—	—	—	—	3·46	—
—	214,117	26,169	—	—	—	—	1·98	—
—	463,466	30,900	—	—	—	—	—	—
—	463,466	30,900	—	—	—	—	—	—
—	1.026,274	30,185	—	—	—	—	—	—
—	1.026,274	30,185	—	—	—	—	—	—
—	1.430,000	25,950	—	—	—	—	—	—
—	1.430,000	25,950	—	—	—	—	—	—
—	1.250,000	21,552	740·00	0·82	7·17	26·47	2·71	4·43
—	1.250,000	21,552	510·08	0·48	5·31	23·82	1·98	3·11
—	2.778,000	—	261·27	0·27	3·28	11·29	1·10	1·46
—	<b>2.778,000</b>	<b>23,680</b>	<b>381·62</b>	<b>0·35</b>	<b>4·45</b>	<b>13·61</b>	<b>1·61</b>	<b>2·13</b>
—	800,000	23,054	491·91	0·32	3·19	9·41	2·13	3·60
—	800,000	23,054	827·27	0·55	4·64	17·39	3·21	5·44
—	572,408	18,172	402·64	0·27	3·42	12·60	2·22	5·67
—	572,408	18,172	437·69	0·29	3·97	14·07	2·42	6·17
—	175,000	19,750	657·32	0·44	6·89	25·76	5·74	—
—	175,000	19,750	649·86	0·44	7·37	30·47	5·68	—
—	680,000	20,923	542·00	0·26	2·74	14·99	2·37	3·78
—	<b>680,000</b>	<b>20,923</b>	<b>614·66</b>	<b>0·42</b>	<b>4·32</b>	<b>22·65</b>	<b>2·69</b>	<b>4·31</b>
—	1.550,000	30,574	1003·12	1·19	7·77	20·27	2·72	3·52
—	1.550,000	30,574	820·87	0·95	5·80	15·12	2·20	2·84

Vasút	Év	Építési pályahossz km.	Névleges tőke			Átlagos ártólyam ‰	Tény- szorosab- ban vett építő- költség
			Elsőbb- ségi	Törzs- részvények	Összesen		
21. Bihari	1888	132·2	2.325,000	1.550,000	3.875,000	80·0	3.100,000
	1889	132·2	2.325,000	1.550,000	3.875,000	80·0	3.100,000
22. Mátrai	1888	131·8	2.400,000	1.600,000	4.000,000	80·0	3.200,000
	1889	131·8	2.400,000	1.600,000	4.000,000	80·0	3.200,000
23. Kunszentmárton— Szentesi	1888	22·1	—	—	—	—	440,000
	1889	22·1	—	—	—	—	440,000
24. Marosludas—Besz- tercei	1888	92·2	1.532,200	1.132,400	2.664,600	74·5	2.185,000
	1889	92·2	1.532,200	1.132,400	2.664,600	74·5	2.185,000
25. Héjasfalva—Szé- kelyudvarhelyi	1888	35·6	196,000	777,000	973,000	94·4	920,000
	1889	35·6	196,000	777,000	973,000	94·4	920,000
26. Szombathely—Pin- kafő	1888	52·2	968,800	645,800	1.614,600	89·8	1.450,000
	1889	52·2	968,800	645,800	1.614,600	89·8	1.450,000
27. Bóba—Sümegei	1888	—	—	—	—	—	—
	1889	25·8	566,600	377,700	944,300	72·0	680,000
28. [Ruma—Vrdniki]	1888	—	—	—	—	—	—
	1889	17·5	360,000	240,000	600,000	82·0	492,000
29. Budapest—Lajos- mizsei	1888	—	—	—	—	—	—
	1889	63·4	1.020,000	680,000	1.700,000	82·4	1.400,000
30. Kisújszállás—Déva- ványa—Gyomai	1888	—	—	—	—	—	—
	1889	45·1	1.152,800	768,600	1.921,400	62·7	1.205,000
31. Bács-Bodrog vár- megyei	1888	—	—	—	—	—	—
	1889	108·1	2.647,200	1.764,800	4.412,000	66·7	2.945,000
32. Szatmár—Nagy- bányai	1888	—	—	—	—	—	—
	1889	56·2	750,000	500,000	1.250,000	80·0	835,175
33. Nyiregyháza—Máté- szalkai	1888	—	—	—	—	—	—
	1889	57·1	960,000	640,000	1.600,000	79·1	1.265,000
34. Szilágysági	1888	—	—	—	—	—	—
	1889	108·2	1.500,000	1.150,000	2.650,000	88·6	2.347,500
35. Taracvölgyi	1888	—	—	—	—	—	—
	1889	28·7	491,600	328,000	819,600	80·0	581,074
36. Gölniecvölgyi	1888	—	—	—	—	—	—
	1889	33·4	1.279,300	852,900	2.132,200	70·3	1.188,703
37. Garam—Ipoly- völgyi	1888	—	—	—	—	—	—
	1889	83·5	—	—	—	—	3.070,406
38. Félégyháza— Csongrádi	1888	—	—	—	—	—	—
	1889	24·8	—	—	—	—	596,210
39. Perjámos—Varjasi	1888	—	—	—	—	—	—
	1889	7·4	—	—	—	—	165,000
40. Nagykikinda— Nagybecskereki	1888	—	—	—	—	—	—
	1889	70·6	1.142,200	772,800	1.915,000	87·0	1.524,825
41. Torontáli	1888	—	—	—	—	—	—
	1889	89·9	1.550,000	1.011,400	2.561,400	91·7	2.158,980

leges befektetési tőke			Fülslegek				Tiszta jövedelem	
Járó- művek	Összesen	Kilo- méteren- kint	Átlagos hossz	Vonal	Ezer elegy	Ezer tisztá	a tény- leges	az elsőbb- ségek
f o r i n t			kilométerenkint				%-ban	
---	3.100,000	23,449	513·29	0·53	5 71	18·22	1·92	2·55
---	3.100,000	23,449	593·27	0·49	5·94	19·91	2·12	2·82
---	3.200,000	24,279	396·56	0·47	4·79	15·68	1·39	1·44
---	3.200,000	24,279	465·03	0·37	3·46	13·99	1·62	2·16
---	440,000	19,919	653·01	0·43	4·22	12·76	3·26	---
---	440,000	19,919	587·23	0·40	4·10	17·52	2·96	---
---	2.185,000	23,698	85·39	0·10	1·65	8·08	-0·21	-0·43
---	2.185,000	23,698	46·52	0·05	0·76	3·34	-0·23	-0·32
---	920,000	25,843	772·65	0·95	15·13	92·53	-2·95	-13·90
---	920,000	25,843	254·68	0·32	4·59	18·65	0·98	4·59
---	1.450,000	27,777	619·20	0·35	6·63	45·68	2·03	3·04
---	1.450,000	27,777	910·86	0·62	8·61	34·25	3·45	0·16
---	---	---	---	---	---	---	---	---
---	680,000	26,500	651·79	0·43	7·51	31·54	2·48	3·00
---	---	---	---	---	---	---	---	---
---	492,000	28,275	1601·32	1·48	11·96	29·43	5·66	7·79
---	---	---	---	---	---	---	---	---
---	1.400,000	22,075	745·82	0·53	5·42	22·08	2·74	3·78
---	---	---	---	---	---	---	---	---
---	1.205,000	26,741	423·66	0·58	6·23	22·28	1·60	1·68
---	---	---	---	---	---	---	---	---
---	2.945,000	27,243	381·07	0·31	3·45	14·17	1·21	1·34
---	---	---	---	---	---	---	4·35	5·79
<b>164,825</b>	<b>1.000,000</b>	<b>17,794</b>	<b>1086·00</b>	<b>0·75</b>	<b>9 12</b>	<b>43·75</b>	<b>6 56</b>	<b>8 75</b>
---	---	---	---	---	---	---	4·31	6·68
---	1.265,000	22,154	985·00	0·63	7·38	28·05	4·98	6·56
---	---	---	---	---	---	---	1·65	2·58
---	2.347,500	21,696	368·00	0·48	5·08	30·95	1·68	2·66
---	---	---	---	---	---	---	0·32	0·43
74,526	665,600	22,836	152·00	0·17	3·02	8·77	0·64	0·86
---	---	---	---	---	---	---	3·18	3·88
309,445	1.498,148	44,855	2042·60	2·04	12·10	26·19	4·06	4·76
---	---	---	---	---	---	---	---	---
---	<b>3.070,406</b>	<b>36,781</b>	---	---	---	---	---	---
---	---	---	---	---	---	---	---	---
---	<b>596,210</b>	<b>24,000</b>	---	---	---	---	---	---
---	---	---	---	---	---	---	---	---
---	165,000	22,297	---	---	---	---	---	---
---	---	---	---	---	---	---	6·64	9·69
141,175	1.666,000	23,598	1133·85	0·76	7·55	41·09	4·23	6·09
---	---	---	---	---	---	---	---	---
241,020	2.400,000	26,719	322·00	---	2 91	12 20	1·25	1·96

Vasút	Év	Építési pályahossz km.	Névleges tőke			Átlagos árfolyam ‰	Tény- szorosabban vett építő- költség
			Elsőbb- ségi	Törzs- részvények	Összesen		
42. Kőszeg — Szombathelyi	1888	—	—	—	—	—	
	1889	17·1	167,900	150,000	317,900	98·6	273,548
43. [Bárcs—Pakraci]	1888	—	—	—	—	—	
	1889	123·8	6.000,000	5.000,000	11.000,000	97·0	10.091,770
44. [Varasd—Goluboveci]	—	—	—	—	—	—	
45. [Belisce—Kapelnai]	—	—	—	—	—	—	582,060
46. Zala vármegyei	—	—	3.600,800	1.157,400	4.758,200	—	3.858,000
47. Debrecen—Füzésabonyi	—	—	4.062,600	1.575,000	5.637,600	—	4.500,000
48. Kassa—Tornai	—	—	969,200	375,700	1.344,900	—	1.073,500
49. Somogy—Szobbsi	—	—	1.183,100	458,600	1.641,700	—	1.310,500
	—	—	1.254,100	697,000	1.951,100	—	1.600,000

A Budapesti helyi-érdekű vasutak, meg a Gölnievolgyi vasút is igen drágán épültek, s ugyanez áll a Csáktornya—zagrabi (zagoriai) vasútról is, melynek kilométere 39,827 firtba került.

A Garam—ipolyvolgyi vonalak kivételével, melyeket az Osztrák-magyar államvasút-társaság épített (az Esztergom-Nána—ipolysági részt 40,000 firtért, a Csata—lévait pedig 31,400 firtért), a többi 45 vonal építése kilométerenkint a 30,000 firtot nem, vagy alig haladja meg, ellenben leszáll 17,000 firtot alulra is, sőt ha a Szatmár—nagybányai és az Arad—kőrösvölgyi vasutakat tekintjük, akkor a 15,000 firtig szállunk alá.

A mint azonban említettük, a VIII. számú táblázat tételei túlzottan magasak, mert nem a leszámolások eredményét, hanem az engedélyezett összeget tüntetik elő. Ha a valódi létesítő árakat kívánjuk alapul venni, akkor a VII., X. és XI. számú kimutatás tételeit kell irányadóknak tekintenünk.\*)

E vonalak között ott találjuk a Deés—zilahi mintaszerűen épült vasutat (98·8 km.), mely vonal aléptíme nye bármely I-ső rendű vasútéval vetekedhetik, nagy töltéseivel, kőből épült partvédő műveivel, szép állomásaival és szilárd építkezéseivel. A hídszerkezetek mind vasból vannak, kő ellen falakkal

\*) Lásd a VII. sz. táblázatos kimutatást 114—115 lapon, a X. sz. a 143. lapon a XI. sz. a III. rész végén.

leges befektetési tőke			Fölösleg				Tiszta jövedelem	
Járó- művek	Összesen	Kilo- méteren- kint	Átlagos hossz	Vonal	Ezer elegy	Ezer tisztá	a tény- leges	az elsőbb- ségeket
					tonna			
f o r i n t			kilométerenkint				‰-ban	
—	—	—	—	—	—	—	4·58	8·48
40,052	313,600	18,339	223·77	0 10	2 49	17 94	3·73	6·99
—	—	—	—	—	—	—	2·88	5·14
585,230	10,677,000	86,804	2111·39	1·22	11 91	36 21	2·91	5·18
—	1,300,000	—	—	—	—	—	—	—
137,940	720,000	18,797	—	—	—	—	—	—
—	3,858,000	—	—	—	—	—	—	—
—	4,500,000	—	—	—	—	—	—	—
—	1,073,500	—	—	—	—	—	—	—
—	1,310,500	—	—	—	—	—	—	—
—	1,600,000	—	—	—	—	—	—	—
Átlagosan							3 28	4·94
							3 29	4 05

es pillérekkel, s a vonal alárendeltebb jellegét csak a 22·2 kg.-os sín jelzi. A nehéz viszonyok dacára e vonal kilométerét mintegy 34,000 frtért meg lehetett építeni.

A Szamosvölgyi vasút többi vonalai közül az először épített „Apahida—deési“ 46·6 km. vonal nagyszámú fahidjaival 21,000 frt, a „Deés—besztercei“ 60·2 km. hosszú, végleges jellegű vonal nagyobb vashidjaival 25,000 frt kész pénz kiadásba került.

A földmunkák nagysága tekintetében második helyen a „Nagyvárad—Belényes—vaskóhi“ 117·3 km. hosszú vasút említendő. Ennek kilométere 21,040 frtba került.\*)

Az Aradi és Csanádi egyesült vasutak különböző vonalainak költségei 15,000 frttól föl 34,400 frtig változnak, de ez utóbbi összegből pályakilométerenkint 9126 frt kocsi beszerzésére esik, minthogy pedig ez az egész 315 km. hosszú vonal javára szolgál, az összehasonlítás céljaira helyesebb az egész vonal végleges létesítésére fordított kiadás átlagárát vennünk, ez pedig 25,400 frt.\*\*)

A Szatmár—nagybányai vonal (56·2 km.) 18·1 kg.-os acélsín,

\*) Részleteket I. rész V. sz. kimutatásában.

\*\*) Részleteket I. rész II. sz. kimutatásában.

tölgypálfák, bő kavicsolás, jó alépítmény, de ideiglenes módon épített épületeivel, kilométerenkint 17,000 frtba került.

A Marosvásárhely—szászrégeni vonal (32,5 km.) kilométere pedig elsőrendű alépítményével 20,923 frtba.

Végül az Osztrák-magyar államvasút-társaságnak, a megszokott szoliditással épített Nyitra—tapolcsányi vonala említendő. Épült kilométerenkint 23,340 frton. Az elsorolt vasutak építésének átlaga, ezek szerint 23,400 frt lenne, de biztosság okáért fogadjuk el a kitűnően felszerelt Aradi és Csanádi vasutak átlagárát, a 25,400 frtot, melynél nagyobb megterhelhetésre nincsen szükség.

Különböző viszonyok között, eltérő jelleggel, de szolidul és a várható forgalom legnagyobb kívánalmainak megfelelően épült vonalak költségeit soroltuk föl, s tekintve, hogy Magyarország legkülönbözőbb vidékein más-más egyének vezetése alatt épültek e vonalak, teljes megnyugvással és biztossággal vonhatjuk le következtetésünket, hogy a szükséges helyi-érdekű vasutak olcsón megépíthetők, még akkor is, hogyha jövőben sem sikerülne a kellő mértékre leszállítanunk a helyi-érdekű vasutak iránt ez idő szerint támasztott túlzott követeléseket.

### B) A hozzájárulások.

Az 1889. év végéig engedélyezett tőkék és hozzájárulások a IX. számú táblázatban vannak felsorolva.

A hozzájárulások átlaga volt:

Pósta címen . . . . .	6·3%
Forgalmi eszközök engedélyezésével . . . . .	1·3%
Csatlakozási létesítmények elvállalásával . . . . .	0·3%
Állami támogatás és egyéb címen . . . . .	7·2%

Tehát az állami hozzájárulások százaléka . . . . .	15·1%
A törvényhatóságoké . . . . .	7·0%
Községeké és magánosoké . . . . .	13·6%

Vagyis valamennyi hozzájárulás . . . . . 35·7%

A hozzájárulások értékét azonban ez alapon helytelenül itélnők meg. A táblázatban vannak ugyanis olyan vasutak, melyek egészen az állami vagy magánipar céljaira szolgálnak (Marmarosi sóvasút, Piski—Vajda-Hunyad, Belisce—Kapelna stb.) és vannak olyanok — ez áll a horvát vasutakra —, melyek a szorosan vett magyarországi vasutaktól eltérő alapon létesültek (Csáktornya—Zágráb, Vinkovce—Brčka, Ruma—Vrdnik).

Az összes vasutak eredményeinek taglalása tehát hibás következtetésekre vinne, de távolítsuk el fenti okból, a IX. számú kimutatásban rekeszjel közé tett vasutak tételeit, s azonnal más eredményeket találunk,

nevezetesen az összehasonlítás céljaira alkalmas 2279 kilométer hosszú 39 vasútnál volt 1889-ben :

az állami hozzájárulások százaléka . . . . .	15.5
a törvényhatósági hozzájárulások százaléka . . . . .	9.1
a magánosok és községek hozzájárulásának százaléka . . . . .	17.7
Összesen . . . . .	<u>42.3%</u>

vagyis a pálya építéséhez szükséges összegnek több mint 40 százaléka hozzájárulásokkal volt biztosítható, s e hozzájárulások nagy része a fonds perdu adatott, vagy érette a vasutat pénzbelileg alig terhelő ellenszolgáltatmányokat követelnek.

### C) Kamatozás.

A helyi-érdekű vasutak jövedelmezőségét mutató hivatalos adatok szerint az elsőbbségek átlagos kamatozása volt :

1888-ban . . . . .	4.49%
1889-ben . . . . .	4.95%.

### D) A törzsrésztvények értékesítése.

Az előzőekben igazoltuk tehát, hogy tudunk olesón építeni, az a fonds perdu hozzájárulások az építő összeg 40—42 százalékát fődözik, minek következtében a kamatoztatandó tőkét a jelenlegi viszonyok között is lehetséges minimumra csökkenteni, és e minimum a kereskedelemügyi miniszter jelentései szerint valóban meghozhatná kamatját — s ime vállalataink még sem jövedelmezők.

Kisérjük meg a rendelkezésre álló adatok alapján e jelenség okát kutatni.

A kereskedelemügyi miniszter 1889. évi jelentésének adatai szerint 1889. év végével 50 helyi-érdekű vasút építésére 90.532,324 frt tőke engedélyeztetett. Hogyha azonban a hozzájárulásoknál kizárt vonalak költségeit itt sem vesszük figyelembe (l. a IX. sz. kimutatás végén), a többi 2279 km. hosszú 39 helyi-érdekű vasút építésére engedélyezett tőke lesz 67.829,584 frt

De a Bánréve—ózdí . . . . .	356,760 frt
Pusztaföldvár—békési . . . . .	204,117 „
Rétszilás—szegszárdi . . . . .	1.430,000 „
Mezőtúr—túrkevei . . . . .	175,000 „
Kunszentmárton—szentesi . . . . .	440,000 „
Garam—ipolyvölgyi . . . . .	3.070,406 „
Félegyháza—csongrádi . . . . .	596,210 „
Perjámos—varjasi . . . . .	<u>165,000 „</u>

vasutakra kiadott összeg . . . . . 6.437,493 frt

ezúttal figyelmen kívül hagyandó, mert ezeknél

nem voltak részvények kibocsátva, s a fenmaradó 61.392,091 „

építő tőke csak a többi 2050.6 km. hosszú 31 vasútra oszlik el.



## IX. sz. táblázatos kimutatás.

V a s ú t	Engedélyezett tényleges tőke	Á l l a m i h o z z á					
		p o s t a		forgalmi esz- közök		csatlakozási létesítmények	
		összeg	%	összeg	%	összeg	%
		frt	frt	frt	frt	frt	frt
1. Arad és esanádi egye- sült vasutak . . . . .	6.765,660	316,000	4·7	—	—	—	—
2. Szamosvölgyi vasút . . . . .	6.383,175	500,800	7·9	—	—	—	—
3. [Mármarosói sóvasút] . . . . .	950,000	—	—	—	—	—	—
4. [Budapesti h. é. vasutak] . . . . .	1.750,000	36,510	2·0	—	—	—	—
5. [Budapest – Szentlőrinci] . . . . .	194,000	—	—	—	—	—	—
6. Keszthely – Balaton- szentgyörgyi . . . . .	255,000	40,160	15·7	—	—	—	—
7. Poprádvölgyi . . . . .	385,000	—	—	—	—	—	—
8. [Csáktornya – Zágrábi] . . . . .	4.600,000	316,000	6·8	—	—	—	—
9. Bánréve – Ozdi . . . . .	356,760	—	—	—	—	—	—
10. Pusztaföldvár – Békési . . . . .	204,117	16,000	7·8	—	—	—	—
11. [Piski – Vajdahunyadi] . . . . .	—	—	—	—	—	—	—
12. [Besztercebányai – Zólyombrezói] . . . . .	1.489,740	46,650	3·1	—	—	—	—
13. Rétszilás – Szegzárdi . . . . .	1.430,000	98,760	6·9	—	—	—	—
14. Debrecen – Büdszent- mihályi . . . . .	1.250,000	110,000	8·8	80,000	6·4	—	—
15. Nagyvárad – Belényes – Vaskóhi . . . . .	2.778,000	200,000	7·2	—	—	—	—
16. Pusztatenyő – Kunszent- mártoni . . . . .	800,000	80,000	10·0	72,000	9·0	—	—
17. Ujszász – Jászapáti . . . . .	572,408	60,000	10·4	—	—	—	—
18. Mezőtúr – Túrkevei . . . . .	175,000	19,750	11·2	—	—	—	—
19. Marosvásárhely – Szászrégeni . . . . .	680,000	120,000	17·6	—	—	—	—
20. [Vinkovce – Brėkai] . . . . .	1.550,000	65,500	4·2	—	—	—	—
21. Bihari . . . . .	3.100,000	350,000	11·3	30,000	9·7	—	—
22. Mátrai . . . . .	3.200,000	410,000	12·8	250,000	7·8	—	—
23. Kunszentmárton – Szent- tesei . . . . .	440,000	100,000	22·7	—	—	—	—
24. Marosludas – Besztercei . . . . .	2.185,000	200,000	9·1	200,300	9·2	—	—
25. Héjasfalva – Székely- udvarhelyi . . . . .	920,000	200,820	21·8	91,000	9·9	—	—
26. Szombathely – Pinkafői . . . . .	1.450,000	118,660	8·2	—	—	—	—
27. Boba – Stimegi . . . . .	680,000	36,300	5·3	—	—	—	—
28. [Ruma – Vrėniki] . . . . .	492,000	—	—	—	—	—	—
29. Budapest – Lajosmizsei . . . . .	1.400,000	100,000	7·1	100,000	7·1	—	—
30. Kisujszállítás – Déva- ványa – Gyomai . . . . .	1.205,000	55,000	4·6	—	—	—	—
31. Bács-Bodrog vármegyei . . . . .	2.945,000	164,300	5·6	—	—	—	—

j á r u l á s o k				Törvényható- sági hozzájárulások		Községek és magánosok hozzájárulása		Valamennyi hozzájárulás	
e g y é b		összesen		összeg		összeg		összeg	
összeg	%	összeg	%	összeg	%	összeg	%	összeg	%
frt	%	frt	%	frt	%	frt	%	frt	%
556,200	8·2	872,200	12·9	357,070	4·1	2,513,000	37·2	3,674,000	54·2
1,200,000	18·8	1,700,800	26·7	357,070	5·6	456,000	7·1	2,513,870	39·4
—	—	—	—	—	—	—	—	—	—
—	—	36,510	2·0	—	—	—	—	36,510	2·0
—	—	—	—	—	—	—	—	—	—
—	—	40,160	15·7	11,580	4·5	—	—	51,740	20·2
30,000	7·8	30,000	7·8	2,000	0·5	118,000	30·7	150,000	39·0
—	—	316,000	6·8	—	—	351,000	7·6	667,000	14·4
—	—	—	—	—	—	—	—	—	—
—	—	16,000	7·8	21,930	10·7	166,187	81·5	204,117	100·0
1,443,090	96·9	1,489,740	100·0	—	—	—	—	1,489,740	100·0
35,000	2·4	133,760	9·3	95,524	6·7	167,192	11·7	396,746	27·7
—	—	190,000	15·2	119,760	9·6	377,240	30·1	687,000	54·9
150,000	5·4	350,000	12·6	300,000	10·8	350,000	12·6	1,000,000	36·0
—	—	152,000	19·0	46,330	5·8	315,200	39·4	513,530	64·2
—	—	60,000	10·4	50,000	8·7	315,600	55·3	425,600	74·4
—	—	19,750	11·2	19,300	11·0	177,144	101·3	216,194	123·5
100,000	14·7	220,000	32·3	—	—	120,000	17·6	340,000	49·9
650,000	4·9	715,500	46·1	—	—	—	—	715,500	46·1
300,000	9·7	950,000	30·7	700,000	22·6	200,000	6·4	1,850,000	59·7
—	—	660,000	20·6	150,000	4·7	583,000	18·2	1,393,000	43·5
—	—	100,000	22·7	—	—	340,000	77·3	440,000	100·0
300,000	13·7	700,300	32·0	214,500	9·8	209,109	9·6	1,123,909	51·4
—	—	291,820	31·7	460,000	50·0	41,000	4·5	792,820	86·2
112,160	7·7	230,820	15·9	46,330	3·2	301,040	20·7	578,190	39·8
41,300	6·1	77,600	11·4	36,700	5·4	134,000	19·7	248,300	36·5
—	—	—	—	—	—	—	—	—	—
—	—	200,000	14·2	100,000	7·1	342,000	24·5	642,000	45·8
96,600	8·0	151,600	12·6	150,000	12·4	115,600	9·6	417,200	34·6
—	—	164,300	5·6	193,000	6·6	1,205,000	40·9	1,562,340	53·1

V a s ú t	Engedélyezett tényleges tőke	Á l l a m i h o z z á					
		p o s t a		forgalmi esz- közök		csatlakozási létesítmények	
		összeg	%	összeg	%	összeg	%
		frt	frt	frt	frt	frt	frt
32. Szatmár—Nagy- bányai .....	1.000,000	120,000	12·0	—	—	35,000	3·5
33. Nyiregyháza—Máté- szalkai .....	1.265,000	125,960	9·9	—	—	135,000	10·7
34. Szilágysági .....	2.347,500	250,000	10·6	—	—	50,000	2·1
35. Taracvölgyi .....	655,600	40,000	6·1	—	—	40,000	6·1
36. Gölnievölgyi .....	1.498,148	63,200	4·2	—	—	—	—
37. Garam—Ipolyvölgyi ..	3.070,406	146,050	4·7	—	—	—	—
38. Félégyháza — Csongrádi .....	596,210	32,860	5·5	—	—	—	—
39. Perjámos—Varjasi .....	165,000	—	—	—	—	—	—
40. Nagyikinda—Nagy- becskereki .....	1.666,000	158,020	9·4	—	—	—	—
41. Torontáli .....	2.400,000	109,540	4·5	—	—	—	—
42. Kőszeg—Szombathelyi ..	313,600	49,380	15·7	—	—	—	—
43. [Barcs—Pakráci] .....	10.677,000	317,040	3·0	—	—	—	—
44. [Varasd—Goluboveci] ..	1.300,000	40,000	3·1	80,000	6·1	—	—
45. [Belisce—Kápolnai] .....	720,000	—	—	—	—	—	—
46. Zala vármegyei .....	3.808,000	150,610	4·0	—	—	—	—
47. Debrecen—Füzesabonyi ..	4.500,000	174,460	3·9	—	—	—	—
48. Kassa—Tornai .....	1.073,500	50,270	4·7	—	—	—	—
49. Somogy—Szobb—Baresi ..	1.310,500	60,240	5·6	—	—	—	—
50. Békésmegyei .....	1.600,000	63,970	4·0	—	—	—	—
Összesen .....	90.532,324	5.712,510	6·3	1.173,600	1·3	260,000	0·3
A rekeszjel köz é foglalt vonalak elhagyásával ..	67.829,584	—	—	—	—	—	—
Ez összeget a vonalak hosz- zával, 2279-el osztva, jut 1 kilométerre .....	29,750	—	—	—	—	—	—
A hozzájárulások azonban 50 évre oszlnak el, átszámítva tehát ez összege- évenkénti esedékes részletek .....							

Ezt az összeget 68.702,000 frt névértékű címlet kibocsátásával szer-  
rezték be.

Ebből: törzsrészvény: 27.051,900, tehát a címletek 39·4% -a;  
elsőbbség: 41.650,100, vagyis . . . . 60·6%.

A törzsrészvény teljes névleges értékével váltandó be.

Készpénzként kellene tehát a följánlott összegnek szerepelni, bárminő  
hozzájárulás címén nyújtják is. A valóságban azonban a hozzájárulások nagy  
részét, több évre elosztott, kisebb részletekben fizetik.

Az építésnek a följánlott összegekre azonnal szükségé levén, a hozzá-  
járulásokat — ha veszteséggel is — értékesíteni kénytelen.

j á r u l á s o k				Törvényható- sági hozzájárulások		Községek és magánosok hozzájárulása		Valamennyi hozzájárulás	
e g y é b		összesen		összeg		összeg		összeg	
összeg	%	összeg	%	összeg	%	összeg	%	összeg	%
frt	%	frt	%	frt	%	frt	%	frt	%
<b>120,000</b>	<b>12·0</b>	<b>275,000</b>	<b>27·5</b>	<b>57,000</b>	<b>5·7</b>	<b>168,000</b>	<b>16·8</b>	<b>500,000</b>	<b>5·00</b>
—	—	260,000	20·6	132,000	10·4	156,000	12·4	549,760	43·4
—	—	300,000	12·7	640,000	27·4	202,080	8·6	1.142,080	48·7
62,000	9·5	142,000	21·7	—	—	158,000	24·1	300,000	45·8
220,000	14·6	283,200	18·8	—	—	6,000	0·4	289,200	19·2
—	—	<b>146,050</b>	<b>4·7</b>	<b>93,500</b>	<b>3·0</b>	<b>71,172</b>	<b>2·3</b>	<b>310,721</b>	<b>10·0</b>
—	—	<b>32,860</b>	<b>5·5</b>	<b>20,000</b>	<b>3·4</b>	<b>132,725</b>	<b>22·2</b>	<b>185,585</b>	<b>31·1</b>
—	—	—	—	—	—	23,705	14·4	23,705	14·4
300,000	18·0	458,020	27·4	156,200	9·4	316,000	19·0	930,220	55·8
59,000	2·5	168,540	7·0	542,700	22·6	457,300	19·1	1.168,540	48·7
—	—	49,380	15·7	11,580	3·7	150,000	47·9	210,960	67·3
77,220	0·7	394,260	3·7	—	—	—	—	394,260	3·7
—	—	120,000	9·2	—	—	—	—	120,000	9·2
—	—	—	—	—	—	—	—	—	—
200,000	5·2	350,610	9·2	419,448	11·0	37,952	9·8	1.143,010	30·0
125,000	2·8	299,460	6·7	325,130	7·2	915,000	20·3	1.539,590	34·2
82,890	7·7	133,160	12·4	35,000	3·2	178,850	16·7	347,010	32·3
146,710	11·2	206,950	15·8	125,000	9·6	—	—	331,950	25·4
70,000	4·4	133,970	8·4	400,000	25·0	157,000	9·8	690,970	43·2
6.477,170	7·2	13.623,280	15·1	6.320,822	7·0	12.362,895	13·6	32.306,997	35·7
—	—	10.551,270	15·5	6.320,822	9·1	12.011,895	17·7	28.883,987	42·3
—	—	4,630	—	2,770	—	5,270	—	12,670	—
ket, lesznek az	—	254	—	153	—	290	—	—	—

És így van ez magával az állami hozzájárulásokkal is, mert a postaszállítás címén nyújtandó összeget „50 éven át, évenként egyenlő összegekben“ fizetik, továbbá az 1888-diki törvénnyel megállapított készpénztámogatást a kormány, idő dolgában korlátozva lévén, szintén évenkénti apró részletekben nyújtja.

A készpénzbeli állami hozzájárulás is eszkomptálásra kerül tehát, és úgy elkallódik mint a többi községi és magán hozzájárulás, mely szintén több-kevesebb évi részletre van szétosztva.

Ez a pénzügyi művelet, mivel a hozzájárulások elaprózódnak, vagyis

több évre megoszolnak, több-több veszteséggel jár. A magánosok hozzájárulásainak értékesítésére károsan hat az az ismert körülmény is, hogy az illetők befizetésüket sohasem teljesítik rendesen, habár behajtásában a közigazgatási hatóságok közreműködése is segítségül vehető. \*)

A törzsrészcvények után befolyó pénz képezi azt a tőkét, melyet az előzők alapján leginkább kell meggondoltan és célszerűen felhasználnunk, s ez adja meg azt az egyetlen biztos és szilárd alapot, melyre támaszkodva a társulat a vállalkozókkal, valamint a pénz embereivel szemben is némi önállóságra tehet szert. Mindezek következtében a törzsrészcvények után befolyó pénz megszerzésére, kezelésére és fölhasználására fordítandó a legkiválóbb gond, s a hozzájárulások az eddigieknél okszerűbb alapokon értékesítendőek, hogy el ne veszzen az oly nehezen szerzett és nehezen is adott törzsvagyonnak még oly csekély része sem.

Rendesen az első lépésnél botlik meg az alapítás pénzügyi része, s sokszor a létjogosultság minden előfeltételeivel bíró vasutunk jövedelmezősége is kétesse válik, a rendetlen befizetések okozta zavarok következtében.

A veszteség, a mit ez úton szenvedtek eddig létesült vasutjainak, egész összességében, a jelenleg dívó számadási rendszer mellett nem volt kipuhatható, de nagyságára a bevezetésben tárgyalt vasutakra vonatkozó adatokból következtethetünk, s legkevesebb 10—15 százalékra tehetjük.

E veszteségeket meg kell azonban szüntetnünk, s a törzsbefizetések utolsó fillérjét is meg kell mentenünk, mert a törzsvagyon megcsorbitásának következménye: az elsőbbség elfecsérlése.

\* \* \*

A törzsrészcvény értékének csökkenésére különben még egy másik körülmény is károsan hat.

Az eddig dívó rendszer szerint a vasutak építését az építő szerződések alapján nagy vállalkozóknak általános-összegekért adván át, a teljesítmények egyrészét elsőbbségekkel, másrészét törzsrészcvényekkel fizetik. Mentül több készpénzt nyújthat ilyenkor a társaság, vagyis mentül kevesebb számú részvcnyet kell a vállalkozóknak átvenni, annál kisebb egységáratok fog követelni, s annál nagyobb árfolyamokkal fogadja el a részvcnyeket.

A készpénz értéke az építéskor megkétszereződik, mert a vállalkozók legtöbbször maga is idegen pénzzel dolgozik. Mentül több készpénzt kap,

\*) A Szilágysági vasút kapott 10 évi kötelezettséggel aláírt 157,870 frt helyett 116,193 frt készpénzt. A Szamosvölgyi, a Deés—besztercei vonal törzsrészcvényeinek 124,000 frtot veszített stb.

Hogy a késedelmes fizetés az építés közben minő zavarokat okoz, láttuk az Aradi és Csanádi, a Belényesi és a Szamosvölgyi vasutak építésének ismertetésekor. Az utóbbi vasutnál e körülmény idézte elő a pénzügyi helyzet teljes megromlását.

annál több a saját kamat megtakarítása és annál nagyobb erélylyel kezdheti meg a munkát, mozgékonyabb lehet vállalatában, gyorsabban haladhat, s így rövidebb időre kell a kölcsönzött pénzt lekötnie.

Miudez tetemes erkölesi és anyagi haszonnal járván a vállalkozóra nézve is, ez előnyök fejében szívesen fogadjá el a magasabb árfolyamot.

Az engedély-okirat újabb időben a tényleges tőkét állapítja meg.

Az 1888-iki IV. törvénycikk 10. §-a szerint:

*„A névleges tőkét, valamint a pénzbeszerzés módzatait és föltételeit, úgyszintén a kibocsátandó címletek neveit, egymáshoz arányát, árfolyamát, osztalékát, illetve kamatait a kereskedelemügyi miniszter a pénzügyminiszterrel egyetértőleg állapítja meg, mindazonáltal figyelemben tartandó, hogy ott, a hol törzsrésvények bocsáttatnak ki, ezek a tényleges építési tőkének legalább 35%-át tegyék.“*

De hogy a megkövetelt 35% százalékot föl lehesse mutatni, majdnem mindig a fővállalat maga egészíti ki a törzstőkét. \*)

Természetesen az ő hozzájárulásáért kapott törzsrésvényeket a jelen főnálló viszonyok közt értékteleneknek tekintvén, ezek fejében az építő összeget, a törzsrésvények kiegészítésére adott összeggel öregbítette, minek következtében nemcsak az építés drágult meg, de meghiúsult a törvény amaz irányzata is, hogy: a helyi-érdekű vasutak címleteinek kibocsátásakor bizonyos észszerű korlátok szabassanak.

Az 1888-iki törvény 9. b) pontját azért hozta a törvényhozás, hogy a vasutak létesítését mód fölött akadályozó korábbi szigorú követelményt enyhítse, a mit már azért is helyeslendőnek tartunk, mert az előbb jelzet hamis bevallásra most már kevesebb szükség van, és a törzsrésvények azonnal, gyakran elhirtelenkedett értékesítését részben meg lehetne akadályozni.

A törvény így szól:

*„Azon határozmány, mely szerint az építési engedély csak akkor adható meg, ha a törzsrésvények 30%-a készpénzben befizettetett, hatályon kívül helyeztetik, fennmaradván a közmunka- és közlekedésügyi miniszternek a joga, hogy az építési engedély megadása előtt az építési szerződés bemutatását bekövetkeltesse, vagy más alkalmas módon meggyőződést szerezhesen arról, hogy az engedélyes részéről minden szükséges intézkedés megtétezt arra nézve, hogy az építés fennakadás nélkül legyen folytatható.“*

Hogyha azonban a „borderau“-t tekintjük, láthatjuk, hogy e könnyítés dacára a társulatok még most is törzsrésvényekkel fizetnek, a vállalatok pedig, teljes egészükben értéktelennek tekintvén őket, az építő összeg megállapításakor számításba sem veszik.

Ez tehát szintén csak a törzsrésvények elprédálását okozza, már pedig célszerű értékesítésükből még az a jelentékeny haszon háromolna a

\*) Bács—Bodrogmegyei, Torontáli, Szilágysági, Kassa—tornai stb. vasutak.

társulatra, hogy több készpénz állván rendelkezésére, kezdetben kevesebb papírost kellene elhelyezni, a mi az elsőbbségek értékesökkenését is megakadályozná és az értékesítésből eredő veszteségek is csökkenthetők volnának.

Ugyancsak a készpénz célszerű felhasználhatása érdekében és a címletek elfecsérlésének megakadályozása végett tartjuk kívánatosnak, hogy a tartaléktőke is elsőbbséggel legyen fődözhető, sőt ebből az érdekből óhajtható az óvadék csökkentése is, mert az óvadék a társulat alakulásakor, tehát szintén a legértékesebb pénzből foglal le 5–10 százalékot. \*)

### E) Az elsőbbségek értékesítése.

A törzsrészvények alapján befolyt pénzeknek, az előbb vázolt úton való megcsorbítását és a kellő meg nem becsüléséből eredő hiányokat elsőbbségekkel pótolják. S ez van bőven, mert mint kimutattuk, eddig a névleges tőkének 60·6%-át elsőbbségekkel fedezték. A tényleges építő tőkehez viszonyítva és a későbbi kamatozást tekintve azonban ez nagyobb arányokat ölt.

A törvény értelmében a tényleges építő tőke 65% elsőbbséggel fődözhető, s az eddigelé megállapított árfolyam 70–76% volt, sőt még alacsonyabb árfolyamokat is engedélyeztek.

Ennek következtében az elsőbbségek névleges értéke átlag a tényleges tőke 80%-ának felel meg, sőt egyes vasutaknál, hol a kibocsátó árfolyam kisebbre volt megszabva, az elsőbbség százalékaránya még nagyobb, így például:

a Kisújszállás—dévaványainál:

a tényleges tőke 1.205,000, az elsőbbség 1.152,800 = 95%,

a Bács-Bodrog megyeinél:

a tényleges tőke 2.945,000, az elsőbbség 2.647,200 = 90%,

a Zala megyeinél:

a tényleges tőke 3.808,000, az elsőbbség 3.600,000 = 93%.

Az tízerkedésnek tehát tág tere nyílik, hogyha a szerencsés véletlenek összejárására következtében, az építés a megállapított összegnél olcsóbban adható át a vállalatnak. Ez pedig könnyen megесik, mert teljesen pontos költségvetés alig készíthető.

Tudjuk ugyanis, hogy a vállalkozó kedvre, mint minden munkánál, a vasútépítésben is számtalan és előre meg sem határozható eshetőség hat. A vállalkozót pénz vagy anyag készlete, a munkahiány, a vállalat színhelyének közelsége, a viszonyok alapos ismerete és számtalan más körülmény befolyásolja. Ennek tulajdonítható, hogy a leglelkiismeretesebben, komoly fölvételek és utánjárások alapján készült költségvetés sem állja meg helyét

\*) Lásd a megszerzés nehézségét a Nagyvárad—Belényes—vaskóhi vasút ismeretében az 56-ik lapon.

az ajánlati tárgyalások alkalmával, s hogy maguk az ajánlatok is a legellentétebb színben tüntetik föl a vállalati munka minőségét, mert míg az egyik 20—30 százalékot enged, a másik ugyanannyival többet követel.

Ha tehát sikerül az engedélyeseknek, a vállalkozó elhatározására ható körülmények szerencsés összejárása következtében, olcsó vállalkozót kapni, a bőven megszabott elsőbbségek valóban kótyavetyére jutnak, s csekély áron vesztegettetnek el, a mi valamennyi helyi-érdekű vasút címleteinek értékére károsan hat. Ilyen esetben még szerencse, ha az értékpapirosok erős kézben maradnak, mint p. o. a Zala megyei papirok a müncheni Localbahn-Gesellschaft kezében. A legtöbb esetben azonban az elsőbbségek piacra kerülnek.

E tekintetben eddig a következő eljárásokat követték:

a) A társulat összes címletét egyenesen a pénzpiacra vitte, vagyis azonnal és egyszerre értékesítette.

Meg kell jegyeznünk, hogy a pénzpiac — mint olyan — a helyi érdekű vasutak címletei előtt el van zárva, s ott csak közvetve szerepelnek a mennyiben egyes hiteles cégek letétjeit képezik.

Ennek folytán, mint nem jegyzett papiroknak, értékük nincsen.

E papirosok az egyes cégek melléktérkedését képezvén, elhelyezéstük a véletlen konjunkturáktól függ, s minthogy jövedelmezésük államilag vagy hatóságilag éppen nincs biztosítva, s a papirosok értékét csakis a bizonytalan jövőben elérhető üzleti fölösleg adja meg, a bankok vagy üzleti csoportok, saját becsléstüktől teszik függővé e papirosok értékét, és ezt úgy szabják meg, a mint jó vagy hiányos értesüléseik alapján, az illető vasútnak több vagy kevesebb jövedelmezőséget hajlandók tulajdonítani. — Ebben az üzletben természetesen, a legalacsonyabb vételár elérésére törekszenek.

Helyi-érdekű garantált papiros csak három van. Egyiknél, a Barcs—pakráci vasútnál, a Déli-vasút 300,000 frt évi jövedelmet biztosított. A papirosokat a bécsi „Creditanstalt für Handel und Gewerbe“ 94'6 árfolyammal vette át.

A második, szintén horvát területen épült vasút, a Csáktornya—zágrábi (zagoriai) 115 km. hosszú vonal, melyet oly magas bérösszeg fizetése mellett vettek bérbe az államvasutak, hogy az elsőbbségek 5 százalékot kapnak aranyban, és a törzsrészcvények mintegy 3'5 százalékot.

Végre a Mátrai vasút papirosainak jövedelme van biztosítva, a mennyiben 40<sup>0/10</sup> forgalommegosztás van kilátásba helyezve.

Eddigélé hazánkban a legészszerűbben, t. i. nem kamatnak, hanem a szállítmányoknak előzetes biztosításával, a Máramarosi sóvasút épült, mert az építés előtt a sószállítás végett 50 évre terjedő szerződést kötöttek, s a vasutat a szükségletehhez képest építették meg. A papirosokat al pári lehetett értékesíteni, s szépen kamatoznak.

A többi vasút címletei jóságának ilyen biztosított alapja nem lévén, 60—65, sőt előfordult, hogy 45-ös árfolyammal adták el.



De az értékesítésnek ez a módja is mind nehezebbé válik, mert a külföldön elhelyezett elsőbbségek alighanem elérték azt a határt, a melyen túl a rendelkezésre álló pénzpiac többé csak igen nehezen képes abszorbeálni.

S erre a jövőben annál kevésbbé van kilátás, mert a vasuti papirosoknak éppen az a része került a külföldi piacra, mely eddig legkevesebb jövedelmet hajtott, természetes tehát, hogy az ez értékek iránti bizalom is nagyon megsejkkent.\*)

\*) A papirosok forgalmát jellemzi a következő kimutatás:

A vasút neve	A pénzügyi művelet végrehajtotta	Az elsőbbségi részvényeket átvette	Megjegyzés
Bihari helyi érdekű vasutak	K. k. priv. Länderbank	Frankfurti Eisenbahn-Rentenbank	Frankfurti Rentenbank ca. 70%, Budapesti konzorcium ca. 30%.
Mátrai vasút	ugyanaz	ugyanaz	
Csáktornya—zágrábi vasút	ugyanaz	von Erlanger et Söhne Gebrüder Sultebach	Frankfurtban
Marosludas—besztercei vasút	von Erlanger et Söhne Frankfurtban	Eisenbahn-Rentenbank Frankfurtban	
Nyiregyháza—mátészalkai vasút	Budapesti konzorcium a M. Országos bankkal	Eisenbahn-Rentenbank Frankfurtban	
Nagykikinda—nagybecskereki vasút	Magyar Országos bank	Budapesti nagykereskedő cég	
Zalamegyei vasutak	Localeisenbahn-Gesellschaft Münchenben	Localeisenbahn-Gesellschaft Münchenben	
Pozsony—szombat-helyi vasút	ugyanaz	ugyanaz	
Szilágysági vasutak	Budapesti konzorcium a M. Országos bankkal	Budapesti konzorcium a M. Országos bankkal	
Vinkovce—brékai vasút	K. k. priv. Länderbank Lindheim et Comp. Bécsben	Lindheim et Comp.	
Gölnievolgyi vasút	Magy. Országos bank és Anglo-Oesterreich Bécs	Budapesti konzorcium a Pesti kereskedelmi bankkal	
Kisújszállás—Dévaványa—gyomai vasút	Svenderop et Comp. Berlinben	Svenderop et Comp. Berlinben	
Békésvármegyei vasutak	ugyanaz	ugyanaz	
Brassó—háromszéki vasutak	von Erlanger et Söhne Frankfurtban	von Erlanger et Söhne Frankfurtban és Arnoldi Leó Mainzban	
Budapest—lajozmizsei vasút	Budapesti nagykereskedő konzorcium	Budapesti nagykereskedő cég	
Somogy-Szobb—báresi Szamosvolgyi vasút	ugyanaz	ugyanaz	
	Schölcher et Comp. Bécs		

b) A címletek értékesítésének másik módja, hogy a vonal megépítése fejében, az alapító költségek megtérítése ellenében, az engedélyesek az egész engedélyezett összeget a vállalat vagy bank rendelkezésére bocsátják.

Igy vette át a Magyar Országos bank: a Nagykikinda—nagybeeskereki, a Nyiregyháza—mátészalkai vonalakat; a Svenderop et Comp. cég Berlinben: a Kisújszállás—Dévaványa—gyomai és a Békés vármegyei vasutak építését; végre a Müncheni Localeisenbahn-Gesellschaft. a Torontáli, Pozsony—szombathelyi, Szombathely—pinkafői vasutak építését.

Az alapítás e neméhez tartozik továbbá a Bihari vasutak létesítése is.

Ez utóbbira hivatkozva utaltunk előzőleg azokra a veszélyekre, melyek abból keletkeznek, ha az építő vállalat maga végzi az előmunkálatokat is, mely esetben vajmi nehéz megakadályozni, hogy ne kétszeres üzérkedés áldozatává legyen a tervezett vasút. A vállalkozó az építésen, a háta mögött álló pénzember a pénzbeszerzésen akar nyerni. Mindkettőnek érdekében áll tehát a magas költségvetés, s míg a bank a címletek sokaságán nyereszkedik, addig a vállalat a magas egységarakból igyekszik magának hasznot teremteni. Mindkét érdek tehát arra törekszik, hogy az építő tőkét a helyi-érdekű vasutak belső, valóságos értékével össze nem egyeztethető magasságra csigázza föl.

Mindezt a kormány igen nehezen, az érdekeltség — mely kegyelemre adta meg magát — pedig sehogy sem képes megakadályozni.

Az alapítás e módozata tehát szintén föltétlenül elítélendő.

c) Mindkét előbbi eljárás káros volta kirívólag nyilvánulván, a címletek értékesítésének egy harmadik módjával tettek kísérletet.

A címleteket csak részben eszkomptálták, részben pedig egyes gyáraknak adták át kézi zálog gyanánt a sinek és járó-művek beszerzése fejében.

Általában ismert dolog az, hogy az üzérkedők itt is meglették az utat-módot az üzérkedéshez.

Kieszközlük pl. a sineknek és járó-műveknek részletfizetéssel való szállítását, és az elsőbbségekből kevesebbet helyeznek letétbe, mint a mennyit a költségvetésben e célra fölvett összegeknek megfelelő elsőbbség tesz, a fennmaradó elsőbbségeket pedig saját céljaikra fordítják, a törlesztés terhé az utódokra hagyván, stb.

Az észszerű eljárás még csak a kísérletezés útján halad, és alapjában ugyanaz, mint az utolsó módozat, mely szerint:

d) A címleteket visszatartják és a helyi érdekeltség, a pénzpiac mellőzésével, a kisebb vidéki intézetek segítségével építi meg vasútját, mint az Aradi és Ósánádi egyesült vasutak, továbbá a Nagyvárad—Belényes—vaskóhi vasut.\*)

\*) Ujabb időben e téren is találunk egyes szép kísérleteket. Így a Nagyszében—feleki és a Szentés—csongrádi vasutakat szintén ez eljárás szerint tervezik megépíteni.

## F) Következtetések.

A vasutaknak az utóbb jelzett, egyedül helyes alapon való létesítése azonban rendkívüli nehézségekbe ütközött. Bizonyítja ezt az Aradi és Csanádi, valamint a Nagyvárad—Belényes—vaskóhi vasút története.\*) Óriási erőfeszítést, szívós kitartást, számító, gondos munkát, de főként önálló tevékenységet kíván ennek az elvnek következetes végrehajtása, erre pedig nálunk sem a társadalomban, sem az egyes társulatokban nincsen meg a képesség. Innen van, hogy, ha az egyesek vagy vidékek meg is indítják az akciót, belefáradnak már az alapítás nehézségeinek leküzdésébe mi mint láttuk évekig elhúzódik, s a tőke előteremtésekor nem részesülvén a kellő támogatásban sem a kormány, sem pedig valamely hozzáértő bank részéről, végre — csakhogy megkapják a várva várt vasutat — az egész művelet lebonyolítását, az építést, valamint a pénz beszerzését, nem törődve többé a részletekkel, egészben egyes fővállalatokra bizzák. A vállalatok azonban rendszeren tüzerkedő bankok faiseurjei, s e bankok a vasút jövőjével vagy közgazdasági érdekével mit sem törődve, csak a kibocsátáskor tüzerkednek.

Vajjon vane kényszerítő ok, hogy a vidéki érdekeltségek annyira magukra hagyassanak?

A meglevő értékek és hozzájárulások észszerű értékesítésével, nem alakulna-e jövedelmező vállalattá a helyi-érdekű vasutak létesítése?

Nem állana-e érdekében bármely, szolid alapokon álló pénzügyintézetnek a vasútalapítások fölkarolása?

Avagy áldozattal járna-e az államra nézve az ügyek rendezése és a pénzbeszerzés végleges átvétele?

Mind e kérdésekre a számok válaszoljanak.

\* \* \*

Állítsuk egybe az ismert pozitív adatokat, még pedig egyelőre ama föltevésből indulván ki, hogy nem lesznek pénzbeszerzésbeli veszteségeink, tehát alapul azt véve, hogy a hozzájárulások valóban befolyznak és a vasutakra a tényleges építő költségeknél és időközi kamatoknál többet nem kell költenünk.

E fejezet elején igazoltuk,\*\*) hogy a hozzájárulások átlag 42·3%-nak felelnek meg. De vegyük az összes hozzájárulások százalékát csak 40%-kal, mert az „egyéb“ címbe (lásd a IX. számú kimutatást 1889-ről) esetleg már

\*) Lásd I. rész II. fejezetet.

\*\*) Lásd e fejezet „B“ pontját.

a 300,000 frt állami támogatás is bele van foglalva, e készpénzbeli támogatást pedig mi külön vesszük számításba, s taglaljuk kissé e hozzájárulások eredetét, természetét.

Mindezeig a vicinális vasutak érdekében az államkincstár nálunk nem adózott, és schol sem épültek az államnak olyan csekély támogatásával helyi-érdekű vasutak, mint hazánkban.

Az eddigi állami hozzájárulások címén a IX. számú táblázatban ki-mutatott összegek legnagyobb része ugyanis nem tarthat számot a támogatás, még kevésbé a segélyezés elnevezésre.

Az első rovatban ugyanis a posta hozzájárulása \*) címén adott összegek (6<sup>3</sup>/<sub>10</sub>%) a törvény szavai szerint „a posta részére nyújtandó szolgáltatás

\*) Az állami hozzájárulások az 1888-iki IV. törvénycikk 4. és 7. §-ai alapján történnek.

A 4. §. b) pontja szerint:

„b) a helyi érdekű vasút a közmunka- és közlekedésügyi miniszter kiváratára a m. kir. postát szállítani köteles.

A postaszállítás feltételeit, s ezek közt a postaszállításért fizetendő és a szolgáltatással arányban álló méltányos évi díjat a közmunka- és közlekedésügyi miniszter rendeleti úton szabályozza.

Ezen — az engedély egész tartama alatt teljesítendő — szállítás fejében a nevezett miniszter a helyi érdekű vasutat legfeljebb 50 éven át, évenként egyenlő összegekben fizetendő átalánnyal is segélyezheti. Ezen átalány a helyi érdekű vasút által az állami posta részére nyújtandó szolgáltatás arányában szabatik meg, úgy azonban, hogy a kérdéses átalány a postajáratok és kezelés költségeiben a vasúti szállítás folytán elérhető megtakarítás kétszeres összegénél, s 5-5 százalékkal tökécsítve legfeljebb a helyi érdekű vasút tényleges építési tökécsjének 10 százalékánál nagyobb nem lehet.“

A 7. §. szerint:

„A helyi érdekű vasút létesítését támogatják:

- a) az állam;
- b) a törvényhatóságok és
- c) a községek is.

Azon összeget, melyet a közmunka- és közlekedésügyi miniszter a keletkező helyi érdekű vasutak segélyezésére évente fordíthat, az egyes évek állami költségvetésében a nevezett miniszternek a pénzügyminiszterrel egyetértőleg teendő előterjesztései alapján a törvényhozás állapítja meg.

Ezen címen az állami költségvetés évenként 300,000 frtnál nagyobb összeggel meg nem terhelhető. Egy-egy helyi érdekű vasút nem segélyezhető ezen összegből többel, mint tényleges építési tökécsjének egy tizedrésze.

A **törvényhatóságok** részéről a helyi érdekű vasutak a közmunka-alap vagy egyéb ily célra igénybe vehető alapjaik vagy jövedelmeik illetőleg vagyonuk terhére, vagy végül — az 1883. évi XV. törvénycikk értelmében s az ott megszabott határok közt — megyei, illetőleg törvényhatósági kivetés útján segélyezhetők.

Hasonlóképpen a községek is községi jövedelmeik, illetőleg vagyonuk terhére, vagy végül községi adó kivetése útján az 1886. évi XXII. törvénycikk 132, illetőleg 131. §-ában szabályozott eljárás betartása mellett segélyezhetik a helyi érdekű vasutakat.

E segélyezés úgy a törvényhatóságok mint a községek részéről akként történhetik, hogy vagy a vasút jövedelmezőségéhez járulnak hozzá bizonyos összegű énjáradékkal, vagy pedig az építkezés céljaira akár természetbeni munkát, akár bizonyos összegű s a vasút

arányában szabatik meg<sup>4</sup>, és csak „a póstajaratok és kezelés költségeiben a vasuti szállítás folytán elérhető megtakarítás kétszeres összege“ lehet.

A póstakincstár nem fizeti meg tehát a tényleges szolgáltatot, csakis a megtakarított összegeket adja át a helyi-érdekű vasutaknak.<sup>\*)</sup>

Az „egyéb“ cím alatt összefoglalt hozzájárulások között (7·2%) az 1888-iki törvény meghozatala előtt engedélyezett vasutaknál az állami birtokok után fizetett, tehát inkább a magánhozzájárulások rovatába illő összegek vannak elsorolva.

Állami hozzájárulásnak csakis a Szamosvölgyi vasútnak nyújtott 1.200,000 és a Bihari vasútnak adott 300,000 frt tekinthető. Mindkét összeg azonban a hadi tekintetből megkívánt létesítményekre szolgált, tehát szintén nem támogatás, mert cserébe igen nagy ellenszolgáltatásokat teljesítenek a vasutak.

Valóságos támogatás csak a forgalmi eszközök címe alatt előforduló 1·3% és a csatlakozási létesítmények 0·3 százaléka tekinthető. Ez utóbbiak azonban csak örökségként szálltak át az államra, az Északkeleti vasút át vételével.

Mindezekből látjuk, hogy az államtól nyújtott eddigi támogatás a semmivel csaknem egyenlő.

*engedélyese által külön hitelművelet útján értékesíthető — énjáradékot, akár végre egyszerre s egyszermindenkorra befizetendő tőkeösszeget nyújtanak. Utóbbi esetben így a törvényhatóságok, mint a községek ebbeli elcúllalt kötelezettségeik teljesíthetése céljából említett alapjaik, illetve jövedelmeik lekötésével hosszabb lejáratú kölcsönöket köthetnek.*

*A közigazgatási árva, gyámhatósági kiadások fedezésére szolgáló javadalmozás nemkülönben a közigazgatási célokra szolgáló vármegyei székház a fentiek értelmében felvehető kölcsön biztosítékaira le nem köthetők.*

*A törvényhatóságoknak a segélyezést és a kölcsönköltést megszavazó határozatai a közmunka- és közlekedésügyi m. kir. miniszterek, illetve a belügy- és pénzügyi ministereknek, a községek határozatai pedig az illető törvényhatóságnak és a nevezett ministereknek jóváhagyását igénylik, mely jóváhagyás nélkül ezen határozatok jogerejűeknek nem tekinthetők.*

*Horvát-Szlavonországok kerületén az ilyenmő hozzájárulások, illetve kölcsönök a bán által a pénzügyminiszterrel egyetértőleg hagyatnak jóvá.*

*Úgy az államnak mint a törvényhatóságoknak és községeknek az általuk a fentebbiek szerint az építési tőkéhez nyújtandó segélyösszegek fejében a helyi érdekű vasút a segélyösszegeknek, illetőleg a biztosított énjáradékra beszerzett tőkeösszegek megfelelő részvényeket vagy törzsrészvényeket köteles átadni, ha pedig részvénytársaság nem alakíthatnák, a vasút tiszta jövedelmében az állam, illetőleg a törvényhatóság és község azon arányban részesítendőék, a melyben az általuk nyújtott hozzájárulási összeg a tényleges építési költségek többi részéhez viszonylik.*

*A jövedelemben való ilykénti részeltetéstől azonban a miniszterium kivételes esetekben el is tekinthet.*

*A helyi érdekű vasutak részére engedélyezett állami hozzájárulások a törvényhozásnak az engedélyokmány kiadásáról szóló jelentésben tudomásra hozandók.<sup>4</sup>*

<sup>\*)</sup> Sőt a póstahozzájárulások jelenlegi megállapításának módja is célszerűtlen, mert időt rabló művelet, és sokszor hónapokba kerül, míg a megtartott engedélyezett tárgyalás után, az engedélyes pozitív adatok birtokába jut.

A kereskedelemügyi miniszter jelentése szerint az 1890-ik év végéig adott az állam :

tőkésített póstahozzájárulásokra	6.423,370	frtot
egyebekre	8.670,330	„
összesen	15.093,700	frtot,
de ebben benne van a Piski—vajdahunyadi és a		
Besztercebánya—zólyomi vasút költsége	1.489,740	frt
továbbá ennek fejében átvett törzsrészvényt	11.633,150	„
összesen	13.122,890	frt,

tehát végeredményében a fonds perdu **1.970,810** frtot adott több mint 10 év alatt!

Az 1888-iki IV. törvénycikk végre a helyi-érdekű vasutak tényleges segítését is engedélyezte, mely célra évi 300,000 frt van megszabva.

Ennek az összegnek célszerű fölhasználását megnehezíti azonban a támogatás maximumának korlátozása.

A törvény szavai szerint ugyanis: „Egy-egy helyi-érdekű vasút nem segíthető ezen összegből többel, mint tényleges építési tőkéjének egy tized-részével.“

Támogatás szüksége esetén tehát kénytelen a kormány a gyámolítást évenként esedékes, kisebb részletekben nyújtani, ugyanúgy mint a posta címén adott hozzájárulást. De ez elaprózás kétséssé teszi a támogatás értékét, mert a legbiztosabb hozzájárulást is, idegen pénzüzetek hasznára, náluk kell értékesítenünk.

Mindkettőnél szabad kezét kellett volna hagyni a kormánynak, hogy a tervezett vasutak fontosságát, létesülhetőségük céljait komolyan bírálván meg, a vidékek gazdasági állapotához és szorult viszonyaihoz mérten, belátása szerint támogathassa a társulatokat még pedig mindig készpénzzel.

Abban, a nem remélt esetben, hogyha az alapul vett 40% valamely vidéken nem volna előteremthető, az állam feladata lesz tényleges segítség nyújtásával kiegészíteni. Ezt megkívánhatják szegényebb vármegyéink, mert a vasutak hajdani részrehajló létesítésével egyes vidékek a többiek fölé kerültek, és a törzsrészvények kellő mennyiségben való el nem tallalása is, részben az eddigi mellőzésből eredő gazdasági elmaradottságnak tulajdonítható. De különben is, míg a gazdánál a közvetett jövedelmezőség számításba nem jöhet, az állam e szempontból is kell hogy áldozzon, s más gazdagabb országok példája is mutatja, hogy az állami hozzájárulás el nem kerülhető.

De erre nálunk amúgy is ritkán lesz szükség.

A kormány befolyásával, különösen, mint később ki fogjuk fejteni, ha a pénzbeszerzéskor segédkezik és lehetővé teszi a pénzbeszerzés súlyos föltételeinek könnyítését, a vidék érdekeltségét a részvételre bizonyára meg fogja nyerni és a vármegyéket nagyobb hozzájárulásra fogja bírni, mint az oly csekély, s csak az ismeret- és érzékhiányból származó 9-1 százalék.

A 40% törzsrészvény tehát minden körülmények között — az állam

kincstárnak újabb megterhelése nélkül is — elérhető lévén, számításainkban alapul bizvást elfogadhatjuk.

Minthogy pedig az államtól átvett törzsrészcégek címén adott összegek kamatozásra jogosan amúgy sem számíthatnak, mert e hozzájárulások fejében a vasutak amúgy is ellenszolgáltatásokat vállaltak el, továbbá a többi hozzájárulásokat mostanáig is rendszeresen a fonds perdu adták, mindezek következtében ezek kamatozását számításainkban egyelőre mi is mellőzhetjük, s csak az építő tőke elsőbbségekkel fedezendő 60 százaléknak kamatozásáról kell gondoskodnunk.

Ennek kamatoztatása a jelenlegi gyöngye üzleteredményekkel is biztosítva van.

Állításunk bebizonyítására csoportosítsuk azokat az adatokat, melyeket a kereskedelemügyi miniszternek 1889-ki jelentéséből kivonva a IX. számú táblázatban elsorolt engedélyezett összegek alapulvételével nyertünk.

A VIII. és IX. számú táblázatban rekeszekkel megjelölt és a szűkebb Magyarországon épült 39 helyi érdekű vasút 2279 kilométerének engedélyezett tőkége 67.829,584 frt.

Ez tesz kilométerenkint 29,750 forintot, s ha ennek 60 százalékát vesszük számításunk alapjául, az ugyanazon táblázatban kimutatott 1000 frt (sőt ezt meghaladó) jövedelem alapján 5,75% kamatozást találunk.

Kérdés tehát, hogy ha az eddigi vasutak létesítésekor a 40%-nyi a fonds perdu hozzájárulások rendszeres befolyását, értékesítését és célszerű felhasználását biztosítottuk volna, nem találták volna-e meg a kisebb számban kibocsátott elsőbbségek busás jövedelmüket már az eddigi üzleteredmények alapján is?

Ezeknek az eredményeknek fokozódása pedig a jövőben biztosan várható, kivált ha tekintetbe vesszük, hogy e vasutak nagyobb része most még a kezdet nehézségeivel küzd, hogy vidékét forgalmi körébe még be nem vonhatta; hogy újabb kereskedelmi összeköttetések létesítésére nem volt még idő; s végül, hogy az üzletet sem kezelték — a mint később látni fogjuk — a kellő körültekintéssel.

\* \* \*

De ezeket az adatokat magunk sem tartjuk elég pontosoknak; tegyünk tehát számítást azokkal, a bár kevesebb, de különböző jellegű vasutak megbízható adataival, melyeket e fejezet bekezdésében soroltunk el, s a X. számú táblázatban összeállítottunk.

E fejezet bevezetésében megokoltuk, hogy mi Magyarországon a helyi érdekű vasutak létesítő közepárának, a jól felszerelt s szolidul épített Aradi és Csanádi egyesült vasutak átlagos építő árát tekintjük, a 25,400 frtot. Eltérőleg tehát az engedélyezett 29,750 frt egységártól, vagy a X. számú táblázat középértékétől, a 23,680 frttől, vegyük a nagyobb 25,400 frt átlagárt számításunk alapjául.

X. számú kimutatás.

Vasút	A tőke hány százalékát szereztek meg		Év	Fülszám	Előbbeségek kamatai	Fülszám kilométerenként	A 2 évi fölszám átlaga		A tényleges építő költségek	Ennek		Ez utóbbi kamatozott a kilométeres bevétel szerint	Önálló	Állami	Mióta van üzembe véve	Jegyzet
	hozzászárúkkal	el-sőbb-séggel					%	kilométerenként		40%	60%					
Aradi és Csánáti egyesült vasutak	54·2	45·8	1888	452,786	16·17	1555			23,400	10,160	15,240	9·9	igen	—	—	1) A Borossches—Jösszáhelyi vonalat csak 1889. decem-ber 13-án adták át a for-galomnak
			1889	451,092	15·04	1469	15·6	1512								
Szamosvölgyi vasút	39·4	60·6	1888	72,883	2·94	607								—	—	
			1889	106,063	4·29	883	3·6	745		23,000	9,200	13,800	5·40	"	—	
Nagyvárad—Belényesi vasút	36·0	64·0	1888	35,357	1·06	301								—	—	2) A társulat számítása sze-rint: 1887-ben volt a jöve-teleim: 17,897 frt. 1890-ben pedig 68,556. Per km. 985 felelt az előbbeségek 3·2% a 60% pedig - - - 4·64%
			1889	56,407	2·60	480	2·1	390	21,040	8,416	12,624	3·10	—	igen	4 éve	
Marosvásár-hely—Szász-régeni vasút	49·9	50·1	1888	16,085	3·78	549								—	—	
			1889	18,286	4·31	614	4·0	581	20,920	8,368	12,552	4·60	—	"	—	
Szatmár—Nagybányai vasút	50·0	50·0	1888	43,487	5·79	712								—	—	
			1889	65,620	8·75	1086	7·3	899	17,000	6,800	10,200	8·80	—	"	—	
Az eredmények átlaga ...										825 frt	23,680	—	12,883	6·4%	—	

E vonalak építésének részleteit, lásd a 114/115. lapon a VII. sz. kimutatáson.



Az eddigi haladásból számítva évenként körülbelül 270 km. vasút épül. A befektetendő főösszeg volna tehát évenként:

270 × 25,400 . . . . . 6.858,000 frt.

Ennek 40%-a a hozzájárulással fedezhető . . . . . 2.743,200 „

Ezt levonva a főösszegeből, lesz a kamatozásra szoruló végösszeg . . . . . 4.114,800 „

A X. számú táblázat szerint a kilométerenkinti évi jövedelem 825 frt levén, a 270 km. jövedelme lenne: 222,750 frt, ez pedig a 4.114,800 frt-nak 5.41%-a.

E jövedelmet tekintve, kimondhatjuk, hogy: ha észszerűen, a valódi szükségletnek megfelelően építünk, továbbá a befolyó törzsvagyron elfecsérlését a kellő időben nyújtandó támogatással megakadályozzuk, végre ha a címletek meggondolatlan eladhatása ellen gátat emelünk: akkor kétségkívül proszperáló vállalatokat létesíthetünk, s helyi-érdekű vasutaink nyugodt és azért egészséges fejlődését biztosíthatjuk.

Az eddigi elsőbbségeknek, tehát a kamatozó értékeknek több mint 80%-ja — mintegy 50 millió — a külföldi pénzintézetek kezében van.

Mi ezt hajlandók voltunk olcsón szerzett tőkeimportnak tekinteni, s ez egyike legnagyobb csalódásainknak. Mert a külföldi tőke mindenütt a hozzájárulásoknak csak azt a részét, t. i. az elsőbbségeket vállalta el, melynek jövedelme biztosítva van. S ez a pénz nagyon drága volt, mert ma, a hivatalos kimutatás szerint, átlag majdnem 5 százalékot jövedelmez, de a jövőre biztosan várható a 6%.

Ez azonban csak a névleges érték utáni kamatokról szól, de tudjuk, hogy a papirosok átlag legfőljebb 60%-kal vannak eladva, e szerint a külföld nem 6, hanem 10% jövedelmet fog a jövőben e papirosok után kapni. \*)

Ez okból az elsőbbségek címletére nézve jövőre a 4—5% kamat köteendő ki, hogy részben a belföldön maradt törzsrésztvények is részesüljenek a jövedelemben. Sőt meg kell akadályoznunk, hogy a biztos kamatot hozó elsőbbségek a külföldre kerüljenek. Igaz ugyan, hogy a külföldről behozott tőkéből is járul némi haszon a forgatóra, de ez alig áll arányban azzal a nagy veszteséggel, a mit abban szenvedünk,

\*) A kereskedelemügyi miniszternek időközben megjelent 1890. évi jelentése 411. lapján ez áll:

„Egyik további öröndetes körülmény az, hogy a helyi-érdekű vasutaknál a bevételek és üzletföltségek szaporodása (18.4% illetve 13.7%) ismét, a gyenge termés dacára kedvező arányban áll a 16.2%-nyi vonalszaporodattal, mely körülmény bizonyára alkalmas arra, hogy helyi-érdekű vasutak jövedelmezőségét illetőleg itt-ott hallatszó aggályokat eloszlassa illetve a további vállalkozásra serkentőleg hasson.“

hogyan az elsőbbségek névértéke után vasutaink 6%-ot fizetnek, mi a valószínűségben 8—10%-nak felel meg. Minden módon megakadályozandó tehát, hogy a helyi-érdekű vasutak, hazánk vagyonosodásának fontos segéd-eszközei, szinte csatornát képezzenek csekély nemzeti vagyonunk elvezetésére.

A jelenleg divó rendszerben tehát nem szabad megnyugodnunk, s miként a külföldi kormányok majdnem kizárólag vették kezükbe a vasutaknak — e kiválóan közérdekű intézményeknek — fejlesztését, úgy kell ezt a mi kormányunknak is tennie, s ezért az alapvetéskor, de kivált a pénzbeszerzéskor a kormány aktív támogatása nélkül a jövőre nem lehetünk el.

Szükséges ez, mert helyi-érdekű vasútjaink fejlődése újabb időben elposványosodott, pedig létesítésükre föltétlenül szükségünk van. A fejlődést azonban olyan irányba kell terelnünk, hogy e jövővelmezőnek tekinthető befektetések valóban meghozzák kamatjaikat és megszerzhessük a hazai munkás tőke bizalmát.

#### *a) A helyi érdekeltség a maga erején épít.*

Mielőtt a kormány működésének mikéntjével foglalkoznánk, vissza kell térnünk a vasutak létesítésére vonatkozó alapító módok között a negyediknek soroltnak a tárgyalására, mert az ez úton való létesítést, még a kormány behatárított működése esetén sem kívánók kizárni.

Egyetlen helyes alapító módnak jeleztük azt, hogy a helyi érdekeltség a vidéki pénzügyi intézetek segítségével maga létesítse a vasutat. Kifejtettük volt az előmunkálatok leírása alkalmával, hogy mennyire kell simulnia a vasútnak a tőle átszelt vidék érdekköréhez. Elmondottuk, hogy miként kell fölkarolnia minden legkisebb közgazdasági érdeket, ha hivatásának meg akar felelni. Az I. fejezetben ismertetett vasutak építése bebizonyította azt is, hogy milyen jótékony hatással volt magukra a vállalatokra az a benső viszony, melyben a vasút a szomszédosokkal állott, a kisajátítás, valamint az építés alkalmával. Végre az üzleti elvek fejtegetésekor meg fogjuk ismerni, hogy miként hat a forgalom növekedésére a helyi-érdekű vasút és a vidék lakossága között érvényesülő érdekközösség.

Mindezek következtében helyesnek tartjuk, hogy azok, a kik a vasúthoz a legközelebb állanak, tevékeny részt vegyenek alapításában, építésében és igazgatásában.

A vasutaknak ilyen módon való létesíthetése az 1888-iki IV. törvény-cikk újabb határozataival különben is tetemesen meg van könnyítve.

A bélyegtől és illetéktől való mentesség kibővítésével:

*„Az 1880. évi XXXI. törvény-cikk 5. § ához. Az idézett §-ban az építés tartamára engedélyezett bélyeg- és illetékmentesség az illető vasút üzletének megnyitásától számított 2 év múlva szűnik meg, s kiterjed magára az engedélyokmányra, illetőleg az engedélyi szabadalomra, valamint azon szerző-*

désekre is, melyek egyrészt a pósta szállítására, másrészt a beágazási pályaudvarok vagy egyes vonalrésze együttes használatára, valamint az üzletkezelésre nézve köttetnek. Kiterjesztetik továbbá a bélyeg- és illetékmentesség az állam, a törvényhatóságok, községek és magánosok által a helyi érdekű vasút létesítésére megajánlott hozzájárulásokról, valamint az ezek alapján célba vett pénzbeszerzések érdekében kiállított okmányokra és a megajánlott hozzájárulások bekebelezésére is, valamint a bélyeg- és illetékmentesség kedvezményére szolgáló határidő alatt bélyeg és illetékmentesen bekebelezett tehertételek kitörlésére vonatkozó okmányok és beadványokra is.“

Továbbá a 4. §. határozataival:

„a) A helyi-érdekű vasutak felmentetnek a jelenleg érvényben álló vasuti üzletrendtartás 89. §-ában jövedéki és rendőri felügyelet címén előirt fizetések és szolgálmányok alól, úgy nemkülönb az 1884. évi XIV. törvénycikk 15. §-ában és az 1885. évi XXIII. törvénycikk 110. §-ában említett ármentesítési, illetőleg vízrendezési társulati költségekhez való hozzájárulás alól is, azonban arra, hogy ezen vasuti vonalak által a vízlefolyások kártékonyan meg ne gátoltassanak, vagy meg ne nehezítettessenek, a közigazgatási bejárásoknál különös gond fordítandó.

b) A helyi-érdekű vasút a közmunka- és közlekedésügyi miniszter kívánatára a m. kir. postát szállítani köteles.

A póstaszállítás föltételeit s ezek közt a póstaszállításért fizetendő s a szolgáltatással arányban álló méltányos évi díjat a közmunka- és közlekedésügyi miniszter rendeleti úton szabályozza.

Ezen — az engedély egész tartama alatt teljesítendő — szállítás fejében a nevezett miniszter a helyi érdekű vasutat legfeljebb 50 éven át évenként egyenlő összegekben fizetendő átalánynyal is segíyezheti. Ezen átalány a helyi-érdekű vasút által az állami posta részére nyújtandó szolgáltatás arányában szabatik meg, úgy azonban, hogy a kérdéses átalány a postajáratok és kezelés költségeiben a vasuti szállítás folytán elérhető megtakarítás kétszeres összegénél s  $5\frac{1}{2}\%$ -kal tőkésítve legfeljebb a helyi érdekű vasút tényleges építési tőkájének 10 százalékánál nagyobb nem lehet.“

A póstajáruk 50 éven át fizetendő átalány-minimumának megállapításával az előleges jövedelmezőségi számítás is pozitív adatot nyert, és az eddiginél értékesebb hozzájárulás biztosított a vasút részére.)\*

Még nagyobb értéke van azonban az 1888 iki IV. törvénycikk 6. §. b) pontja alatti határozmánynak:

„A közmunka- és közlekedésügyi miniszter a pénzügyminiszterrel egyetértőleg megengedheti, hogy az államvasutak gépgyára és a diósgyőri vas- és acélgár helyi érdekű vasutak építéséhez megrendelt mozdonyok, illetőleg felépítményi vas- és acélsanyagok árát több évi törlesztésre hitelhezse. Ezen

\*) A Poprádvölgyi és a Nagyszeben-feleki vasutak engedélyesei a pósta-hozzájárulást nem számították le, hanem az üzleti bevételek közé sorolták.

*hitelezés, valamint az annak fejében kívántató fedezet, illetve biztosítás módját a nevezett miniszterek állapítják meg.*"

Végre, mint láttuk, a hatóságok valamint az állam is nagyobb mértékben támogathatják az érdekeltséget.

Számszerűen kimutatható, hogy mindez újabb előnyök felhasználásával a helyi érdekeltség a maga erején is képes vasújtát megépíteni.

Az építő számlák gondos egybevetéséből, az építő költségre vonatkozólag a következő arányszámokat nyertük, melyeket mindjárt a kilométeres 25,400 frt átlagára alkalmazhatunk.

	Nálunk :	Szászországban :
Alapítás . . . . .	0.5% 127 frt	1.87
Tervezés és építésvezetés . . . . .	3% 762 „	11.53
Kisajátítás . . . . .	4% 1016 „	10.52
Alépitmény . . . . .	23% 5842 „	26.49
Magasépitmény . . . . .	10% 2540 „	14.45
Felépitmény fektetése, talpfa, kavicsolás . . . . .	14.5% 3683 „	33.10
Pályaelzárás, jelzés, felszerelés	3% 762 „	0.77
Időközi kamat . . . . .	2% 508 „	1.27
	60% 15,240	100% *)
Sinek, váltók . . . . .	30% 7620 frt	
Járó-művek . . . . .	10% 2540 „	
	40% 10,160	
	100% 25,400 frt	

Vagyis a sineket és járó-műveket hitelművelet alapján szerevén be, maradna készpénzben fődözni való 60%; minthogy pedig ebből 40%-ot a törzsrésztvények fődöznek, ez pedig az építő idő első felére elegendő, csak 20% fődözetéről kell gondoskodni, és csak ennek megfelelően kellene esetleg a vidéki pénzüintézetek segítségét számba vennünk.

Mindez azonban csak sematikus tervezet, annak bizonyítására, hogy az adott viszonyok között esetleg az érdekeltség az elsőbbségek elfecsérlése nélkül is megkezdheti a vasút építését. A valóságban ez természetesen igen sokat módosulna, s a vázolt eljárás követése, csak is abban az egyetlen egy esetben tanácsolható, ha a vasút jövédelmezősége minden kétséget kizáró módon, a legalaposabb számításokkal igazolható, mert egyike a legveszélyesebb dolgoknak a függő adósságok megteremtése, hogyha még oly kedvező feltételekkel kínálják is a pénzt.

Az ilyenemű építkezés, továbbá, csak akkor kezdhető meg, ha a vidék áldozatkészségére biztosan lehet számítanunk; ha az elvállalt kötelezettségek lanyha teljesítése, továbbá a kisajátítás nehézségei a munka szakadatlan foly-

\*) Secundär-Eisenbahnen des Königreich Sachsen. Berlin.

tatását nem akadályozzák meg; végre ha a vasúttársaság megbízható és gazdálkodó építő mérnököt alkalmaz, a ki munkaprogramjához képest a rendelkezésre álló pénzek felhasználását előre megállapítván, minden megállapodást szigorú pontossággal képes végrehajtani.

Az 1888-iki IV. t.-c. az önálló működés támogatása érdekében, szakítva a régi törvény szigorú intézkedésével, a 10. §-ban e téren még tovább ment, és megengedhetőnek tartja az állandó törlesztésre fölveendő kölcsönt is. „A helyi-érdekű vasutak a pálya és tartozékaira bekebelezhető függő kölcsönöket csak a közmunka- és közlekedésügyi miniszter engedélyével vehetnek fel s csak azon föltétellel, hogy a függő kölcsön a vasút engedélyének lejártáig okvetlenül törlesztve legyen.“

Ennek az engedélynek a fölhasználása azonban nagyon megfontolandó!

Egyáltalában, hogyha a helyi érdekelttség nem támaszkodhatik oly pénzügyi intézetre, mely legföljebb 4 százalékos pénzt kölcsönöz, hanem esetleg a nálunk szokásos 8—10 százalékos kölcsönökre lenne utalva, akkor helyesebb az elsőbbségek eladása, mert ily nagy kamattal járó kölcsön, a legrealisabb alapon álló vasúttüzletet is tönkre teszi.

\* \* \*

Az a föladat, hogy a helyi érdekelttség a maga erején építsen, a legszebb és leghasznosabb, de tagadhatatlanul a legnehezebb is. S mégis ez önálló tevékenységre kell utalnunk az érdekelttséget. Az előzményekben láttuk, és az „Építés“ fejezetének „Munkáltató rendszerek“ című részében egész részletesen kifejtjük, hogy az építkezéseknek fővállalatokra való bizása nemcsak drága, de az építés szoliditása is kétségessé válik. Láttuk,\*) hogy csakis akkor lehet a megszerzett építő költségekből valamit megtakarítanunk és a megmaradt összegeket helyes beruházásokra felhasználnunk, ha az építést maga az érdekelttség még pedig saját kezelésében végezteti, mert csakis ebben az esetben remélhető, hogy céltudatosan építünk, s hogy a várható forgalom arányát meghaladó befektetések nem történnek, az építések pedig — a vállalati haszon is rájuk lévén fordítható — a szoliditás követelményeinek is megfelelnek.

Egyetlen nehézség a pénzbeszerzésben rejlik. Az építő költség 40%-a a törzsrészesvényekkel, 40% pedig az állami gyárak hitelezésével fedezhető, a még szükséges 20%-ot azonban pénzügyi intézetektől kell megszerezni, a mennyiben a megfelelő elsőbbségeket a helyi érdekelttség nem tudná magához váltani.

Láttuk azonban az első részben ismerttetett vasutak fejlődéséből a társulatok kínos vergődését, hogy a szokásos súlyos föltételekkel való pénzbeszerzéssel ne kelljen vállalatuk fejlődését már csirájában megfojtani.

\*) L. II. rész 2-ik fejezet és később bővebben az „Építés“ fejezetében.

Láttuk e fejezetben, hogy a befizetések rendetlensége és elaprózása folytán néhány százalék a befizetésekkor vész el, sok százalék a leszámoláskor, még több az elsőbbségek értékesítése alkalmával és végül elvész a helyi-érdekű vasút proszperálásának lehetősége is a függő adósságok tömkelegében.

Mint hogy pedig az az ideális és mégis egyedül reális állapot, hogy: az állam, valamint az érdekeltség hozzájárulását azonnal és készpénzben fizesse, s hogy az elsőbbségeket az érdekeltség és a helyi pénzügyintézetek vegyék át, még csak a jobb jövő reménye, ennél fogva a jelenlegi **anyagi támogatások hiányának pótlásáról bármí úton, de gondoskodnunk kell.**

### *β) Vasúti bank.*

A rendelkezésre álló 40%-nyi a fonds perdu hozzájárulás olyan alap, melyre támaszkodva bármely szolid pénzügyintézet fölvehetné üzletkörébe a helyi érdekű vasutak létesítését.

A mostanáig épített vasutaknak egy évre eső átlag-mennyiségét, vagyis 270 kilométer helyi-érdekű vasút építését vevén alapul, a forgatandó tőke évenként mintegy 7 millió, tehát 10 év alatt 70 millió lesz. Ebből a tőke 60%-ának, vagyis az elsőbbségeknek ötös kamatozása még a jelenlegi, kevésbé célszerű kezeléssel mellett is biztosítva van, sőt a kamatozás emelkedése is biztosan várható.

Habár a leszámítások, továbbá a községek és törvényhatóságok részére szükséges kölcsönök közvetítése is, a bank ügyletét képezné, mégis az alapösszeg csekélyisége miatt, a banknak az ő jövedelmét az építés és üzemeltetés elvállalásával kellene fokoznia, mely esetben a műszaki személyzet költségei is az üzemeltetés több ágára oszolnának el.

Az építéssel, valamint az üzemeltetéssel való kombinált foglalkozás, mindenestre jövedelmező lesz.

De ha a vasút mégis csak az állam gyámolítása esetén létesíthető, a végső esetben a kormányának olynemű támogatása volna kívánatos, hogy a mennyiben a megépített vasutak a valóban adott hozzájárulások levonása után fennmaradó befektetést összeségükben 4%-kal nem kamatoztatná, a hiányt az államkincstár pótolja, kikötvén, hogy a pótlást az államnak a bank a 4%-on felül eső jövedelmekből térítse meg; a visszafizetés után esetleg megmaradó jövedelem-többlet azonban korlátlanul a bank tulajdonában hagyandó.

Első pillanatra igen messze menő engedménynek és a törzsrésztvények megkárosításának tünik ez föl, de meg kell jegyeznünk, hogy előre becsáttottuk volt, hogy a törzsrésztvényeket a fonds perdu befizetetteknek kell tekintenünk. S ez föltehető, mert eddig az állami hozzájárulás volt 15·5%, a törvényhatóságoké 9·1, a községek és magánosoké 17·7, összesen 42·3%. Az állam ellenszolgálmányokat kap, a magánosok pedig a befizetett össze-

geket eddig is nagy részben a fonds perdu adták. (Lásd az előzményeket.) A kamatozást reménylő hozzájárulás alig tehető 1—2 százalékra, ennek elvesztése tehát számításunk alapját nem zavarja.

A kamat növekedése dolgában láttuk, hogy a legjobban fizető helyi-érdekű vasutunk is csak 9% ot fizet (X. sz. kimutatás) a befektetett összeg 60%-a után; ennél nagyobb jövedelem egyelőre, sőt jó időre nem is várható.

De e szép jövedelmet a vasút csakis abban az esetben fizetheti, hogyha ipari vállalatok megteremtésével biztosítja forgalmát.

A kamatok teljes átengedése tehát azért javaslandó, hogy a nagyobb jövedelemre való kilátás a szükséges impulzust adja meg, és a bankot arra sarkalja, hogy a **forgalom fejlesztését se hanyagolja el**, hanem igyekezzék a helyi viszonyoktól megkövetelt buzgalommal működni, vállalatok létesítése és egyes üzletágak felkarolásával fokozván a vasút mentén a gazdasági munkásságot és a forgalom fejlődését. A bank ilyenmű komoly törekvése — a mellett, hogy neki jövedelmet hajt — áldásos lesz az egész vidéknek is. Hogy pedig erre a vidék érdekeltsége is kellően ösztönözhesse, a törvényhatóságoknak, valamint az egyeseknek törzsrészevényeik arányában kellene biztosítani az egyes vasutak üzletkezelésére való befolyásukat és a hozzájárulás jogát.

De a banknak látszólag érdekében áll, hogy az építő tőkét szükség feletti építkezések avagy magasabb költségesítés alapján mentül nagyobbra szabja meg, részint azért, hogy a magasabb építő tőkéből nagyobb összeget takaríthasson meg, részint azért, hogy a hozzájárulások levonása után mentül nagyobb összeg legyen a biztos jövedelmezőségbe bevonható.

E veszélyek ellen csak az újult biztosítókat, hogyha a bank maga kezeli az üzletet is, mert ez esetben saját érdekében, az észszerűbb közgazdasági elvek elérésére fog törekedni: kisebb befektetéssel nagyobb kamatozást keresvén.

Ez okból csak az olyan bank támogatását javasoljuk, mely maga épít és maga kezeli az üzletet is.

### *1) Pénzbeszerzés az állam közbenjárásával.*

Az utóbb említett eshetőségekre való tekintetből is megfontolandó azonban egy második mód, a melylyel, nézetünk szerint, a helyi-érdekű vasutak ügyét szánálni lehetne.

Kérdés ugyanis, milyen úton-módon folyhatna be maga a kormány gyakorlati működésével, e nehéz, de helyes megfejtés esetén üdvös feladat megoldásába?

A törvényhozás aligha idegenkednék tőle, mert ama tettevel, hogy a támogatást a fonds perdu évi 300,000 frrtal engedélyezte, dekretálta, hogy a



helyi érdekű vasutak tovább fejlesztésének szükségét fölismerte és érettük áldozatok hozására is kész.

E fejezet elején kimutattuk, hogy a kormány a helyi-érdekű vasutak engedélyezésekor és ellenőrzésekor korlátlan hatalmat gyakorol. Nézetünk szerint meg kell tennie előbb-utóbb az utolsó lépést is: vezetnie kell a pénzbeszerzést is.

Magunk is a szabad fejlődésnek, a teljes autonomiának vagyunk pártolói, de a tapasztalat azt mutatja, hogy pénzügyi tekintetben ugyanazon a lejtős úton haladunk mint a fővonalokkal: a haszon külföldre megy s hitelünk mégis oda vész. Nem lehet tovább tétlenül néz-nünk ezt a sáfárkodást, a melynél az alapítók érdeke nem azonos a vasút és a hatalmába került vidék érdekeivel.

A kormány amúgy is gyámkodik e vasutak fölött, vegye az alapítást egészen kezébe.

Ez elől alig lesz lehetséges kitérnie.

Erre kényszeríti őt a helyi-érdekű vasutak fejlődése terén, a pénzügyeik kétségbeesztő állapota következtében beálló tespedés, a mi minden eszközzel megakadályozandó. A helyi-érdekű vasutak fejlődésének egy percig sem szabad szünetelnie, s hazánk gazdasági fejlődése érdekében terjedésüket az ország minden részében akár erőszakolni kell. De az államot a munkásság terére kényszeríti lépni az körülmény is, hogy ezután az olyan vonalak megépítésére kerül a sor, melyek a szegényebb vidékeken fognak átvonulni s a melyeknél a hozzájárulás napról napra csekélyebb lesz, továbbá az oldalvölgyecskekbe vezető — kis érdekeltségtől támogatott — elágazások kerülnek építésre.

Olyan alap megteremtéséről kell tehát mielőbb gondoskodnunk, a melyre támaszkodva e vonalakat is lehet létesítenünk.

Ilyen alapot képeznek első sorban maguk, az egészséges fejlődésre képes helyi-érdekű vasutak, melyek a szomszédos területek érdekében képesek lesznek tovább-tovább terjeszkedni, míg vidékük területeit teljesen be nem hálózzák; másodsorban, mint látni fogjuk, a kormány rövid idő alatt a pénzbeszerzés kezelésével teremthetne tekintélyes tartalék-alapot, és olyan szervezetet, mely a szegényebb vidékek vasútjainak építését is képes lenne hathatósan előmozdítani. Erre pedig fölötte nagy szükség lesz, mert a kormánynak jövőre többé nem lehet a helyi-érdekű vasutakat a szerint megítélni, hogy kisebb vagy nagyobb állami érdekeket szolgálnak-e, mert az egyenetlen elbánás éppen a szegényebb vidékekre nézve képezné a legbántóbb sérelmet.



A magyar állam pénzügyi viszonyai közt minden kockázattal járó vállalkozás eleve elítélendő, ellenben támogatásra számíthat minden olyan javaslat, mely a pénzügyi előnyök megvédésére törekszik.

Jelen esetben pedig határozottan arról van szó, hogy gazdasági fejlődésünk főtényezői, a helyi-érdekű vasutak, az államra semmi áldozattal nem járó, olyan támogatásban részesüljenek, hogy fejlesztésük megkönnyíthessék, a mi utóvégre, szintén csak az ország pénzügyi helyzetének javítását vonja maga után.

Mint az előzményekben kifejtettük volt, az összes mizeriák legfőbb kútforrása: az építéshez szükséges készpénznek súlyos föltételekkel való megszerzése volt. Pénzügyi szempontból kívánatos továbbá, hogy a törzsrészvényeket veszteség nélkül értékesítsük; a belőlük befolyó összegeket sem óvadék-, sem tartalék-alap címén ne csökkentjük; végül, hogy a valódi értékkel bíró elsőbbségek elfecsérlését megakadályozzuk.

Az állam a póstatakarékpénztárak alapításával, teljesen az üzleti térre lépett, vegye át az amúgy is egészen az ő hatalmi körébe vont vasutak pénzügyi műveleteit is.

A számítás biztatólag szól.

\* \* \*

Vegyünk, mint előbb a bank tervezésekor, egy 10 éves turnuszt, mintegy 2700 km. vasút megépítésére.

A rendelkezésre álló hozzájárulásoknak (a IX. sz. táblázat utolsó sorában előtüntetett kilométeres átlag szerint számítva), 50 éven át fizetendő, egy évre eső összege lenne:

állami hozzájárulás	kilométerenkint 254,*)	tehát	$270 \times 254 =$	68,500	frt,
törvényhatósági hozzájárulás	„ 153,	„	$270 \times 153 =$	41,310	„
községi hozzájárulás	„ 290,	„	$270 \times 290 =$	78,300	„

az összes hozzájárulás tehát  $270 \times 697 = 188,190$  frt.

Hogyha ehhez az előzőekben figyelmen kívül hagyott, de rendelkezésre álló évi 300,000 frt állami támogatást hozzávesszük, akkor a rendszeres pénzügyi művelet végrehajtására:

az első évben rendelkezésünkre áll  $300,000 + 188,190 = 488,190$  frt;

a második évben az újabb 270 km. hozzájárulásával és a megszavazott szubvencióval a törlesztésre felhasználható részlet  $300,000 + 2 + 188,190$  frttal szaporodik  $= 676,380$  frt;

\*) A IX. sz. kimutatásban kimutatott hozzájárulás a helyi-érdekű vasutak részére biztosított évi járadékoknak megfelelő és számítás útján nyert tőkét tüntetik elő, illetőleg azt az összeget, melyet 5% kamatra az évi hozzájárulásokért azonnal be lehetett volna szerezni.

a harmadik évben már az első évben építeni kezdett 270 km. is jövedelmez.

A számításba vehető jövedelmet, nehogy számításunk túlságos legyen, csak a hozzájárulással nem fődözött 60 százalék után számítjuk, még pedig 5%-kal; a 25,400 frt 60 százaléka = 15,240, ennek 5%-a = 762 frt;\*) a 270 km. évi jövedelme tehát  $270 \times 762 = 205,780$  frt,

\*) A hivatalos kimutatás szerint átlag meghaladja az 1000 frtot, a X. sz. táblázatunk szerint 825 frt.

A kereskedelemügyi m. kir. miniszternek 1889-ről kiadott jelentése szerint volt a pályakilométerére eső jövedelem-fölösleg :

Az Aradi és Csanádi egyesült vasutak ..	1469 frt 35 kr.
A Szamosvölgyi.....	883 „ 85 „
Keszthely—Balaton-Szent-György.....	1233 „ — „
Debrecen—Büd-Szent-Mihály .....	510 „ 08 „
Nagyvárad—Belényes—Vaskóh .....	381 „ 62 „
Pusztá-Fenyő—Kun-Szt-Márton .....	827 „ 27 „
Ujszász—Jászapáti .....	437 „ 69 „
Mezőtúr—Túrkeve .....	649 „ 86 „
Marosvásárhely—Szászrégen .....	614 „ 66 „
Bihari .....	593 „ 27 „
Mátrai.....	465 „ 03 „
Kun-Szt-Márton—Szentés .....	587 „ 23 „
Maros-Ludas—Beszterce .....	— „ — „ <sup>a)</sup>
Héjasfalva—Székelyudvarhely .....	254 „ 68 „
Szombathely—Pinkafő .....	910 „ 86 „
Boba—Sütemeg .....	651 „ 79 „
Budapest—Lajosmizse .....	745 „ 82 „
Kis-Ujszállás—Dévaványa—Gyoma .....	423 „ 66 „ <sup>b)</sup>
Bács-Bodrogmegyei .....	381 „ 07 „ <sup>b)</sup>
Szathmár—Nagybánya .....	1086 „ — „
Nyiregyháza—Mátészalka .....	985 „ — „
Szilágysági .....	368 „ — „
Taracvölgyi .....	— „ — „ <sup>c)</sup>
Gölnievölgyi .....	2042 „ 60 „
Nagy-Kikinda—Nagy-Beeskerek .....	1133 „ 85 „
Kőszeg—Szombathely .....	— „ — „ <sup>d)</sup>
	<hr/>
	17636 frt 24 kr. e)

osztva 23-al esik átlag 1 kilométerre 766 frt.

a) 45 frttal van kimutatva, mi annyira kóros állapot, hogy ezt az összehasonlítás-hoz nem lehetett fölhasználnunk.

b) Első még pedig nem egész üzletév.

c) Keskenyvágányú.

d) Ebben tévedésnek kell lenni, mert az előző és követő évben a bevétel meghaladja a 680 frtot s 1889-re csak 223 frt 77 kr. van fölvéve.

e) Az ipolyvölgyi stb. az Osztrák-magy. államvasúttól kezelt vonalak jövedelme nincs kimutatva.

E tételek fölhasználásával állítsuk föl a törlesztések tervezetét.

Az évenként fölhasználandó építő összeg  $270 \times 25,400 = 6.858,000$  frt.

A tíz évi turnusban tehát beszerzendő  $10 \times 6.858,000 = 68.580,000$  frt.

Ennek törlesztésére és kamatozására rendelkezésre áll:

az 1-ső évben	300,000 + 188,190	. . . . .	488,190	frt
a 2-ik „	300,000 + 2 (188,190)	. . . . .	676,380	„
a 3-ik „	300,000 + 3 (188,190) + 205,780	. . . . .	1.070,310	„
ezután évenként	188,190 + 205,740 = 393,930	frttal több		
a 4-ik évben tehát az előző végösszeg + 393,930	frt	. . . . .	1.464,240	„
az 5-ik „ „ „ „ „ „		. . . . .	1.858,170	„
a 6-ik „ „ „ „ „ „		. . . . .	2.252,100	„
a 7-ik „ „ „ „ „ „		. . . . .	2.646,030	„
a 8-ik „ „ „ „ „ „		. . . . .	3.039,960	„
a 9-ik „ „ „ „ „ „		. . . . .	3.433,890	„
a 10-ik „ „ „ „ „ „		. . . . .	3.827,820	„

A tíz évi bevétel tehát . . . 20.957,090 frt.

A következő évi bevételek lesznek  $10 (188,190) + 10 (205,740) =$   
**3.939,300 frt.**

A fölvelt kölcsön szóljon 50 évre.

A törlesztésben 2 eset lehet:

#### I-ső eset.

Ha 5%-ot veszünk alapul:

a) A rendelkezésre álló összegek felhasználása után a 11-ik év elején lesz a tőketartozás 66.390,155 frt 51 kr.

b) A 66.390,155 frt 51 kr. tőkének 40 év alatti törlesztésére kell 3.869,096 frt 10 kr. annuitás.

c) De minthogy évenként 3.939,300 frt áll rendelkezésünkre, a 66.390,155 frt 51 kr. tőke mintegy 38 év alatt törleszhető.

d) A rendelkezésre álló, de föl nem használt annuitások a 40-ik év végén 8.500,000 frtra rúgnak.

#### II-ik eset.

Ha 4,5%-ot veszünk alapul:

a) A rendelkezésre álló összegek fölhasználása után a 11-ik év elején lesz a tőketartozás 64.257,254 frt 95 kr.

b) A 64.257,254 frt 95 kr. tőkének 40 év alatti törlesztésére kell annuitás 3.491,941 frt 65 kr.

c) De minthogy évenként rendelkezésünkre áll 3.939,300 frt, a 64.257,254 frt 95 kr. tőke mintegy 30 év alatt lesz törlesztve.

d) A rendelkezésre álló, de föl nem használt annuitások a 40-ik év végén mintegy 50.500,000 frtra rúgnak.

E számítással bebizonyítottuk állításunkat.

Az állam egyfelől jövedelmező vasutakat teremtvén, lehetővé teszi terjeszkedésüket; másfelől képes tartalék alapot létrehozni, melyből az inségesebb vidékeket láthatja el vasuti vonalakkal.

Az állam a legcsekélyebb kockázat nélkül vállalhatja el tehát a jövőre építendő helyi-érdekű vasutaink alapítását, s minden anyagi áldozatok nélkül maga oldhatja meg a pénzügyi kérdést.

Helyi-érdekű vasutaink egészséges fejlődése érdekében, hazai viszonyaink között óhajtanunk kell tehát, hogy az alapítással egybe függő pénzügyi földadat megoldása szintén kormányunkra bizassék.

Mindez nem kíván — mint más államokban —, rendkívüli anyagi áldozatokat, csak munkát.

\* \* \*

A kifejtett eljárás követésével az államkinestár megterhelése nélkül volnánk képesek tehát biztosítani vasútügyünk egészséges és gyors fejlődését, s oly eredményeket tudnánk már a közel jövőben fölmutatni, a minőket Európa többi államai csakis tetemes anyagi áldozatokkal értek el.

Igy:

Bajorország\*) vagy egészen államköltségen építi helyi-érdekű vasútjait, vagy hozzájárulásként csakis a szükséges területek ingyen átengedését kívánja meg.

Poroszország hasonlóan jár el, de már pénzbeli hozzájárulásra is kényszeríti az egyes községeket.

Franciaországban részben a nagy vasutak építik a helyi érdekű vonalakat, de az állam kölcsönzi 74 évre a szükséges tőkét, s ha az érdekeltiségektől építendő vasutaknak nyújtott támogatásban a községek is osztoznak, 5% kamatbiztosítást nyújt. A 6% jövedelem elérése után az állami segítség visszafizetendő.\*\*) A hozzájárulásokból befolyó összegek fölött való ellenőrzés pedig akkora, hogy a befolyó pénzt az állampénztár kezeli.

Belgiumban az állam a községekkel együtt a részvények  $\frac{2}{3}$ -át veszi át. E részvények nem adhatók el. Az építéshez szükséges pénzt a „Société national des chemins de fer vicinaux“ adja 90 évre, de az építést is maga végzi.

Az üzletvezetésben a községek megbizottjai mint ellenőrző közegek vesznek részt.

A szövetkezet tőkéje a vasutak megépítéséhez szükséges összegekkel arányos, s a kötvények annyi sorozatra oszlanak, a hány vonalat építenek.

\*) Lásd II. rész II-ik fejezetet.

\*\*) Franciaországban 1888-ban 393 vasút volt összesen 28,982 km., ezek közül csakis

68 „ „ 8,690 km. volt képes üzlet-

költségeit fűdözni.

Az állam 1888-ban mintegy 50 millió frank kamatbiztosítást fizetett.

A kötvények 1000 frankról szólnak, de a magánosoknak csak részjegyeket adnak el szavazati jog nélkül.

Ausztriában, lázasan munkálkodván a helyi-érdekű vasutak fejlesztésén, újabb időben a tartományok maguk kölcsönzik a pénzt.

\* \* \*

A közérület nálunk nincs annyira kifejlődve, hogy a közjó érdekében létesítendő intézmények kiváló áldozatkészségre számíthatnának; a birtokosság viszonyai nem olyan fényesek, hogy — bármekkora is a jóakaratus — nélkülözni bírják amúgy is szerény tőkékjük legkisebb részét is, azért az érdekeltségek a maguk erején nem építhetnek vasutakat, s az állam segítsége nem mellőzhető.

De a segítség, a mint azt bizonyítani igyekeztünk, voltaképpen nem is segítség, csak közbenjárás, végrehajtása anyagi áldozatba nem kerül, s így teljesítése a közügy érdekében megkövetelhető, mert a pénzbeszerzésnek előbb tárgyalt módozatából még számos más olyan haszon is háramlana a fejlődésre, melyet megbecsülni is alig lehet.

A hozzájárulások ugyanis jövőre könnyebben teljesíthetők, mert 50 évre eloszló kisebb részletekből állanak. Nem mint ma 90, hanem már 50 év leforgása után szabadulnának föl vasutaink a törlesztési kötelezettségek alul.

De a vasutak létesítésének közepárát olyan vasutak építő egységeiről számítottuk ki, melyeket a pénzbeszerző költségek, a leszámolás veszteségei és időközi kamatok igen nagy mértékben terheltek; ezeken kívül terhelte az építő alapot az óvadék és a tartalékalap számára előteremtendő készpénzfizetés; végül az alapítók vagyis az engedélyesek rendesen aránytalanul nagy tüzérhaszna.

Ha azonban az előzményekben javasolt alapítást és pénzbeszerzést követjük, az előbb elsorolt s az építő tőkének 10—15 százalékat fölemésztő pénzügyi műveletek és kiadások nagyrészt teljesen megszűnnek; sokkalta olcsóbb vonalakat építhetnénk és ezeknél a számításunkban fölvetett kamatozást kívánó befektetés, kisebb összegeket abszorbeálván, a kisebb jövedelmet biztosító vidékeken is lehetne kedvező föltételekkel vasutat építenünk. De megszűnnék egyidejűleg az alapítás ajánlott módjával az a költséges, s oly sok munkaerőt és időt megemésztő engedélyező tárgyalás is, melynek gyakran évekre terjedő hosszadalmassága volt mostanáig is sok vasutunk alapításának első nagy akadályá, s nehéz legyőzése már több engedélyest szórított az tüzérkedés kezei közé.

A javasolt pénzbeszerzés legnagyobb alig, megbecsülhető haszna volna azonban, hogy az tüzérkedő egyének teljesen leszoríthatnának a vasútépítés teréről, s a haszonlesésből folyó rút, demoralizáló tüzelmek megszűnnének.

Vége szakíthatnék továbbá a most épülő vasutak észszerű alapítását és kezelését megbénító ama körülménynek is, mely abból származik, hogy sem az engedményes, sem a pénzember, sem a fővállalat nem

törődik a vasút jövő fejlődhetésének föltételeivel, hanem csakis nyereszkesedésre használja az alapítás eshetőségeit.

A vasút levétvén e nyugóket, hivatásának magaslatára emelkednék és teljesen a közjó szolgálatába állana.

Ilyen intézmény iránt újra fölébredne a már-már lankadó érdeklődés, s az építés újra részesülne az utóbbi időszakban olyan nehezen nélkülözött erkölcsi támogatásban a hivatalok, valamint az egyesek, de legfőképpen a nagy közönség részéről.

A községek és magánosok hozzájárulása fokozható volna s bizonyára újra segítenék vasutjainkat földterületek átengedésével, építő anyagok ingyenes szállításával.

Ennek lehetőségét nemcsak az ismertett vasutak története bizonyítja, hanem a külföldi tapasztalatok is, hol némely vidékek a kisajátítást, mások a földmunkát vállalták el. Vannak vasutak, melyek létesítésekor kimondották, hogy csak az a község kap állomást, mely a megfelelő épületeket megépíti, így pl. egy ízben 51 kilométer hosszú vonalon 22 állomást építettek a községek.\*)

De elvégre a helyi-érdekű vasutaknál most már fokozandó az állami hozzájárulás is, mert csakis így leszünk képesek a nagy, de főként sürgős feladatnak eléggé megfelelni. E feladat éppen nálunk égetőbban kívánja a megoldást mint más gazdag államokban.

E kötelesség alól a magyar állam vonhatja ki magát legkevésbé, mert részt kell vennünk a nagy világversenyben, ha be akarjuk tölteni helyünket.

Mezőgazdasági állam vagyunk első sorban, legfőbb kincsünk nyers termékeink; olcsó szállításuk nélkül elveszünk. Meg kell akadályoznunk, hogy Ázsia-Amerika leszorítsanak bennünket piacainkról. A nagy célok nagy áldozatokat kívánnak, de itt még csak áldozatról sincsen szó, csak az állam közreműködéséről.

Baross Gábor közlekedési ügyünk megboldogult intézője minden lehető elkövetett vasúttügyünk fejlesztése érdekében, a mit tanusít — miként minden fejezetben láttuk — a novelláris intézkedések és a haladás folytonossága.

Mindez azonban még nem elég. Társadalmunk eddig könnyelműen realizálta az engedélyeket. Ezt többé nem szabad megtűrni.

Államháztartásunk rendezhetése végett eddig kerülni kellett minden újabb pénzügyi műveletet. Kölcsönre gondolnunk sem lehetett. Ma mindez megváltozott. Az állam most már merhet.

Az előzőkben elötvntetett veszteségeink nagysága meggyőz arról, hogy az első és legnagyobb baj kútforrása a pénzbeszerzésben keresendő. Ha ezt megváltoztatjuk, olcsóbban építhetünk, s mint később látni fogjuk, ha csak csekélységgel bírjuk is emelni vasutaink forgalmát, akkor föltötte kedvezően alakulhat helyzetünk.

\*) „Kreiseisenbahn Flensburg-Kappeln“ von Kurth. 1887.

Az ajánlottuk pénzbeszerző módozatot azonban nem tekintjük véglegesnek. Az egészséges, szabad fejlődés érdekében nem véljük sokáig fentartandónak, de mindenesetre szükséges lesz a bizalom helyreállítása érdekében, hogy egy-két turnuszt ekként bonyolítsunk le. Majd ha látni fogja a dolgozó tőke, hogy észszerű építéssel és kezeléssel vasútjaink valóban jövedelmezők, e teret újra vissza fogják hódítani önálló munkásságuknak.

\* \* \*

Hogy miként szerezzük meg az olcsó pénzt, arra már utaltunk, hogy miként építsünk olcsón és miként emeljük vasútjaink forgalmát, arra a következő fejezetben fogunk rámutatni, itt csak az V. számú grafikon és a XIV. számú táblázatos kimutatás adataira hivatkozunk.

E grafikonban összeállítottuk az Aradi és Csanádi, továbbá az államvasutaktól kezelt néhány vasút és végre a Bachstein-cégtől kezelt német helyi-érdekű vasutak üzleti és forgalmi eredményeit.

A táblázat élénken illusztrálja, hogy mennyivel nagyobb forgalmat közvetítenek a német vasutak, mint a mi vasútjaink.

Vasútjaink üzleti és forgalmi eredménye eltörpül, ha a német vasutaknak legkisebb forgalmához is viszonyítjuk.

Igy például az államvasutaktól kezelt valamennyi helyi-érdekű vasút egy kilométerre eső forgalmi átlaga volt:

7,418 személykilométer és  
24,850 tehertonnakilométer.

A német vasutak legkisebb forgalma volt:

35,754 személykilométer,  
20,650 tehertonnakilométer,

legnagyobb forgalmuk pedig volt:

96,465 személykilométer és  
105,537 tehertonnakilométer;

s mégis azonos elvek szerint építjük vasutainkat és bonyolítjuk le üzleteinket.

E grafikon tanúsága nagyon elszomorító; kivételt képez a vasutak létesítő ára, mert, mint már ismertettük, nálunk a helyi-érdekű vasutak létesítésének átlagárául 25,000 frtot lehet elfogadnunk, az ismertezett német vasutak létesítő ára, egyjük kivételével, meghaladja az 53,000 márkát (31,800 frtot), sőt a Neuhaltslebener Eisenbahn 90,578 márkába (mintegy 54,000 frtba) került kilométerenként.

E kedvező helyzetünket ne hagyjuk kárba veszni, és igyekezzünk a pénzbeszerzés megkönnyítésével még olcsóbban építeni, hogy így biztosan kamatoztatni bírjuk tőkéinket, mert csak ez esetben érhetjük el a német vasutak kedvező helyzetét, (sőt újabban az osztrákokét is) hogy a vasutak építéséhez 4 százalékra, sőt mint a Wittenberge-Perleberge vasútnál\*) látható,  $3\frac{1}{3}$  százalékra kapnak pénzt.

A megjavult helyzet előnyeit a kormány a vasúthálózat fejlesztésére használhatná fel, mert újra jóakarátú támogatásra számíthatván, a kormánynak bizonyára sikerülni fog a törvényhatóságokat és községeket nagyobb hozzájárulásra bírni. Az 1888-iki t. c. 6. §-ában megszabott 25% hozzájárulás nem is az üzlet átvételének föltételétől volna ezután megszabandó, hanem ki volna mondandó, hogy az állam a pénzbeszerzést csak ott eszközli, a hol az érdekeltség legalább 30% hozzájárulást biztosít.

Ettől eltérni csak a legméltánylandóbb esetekben volna szabad, hogy az inségesebb vidékeken építendő, rendesen drágább vasutak építésére lehessen az állami hozzájárulást fordítani.

Hogy pedig a célt minél jobban elő lehessen mozdítani a pénzviszonyok kedvező alakulása esetén, célszerű lesz évi 200 kilométeres 2 turnuszt állítani fel, ezek között váltakozva osztván el a jövedelmezőbb és kevésbé biztató, a könnyebb és nehezebb építő viszonyok közt levő vonalakat, figyelvén természetesen arra, hogy egy vármegye jobb és rosszabb vasútja mindig ugyanabba a turnuszba jusson.

Számításunk alapjául ugyanis azért vettünk 10 évi turnuszba beosztott 2700 kilométert, hogy az ez alapon létesítendő vasutak vagyóna mintegy szövetkezeti vagyónként kezeltessek. Minden vonal köteles lesz az építő összeg 60%-ja után a bevételekből ötös kamatot fizetni, sőt még ha az önkéntes hozzájárulások a 40 százalékot bármennyivel meghaladnák is — a szövetkezeti jellegből kifolyólag — a kedvezőbb viszonyok között létesült vasutat sem kellene e kötelezettség alól föloldani.

Ez volna az állami támogatás egyik föltétele, s a megtakarítható összeg „vasutak gyámolítására” az állam tulajdona maradna, azzal a kikötéssel, hogy a törlesztő idő lejártával, hogyha a nagyobb hozzájárulással épült vasút, nem fordítaná szárnyvonalak építésére a befizetett kamattöbbletet, neki a többlet az egész kölesön törlesztése után, kamat nélkül megtéríttessék.

Az államtól a tőke, tekintettel arra, hogy a törlesztésben nem állhat elő zavar, akként volna beszerzendő, hogy vagy 40 vagy 50 év alatt történnék a visszafizetés, szabadságában állván a kormánynak egyik módról a másokra időközben is átmehteni.

Ezzel biztosítható, hogy addig, míg a turnuszban levő vasutak az ötös kamatot nem fizethetik, az állam a kisebb annuitást fizeti, átmegy azonban a nagyobb törlesztő hányadra, mihelyt a vasutak jövedelmezősége már állandóvá lett. Sőt, ha az államnak évenként inségesebb vasutak segítésére kell bizonyos többletet fordítani, a szükséges összeg megszerzése céljából a visszafizetés az 50 évnél is több évre osztható el, mert ez esetben a befizetett kamatokból évenként tekintélyes összeg állana rendelkezésére.

\*) Lásd a XII. számú táblázatos kimutatást.



Hogyha azonban sikertől a befolyó összegeket mind törlesztésre fordítani, a 40 és 50 év között még befolyó részletek az említett tartalék-alap megteremtésére fordítandók.

Nézetünk szerint azonban kívánatosabb lesz az 50 éves annuitás követésével megtakarítható összegeket évenként **azonnal** a kisebb szárnycvonalak építésének támogatására fordítani.

\* \* \*

A vasutaktól csak a 60% ötös kamatjainak beszállítását kívántuk meg. A X. számú táblázat szerint 6.40% átlag várható. Maradna 1.4%.

Mielőtt az esetleges fölösleg hováfordításáról szólhatnánk, megállapítandók a birtoklás viszonyai, mert a pénzbeszerzésnek előbb vázolt módja szükségképpen megváltoztatja az egész szervezetet.

Elsőbbségek kibocsátása megszűnván, úgynevezett részvények kibocsátására sem lesz szükség, a helyi-érdekű vasutak tulajdonosai tehát nem a részvényesek, hanem az állam, a törvényhatóságok és a községek lesznek.

Mint hogy azonban az állam hozzájárulásáért ellenszolgalmányt kap, e vasutak ügyeinek közvetlen intézéséhez csak az állami birtokok után adott hozzájárulások erejéig tarthat számot.

Ez esetben pedig a törvényhatóságokat és községeket illeti meg jogszertien is a legnagyobb befolyás, mivel őket érinti legközelebről a vármegye területén levő helyi-érdekű vasutak fejlődése és mivel ők a törzsvagyon legnagyobb részének előteremtői.

A vasút tulajdonjoga és ügyeinek intézése tehát első sorban a vármegye közönségére tartozik. Ő a főérdekelt, a többi csak közreműködő. E szerint: az 5% kamaton felül befolyó jövedelem tulajdonjoga is őt illetvén, az kizárólag a vármegye vasútügyének előmozdítására fordítandó.

Az 50 év lejárta után reá fordítható a vasutak egész jövedelme is. S ekkor a vármegyék egyszerre biztosan jövedelmező olyan alapok birtokába jutnának, melyekből nemcsak közlekedési vállalataikat, de kulturális intézményeiket is fejleszthetnék és így a vasutaknak a javasolt alapokon való létesítésével nemcsak közlekedésünk, de hazánknak elmaradt kulturális viszonyai is javíthatók volnának!

De az előadottak egyúttal arra utalnak, hogy a kezelés szintén a vármegye közönségének kezében maradjon s ez az a pont, a hol a **kormány befolyásának**, melyet előzőleg melegen ajánlottunk, **véghatárához értünk.**

Míg az előtanulmányok és az alapítás alkalmával csakis a kormány közvetlen befolyásának szigorú gyakorlásában biztunk meg, **addig a gyakorlati élet terén, az építésben és az üzletkezelésben a kormány működését perhorreszkáljuk.**

Lesz alkalmunk e nézetünket az építést és üzletet tárgyaló fejezetekben részletesen megokolni, ezúttal csak a következő megjegyzésekre szorítkozunk.

Helyi-érdekű vasútjaink fölvirágzásának fő feltétele, az olcsó építés, olcsó kezelés s végül a forgalom hathatós fejlesztése érdekében kifejtendő állandó tevékenység.

Erre a kormány nem lehet képes, mert mind e dolgok célszerű végrehajtása annyira aprólékos utánjárást, de különösen kereskedői szellemtől áthatott szabad mozgást és elhatározást kíván meg, a minőre az állam közzegei ritkán képesek és a meghonosult ellenőrző rendszer nehézsége következtében, még ritkábban nyerhetnek reá meghatalmazást.

A külföldön is csak a bajor és porosz kormány vesz részt az építés és üzlet vezetésében, de mindkettőjük mögött nagy mult áll.

Ott a régi, szabadabb szervezet és gyakorlat alapján szentesített önállósággal és tekintéllyel rendelkeznek az építő hivatalok főnökei. Nálunk az ilyen állásokat — a minőket még a bányatüzletnél lehetett találni — hatáskörükben és önálló működésükben, napról-napra megszorítja a végtelenségig fokozott központi ellenőrzés és rendelkezés. De alig is lenne lehetséges, olyan gyorsan szerveznünk önálló hatáskörű hivatalokat, a mint a helyi-érdekű vasutak létesítése megkívánja, még akkor is, ha meg volna hozzá az akarat; mert a túlságos bürokratizmushoz szoktatott mérnökeink legnagyobb részében hiányzik az üzletek vezetéséhez szükséges gyors és határozott cselekvő képesség, és az üzlet minden ágát egyben áttekintő judicium. Annak a nyügnek a megszűnését, mely most az államépítészeti hivatalok működését bénítja, a jelenleg dívó ellenőrzés gyökeres megváltoztatása nélkül el sem képzelhetjük. Az olcsó vasútépítés pedig nem tűri meg az ajánlati tárgyalásokat, az alkuegyezmények és szerződések hosszadalmas megkötését, a részletterveknek és költségeiknek hónapokig elhúzódó aprólékos birálgatását.

De másfelől a pénzügyek válságos helyzete sem engedné meg jelenleg, az államilag kezelt építésekkel és üzletkezelésekkel való kísérletezést. Mind-ezeknél fogva az építés, valamint az üzletkezelés is a közvetlen érdekeltekre, a később kifejtendő könnyítésekkel, a vármegyék közönségére bízandó.

A vármegyék eddigi működése nem mondható bizalomgerjesztőnek, s ezért nem is a hivatalos vármegyét véljük ez ügyek intézésére hivatottnak. A hivatalos vármegyét, nevezetesen annak fejét, csak az ellenőrzés illetné meg, az ügyek intézése, a vármegyegyűléstől ad hoc választandó igazgató-bizottság föladata lenne.\*)

Mindenekelőtt elvtől kimondandó, hogy az ügyek intézésébe befolyó egyének javadalmazásban részesítendőek. A nobile officiumnak egy ilyen határozottan ipusziális jellegű vállalatnál nincsen helye. A vasút főfeladata lesz haszonra dolgozni, s a haszonból mindenkinek, a ki a haszon elérését előmozdította, részesülni kell, nemesak az építkezés, hanem az üzletkezelés alkalmával is.

\*) Részleteket lásd az „Üzlet“ fejezetében.

Nem olcsó lelkesedés, hanem munka, még pedig önérdemtől serkentett tevékenység kell ide. Az igazgató-bizottság tagjainak, valamint az intézőknek, erőfeszítésükhez mért anyagi hasznot kell biztosítanunk, osztalékot a megtakarított összegekből vagy üzletbevételekből, úgy mint azt helyi pénzügyintézeteink teszik, melyek ez úton voltak képesek Magyarország minden vidékére és városába behatolni, és maguknak képzett adminisztracionális személyzetet teremteni.

Minél szorosabbra bírjuk fűzni az érdek szálait, annál biztosabb a szorgos és leleményes működés. Ezt az érdekközösséget kiterjesztendőnek véljük, nemcsak az intézőkre, hanem mint az üzletnél látni fogjuk, az összes alkalmazottakra és a vasuti felekre is.

Ez az elv, valamint a szakemberek működésének lehető csekély mértékben való korlátozása, képezhetné a célnak megfelelő vasútkezelés alapját.

Ez utóbbi elv megköveteli, hogy a közönségtől választott bizottság inkább a tanácsadásra és ellenőrzésre szorítkozzék, de a végrehajtó szolgálatba ne avatkozzék.

A bizottság tagjai lennének az államutak kerületi felügyelője,\*) továbbá a vármegye mérnöke, az erdőfelügyelő és a közgazdasági előadó, végre a kormány megbízottja. Választott tagok a vármegye bizalmát élvező négy egyén, kiket a közigazgatási bizottság választana — de nem szükségkép saját kebeléből — és a kik közül kettő, pénzügyintézetek vezetői közül választandó. A vármegye valamelyik tevékeny birtokosa elnökölné. A számadások megvizsgálása minden alkalommal ad hoc választandó három tagú bizottságra bízandó.

Az építés és üzlet vezetése okleveles mérnökre bízandó, ki az előbb említett bizottság ellenőrzése mellett vezeti — mint a helyi-érdekű vasút első hivatalnoká — az előre kidolgozandó kezelési szabályzat alapján ugyan, de teljesen önállóan, az ügyeket, s a kormánynyal szemben, az üzlet-szabályzat és szolgálati utasítások betartásaért, a vasút felelős közege lenne.

De minthogy — különösen az építés ideje alatt — folyton szükséges, hogy a vasútnak a vármegyei birtokosságot érintő ügyeiben, a helyi viszonyokkal nem ismerős mérnök támogatassék, az építés tartamára végrehajtó-bizottság szervezendő, melynek tagjai a mérnök és két megyebeli tekintélyes egyén volna, kik a kisajátításkor az anyagok beszerzésekor, számlák kiutalványozásakor stb. a kidolgozandó útmutatás, határozatai szerint, de közös felelősséggel vezetnék az építést.

E szervezettel lehetséges lesz a vasút célszerű és olcsó építését, továbbá **üzletének vitelét a vidék érdekeivel összhangzásba hozni**, és minden téren az eddiginél kedvezőbb eredményeket fölmutatni, melyeknek elérhetése végett azonban az „Építés“ és „Üzlet“ fejezetében kifejtendő elvek követését kell óhajtánunk.

\*) Az alispán és főjegyző, a fennálló törvények szerint, a vasutakat érintő számos ügyben mint bíró szerepelvén, bizottsági működésük, meg nem engedhető kollíziókat okozna.

III. RÉSZ.

ÉPÍTÉS ÉS ÜZLET.



## I. FEJEZET.

# A z é p í t é s.

### A) Altalánosságban.

Olcso, de nem selejtes, csak a tényleges viszonyokhoz alkalmazkodó építés felelhet meg annak a föltételnek, melyet gazdasági viszonyaink, a helyi-érdekű vasutak építésekor, *conditio sine qua non*-ként állítanak minden komoly és céltudatos működés elé.

Közgazdasági helyzetünk, valamint a helyi-érdekű vasutak természete és jövő fejlődésének biztosítása, szintén ez elv szigorú megtartását követeli meg, azzal a hozzáadással, hogy a befektetendő tőke nagyságához kell alkalmazkodni a vasútépítésnek, s nem megfordítva.

A valóban meglevő viszonyok azonban csak az tizlet kezelésekor lépnek egész nyomosságukkal előtérbe. — Ez utóbbit befolyásolja: a pálya fekvése, hossza, az emelkedési- és iránybeli viszonyok, továbbá a szállitmányok minősége, mennyisége, szállításuk iránya és piaca.

E tényezők hatásának véletlen összetalálkozása próbálja ki a vasút szállító képességét.

Ismerkedjünk meg magatartásuk értékével és hatásuk nyilvánulásával.

#### a) *A pálya fekvése, hossza, iránybeli és emelkedési viszonyai.*

A pálya fekvése. A legnehezebb problémák egyike a helyes *tracé* megválasztása, miként ezt az „Alapítás“ C) fejezetében bővebben kifejtettük, mert a vidék és az építés érdekei gyakran nem azonosak.

Nehéz a községek, gyárak, ipartelepek kellő megközelítése, mire pedig a vasút forgalmának fejlesztése érdekében, különösen nagy gond fordítandó. Minthogy pedig ennek az elvnek teljes megvalósítása ritkán lehetséges, legalább a könnyen hozzáférhető gócpontok érintendők, oly módon, hogy az illető községekhez,

gyárokhoz vagy bányatelepekhez és nagyobb gazdasági complexumokhoz a szükséges szárnyvágányokat könnyen megépíthessük. Mindez a vonal hosszát növelheti. Az egyes községek bevonása céljából szükséges vonal-meghosszabbítások azonban — ha csak a rendelkezésünkre álló tőke megengedi — az észszerű vezetésben akadályul nem szolgálhatnak, ellenben az üzletkezelés érdekében lehetőleg kerülendő az emelkedési viszonyok megrontása, mert a tömeges áruk szállításának irányára való tekintettel, akként választandók az emelkedési és esési viszonyok, hogy a legnagyobb tömegű szállítványokat lehetőleg kis üzletköltséggel lehessen szállítani.

\* \* \*

A pálya hossza. A pálya hosszának hatása az üzletkezelés minden ágára, a forgalmi, pályafenntartó és vontató szolgálatra döntő befolyást gyakorol.

A helyi-érdekű vasutak gazdaságos kezelése az éjjeli forgalomnak lehető mellőzését kívánja meg, mert a forgalmi és vontatási ágnál az éjjeli szolgálat, a személyi és dologi kiadások rohamos emelkedésével van egybekötve. Ennek apasztása avagy teljes mellőzése érdekében az éjjeli szolgálat kerülendő, a mi különösen akkor lehetséges, hogyha a vonalat minden lokomotív vonatjával naponként oda és vissza befuthatja. De helyi-érdekű vasútjaink hossza rendszeren nagyobb, s némelykor nem lehet az olcsóság ama kriteriumát sem eléggé szemmel tartani, hogy a forgalom, a teljesítő képesség káros csökkentése nélkül is, lehetőleg lassú vonatsebességgel és a nappali órákban bonyolítottassék le.

Ez esetben tehát kétséges, nem célszerű-e a nappali forgalom érdekében a gyorsaság fokozása? E kérdésre adandó válasz azonban behatóan tanulmányozandó, mert a gyorsaság fokozása viszont az építő összeg öregbítését, de különösen a pályafenntartó költségek növekedését vonná maga után, gyakran a nélkül, hogy ebből bárkinek is, akár az utasoknak, akár a szállítandó áruknak és termékeknek számottevő hasznuk lenne.

Eme, kiválóan üzleti szempontból fontos problema tehát a tervezéskor tanulmányozandó, és a fentebb jelzett két eshetőség költségeinek összehasonlítása alkalmával az üzleti kiadások tekintendő irányadóknak.

A nappali órák, tekintettel a téli rövid napokra, csak reggel 5-től este 6-ig számíthatók. A forgalom részére tehát 13 óra vehető számításba, vagyis a vonalnak egyszeri átfutására — figyelemmel lévén a lokomotívnak a végállomáson szükséges ellátására és a vonatrendezésre — mintegy 6 óra jutna, a mi viszont, 20 kilométer sebességgel számítva, 120 kilométer átfutására elegendő. Ilyen hossz mellett legalább az egyik vonat a nappali órákban teheti meg az utat oda és vissza, a többi vonat pedig úgy osztható be, hogy a személyzet mindig honos állomásán éjjelezhet.

Ez volna tehát az olcsó nappali forgalom érdekében az a hossz, a melyen a vonatoknál csak olyan sebesség alkalmazására lenne szükség, mely sebesség mellett az építés, a kezelés, vontatás, pályafenntartás és a pályafelügyelet költségei minimumra csökkenthetők, a vonalak kihasználásának maximuma dacára.

Általánosságban azonban most már kimondhatjuk, hogy a 100 kilométernél hosszabb vonalak — a vonatoknak gyorsabb közlekedését tévén szükségessé — erősebb felépítménnyel látandók el, mint az ennél rövidebb pályák, melyeket a vonatok a nappali órákban mindkét irányban még csekélyebb sebességgel is befuthatnak.

Ismeretes az a befolyás, melyet a gyorsaság növelése a pályaberendezés részleteire gyakorol, ezért az olcsó vasutak létesítésének érdekében a nagy közönségnek is le kell mondani a vasutak iránt újabb, teljesen megokolatlanul támasztott nagy igényéről, mely nemcsak a kényelmes berendezés, de főleg a gyorsaság tekintetében nyilvánul. A sebességnek minden egyes kilométerrel való növelése, valamennyi szolgálati ág személyi és dologi kiadását öregbíti, s esérébe a nagy közönség idegrendszerét rongálja, sőt a vasúti alkalmazottak legodaadóbb buzgalmának dacára, életét is folyton kockáztatja.

Annál inkább kell követelnünk ama ohaj háttérbe szorítását, mely szükségtelenül és komoly, kényszerítő argumentumokkal meg nem okolható módon a menet sebességét fokozni törekszik, mert, mint az üzleti részben látni fogjuk, a kisebb jelentőségű helyi-érdekű vasutak észszerű kezelése, lehetőleg csekély állandó személyzet és jelző eszközök alkalmazását követeli meg, erre pedig a gyors közlekedésnek föltétlenül szüksége van.

A helyi-érdekű vasutak a kereskedelem fejlődésének köszönik létük jogosultságát, a kereskedelmi áruk nagy része pedig a megkönnyített, biztos és tömeges, s nem a gyors szállítást kívánják, helyi-érdekű vasutaink érdekében kívánunk kell tehát, hogy létesítésükkor és kezelésükben csak e föladatak ismertessenek el döntőktől.

A gyorsaság fokozása azonban látszólag a szomszédos vasutak vonatjaihoz való csatlakozás végett válik némelykor szükségessé, de minthogy a csatlakozás a szomszédos vasúton közlekedő valamennyi vonathoz amúgy sem érhető el több vonat közlekedtetése nélkül, a vonatoknak fölös számban való indítása pedig az üzletkezelés gazdaságos volta miatt meg nem engedhető, nézetünk szerint a gyorsabban futó, költségesebb személyszállító vonatok mellőzésével, csakis vegyes, tehát kisebb sebességgel közlekedő vonatok indítása követelhető méltányosan a helyi-érdekű vasutaktól.

A nagyobb gyorsaságra szükség különben már azért sincs, mert hazánkban a vasúti hálózat máris annyira kiterjedt, hogy 120 kilométernél hosszabb vonal meglévő vasútvonalak érintése nélkül aligha építhető, e hossz mellett pedig a gyors közlekedés kényszerítő szükségként amúgy sem léphet előtérbe.



Mindezeknél fogva, a vasutak szállító képessége és gazdaságos kezelése érdekében, a gyorsaságot lehetőleg csökkentstük, mert a lassúbb közlekedésből kiszámíthatatlan haszon háramlik az üzleti kiadásokra, minimumra levén csökkenthető a személyzet létszáma, valamint a járó-művekre fordítandó kiadás, végül a pályafeltügyelet, a forgalom és a vonatmozgósítás költsége is.

\* \* \*

Emelkedési viszonyok. Az emelkedési viszonyoknak az üzletkezelésre való befolyása, a többi faktorok között, nevezetesen a szállítmányok mennyiségétől és szállításuk irányától függ.

Egyes helyek megközelítése végett a pályahossz nagyobbításának gyakran meg lehet az oka, ellenben az üzletkezelés érdekében gondosan kerülni kell az emelkedési és iránybeli viszonyok megrontása. Ezek a viszonyok, a tömegárak szállító irányára való tekintettel, akként választandók, hogy a legnagyobb tömegű szállítmányokat a lehető legkisebb üzletköltséggel lehessen szállítani. Az ilyen kedvező trace-ok szerint való építés rendszeren nagyobb befektetést kíván, és minthogy oda kell törekednünk, hogy a lehető legkisebb tőke fölhasználásával teremtsük meg az építendő vasút legnagyobb teljesítő képességét, az ez irányban tett tanulmányokat a legmegbízhatóbb alapokon és a leggondosabb utánjárással kell végeznünk.

Szerencsére e tekintetben igen kedveznek hazánk terepviszonyai.

Az Alföldön, tudvalevőleg, a lehető legkedvezőbb trace-ok fektethetők, a hegyes és dombos vidéken pedig rendszeren a vízfolyások irányában van a nagyobb forgalom, mert e völgyekben rendszerint a nyersanyagok exportja adja az elszállítandó áruk fő tömegét.

Ama helyes elvnek, hogy a pálya a talajhoz simuljon, téves magyarázata vagy szolgai követetése végett, a fennebb elsorolt természeti könnyebbségek dacára, még mindig igen sok hibás hosszszelvényt találunk, minek különben egyik oka a rossz helyen, t. i. a legolcsóbb műveletnél, a földmunkánál alkalmazott takarékoság.

Takarékoskodnunk kell ugyan mindentéren, de két munkánál nem szabad, ezek: az emelkedések és irányok helyes megválasztása és a felépítmény szilárd helyreállítása.

Nem lehet célunk a helyes nyomjelzés elveit ismertetni, csak ama különlegességekre utalhatunk, mit a helyi-érdekű vasutak sajátosság viszonyai megkívánnak.

E sajátosságok egyike abból a követelményből származik, hogy a vonal mentén levő valamennyi s bármily kis helységet is lehetőleg megközelítsünk, továbbá, hogy minél könnyebben és mentül számosabb helyen lehessen, a nyílt vonalon is, föl- és lerakodni. Ez utóbbi cél elérhetése

végeit már a nyomjelzéskor kipuhatólandók az erdőségek, nagyobb gazdaságok, kőbányák, szóval a nyerstermékek gócpontjai, hol idővel nagyobb telepek keletkezhetnek, és ilyen helyeken, de különösen a szóban levő telepekhez vezető jobb utak közelében, kisebb emelkedésű, lehetőleg vízszintes pályarészek létesítendőek, az esetleg szükségessé válható rakodó vágányok és megálló helyek létesíthetése érdekében.

Ugyanez áll mindama pontra nézve, honnan szárnyvonal vezethető a nagyobb helységekhez, avagy az oldalvölgyekbe.

Mivel a hosszszelvénynek 5 $\frac{1}{100}$ -ig emelkedő lejtésviszonyai a vontatásra számbavehetőleg nincsenek hatással, a kedvező lejtésviszony érdekében nem szabad a földmunkáknál való nagyobb áldozatoktól sem visszariadnunk.

A 15 $\frac{1}{100}$ -nél nagyobb esés vagy emelkedés a vicinális vasutak jellegével már nehezebben egyeztethető össze, s ilyen nagy-emelkedésű vonalokon nagy gondot fordítsunk arra, hogy az emelkedéseket a gőzfejlesztésre alkalmasabb, kisebb emelkedésű részekkel kellően osszuk meg, továbbá, hogy a hirtelen kanyarulatokat okkal-móddal alkalmazzuk, s lehetőleg elkerüljük az emelkedések és hirtelen kanyarulatok összejutását, végre az ellenesések és emelkedések közé vízszinteseket fektessünk.

A mértékadó emelkedések meghatározásakor egyik tényező a megválasztandó motor súlya, mire nézve a „Járó-művekről“ irottakban talál egyet-mást az olvasó. Megemlítendőnek tartjuk azonban, hogy az Abt-féle fogaskerekű és adhéziós vegyes rendszer már annyira kifejlődött, hogy vízválasztók áthágásán ennek számításba vételét jövőben el nem mulaszthatjuk.

\* \* \*

**Írányviszonyok.** Az irányviszonyok kedvező megválasztásával, a vasút szállító képessége szintén fokozható, de a völgyek alakulásai gyakran olyanok, hogy csakis igen hirtelen kanyarulatok alkalmazásával lehet takarékosan építenünk.

Ez esetben a rendes nyomszélességű vasutakra nézve 100 méterben megállapított legkisebb sugár\*) alkalmazása is célszerű lehet, de csak ott, a hol bevételre nem számíthatunk, s kivitelnünk is olyan tömegárú (szén, só, kő stb.), melyek elszállításához 4:0 vagy ennél kisebb tengelyközű kocsikat alkalmazhatunk.

Ellenben ott, a hol bevételről is van szó, a forgalom nagyon megnehezednék, ha nem lehetne bármely szokásos tengelyközű kocsinak közlekednie, mert ez esetben a csatlakozó állomáson költséges és időt rabló átrakás válnék

\*) A kereskedelemügyi minisztertől kiadott alapelvek szerint csak kivételesen engedélyezik a 180 méteres sugarat.

Ezzel szemben, igen helyesen, a német vasutak egyesületének vonalain a 100 méter fogadtatott el minimumnak.

szükségessé, már pedig az üzlet költségeinek növelésétől minden körülmények között óvakodnunk kell.

Mind e nehézségek elenyésznének, hogyha a forgó állványok rendszere elterjedne,\*) melynek alkalmazását ama járó műveken, melyek a helyi-érdekű vasutakon közlekednek, az építés olcsósága, valamint a pályafenntartás érdekében nem bírjuk eléggé pártolni.

Addig pedig kiváló figyelemmel tanulmányozandók azok a módok, melyeknek követésével a vontató költségeket a legcsekélyebbre szállíthatjuk le. Alaposan fontoljuk meg tehát minden egyes esetben, nem hasznos beruházás-e egy-egy nagyobb töltés avagy bevágás létesítésének költsége, hogyha ezzel az ívek sugara megnagyobbítható, avagy az emelkedési viszonyok csökkenthetők.

Végre, hogyha a terepviszonyok igen hirtelen kanyarulatok alkalmazására kényszerítenek, bevitelre nem számíthatunk, s a kivitelre szánt árú minősége az átrakást megtűri, mennyisége pedig olyan nagy, hogy egy kisebb forgó alvazas kocsialomány a szállítást nem győzi meg, ez esetben a keskeny vágánnyal való építkezés is megfontolandó.

### b) *Keskenyvágányú vasutak.*

A keskeny vágány jó és rossz tulajdonságait számos szakmunka világitja meg, de azért a vita még nincsen befejezve, s pártolói valamint ellenzői, állításaik bizonyítására még mindig újabb meg újabb érveket hoznak föl.

E kérdés beható fejtegetése túlmegy e tanulmány keretén, s csak említeni kívánjuk, hogy a rövid és szűk, tehát kis vidékkel bíró mellék-völgyek forgalmához szükséges szállító képességnek, a keskeny vágánnyal épített magyarországi vasutak megfeleltek,\*\*) s a keskenyvágányú vasutak egyik igen tanulságos típusa a Boszna-vasút is, sikeresen működik.

A szállító képesség tekintetéből tehát nincsen kizárva a keskenyvágányú rendszer alkalmazása sem, különösen ott, hol a völgyek a legkisebb ívsugarak alkalmazására utalnak, továbbá a hol a tömeges áruforgalom a végpontból indul ki, s végre, a hol a szállítandó árú az átrakás által nincsen értékcsökkenésnek kitéve.

\*) Lásd „Járá-művek“.

\*\*\*) Az Aradi és Csanádi Egyesült vasutakon a szállítás maximuma volt kilométerenkint ... .. 67,548 tonnakilométer  
 A Szamosvölgyi vasuton ... .. 44,770 „  
 A Nagyvárad—Belényes—vaskóhi ... .. 26,545 „  
 Az Újszász—jászapáthii ... .. 24,037 „  
 A Szombathely—pinkafői ... .. 23,277 „  
 A Máramarosi sóvasutakon (0.76 nyomszélességgel) ... .. 24,676 „  
 A Gölnicvölgyi vasuton (részben keskenyvágányú) ... .. 74,362 „

A gépészeti segédeszközök az utóbbi években annyira tökéletesedtek, hogy az átrakás költségei minimumra csökkenthetők, továbbá a keskeny vágánynak a szabványoshoz való csatlakozásánál, az előbbinek célszerű elhelyezésével az átrakás is megkönnyíthető.\*)

A teherrakománynak a holt súlyhoz való viszonya alig kedvezőbb valamivel\*\*) mint a szabványos vágányú vasutakon, s gépészmérnökeink nézete szerint a lokomotív munkabírása sem fokozható olyan arányban mint a szélesebb vágányokon. De maguk az építő költségek sem nyújtják a várt előnyöket, mert a kisajátítás hazánkban nem fontos tényező s habár a pályatest előállítása kevesebbe kerül, de annál költségesebb a járó-művek beszerzése, minthogy a keskenyvágányú vasútnak az egész forgalmat saját kocsiállományaival kell lebonyolítania.

Bajorországban pontos összehasonlítások alapján megállapították, hogy azonos viszonyok mellett a keskenyvágányú vasút létesítése és üzlete alig jár számottevő megtakarítással.\*\*\*)

A műszaki rész mindazonáltal nem zárna ki a keskeny vágányok alkalmazását, de a két rendszer közül való választáskor a bevezetett helyzettel is kell számolnunk, s igen megfontolandó, nem káros-e, a jövő kiszámíthatatlan alakulásait véven tekintetbe, melyek a forgalmat hazánk vonalain fölülte megnövelhetik, most fordulni el a már annyira elterjedt és kifejlődött egységes rendszertől. Forgalompolitikai tekintetből mindenesetre igen üdvös, hogyha vasúti hálózatunkat a már megkezdett és a gyakorlattól, valamint az elmélettől helyesnek ismert egységes 1'435 m. vágány alapul vételével fejlesztjük, annál is inkább, mert fővonalaink hiányossága következtében vicinális

\*) Az átrakás könnyítését folytonosan tanulmányozzák, különösen a Szászországban levő vasutakon.

\*\*) 1890-ben volt a szállított tiszta súly a közlekedett teherkocsi teherbírásának százalékában:

M. Á. V.-on	46'48	Aradi és Csanádi	36'80
Mohács—pécsi vasúton	61'80	Szamosvölgyi	45'90
Kassa—oderbergi	57.71	Bánréve—ózdí	63'36
Belisce—Kapelna	1'0	nyomszélesség	11'28
Máramarosi sóvasút	0'76	"	52'14
Boszna-vasút	0'76	"	50'0
Szászországi keskenyvágányú			72

\*\*\*) Bajorországban 1 km. helyi-érdekű vasút a hivatalos kimutatások szerint átlag 50,700 márkába kerül. Szászországban 1 km. keskenyvágányú vasút 57,500 márkába.

Franciaországban ez idő szerint több oldalról a keskenyvágányú vasutak építését sürgetik, mely jelenség a vicinális vasutak gyöngye üzleteredményeinek tulajdonítható

F. Plessner „Anleitung zur Ermittlung der Betriebs-Einnahmen und Ausgaben“ című művében számos példa alapján arra a következtetésre jut, hogy a lokomotív- és vonatkilométerek egységára, a keskenyvágányú vonalakon 1, sőt 0'7 márkára is alászáll, de ha az egyedül helyesnek nevezhető alapon számítunk és az elegytonna-kilométerek költségeit hasonlítjuk össze, a rendes nyomszélességű helyi-érdekű vasutak legalább is ugyanolyan eredményeket adnak.

vasutaink nagy része az elsőrendű vonalak kiegészítő részeként szerepelnek. Például a Bihari vasút az Alföld—fiumei vonal kiegészítője; a Mátrai az Észak-Németországi forgalomban lett volna hivatva az államvasutankat hathatósan támogatni; a Marosvásárhely—szászrégeni, a Brassó—háromszéki, továbbá a Deés—zilahi, a Szilágysági és Debrecen—füzesabonyi vasutaknak, újabb romániai csatlakozás esetén, átmenő forgalmat kell közvetíteni; a dunántúli és a többi vonalra szintén fontos szerep vár gazdasági fejlődésünk haladásával.

Végre nem hagyható figyelmen kívül a járó-művek egyöntettségének szüksége sem.

Semmi kényszereszközre, de még közös megállapodásra sem volt szükség, hogy az európai kontinens valamennyi állama — Oroszország kivételével — egyöntetű őrszelvényt alkalmazzon a járó-művek szerkesztésében, annyira égető szükségként ismerte föl valamennyi vasút, hogy a járó-művek lehetőleg ugyanegy terhelőképességgel még pedig akként szerkesztessenek, hogy valamennyi vonalon, a kölcsönös közlekedtetés érdekében, ugyanegy méretű, úgynevezett őrszelvényen szabadon mehessenek át.

A kocsiknak e jellemző sajátysága az egyetlen, melyet valamennyi vasút közösen fogadott el. A vasutaknak minden más alkotó elemét azonban más-más, gyakran még nem is azonos elvek szerint szerkesztik.

Az egyöntetűségre való törekvés a helyi-érdekű vasutak építésekor nem szükséges, s az e vasutak természetével és fejlődése képességével ellentétben álló törekvés lévén, mellőzendő.

A helyi-érdekű vasutakat fejlődésükben semmiféle általánosító intézkedéssel nem szabad korlátoznunk, legkevésbé szabványokkal, melyek nemcsak a fejlődést akadályozzák, de előlik a szabad gondolkozást, az észszerű működést is, s a technikai tudomány kárára az elméletet leszorítják a gyakorlati munkásság teréről, leszoktatják a tervezőket és az építőket a célszerűség szempontok megfigyeléséről; már pedig láttuk, hogy csak az a helyi-érdekű vasút prosperálhat, mely céltudatos tanulmányok alapján, a terep és a várható forgalom kívánalmaihoz, a kereskedelem fejlettségéhez, szóval a valóban meglevő viszonyokhoz alkalmazkodva épül.

Szabad mozgás, céltudatos, alkalmazkodni tudó építő rendszer és a járó-művek szerkesztésekor való egyöntetűség biztosítja leginkább helyi-érdekű vasútügyünk fejlődését.

### e) *Munkáltató rendszerek és az építő szerződések.*

Mielőtt az építés egyes részleteiről szólnánk, tárgyalnunk kell a munkáltató rendszerben követendő elveket.

Volt alkalmunk utalni (I. II. rész 2. feje.) azokra a károokra, miket a helyi-érdekű vasutak pénzügyi szempontból szenvednek, hogyha a vasutak építését a megállapított építő tőke átengedésével egyes fővállalatoknak adjuk át.

E kárhoztatandó eljárásból az építés szoliditására háramló károkat szigorú ellenőrzéssel kell enyhítenünk.

A kormány valóban megnyugtató, szigorú eljárást követ, azon esetben, ha az van tervben, hogy az épülő helyi-érdekű vasút üzemét a magyar államvasutak fogják átvenni. \*)

Ellenben, hogyha önálló kezelésben marad a pálya, a fővállalat kellő ellenőrzése magára a társulatra nehezedik. A társulat az ellenőrzésre rendszeresen igen kevés súlyt fektet, s e gondatlanság káros következményei ritkán maradnak el.

A legmegbízhatóbb fővállalat is alvállalkozók között osztja el a munkákat, kik még kisebb vállalkozókkal dolgoztatnak, a mi természetesen az egységáraknak rendkívüli elaprózását, gyakran a költségvetésben előirányozottnak felére való leapasztását idézi elő.

A munkát tehát nem valódi értéke szerint fizetik, s elvállalója, a megélhetés ösztönétől sarkalva, kénytelen vagy a munka jóságára vagy a napszámosok rovására keresni meg kenyerét. A munkáltatás e rendszere, mely nálunk, fájdalom, igen el van terjedve, szinte hatóságilag üldözendő erkölcstelen intézmény, s a család valóságos meleg-ágya, nemcsak azt juttatván a legkisebb keresethez ki a munkát valóban elvégzé, hanem e rendszer a munkást is odadobja martalékul a rendszerint már demoralizált alvállalkozóknak. E piócák, a munkás megcsalásában egész rendszert követnek, az élelmezés, csalárd fölmérés, munkaközben való elkergetés fölhasználásával, s mindezt nyíltan űzhetik, mert a közigazgatás közegeitől nagy ritkán megindított megtorló intézkedések, a legritkább esetben sújtják őket a kellő szigorral; a fővállalat e már megszokott dologra szemet huny, a társulat mérnöke pedig rendszeren annyira el van foglalva, hogy nem jut ideje a szegény munkás ügyebajának eligazítására.

Természetes, hogy ez tüzelmeknél mindenki nyer, csak a munkás veszíti el keresetét, és a végzett munka belső becsét, értékét, mert az alvállalkozó még a fölhasznált anyag selejtessége révén is akar nyereszkezni.

Minthogy a fővállalatokkal való munkáltatás azonban hazánkban előreláthatólag nem egyhamar szüntethető meg, szükséges lesz ezúttal az alapul szolgáló építő szerződésekkkel is megismerkednünk.

\* \* \*

A vasúttársaság és a fővállalat között fönálló viszonyt az építő szerződés szabályozza.

Valamint a rohamosan fejlődött helyi érdekű vasutakkal kapcsolatos minden eljárás, ez is folytonosan tökéletesbedett.

\*) Az épülő vasutakra való felügyelet a műszaki osztályba beosztott műszaki tanácsosokra van bízva, a kik azonban nagy elfoglaltságuk miatt, a pályát az építés ideje alatt évenként alig egy-kétszer utazhatják be. Ellenben az államvasutaktól üzlet kezelésbe átveendő vonalakon, ezenkívül még az államvasút részéről megbízott és állandóan az építés színhelyén tartózkodó mérnökök foglalkoznak az ellenőrzéssel.

A szíves olvasó a függelékben talál egy szerződésmintát, melyet az újabb szerződések alapján állítottunk egybe.

E szerződések alaphangja mind ugyanolyan mint ezé. A társulat átadja összes törzs- és elsőbbségi részvényeit. A fővállalat teljesít minden készpénzfizetést és végzi a munkát.

A változat rendszeren csak a fizetés részletezésében rejlik.

Ez eljárásban megtakarításról, esetleg hasznos beruházásokról szó sem lehet, s a munka szükségességének és jóságának számtalan fokozata levén, nemkülönben az anyagok minőségének is, nagyrészt a vállalat jóakaratótól függ a teljes mérték helyett a legszükségesebbet, a jó helyett a középest választani. Így kerül a pályába kavics helyett homok, szilárd kőanyag helyett márga, továbbá selejtes hídfa és még selejtesebb talpfa. Mindez, az oly rendkívüli szoliditásra utalt helyi-érdekű vasút üzletkezelését terheli, s mint több vasútnál tapasztaltuk, a vasút proszperálását akadályozza meg.

Hozzájárul ezekhez, hogy a még oly jól megkötött szerződések ellenére sem végződik per nélkül egyetlen építkezés sem. A kormány közegei ugyanis a szolid építkezésektől megkövetelt kiterjedésben rendelik el a partvédő műveket, valamint az esetleges földmozgás megakadályozása végett szükséges munkálatokat. Mind e munkák terjedelme és teljes értéke azonban az előzetes tervezéskor ritkán ítéltető meg, s az építő szerződés szerkesztésekor nem sorolhatók el eléggé szabatosan.

A fővállalatok részéről tehát folytonos a panasz, hogy a követelések túlságosan szigorúak és az olcsó építés elvével meg nem egyeztethetők.

Ezeket kivül még az érdekeltek kéréseinek méltányos teljesítése, továbbá a csatlakozó pályák, de különösen a katonai kincstár új meg újabb követeléseit folyton szaporítják a vállalat terheit, s ha véletlenül egyes munkák nincsenek a kellő terjedelemben előirányozva, az eredeti megállapodásoktól való legkisebb eltérés is a vállalatnak követelés többletre szolgál alapul.

A fővállalattal való építő rendszer ennél fogva kívánatosá teszi, hogy a tervek a képzelhető legnagyobb pontossággal, kiterjeszkedve az építés legkisebb részletére, készíttessenek. Éppenséggel képtelenségnek látszik tehát a nálunk divó eljárás, mely szerint az engedélyezéshez szükséges tervek, valamint a fölterjesztett költségvetés elkészítését is, a fővállalatra bízzák.

Nem csekély nehézséget képez a meghatározott építő határidők megtartása is.

Az engedélyesek igen gyakran vállalnak szavatosságot egyes függő kérdések megoldása iránt (hozzájárulások, egyes területek átengedése, vízvételi jogok megszerzése stb.), csak azért hogy könnyebben kaphassanak vállalkozót, a ki rendszeren maga is azon van, hogy a legkényesebb ügyek lebonyolítása elől kitérjen.

E kérdések megoldása, a hazánkban általában divó nehézkes és rengeteg alakisághoz kötött hivatalos eljárások miatt azonban, az előre vélt



időnél tovább is elhúzódnak, s mindez szintén jó alap arra, hogy a vállalatok újabb követeléseket támaszthassanak az engedélyesekkel szemben, a mi mindig perre ad alkalmat.

A fővállalatokkal való építésnek káros oldala továbbá, hogy az építő fővállalat és az engedélyesek avagy társulat érdekei mindenben ellentétesek.

Majdnem minden vasút építése alkalmával megtörténik ugyanis az, hogy egyes vonalrészek hamarabb készülnek el, s megnyitásuk már csak a közérdek szempontjából is kívánatos. E vonalak részleges megnyitása a vállalatnak éppen nem áll érdekében, mert ez által vagy munkássága zavartatik, vagy, ha a vonalakat az államvasutak veszik kezelésbe, anyagszükségeleteinek esetleges szállítása alkalmával megsarcolják.

Ugyanez tapasztalható az ideiglenes teherforgalom megkezdésekor is. A vidékre nézve gyakran nagy jelentőségű az, hogy nyers termékeit, p. o. cukorrépáját, gabonáját stb., habár nagyobb kockázattal, de még az őz végén elszállíthassa. Habár az anyagvonatok fölhasználásával mindez könnyen megtörténhetnék, a fővállalat ebből is nyereséget kívánván szerezni, vagy túlzott egységárakat állapít meg, vagy a szállítási bevételeket teljesen magának kívánja megtartani, mely utóbbi esetben a társulatnak nincs érdekében az ideiglenes szállítások engedélyezése.

A fővállalatokkal való munkáltatásnak nehezebb vonalokon még mindig per volt a vége s ez esetekben a kormány helyzete is igen kellemetlen, mert gyakran tisztán magánjogi ügyek kuszálják össze a kérdéseket.

Nevezetesen a fölülvizsgálatok alkalmával merül föl számos olyan kérdés, melyben a társaság, a kormánytól kiküldött bizottság döntésére támaszkodva, igyekszik álláspontját a vállalattal szemben megvédeni, s a bizottságot folytonos rekriminációival a fővállalattal szemben igen kényes helyzetbe hozza, s habár jogtalanul, mégis később a kormánynyal szemben is, e hivatalos eljárásokra támaszkodva kísérli meg sérelmeit érvényesíteni.

A fővállalatokkal való építés végre a vasúttól érintett birtokosoknak is sok bajt szerez.

Az érdekeltség fölébresztése végett a vasút engedélyesei rendszeren többet ígérnek mint kellene, és mikor a munka megkezdődik, az engedélyes eltűnik a szinterről, s ígéreteinek nem akad gazdája, a fővállalat pedig az előzményekre való tekintet nélkül, gyakran a legméltányosabb követelményeket is csak vizsontszolgálmányok fejében teljesíti, mert a szomszédosok legvitalisabb érdekeinek mellőzésével, csakis saját hasznát tartja szem előtt.

Ekként zavarodik meg az új vasút és az érdekeltek között az annyira kívánatos és mindenképpen fönntartandó harmónia. A szomszédosok ritkán tudnak a vállalat és a vasúttársaság közt különbséget tenni, s az egyik iránt táplált boszús gondolkozást a másikra viszik át.

A fővállalat, habár természetszerűen, szigorúan ragaszkodik az előzetes megállapodásokhoz, már pedig tudjuk, hogy a jelenleg szokásos eljárás



nem nyújt elég módot arra, hogy a vidékek valamennyi szükségletét, már az előmunkálatok alkalmával, minden részletében meg lehessen állapítani, annál kevésbbé, mert nagy részük rendszeren csak az építés folyamán lép előtérbe, mikor az érdekeltség az új vasúttól teremtett helyzet alakulását a valóságban látja. Rendszeren csak építésközben eszmél a vidék lakossága, és csak a pálya építésének haladása közben ismeri föl az érdekeit érintő szükségleteket.

E pótmunkák, melyeknek létesítése különben szintén jó alkalmul szolgál a vállalatnak túlzott követelések támasztására, a tartalékalapból fődözendők, de ez hamar elfogy, s fölhasználása után a társulat tehetetlenül áll a legmértányosabb kívánalmakkal szemben is, habár átlátja, hogy saját jól föl-fogott érdeke is megkívánja az érdekeltektől kért beruházásokat.

Ugyanez áll az építmények szétosztására vonatkozólag. Nincs építés, hol elő nem fordulna, hogy egyik állomáson egy-egy építkezés elhagyható, míg a másikon: vagy a tervezett épületek nagyobbítandók, vagy egyes termelő ágak befogadására helyiségek létesítendők. A fővállalathoz az érdekeltek kívánásaikkal hasztalan fordulnak, a társulat pedig alig meri kezdeményezni a változást, mert az anyagok előzetes beszerzése, s munkazavarás stb. címeken azonnal előáll a követelések többlete.

A fővállalattal való építtetés tehát lehetetlenné teszi a szabad mozgást és azon elv követését, melyet a helyes építés fő föltételeként állítottunk föl, s melyet úgy szövegeztünk, hogy **csak a cél-tudatos és alkalmazkodni tudó építő rendszer egyezik meg a helyi-érdekű vasutak természetével.**

Mindez csak akkor érhető el, ha a társulat ambiciózus és gyakorlott mérnökre bízván a vezetést, önmaga épít olyan módonban, mint az I-ső részben ismertetett vasutaknál, és olyan szervezettel, mint a pénzügyi fejezet végpontjában jeleztük volt. Minthogy pedig gyakori az az ellenvetés, hogy ez eljárást az építő felszerelés hiánya akadályozza, megjegyezzük, hogy most még a fővállalatoknak sincsen saját lokomotívjuk, kocsállományuk, avagy a munkapályákhoz szükséges berendezésük, hanem mindezeket ők is csak kikölcsönzik az építés tartamára.

#### d) *Hivatalos eljárások.*

Mielőtt az építés részleteire áttérnénk, utalnunk kell ama hivatalos eljárásokra, melyek építésközben előfordulnak.

A vasutak építése igen sok állami és magánérdeket érintvén, megegyeztetetésük céljából az első részben vázolt hivatalos eljárásokat tartják meg.

Az engedélyesek fásasztó — gyakran éveken át húzódó — utánjárásával az érdekeltségi körök megteremtetvén, az előmunkálatokra fordított, rendszeren kockázattal járó költséggel végzett tanulmányok és elkészített tervek benyújtásától kezdve, szakadatlan sorban következnek a hivatalos eljárások.

Az előtanulmányok és tervek előzetes megbirálása, a különböző bejárások; az engedélyező tárgyalás, a csatlakozó és üzleti szerződések megkötése, póstahozzájárulásra vonatkozó határozat utólagos kieszközlése, az engedélyokirat kiadása; a címletek kibocsátását megállapító rendelet kiadása; a társulat megalakítása, az alapszabályok fölterjesztése és jóváhagyása, végre az építő tervek bemutatása és az építő engedély kieszközlése; mindezek sok időt és utánjárást kívánnak, különösen ha kicsinyeskedő előadók kezébe kerül a tervezett vasút ügye.

Mindez a munka megkezdésének csak az előzménye.

Az építő engedély elnyerése után a hosszadalmas kisajátítási eljárás kezdődik.

Az építés közben is van még pótbekérés, s ha kevesebb is a tárgyalás, de annál több a fölterjesztés, minthogy az összes építmények terve jóváhagyás végett bemutatandó.

A hidak használatba vételéhez külön engedély kérendő. A hidak megvizsgálása ugyanis újabb rendelettel szabályoztatott, hogy a közlekedés biztonsága miatt megkívánt későbbi ellenőrzéshez a szükséges adatokat meg lehessen szerezni.\*)

A felépítménynek lokomotívüzemes használatba vétele mindig előzetes engedély megadásához van kötve, mert ez alkalommal kell megállapítani mind-amaz óvó intézkedéseket, melyek a közforgalom és a szomszédosok érdekeinek biztosítása céljából életbe léptetendők.

Végre a pálya megnyitását megelőzőleg kikérendő a műszakrendőri bejárás, s ennek eredményéhez képest tűzik ki a vasút megnyitása idejét. Ezt megelőzőleg azonban célszerű az átjárókat, a párhuzamos utakat a községeknek jegyzőkönyvileg átadni.

Legvégül a feltlívizsgálatot tartják meg, s csak lebonyolítása után adják vissza az óvadékot, a mi az építés befejezésének utolsó momentumáé.

Hogy mindezek a hivatalos eljárások költsékezéssel járnak, az kétségtelen, de összegük több kilométerre oszolván el, a költségvetés megállapításában nem számottevő tényező, s az építés, ellenőrzés, vezetés, nyomjelzés stb. költségei között szerepel. Kedvezőtlen hatásúak azonban az építésre az elsorolt eljárásokból eredő időveszteségek, késleltetések, mert az építéskor a munkák végzésének gyors egymásutánját veszteség nélkül zavarni nem lehet.

Ezért szükséges, hogy az építést vezető a tárgyalások kitűzését jó előre kérje, s munkaprogramjának megállapításakor ezekre kellő figyelemmel legyen. Szükséges továbbá, hogy a vidék lakosainak érdekei a vasúttal azonosíttassanak, s az építkezés az érdekelt vidék közreműködésével és érdeklődésével inauguráltassék, mert csak a közös érdek fölismerése biztosíthatja a vasút részére azt a jóakarató támogatást, mely az elsorolt el-

\*) A kereskedelemügyi miniszternek 1891-ik évi rendelete.

járások akadálytalan megtartását és a fölmerülő nehézségek gyors lebonyolítását teszi lehetővé.

Bármennyire kívánatos is a hivatalos eljárások csökkentése az ez idő szerint fennálló rendszer mellett alig lehetséges, sőt az állami befolyás szükségének elismerése még az felsorolt eljárások szigorítását vonja maga után.

Az építő részlettervek egy részének fölterjesztését azonban mellőzni lehetne, a felelősséget helyezvén az előzetes megbirálás helyébe.

### B) Előmunkálatok.

A trace megválasztásáról már szoltunk, itt csak arra utalunk, hogy helyi-érdekű vasutaink nagy részénél az elhamarkodott munkáltatás következményeként az irányok és emelkedési viszonyok megválasztásakor, valamint a talaj sajátságainak megítélésekor hibák találhatók.

Megemlítettük továbbá, hogy minő elveket szeretnénk irányadóknak tekinteni, itt még csak azt kívánjuk megjegyezni, hogy, a főiránnyal kapcsolatosan, az oldalvölgyek belevonására szolgáló elágazások is tanulmányozandók, mi által sok ellentétes versengésnek lehet elejét venni, mert az a tudat, hogy a hálózatot észszerűen fejleszteni lehet, a távolabb eső érdekeltséget is rábirja a főirány megépítésének támogatására.

A helyi-érdekű vasutakat a tervezés és a költségvetés tekintetéből, két csoportra osztjuk.

1. Olyanokra, melyek egy-egy fővonalra támaszkodva, mint szívó erek nyúlnak be a szomszédos kisebb völgyekbe, s melyeknek a terepviszonyok vagy helyzetük miatt semmi kilátásuk nincsen a későbbi terjeszkedésre.

2. Vagy olyanokra, melyek két fővonalat vannak hivatva összekötni, avagy egy nagyobb hálózat főérének tekinthetők és fejlődésre képesek.

A szükségletek e vonalak két neménél igen-igen eltérők. A költségvetést is ehhez képest kell tehát megállapítanunk.

Ma, midőn a legváltozatosabb viszonyok között épített vasutakon elért eredmények állanak a tervező mérnök rendelkezésére, minden véletlen eshetőséget kizáró módon szerkeszthető meg a költségvetés\*) és megkimélhető az érdekeltség a későbbi csalódásoktól. S ez utóbbira igen nagy szükség van, mert az eddigi eredmények az érdekelteket megfélemlítették, pedig az elkövetett hibák nagy részeért a közönség csak a saját közönyösségét okolhatja.

\*) A nyomjelzés valamint az építés többi részleteinek összehasonlító költségeit lásd a XI. számú kimutatáson. Az Arad—Kőrösvölgyinél került: kilométerenként 160 frtba, az Arad—Csanádinál 91 frtba, a Szamosvölgyinél 250 frtba, a Nyitra—Tapolcsányinál 371 frtba.

### C) Építésvezetés.

A helyi-érdekű vasutak irányításában és építésében beálló hiányokért a mérnököket okolták, habár igazságtalanul, s itt a közjó, valamint a magyar mérnöki kar reputációja érdekében, az első részben ismertetett Aradi és Csanádi egyesült vasutakra, a Nagyvárad—Belényes—vaskóhi, a Szatmár—nagybányai, és a Máramarosi sóvasutakra kell utalnunk, hol kizárólag mérnökre volt bízva az egész vezetés. E fényes példák eléggé bizonyítják, hogy van elég képzett mérnökünk, de működésük csakis akkor lehet üdvös, ha munkásságukat a hozzá nem értő adminisztratív közegek avagy tanácsok meg nem bénítják.

Az építésnél is a kereskedelmi világban szokásos bizalom kell hogy érvényesüljön. A vezető egy-két ambiciózus mérnök segítségével e téren csodákat művelhet. Kevés, de jól javadalmazott személyzet, energia, gyors elhatározás, de kivált tapintatos eljárás, az előre jól megfontolt, minden részletében kidolgozott munkaprogramm szigorú követése: ezek biztosítják a sikert.

Az ellenőrzést a társulat egy felügyelő bizottságra bizza, melynek miként való szervezését a pénzügyi részben taglaltuk.

A kormány a fő felügyeletet rendszeresen csak egy közegével gyakoroltatja, ellenben az államvasutak, ha az tizemet átveszik, minden 60—80 kilométert egy-egy mérnök ellenőrzésére bízzák.

### D) Kisajátítás.

A vasutaknál nincs állandóság, az átalakulás, fejlődés folyton-folyvást tartó processzus, melynek a vidék gazdasági és ipari fejlődésével lépést kell tartani, s a vonalak fejlődésképeségének megóvását a vezető egyéneknek soha sem szabad szem elől téveszteni.

A kisajátítás alkalmával ez elvek szigorúan követendők. Az állomások területének megszerzésekor, figyelemmel kell lenni a remélhető szállítmányokra, mert ha azokon az állomásokon, hol nagyobb fa-, kő-, stb. szállítmányok lesznek, a szállítóknak megfelelő nagyobb területeket bocsáthatunk rendelkezésre, nemcsak megkönnyítjük a forgalom fejlődését, de a bérbe adott területek a vasútnak éppen nem kicsinylendő jövedelmet hozhatnak.

Az állomások berendezése a legszükségesebbre szorítandó ugyan, de a terület a jövőben való fejlődés érdekében megszerzendő. Ezért szükségesebb nagyobbfokú kisajátításokat számítani. A mint látni fogjuk a helyi érdekű vasutakon alkalmazott építmények terjedelme eddig átlag 25 méter

széles szalag kisajátítását kívánta, tehát kilométerenként 2,5 ha. (4,5 hold).\*)

A kisajátító eljárást hazánkban az 1881-iki XII. törvényeikk szabályozza.

Minthogy a kisajátítás igen sok magánérdeket gyakran érzékenyen sért, a kisajátító törvény igen sok oly intézkedést tartalmaz, mely az eljárást megnehezíti és hosszadalmassá teszi, de az építés érdekében a sürgős intézkedések kívánatosak, ennek következtében az építésvezetőség részéről a törvény minden idevágó intézkedése szigorú pontossággal követendő, máskülönben a kisajátításnak formahibák címén való halogatása, a vállalatot veszélyeztető arányokat ölthet.\*\*)

A lehető legkedvezőbb föltételek elérhetése végett a kisajátítandó területek egységára jóval az építés megkezdése előtt állapítandó meg az érdekeltekkel, akkor, mikor még mindenki hajlandó áldozatot hozni, csak hogy vasút épüljön vidékén. Az előzetes megállapodás szükséges, mert a vágy teljesülésének biztos tudata, a nyereszkeskedés hajlamát engedi előtérbe lépni. Másrészt sokan nagyobb hozzájárulásokra hajlandók, ha a vonal kertjeiket, földjeiket elkerüli, avagy ellenkezőleg ha közelebb éri őket. Természetesen e változásoknak a főirány megzavarása nélkül kell történni és az ígéreteknek csak biztos adatokra szabad támaszkodniok, mert a legkisebb csalódás is igen sok kellemetlenség kútforrásává lehet.

A kisajátító egységárrakra nagy befolyása lehet a földek eldarabolásának módja, azért a drágább területeken, lehetőleg a földek között elvonuló mesgyéken vezetendő a vonal, továbbá a meglévő utak közelében. Igaz, hogy a folytonos irányváltozás kellemetlen, de ezzel gyakran sok nehézség szüntethető meg.

Helyén van itt megemlíteni, hogy az utak fölhasználását még mindig sokan ellenzik, utalva a közforgalom veszélyeztetésére. E nézet tévességét a meglévő viszonyok tanúsága cáfolja meg legjobban. A számtalan példa közül megemlítenőd, hogy Budapest és Soroksár között nemcsak a helyi-érdekű vasút halad a közút közelében, de a Budapest-zimonyi vonal is, sőt helyenként a közút e két vasútvonal közé van szorítva, de azért ez elhelyezés a közforgalmat eddig sem nem veszélyeztette, sem reá zavarólag nem hatott.

A kifizetéskor megkiszérlendő a törzsrészvényekkel való fizetés, a mi a kellő utánjárással sok esetben sikerül; a készpénzfizetés azonban csak az építés befejezése után teljesítendő az időközi kamatoknak az építés részére való megtakaríthatása, s a kétszeres leszámolás elkerülhetése végett.

Végül meg kell emlékeznünk a tüztávolsági kérdésekről.

\*) Az Arad-Körösvölgyire esett ... 1,6 ha. (2,7 hold 616 frt)  
 Az Aradi és Csanádára ... 2,28 ha. (4 hold)  
 A Szamosvölgyire ... 2,9 ha. (5 hold 1235 frt)  
 A Mátraira ... 2,59 ha. (4,5 hold).

\*\*) E tekintetben számos visszariasztó példára hivatkozhatnánk.

A törvény határozata szerint:

„1. A tűzbiztos anyagból készült, s ugyanolyan anyaggal födött épületeknél, melyeknek összes nyílásai ablakok vagy ajtókkal zárhatók, 8 méter;

2. fa- vagy zsindeyes-oldalú vagy -fedelű épületeknél, melyeknek nyílásai fentebbi módon szintén zárhatók, 20 méter;

3. szalmával, gyékénynyel, sás vagy náddal födött, valamint olyan épületeknél, melyeknek nyílásai ablakokkal vagy ajtókkal el nem zárhatók, továbbá a szalma- vagy szénakazalok lerakására rendszeren használt szérűs kerteknél, 60 méter;

4. lobbanékony tárgyak készítésére vagy eltartására szolgáló épületeknél, 100 méter.“

A terhes határozatok enyhítése végett a helyi érdekű vasutakkal szemben esetről-esetre méltányos engedmények tétettek.

Nevezetesen:

a zsindefödés távolsága 15—17 méter,

a szalmafödés „ 40—50 méterre

szállítatott le, és különösen méltánylandó esetekben, mikor az élőfakkal vagy más tárgyakkal való védelmet ki lehetett mutatni, még ezeknél is kisebb távolságokat engedélyeztek.

Mindazonáltal e szabályzat még mindig nagyon sok kiadással terheli vasutainkat, mert a határozatok, a tűzveszélyt előidéző tényezőkre való figyelem nélkül, igen általánosan szólnak, s különösen az épületeknek a pályaszínhez viszonyított magassági fekvése nincsen kellően figyelembe véve, a mennyiben csak az van kimondva, hogy: „Ezen távolságok vasutaknál a pályaszín és az épület fedelének gerince, illetőleg a szérűskert földszíne közötti magasságkülönbség kétszeresével nagyobbítandók, ha az épület fedelének gerince, illetőleg a szérűskert földszíne 2 méternél mélyebben fekszik a pálya színénél.

A pálya vagy a hajózható vízfolyás felszínénél 6 méterrel magasabb talajon fekvő épületek se a kisajátítás, se az átalakítás tárgyát nem képezik.“

A pályaszín fölött 6 méternél kisebb magasságban fekvő épületekre tehát nincs tekintettel a szabály.

A szikra pedig csak akkor veszélyes, ha nagyobb, még teljesen el nem égett széndarabot ránt magával a léghuzam. Az ily darabok, súlyuknál fogva, repüléstük közben folyton alább szállnak, és így az olyan épületekre nézve, melyeknek eresze a kémény nyílásával egy színvonalban fekszik, már nem képeznek nagy veszélyt. Azok az épületek, melyeknek eresze a lokomotív kémény-tetejénél magasabban fekszik, zsindefödésnél 10 méterre, szalmával valónál 25 méter távolságra is biztonságban levőknek tekinthetők.

A tűzveszély függ különben a pálya lejtőviszonyaitól, az állomások közelségétől, a szén minőségétől, a tüzelés módjától és a lokomotív felszerelésétől. A törvény határozatai tehát ezekre és az újabb tapasztalatokra való tekintettel volnának módosítandók.

A szén minőségétől függ az égést előmozdító léghuzam nagysága. Minél jobb a szén annál jobban ég, s annál kisebb léghuzamra van szüksége, s a mi a szikraszórást ártalmatlanná teszi. A barna szénnek nagy léghuzamra van szüksége, azért ez leginkább ragadtatik ki a kéményen, s ennek szikraszórása a legveszedelmesebb. Ellenben a kokszt használata, a tüztávolság teljes megszüntetését engedi meg, s valóban, Németországban sok helyütt, a vonal a szalmával fődött házak közvetlen közelében halad, annyira, hogy a szalmafödél a lokomotívról kézzel elérhető.\*)

Nagyon csökkenti a tűzveszély lehetőségét a lokomotív helyes kezelése; a kellő vigyázattal a legkényesebb objektumok közelében is veszély nélkül haladhatunk. Hogy pedig a lokomotívvezető és fűtő a kellő időben tegye meg az óvó intézkedéseket (a tüzelés megszüntetését, a tűz élesztésének abbahagyását stb.) az ily objektumok előtt és mögött figyelmeztető jelzők állítandók föl, a lokomotívvezető és fűtő utasítása pedig megfelelően kiégyeztetendő.

Végre kis mértékre csökkenthető a tűzveszély a lokomotívok helyes felszerelésével és megfelelő átalakításával is, s habár szikrafogóink eddig még nem teljesen megbízhatók, használatuk mégis igen célszerű.

Addig is tebát, míg a teljesen tűzveszély nélküli vontatást elérhetjük, kívánatos a fentebb elsoroltak figyelembe vételével enyhíteni az idevágó, a helyi-érdekű vasutakat fölötte terhelő\*\*) határozatokat.

## E) Az alépítmény.

a) **A földmunkák.** Az eddig követett szokás szerint a töltések és bevágások oldalai egyenletes lejtővel állítatván elő, a koronaszélesség nagysága szabja meg a földmunkák terjedelmét.

A vicinális vasutakon eddig alkalmazott koronaszélesség 3·8, 4·0 és 4·2 méter volt.\*\*\*)

A 4·0 méter szélességet a 2·2 méter hosszú talpfák végén 0·3—0·3 méterrel túlérő, 0·25 méter magas kavicságy okolja meg, mert e méretek mellett a kavicságy alsó szélessége 3·55 méter, s padkának mindkét oldalon 0·225 méter szélesség marad.

Ha rossz a töltőanyag, e padka csekély szélessége nem nevezhető a pályafenntartás szempontjából okszerű takarékoskodásnak, mert a töltések

\*) Nálunk a Soroksári vasút minden baj nélkül szintén ennyire közeledik az épületekhez.

\*\*) Érdekes a Füzítő—esztergomi vasút kisajátítása. — A szükséges jelzők iránt lásd a 202. lapot.

\*\*\*) A vicinális vasutak építésére nézve 1889-ben 7635. számmal a közmunka- és közlekedésügyi miniszter „A szabványos nyomszélességű helyi érdekű vasutak építése és felszerelése alkalmával irányadó alapelvek“ című szabályrendeletet adta ki.



megrokkánása, sőt a keskeny padkák letaposása után, a kavics könnyen kimozdulván helyéből, a felépítmény több gondozásra szorul, sőt gyakran maga a kavics is elvész. Mindezek dacára még sem helyeselhetjük, hogy kizárólag a padka kellő szélességének előállíthatása végett, az egész töltés köbtartalma nagyobbtassék, mert a padkák kellő szélesbítését — habár ez által a töltés felső részén meredekebb lejtő képződik — könnyen pótolhatja, számottevő kiadás nélkül, s egészen észrevétlenül célszerű munkálattal a pályafenntartás.

Az előbb elsorolt koronaszélességeket egyáltalában elvetendőnek tartjuk, s helyette a felépítménynél bővebben megokolt szelvény (lásd 2. sz. ábrát) elfogadását ajánljuk. Javaslatunk szerint a korona szélessége tehát 0·5 méterrel a szintalp alatt: 4·10 méter volna, mely berendezéssel a töltések első ülepedése sokkal kevésbé válnék veszélyessé, mert a kavicsra át szivárgó víz gyorsabban elfolyna, a mi karöltve a töltések középvonalában előállítandó magasbitás lassú elenyésztével, a kavicszsákok (stüppedések) képződését késleltetné. Hazánk nagy részében, mivel a töltéseket agyagos, márgás anyagokkal avagy szikes földdel töltik föl, a töltések eltorzulását rendszeren a kavicszsák képződése okozza. Az építésnek valamint a pályafenntartásnak kiváló gondját kell hogy képezze tehát a kavicszsákok képződésének megakadályozása. E célból az ily veszélyes töltések már az első pillanattól kezdve rendszeresen kezelendők, oly módon, hogy mindaddig, míg a töltések rendszeren 1—2 évig tartó rokkánása tart, a felépítmény fenntartásához lehetőleg minden kavicspótlástól tartózkodjunk.

A töltések készítését, valamint valamennyi építő munkát, rendszerint a magyar államvasutak föltétfüzetei értelmében hajtják végre. — Az e szabályoknak megfelelő magasítással feltöltött töltések első rokkánásai a pálya-szinben nem okoznak kellemetlen változó-okat. Később az ülepedés növekedésével a képződő lejtőtörések hosszan elnyújthatók. Mikor pedig ez már a forgalom rendességét zavarja, vagyis a vontatást túlon túl megnehezíti, akkor a talpfák alatt levő kavics eltávolítása után a töltés, földnek rádöngölésével emelendő a rendes magasságba, s a kavicságy újra csak a szabvány-szerű vastagságban állítandó helyre.\*)

E művelet végrehajtásának megkönnyítése és a kavicsanyag, de kivált a töltés kímélése céljából a magasabb töltéseken eleintén csak homokba kellene ágyazni a talpfákat, s csak 3—4 év multán, mikor a töltések megüledtek, alkalmazandó kavics az alátöméshez.

A kavicszsáknak úgynevezett kavicszivárgókkal való lecsapolása biztos romlásra vezet, hogyha nincsenek a talajjig lemélyítve.

A nagyobb töltések lábaitól, különösen ha neogen formációval van dolgunk, minden víz gondosan eltávolítandó. E végből célszerű a feltöltés

\*) E műveletet a szerző többször igen jó sikerrel alkalmazta.



megkezdése előtt dréncső-hálózattal szárítani ki az altalajt, a töltésezés megkezdésekor pedig jó lecsapoló árkokkal venni körül.)\*

Rossz és nedves anyagokat a töltések lábazatába nem szabad hordani, s ha ez elkerülhetetlen, akkor a töltés lába a talajra állított 1—2 méter magas kőbordákkal osztandó lehetőleg kis részletekre. A fagyott anyagok behordása gondosan kerülendő. A szikes anyagból feltöltött töltések felső harmadába szórványosan dréncsövek helyezendők el.

A töltések és bevágások részsűjét nem szabad soha padkákkal megsztani, mert ez a víz gyors lefolyását akadályozza meg.

Ellenben a különböző, de egyenletes lejtőváltozás helyeslendő. A töltés lába legyen  $1\frac{1}{2}$ — $1\frac{1}{4}$ , a felső része  $1\frac{1}{4}$ —1 lábas, a bevágásoknál csak a megtörés nélküli átmenetekre kell ügyelni, a lejtés mértékének szigorú betartása már csak a takarékoság szempontjából is mellőzendő.

A bevágások felső szélén vízlevezető árkot ásni soha sem szabad, a víz elvezetése kis töltés rádöngölésével eszközözendő.

Hibáztatandó az is, ha a bevágásokban levő úgynevezett szabvány-árok alsó szélessége, valamint az árok mélysége, egyforma méretekkel állapíttatik meg, akár sekély, akár mély a kiásott bevágás. Ennek az ároknak a bevágás mélysége és hossza szerint kell növekednie, s a miniszteri rendeletben megállapított talpfa felszínétől számított 0,6 méter mélység és 0,25 méter fenékszélesség legyen a legkisebb méret.

Az árok lejtőit másfél lábasnál meredekebbre nem szabad készíteni. Ha pedig valamely ok miatt (állandó vízfolyás stb.) az árok kikövezendő, a kövezetet vízben-kötő mészbe kell rakni, s az árok fenekét, valamint mindkét oldalát burkolni kell. — A gyakran található száraz kőburkolat, valamint az az elrendezés, hogy csak az árok fenekét és egyik oldalát kövezik ki, a legkárosabb és meggondolatlan eljárás-ként határozottan elítélendő, mert ez csak a lejtő lábának és a felépítmény alatt levő anyagnak feláztatását okozza.

Egyáltalában, építéseink alkalmával mindig tartsuk szem előtt, hogy inkább kisebb terjedelemben készítsük védekezéseinket, de a mit létesítünk, azt szolid anyagból és legjobban létesítsük.

Tekintsük mindig az építés műveleteit alapvető munkáknak, melyekre támaszkodva, okszerűen a pályafenntartás fejezhesse be a védelmet, akár a csuszamlások, akár a vízjárások ellen szolgáló védő munkálatok végrehajtásáról van szó, mert kiegészíteni könnyen lehet, de hiányos munkát helyreigazítani akár mekkora költséggel

\*) Mind e műveletek megokolása nem tartozik e munka keretébe, s részletezéstik a speciális vasútépítő szakmunkák feladata, itt csak azért kívánjuk az előre látható munkáztatás főbb elveit elismerni, mivel követésüket sajnoson nélkülözziük vicinális vasutaink építése alkalmával.

sem lehet soha, s az ilyen munka folytontartó, soha meg nem szünő tatarozgatás.

Tehát állítsuk föl elvként, hogy a vízmások ellen: kevés, de jól szerkesztett, szilárdan épített védő művet; a csuszamlások elhárítása végett: kevés, de kellően mélyített és jó anyaggal kitöltött szivárgót; hosszú selejtes támasztó falak helyett: egy-egy jó tömböt; száraz burkolat helyett: a legszükségesebb helyeken vízben-kötő mészbe rakott és jó kőből létesített burkolatot rakjunk stb.

Ez áll a felépítményi és a magasépítményi munkálatokra nézve is.

Az alacsonyabb töltések anyaga, mindkét oldalon elhelyezett anyagárkokból ásandó, ez által megteremtjük azt az alig megbecsülhető helyzetet, hogy a töltés szárazon tartható, s ha a kavics — mint az a laza, különösen televényes anyagnál van — át is eszi magát a talajig, a felépítmény mégis mindig szárazon tartható.

A földmunkák érdekében kívánatos, hogy a vonal lehetőleg a dombok oldalán, s nem a völgy fenekén haladjon, hol a pályatestet nehezebben lehet szárazon tartani, és a televényföldből feltöltött töltéseken a felépítmény fenntartása aránytalanul sokba kerül.

Ez természetesen nem kerülhető mindig el, sőt a vasút gyakran ártereken vezetendő. Erre nézve azonban túlzottnak tartjuk a szabályzat követelését, hogy a töltések koronája, az esetleg vagy csak nagy időközökben előforduló árvizekből származható veszélyek miatt, 0·8—1 méter magasságra építtessék a legmagasabb árvízszin fölé.

Az árvizek a vicinális vasutak elhelyezésekor nem mindig veendő figyelembe, mert a magas töltések létesítése gyakran évtizedekre szóló meddő befektetés s az árvizek esetleges rongálásait túlságos nagyra becsüljük.

Valamely már üzemben levő vonal, a víznek a töltésen való átesapásából, sőt a töltéseknek esetleges átszakításából előálló károkat is könnyen orvosolhatja, s mivel a forgalomnak rövid időre való megszakítása nem okozhat nagyobb károkat, a sablont ez esetben sem tartjuk megfelelőnek, s a töltések túlságos magasítása, mint a tőkének gyakran meg nem okolt megterhelése, minden egyes esetben s a vonal egyes részleteire nézve külön-külön megfontolandó.\*)

A szabályzatban levő föltétel céljából az egyes vidékeken uralkodó magas vizek megállapítása válik szükségessé, s minthogy hazánkban a vízmagassági mérő jegyek még igen hiányosak, ez hosszadalmas eljárásokra vezet, s az esetleg utólagosan kívánt töltésemelés — miként az a Szilágy-

\*) Egy kivételes esetben ezt engedélyezték is, t. i. az Aradi és Csanádi vasút székudvar—kisjenői vonalán, s a tapasztalat azt mutatta, hogy e vonalon sokkal kevesebb kárt okoz az árvíz, mint a magas töltésű vonalrészekben.

sági és Maros-Ludas—besztercei vonalokon is előfordult — újra meg újra alkalmul szolgál a fővállalatnak, hogy több követelést támaszson.

Végül megjegyeztük, hogy a földmunkákra nézve jóállás nem köthető ki, azért végzésük alkalmával a legmessze-menőbb ellenőrzés gyakorlandó.

\* \* \*

**b) A műépítmények építését illetőleg igen szép feladatokat kell a mérnöknek megoldani.**

Mi fog, a pálya helyi viszonyaiból kifolyólag, leginkább megfelelni a vasút érdekeinek?

Végleges avagy csak ideiglenes szerkezettel építsünk? Egyik-másik műépítménynél követ, téglát, betont\*) avagy fát használjunk építő anyagnak?

A tapasztalat azt mutatta, hogy e tekintetben a helyi viszonyok határoznak, annyira, hogy például a vas- és fa-hidak létesítő áraiban a különböző pályákon 15—50% árkülönbség található. Sok helyen igen nagy megtakarításokkal jár a tölgyfa- vagy vörös fenyőfa-pillérekén elhelyezett\*\*) vas-szerkezet alkalmazása, más helyeken ez meg nem engedhető, részint a költségek, részint a talaj minősége miatt.

Mind e kérdések szorgos utánjárás és pontos számítás alapján dönthetők el véglegesen, s itt is áll, hogy inkább keveset, de jól alkossunk.

Fől kell hívnunk azonban az olvasó figyelmét a fahidak építésének kiváló ellenőrzésére, mert az utóbbi években általában annyira selejtes faanyagot használnak, hogy már általánossá kezd válni az a hiedelem, hogy a fahidaktól 4 évnél hosszabb időre terjedő tartósság nem is várható.

E balhiedelemből kiindulva becstlik meg az anyagokat fölhasználásuk előtt, pedig, régebbi hidjaink tanúsága szerint, puha fánk rostjainak legkevesebb 6 évig kellene ellenálló képességüket megtartani. E káros állapotok megszüntetése végett, az átvétel alkalmával kell igen szigorúan eljárni.

A hidak teherbirásának kiszámításakor, tekintettel a jövőben való fejlesztésre, a tengelyeknek már elfogadott 10 tonnás terhelése veendő ala-

\*) A beton-ellenfalak és pillérek a zákányi és Kukovec—brecskai vonalon mind jól beváltak. A téglá-ellenfalakon alkalmazott beton-fedőlemezek, valamint a szerkezet támasztó pontjául szolgáló cement-műkövek, nemkülönben a cement- és megégett téglá-törmelékéből készített áteresztők a Bácskai helyi-érdekű vasutak vonalain igen jóknak bizonyultak.

\*\*) A helyi-érdekű vasutakon előforduló cölöpözés külön rendelettel van szabályozva, ama föltevésből indulva ki, hogy rajtuk XII sorozatú lokomotívnál nehezebbek nem fognak közlekedni.

pul, még ha az Aradi és Csanádi vasutakon alkalmazott 6·32 tonnás lokomotívokat alkalmazzuk is, mert ez a költségeket nem igen módosítja, a hidak tartósságát pedig jelentékenyen növeli.

A hidak tartószervezetének alsó éle 1—1·5 méterrel helyezendő a legmagasabb vízszin fölé.

Megemlítendő végtül, hogy a magas töltések alatti vízáteresztők eltérőleg a követett szokástól, olyan szelvénynyel építendő, hogy a tatarozások végzése lehetséges legyen.

c) **Utépítések.** Az állomások elhelyezésekor kiválóan figyelembe veendő a meglevő közlekedési utak. — Ha az állomás nem helyezhető el állami, megyei avagy jó vicinális út mellé, a községektől és vármegyéktől jó előre szerzendők meg az utak helyreállítására vonatkozó kötelező nyilatkozatok, az állomások kedvezőbb elhelyezésének kilátásba helyezése révén, mert az 1890-iki I. törvénycikk értelmében a vasutak az építést fölülte terhelő kötelezettségekre kényszeríthetők.

Az útátjárók, párhuzamos utak, s az utóbbiakon létesített építmények, elkészültük után azonnal átadandók a vármegyéknek, illetőleg a városoknak. A vasutak csak az útátjáróknak a sinszalaktól jobbra-balra 8—8 méternyire terjedő részei fenntartására kötelezhetők.

Nem célszerű az útátjárókon vezető sineket alkalmazni, mert a pálya-fenntartásnak nincs elég munkaereje ahhoz, hogy az útátjárókat gondozza és mindig tisztán tartsa; ennek a következménye az, hogy a vezető sinek közötti hézag törmelékkel telik meg, s kisiklások okoztatnak; ellenben szükséges a közúti járóművek áthaladásának megkönnyítése végett kemény fa kereteket alkalmazni az útátjáró egész hosszában.

## F) Felépítmény.

A pálya legfontosabb és legköltségesebb része a felépítmény.

E téren az elmélet még nincs kellő összhangzásba hozva a gyakorlati élet követelményeivel, a mit eléggé bizonyít az, hogy majd minden országban más-más élveket követnek a sinszelvény és az alzatok megválasztásakor, és az ágyazó anyag fölhasználása alkalmával.

Mivel a gyakorlati téren mindent a költségek nagysága szerint mérlegelünk, az anyagok értékét tekintjük első sorban. — A sinek anyaga annyiban nem képez azonban többé vita tárgyát, hogy most már csak acélsineket alkalmaznak, de a sín szelvényének mérete és alakja tekintetében számtalan változatot találunk.

A nálunk szokásos sinek méretei igazolták az elméleti számítások helyességét, s alkalmazásuk a gyakorlatban is célszerűnek bizonyult. Anyaguk jó, s a gyártás nehézségeit annyira leküzdöttük, hogy resicai sineink,

a próbáknak rendelkezésünkre álló eredményei szerint, Európa legjobb sínanyagával vetélkednek.)\*

Az 1000 kgr.-nyi igénybevételnek megfelelően, a hogy az engedély-okirat rendeli, az elmélet szerint bármily kis szelvény alkalmazása meg volna engedhető, de a gazdaságos kezelés az igen kis szelvény alkalmazása ellen szól, mert a sinszelvénynek oly fukar számítása, hogy az éppen a megengedett megterhelés határáig használtassék ki, a pályafenntartásra nézve káros következményekkel járhat.

Nem a biztossági kérdés lép itt előtérbe, mert — a szerző tapasztalatai szerint — 10 évnél hosszabb időn át, minden legesekélyebb baj nélkül közlekedtek a gyorsvonatok oly vonalrészen, hol a sinek 1345 kgr.-mal voltak igénybevéve, de bizonyítja ezt az is, hogy Németországban 1200, sőt 1400 kgr. igénybevételt engedélyeznek a vicinális vasutakon. Nálunk az iparvasutakon 1200 kgr. igénybevétel a határ, s tapasztalat szerint a sinek semmit sem szenvednek.

A biztosság nem követeli, a gazdaságos kezelés megtiltja az igen kis szelvény alkalmazását, mert a sinek nem elég merevek, s ha a felépítményt csak kevéssé hanyagoljuk is el, a sinek, különösen a vízszintes irányban, elgörbülnek.

Az ilyen sinek különösen az építéskor, az anyagvonatok közlekedése idején és a megnyitás első évében torzulnak erősen, mikor, a töltések folytonos ülepedése miatt, az egyenletes pályaszín csak sok utánjárással és nagy költséggel tartható a kellő színvonalban.

A sinszelvény súlyának öregbítése a befektető tőkét növeli ugyan, de az igazán jövedelmező beruházás. Összehasonlítás céljából elsoroljuk a nálunk szokásos sineket jelenlegi átlagos egységáruikkal számítva.

\*) Általában megfelelnek az eredményeknek a következő átvétel adatai;

23·6 kgr. acélsinek Resicán 1887. május 28-án megtartott átvételekor találtatott: Próbasín 16 db.

Behajlás milliméterekben:

9,152 kgr. megterhelés alatt	... ..	1·2—2·5 mm.
20,800 " " " "	... ..	98—117 "
24,000 " " " "	... ..	130—132 "

Ütő próba alkalmával (500 kgr.-os):

5·5 méter magasságból ejtve	... ..	106—112 mm.
6 " " " "	... ..	114 "
7 " " " "	... ..	128—131 "
8 " " " "	... ..	150—166 "
9 " " " "	... ..	174—210 "

Törés nem fordult elő.

A szakítás elleni szilárdság volt mm.....	... ..	50·9—55·5
Zsugorodás az eredeti szabvány százalékában kifejezve...	... ..	34·4—46·4
Megnyúlás eredeti hosszúsága	... ..	21—26

A	20	kgr.	sín	került	kilométerenként	4000	frtba,
a	22·5	"	"	"	"	4500	"
a	23·6	"	"	"	"	4720	"
a	25	"	"	"	"	5000	"*)

A sínszelvény megválasztásakor különben az irányadó tényezők: a vonal emelkedési viszonya, a pálya hossza, s az ágyazó anyag minősége és mennyisége.

Az emelkedési viszony; mert mentül nagyobb az emelkedés avagy esés, annál nagyobb súlyú lokomotívok alkalmazandók; mentül váltakozóbb és nagyobb, annál egyenetlenebb a vonatok járása és annál gyakrabban járnak a vonatok a megengedettnél sebesebben.

Ugyancsak ez áll részben a pálya hosszára is, mert mint a fejezet első részében láttuk, a vonal hossza sokszor a gyorsabb közlekedést és a nehezebb lokomotívok alkalmazását teszi szükségessé, mi a sínek nagyobb kopásával jár.

Minthogy pedig az üzemkezelés apasztása céljából kizárólag a nappali forgalomra kell szorítkoznunk, mi a gyorsaság fokozását kívánja meg, általában kimondandó, hogy a 100 km.-nél hosszabb vonalakon mindig a nehezebb sínszelvény alkalmazandó.

Végre sok függ az ágyazó anyag mennyiségétől és minőségétől, mert ez adja meg a felépítménynek a kellő szilárdságot, hogy a vonatok súlya alatt és gyors haladása közben felépítményünk el ne torzuljon. Hajlandók vagyunk ez utóbbi tényezőnek a legnagyobb befolyást tulajdonítani, azért később az eddig szokásos ágyazó mód megváltoztatását javasolni fogjuk.

*) E sínek főbb méretei ... ..	20	22·5	23·6	25 kgr. szelvény
Magasság mm. ... ..	96	105	107·5	110
Fejszélesség mm. ... ..	45	47	47	47
Talpszélesség „ ... ..	80	88	88	90
Gerinevastagság mm. ... ..	10	11	11	11
A sínszelvény területe cm <sup>2</sup> -ben	25·65	28·85	30·26	31·94
A „ tétlenségi nyomatéka Ny. cm <sup>4</sup> ... ..	304	419	477·20	491·6
A semleges tengely távolsága a legszélső rostszáltól t. =	4·8	5·34	5·375	5·52
A sínszelvény ellentállási képessége E. = $\frac{Ny}{t}$ ... ..	63	78·5	83·2	89
Szokásos talpfa távolsága középen ... ..	75	85	95·5	100
Szokásos talpfa távolság az illesztésnél ... ..	62·5	50	52	70
A sín igénybevétele:				
a középső talpfák között				
4·5 t. keréknyomás esetén	1011·4	925·9	975·2	955
a szélső talpfák között ...	977·6	631	937·3	774

Mint említettük, biztosság szempontjából az előbb elsorolt szelvények bármelyike alkalmazható.

A Deés—besztercei vonal 20 kgr. sinjei 6 évi használat után is igen jók, de a vonal legnagyobb emelkedési viszonya 6‰, s a vonal jó száraz talajon fekszik. Az ágyazó anyag jó kavics.

A Maros-Ludas—besztercei vonal 20 kilogrammos sinjei már a használatba vétel második évében eltorzultak. Az emelkedési viszony 10‰. A töltések televény anyagból valók. A kavics rossz. Ellenben a gondosan kavicsolt, 25‰ emelkedésű vízvázastói szakaszon levő 23·6 kgr. sinek, teljesen épek.

Az Aradi és Csanádi helyi-érdekű vasutakon, hol a 23·6 kgr. sínrendszer volt eleinte elfogadva, a legutóbb épült két vonalrészén, t. i. a Boros-Sebes—jószáshelyi vonalon (6‰ legn. emelk.) és a Szt. Anna—kiszjenői vonalon (6‰ legn. emelk.), mégis 25 kgr.-os sint alkalmaztak, annak dacára, hogy ez utóbbin csak 3·16 tonna keréknyomású lokomotívok járnak.

Mindezekből folyólag azt javasoljuk, hogy 6‰-et meg nem haladó emelkedésben jó kavicsnak bőséges alkalmazása esetén, s ha a keréknyomás 4 tonnánál kisebb, 22·5 kgr.-os sín, a 6‰-nél nagyobb, de a fennebbiekkal azonos viszonyú vonalon, már 23·6 kgr.-os sín alkalmaztassék.

Az 5 tonnás keréknyomású lokomotívokkal járt vonalokon, kivétel nélkül 23·6 és 25 kgr.-os sín alkalmazandó.

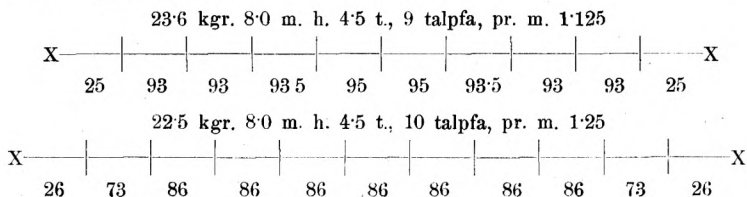
\* \* \*

A 23·6 kgr. sínszelvény használata azért is ajánlandó, mert a most érvényben álló szabályok szerint (1000 kgr.-os igénybevétel) a legcélszerűbb talpfaelosztással alkalmazható.

A legcélszerűbb sínhosszak e könnyen görbülő sineknél, a gyakorlatban 8 méternek bizonyulván, 4·5 t.\*) keréknyomást és 1000 kgr. igénybevételt véve alapul, métereuként csak 1·125 talpfa szükséges, a 22·5-nél 1·25 db. talpfa.\*\*)

\*) A hidaknál alapul vett 10 t. tengelynyomást ezuttal szükségtelennek tartjuk figyelembe venni, mert mint láttuk, az igénybevétel határa így is túlságosan alacsony.

\*\*) A talpfaelosztás:



Az alzatok anyaga, ez idő szerint, még mindig lehet fa, mert a vasalzatokkal szemben a költségekben még mindig számottevő összegeket lehet megtakarítani.

A faanyag közül természetesen a tölgy választandó, melynek ára megfelelő (60—80 kr.), mert a vicinális talpfákat a fővasutak részére nem használható kisebb méretű fákból készítik.

Ha azonban bükktalpfát alkalmazunk, csakis jól kipróbált mód szerint impregnálendő talpfa használendő, mert különben a korai kiváltások sokba kerülhetnek az üzletnek.

Az impregnálás műveletére ezért kiválóan nagy gond fordítandó.

A talpfák szokásos méretei általában  $22 \times 0.14 \times 0.20 = 0.0616 \text{ m}^3$ .

Nézettünk szerint ha a talpfák igen rövidek, a sinek szegelése miatt nagyon sokat szenvednek. Részint a szegelés, de kivált a felépítmény ellenálló képességének növelése végett célszerűbbnek tartjuk, hogy nagyobb megfekvő lapok alkalmaztassanak. Azért azt javasoljuk, hogy a talpfák:

$$2.3 \times 0.13 \times 0.22 = 0.0658 \text{ m}^3$$

mérettel készíttessenek.

A vastagság csökkentése nem káros, mert a szeg egész vastagságán úgy sem hatol keresztül, és az átlagos, 8 évi pályában-tartás alatt alig egyszer szokták a talpfákat utánkapacsolni. E művelet után is elég testes marad a talpfa.

A talpfa fekvő lapja és a kavics között, az átrobogó vonat súlya alatt kifejlődő surlódás adja meg főként a felépítménynek azt az ellenálló képességet, mely a felépítménynek a nagy sebességgel közlekedő vonatok alatt való elmozdulását is megakadályozza.

A megfekvésnek

$$2.2 \times 0.20 = 0.44\text{-ről,}$$

$$2.3 \times 0.22 = 0.51\text{-re}^*)$$

való nagyobbítását, tehát a felépítmény állóssága érdekében is meg kell kívánnunk.

Ellenben ebbeli törekvéstünket a legkevésbé sem mozdítja elő a kavicsnak a talpfák végén való összehalmozása, mint azt tévesen megkövetelik. A talpfák végein összehalmozott kavics csakis súlyával fejthet ki

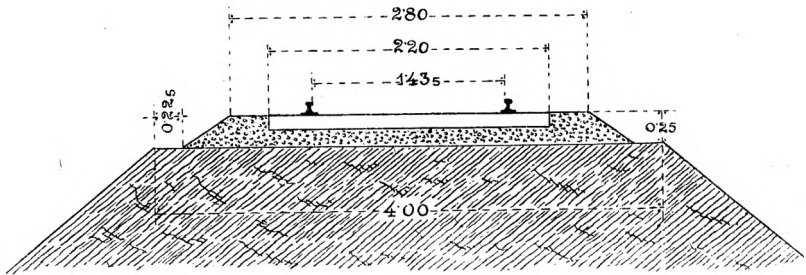
\*) Szokásos talpfaméreték I-rendű vasutakon:

M. Á. V. ....	2.5 m.	$\times$ 150	$\times$ alul	250	felül	170
O. M. Á. V. ....	2.5 "	$\times$ 150	$\times$ "	250—300	"	160—250
Déli V. ....	2.4 "	$\times$ 160	$\times$ "	250	"	152
Galiz. Carl-Ludwig B. ...	2.4 "	$\times$ 160	$\times$ "	290	"	160
Magdeburger K. Eisenbahn	2.5 "	$\times$ 160	$\times$ "	260	"	160
Böhmische Nordbahn....	2.3 "	$\times$ 150	$\times$ "	200—180	"	150
Bajor vasutakon ...	2.3 "	$\times$ 150	$\times$ "	250	"	150.

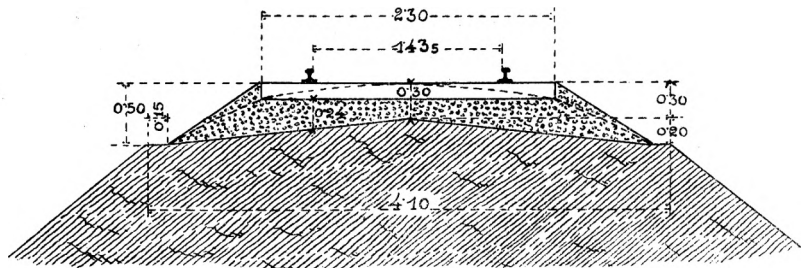


ellenállást az oldalt való eltolással szemben, ez pedig tömegének csekélysége miatt számba sem jöhet.

A talpfák közeit kitöltő kavicsnak is csak az a szerep jut, hogy megakadályozza a talpfák alá vert kavicsnak a rázkódások folytán bekövetkező kihullását. Ellenállást a pálya tengelye irányában is csak a talpfa alá vert kavics fejt ki.\*) Ezért a mostanáig szokásos szelvény helyett a 2. sz. ábrán látható alak és mérték szerint javasoljuk a kavicságy készítését, s csak az olyan ívek külső oldalán tartjuk szükségesnek a kavicságnak 0·10 m.-rel való megszelvényését, melyeknek sugara 600 méternél kisebb, s a magasítás miatt a talpfa alól a kavics könnyebben kiverődik.



1. ábra.



2. ábra.

Az eddig szokásos szelvény (1. az 1. sz. ábrát) szerint a kavicságy felszíne, a talpfáknál mindkét oldalon 30—30 centiméterrel szélesebb, vagyis kereken 2·80 m.

A kavicságy vastagsága csak 0·25, vagyis a talpfák alá csak 11 cm. kavics jut, már pedig tudjuk, hogy az új és rendszeren lazán feltöltött töltések anyagába — sőt ha véletlenül esős idő áll be — a felépítmény

\*) Ezt az állítást igazolja, hogy gyakran a nyílt vonalon mozdulatlanul áll a felépítmény, annak dacára, hogy hónapokon át üresek a talpfák közei.

fektetésekor, a bevágás anyagába is annyira benyomul a kavics, hogy az aláveréskor e csekély vastagságú kavics teljesen összekeverődik a sárral, a mi miatt a surlódás csökken és a felépítmény a reá fordított nagy költségek dacára is, alig tartható meg eredeti helyzetében.

Ezért kellett a Nagyvárad—belényesi vonalon is egész vonalrészeket újra kavicsolni, pedig e kiadásra ráment mind az üzleti bevétel.

Nagy mértékben fog javulni a helyzet, ha a 2. sz. ábránkon látható módon kavicsoljuk pályánkat. E szelvény szerint a kavicsszükséglet nem nagyobbodnék, de a talpfa ama részein, hol aláverik, 11 helyett 24 cm. kavicsunk lenne. A kavics alsó felületén nagyobb esés képeztetvén, a víz könnyebben lefolyhat, s a fölépítmény szárazabban tartható.

Ez utóbbi szempontból is helytelenítjük a most szokásos eljárást, mely szerint a kavicságyat — a helyi viszonyokra való tekintet nélkül — egyenlő méretekkel készítik.

A kavicságy képzésekor figyelemmel kell lennünk az éghajlatra. A bő csapadékú erdős és hegyes vidékeken nagyobb kavicságyra van szükségünk mint a síkságon. A nagyemelkedésű pályákon, szilárdabb felépítmény kell mint a sík pályákon. A rossz talajon a felépítmény nehezebben tartható eredeti helyzetében, mint a köves, száraz talajon stb.

Minderre jelenleg az építéskor nincsenek tekintettel, már csak azért sem, hogy a fővállalatokkal való leszámolást vagy megalkuvást a kapta szerint végezhessek, mi a mostani felületes eljárással jobban egyeztethető össze.

Ha azonban a tölték ajánlott módon létesítenők vasútjainkat, ezen is segítenének, s ekkor ajánlott szelvényünk szerint: hegyes vidéken, nagy emelkedésekben és rossz talajon 0.40 m., rendes viszonyok között 0.30 m.-es kavicságyat készítenénk.

E kavicságyat nem kell szükségképpen az építés ideje alatt teljes egészében befejezni, mert a talpfák közeit a pályafentartás olosóbban töltheteti ki, mint a drágább munkájú építés. Itt is szem előtt kell azonban tartani, hogy inkább keveset, de jót és lehetőleg csakis rostált kavicsot, de kivált a zúzott követ használjunk, mely a fenntartó költségek apasztásáva a legnagyobb befektetést is kamatostól megtéríti. A rossz ágyazó anyag nemcsak a beszerzésére fordított összegek erejéig károsítja meg a vasutat, de károsítja az üzletet is a fenntartó költségek öregbítésével és folytonosságával. Ha tehát kénytelenek vagyunk az első kavicsoláshoz homokot, avagy rossz kavicsot használni, csak a legszükségesebb kavicsmennyiséget szerezzé be az építés, a végleges kavicsolást pedig bizzuk a fenntartásra.

A mostani viszonyok között ez eljárás követését három ok gátolja.

Az első ok a munkáltatás rendszere. Általános lévén a szokás, hogy fővállalatokkal építtessünk, a pálya végleges helyreállítását kötjük ki, mert a félig végzett munkák átvétele igen nagy nehézséget okoz. De meg ha ez volna is célunk, útjában áll neki a második ok, az államvasutak üzletkezelése. Az államvasutak csak mint bérlők szerepelnek, ők a pályát csak mint befejezett egészet veszik át, a pótmunkákhoz szükséges anyagok szállításából pedig hasznot kívánnak húzni.)\*

A m. kir. államvasutak üzletkezelésébe átmenő vonalakra nézve kikötik, hogy a forgalomba-helyezés napjától számított első 20 napon át a felépítmény fenntartása a vasúttársaság számlájára megy. E fenntartó költség megváltó árának megállapítása képezte a műszakrendőri bejárások alkalmával a legtöbb kellemetlenséget.

Újabb időben tehát előre kikötik,\*\*) hogy 20 napi fenntartás címén mennyit köteles a társaság a m. kir. államvasutaknak fizetni.

Az ágyazó anyag hiányos szétosztását harmadszorban vasútrendőri szempontokból akadályozzák meg. Nézetünk szerint ez rosszul alkalmazott szigor, s ott, hol az aggodalom meg van okolva, inkább a vonatok menetsebességének csökkentésével kellene a veszélyeket megakadályozni, módot nyújtván a fenntartásnak a kavicsolás észszerű végrehajtására.

Végül meg kell említenünk, hogy sokszor megengedik, hogy az ágyazó anyag pl.  $\frac{1}{3}$  kavics,  $\frac{2}{3}$  homok legyen.

E kétféle anyag keverése, az átvételkor előforduló sok kellemetlenséget számba nem véve, műszaki szempontból sem helyesellhető, mert eredménye csak a kavicságy teljes megrontása. Ha nem elég nagy az építő tőke arra, hogy csupán kavicsot használjunk, akkor a megengedett felényi kavicsot használjuk föl külön, s a homokot szintén külön, mert így legalább a vonal egy részét tudjuk jó anyaggal ellátni.

Mind e nehézség megszűnnék, ha a javasoltuk pénzbeszerző mód megengedné a társulatnak, hogy önerején, saját munkáival dolgoztasson. Ekkor az építés a pályafenntartással azonos érdekeket szolgálna, s ez esetben a jelenlegi szabályok szerint kilométerenkint átadandó 40 m<sup>3</sup> tartalékkavics nagy költséggel való beszerzésének szüksége is elesnék.

### *Kapcsoló szerek.*

Kis mértékű megtakarítások kedvéért, még mindig alkalmazásban vannak a rövid hevederek.

\*) A Bács-Bodrog-vármegyei vasuton is rengeteg sokat kellett az utókavicsolásért fizetni.

\*\*\*) Először a Brassó-háromszéki vasútüzlet szerződéseinek megkötésekor történt.

Tekintettel arra, hogy a rövid hevederek alkalmazásával a szélső talpfák helyzete nincsen kellően biztosítva, s ebből kifolyólag a felépítményen oly hiány áll elő, melyet a csekélyszámú személyzettel rendelkező pályafenntartás csak nehezen bír ellenőrizni, továbbá a hevederek rövidege miatt a sinkötés sem lesz elég merev; mindezek következtében csakis a hosszabb hevederek, azaz olyanok alkalmazását javasolhatjuk, melyek a két szélső talpfára átérnek és elmozdulásukat megakadályozzák.\*) A sínnek, valamint a járó-művek érdekében természetesen tételezzük föl, hogy jövőre csak szabad ütőkötőt fognak alkalmazni.

A hevedercsavarok szokott régi alakja megfelelő, nemkülönben a sín-szegeké;\*\*) a szögelésre nézve azonban megjegyezzük, hogy végre szakítani kell a régi helytelen szokással, s az elméletnek megfelelően a sín kibillentésére irányuló nagyobb erő ellenében, belül 2 szeg és kívül 1 szeg helyezendő.

A 600 méternél kisebb sugarú kanyarulatokban minden talpfára lemez helyezendő, még pedig a talpfák kapcsolását szükségtelenné tevő ferdelapú három lyukú lemezek; a többi kanyarulatokban minden második talpfára, az egyenesekben pedig legalább a sinközépre szintén lemez alkalmazandó.

A szegeléskor a megfúrás szigorúan megkövetelendő.

A sínnek kimélése végett a külső sínnek magasabb elhelyezése, tekintettel a vonatok csekély sebességére, nagyon csökkenthető, \*\*\*) de a nyombóvítás teljes mértékkel alkalmazandó; állomások előtt 500 méter távolságon belül levő ívekben, a nyílt vonalon megállapított magassítás felére csökkentendő.

Az ívek eltorzításának ellensúlyozása végett az átmeneti ívek szabatosan fektetendők és a hőváltozás miatt szükséges hézagok megfelelően elosztandók.†)

Mindezekre kiváló gond fordítandó már az építéskor, mert a pályafenntartás kevés munkaerővel rendelkezik, s az üzleti kiadásokat ily nemű pótmunkákkal terhelni nem szabad.

Ugyancsak az ellenőrző személyzet csekély száma miatt tartjuk ajánlatosnak a síncsavarok alkalmazását szegek helyett.

	20 kgr.	22·5	23·6
*) A különböző sínrendszerek külső hevedere	--- 4·10	„ 5·97 kgr.	5·97
belső hevedere	--- 2·62	„ 3·22	3·22

(Diósgyőri szelvény.)

	Sínrendszer	
	20 kgr.	22·5 kgr. 23·6 kgr.
***) Egy csavar súlya	---	0·163 kgr.
Egy sínszeg „	---	0·240 „
Alátétlemez „	---	1·450 „

\*\*\*\*) Hirtelen ívekben az igen nagy magassítás a kisiklások okozója lehet.

†) Az építéskor szem előtt tartandók a „Technische Vereinbarungen über den Bau und die Betriebseinrichtungen der Haupteisenbahnen.“

### G) Állomások és épületek.

A vasutak építő és üzleti költségeinek nagyságát rendkívüli módon befolyásolják az állomások száma, terjedelme és a felszerelés minősége, de a vasút fejlődését igen előmozdíthatja viszont az állomások kedvező elhelyezése.

Kiváló gond fordítandó tehát e kérdés megoldására, mert ez az a tétel, melynek helyes megoldásával valóban nagy összegeket takaríthatunk meg.

Az állomások berendezése, természetesen, szoros összefüggésben van az egyes vasutak jellegével és hivatásával.

Általánosságban hivatkoznunk kell a korábban elmondottakra.

Kifejeztük volt, hogy mennyire kívánatos, hogy az építő tőke fölhasználásakor a vasút ideiglenes jellege szemmel tartassék, mert a vasút tervezői csak homályos sejtelemmel bírhatnak arról, hogy hol és mily természetű forgalom keletkezhetik és hogy mekkorára fejlődhetik, mindezek következtében óvakodnunk kell az állomásoknak I, II stb. osztályokba való sorozásától.

Az állomások létesíthetése érdekében előzetesen csak az esési viszonyok helyes megosztására, s a szükséges területek megszerzésére fordítandó kiváló gond, az épületek számát, terjedelmét azonban minimumra csökkentjük. Jellegük ideiglenes legyen, mert a vasutakon nincsen állandóság, s viszonyai folyton a vidék gazdasági fejlődésének és iparának haladása szerint változnak.

Ezért tekintjük nagy tehernek a hadügyi kormány követelményeit, mert habár a polgári forgalom még oly csekély kilátásokkal kecsegtet is, a katonaságnak esetleg bekövetkezhető tömeges szállítása érdekében, már az építéskor végleges jelleggel és oly hosszúsággal kell megépítenünk ez állomásokat, s annyi vágánnyal, vízállomási berendezéssel, rakodóval és építlettel kell felszerelnünk, a mennyire azt a vonal hadászati fontossága megköveteli. Hozzájárul mindenkor, hogy a katonaság érdekei a helyi viszonyok követelményeivel egyáltalán nehezen egyeztethetők össze.

Az állomások elhelyezése, terjedelme és építményeinek meghatározása a polgári forgalom szempontjából, hálás tanulmányokra nyújt alkalmat.

Az elhelyezésre vonatkozólag első föltételnek kell tekintenünk, hogy az állomások lehetőleg magukban a községekben, avagy nagyobb tanyák, gyárak és közlekedési utak csomópontjai közelében helyeztesenek el.

Ebből az elhelyezésből az a haszon háramlik az építésre, hogy az építletek száma kisebb lehet, mert az alkalmazottak egy része a községben

lakhatik, nevezetesen a lokomotívvezetők, fűtők, a vonatkísérő személyzet, pályafőlvigyzók, raktárosok, sőt maguk az örök is.

Nagyobb haszna van ebből azonban az üzletnek, mert, mint később látni fogjuk, az állandó alkalmazottak helyett a szomszédos lakosság közreműködése vehető igénybe a forgalom lebonyolításakor, — de a legnagyobb haszon a forgalomra hármlik, a mennyiben a vasút közelsége folytán a nagy közönség könnyebben hozzáfér, s áruít nem kell túlzott fuvardíjakkal megterhelnie. Ez a körülmény pedig leginkább akadályozza meg rövid helyi-érdekű vasutainkat abban, hogy a szekérversenyt legyőzzék.

Hogyha további forgalmi és tarifai szempontból is figyelmet fordítunk a lakosság igényeire, a kezelést pedig kellően egyszerűsítjük, az állomások közelsége vasutaink fejlődésének hathatós tényezője lehet.

Nem megvetendő az a haszon sem, mely abból származik, hogy az állomás közelsége a nagyobb raktárkezelést is szükségtelenné teszi, a mennyiben az árut a felek csak a megrendelt kocsik megérkezésekor hozzák ki a fölrakáshoz. Ellenben az állomásnak 1—2 kilométer távolsága következtében, gyakran kénytelenek már előre betároztatni az árut, nehogy kocsibérek fizetésében marasztalják el, hogyha az áru nekik alkalmatlan időben érkezik. Ezenkívül, különösen a nagyobb szállítók szeretnek egyes elzárt helyiségeket, udvarokat bérben tartani, áruik összegyűjthetése végett, mit az állomások jó elhelyezése igen elősegít.

Az állomások a javasolt módon azonban csak akkor helyezhetők el nagyobb kiadások elkerülésével, ha nem ragaszkodunk a szabványokhoz, hanem a terep alakulásához, házak, utcák véletlen elhelyezkedéséhez simulunk, akár egyenesbe, akár egyes avagy kettős kanyarulatba jutna is állomásunk.\*)

A forgalom esetleges nagyságából támadó veszélyek később biztonsági jelzőkkel ellensúlyozhatók, a szépség kérdése pedig a vasutaknál soha sem irányadó, hanem csak a célszerűség.

A vasutaknak a helységek közvetlen közelében való vezetése azzal a haszonnal is jár, hogy a vasuti összeköttetés jótéteményének fölismérése idővel az egyes községeket váróhelyiségek, sőt állomások építésére is ösztökélni fogja, a végből is, hogy a rendes közlekedést maguk részére biztosíthassák.\*\*)

\* \* \*

Mint fennebb láttuk, kívánatos volna az állomásokat kizárólag a helyi viszonyok és a vasút várható forgalma szerint elosztani, de ha már

\*) A gácsországi újabb helyi érdekű vasutaknak majdnem minden állomása kanyarulatban van. L. Ziffer „Localbahnen in Galizien und der Bukowina“.

\*\*\*) A fővonalak mentén már is gyakori az eset, hogy a megállóhely megszerzése végett az egyes községek maguk fizetik meg a várószobák építő költségeit.

nagyobb követelményeket támasztunk a vonat forgalmi képessége iránt, a megengedett legkisebb sebesség alapul vételével állapítandók meg az állomási távolságok, a vízállomások egymástól való távolsága pedig a lejtési viszonyok figyelembe vételével\*) a lokomotív vízfogyasztása szerint számítandó.

Az állomások terjedelmére nézve megjegyezzük, hogy részükre — tekintettel a jövőben várható terjeszkedésre — lehetőleg nagy terület sajátítandó ki. E területek ritkán vesznek kárba, mert rendszeren bérbe adhatók a nagyobb szállítóknak.

Az állomások hossza\*\*) a vonatok hosszával, ez pedig az emel-

\*) A víz megszerzése sok helyen igen költséges. Ilyen helyeken nem kellene idegenkedni attól, hogy a lokomotívok a nyílt vonalon vegyenek vizet, a hogy a mezőhegyesi vasúton van, hol a lokomotívon levő ejektorral a nyílt csatornákból vesznek vizet.

Állomások egymástól való távolsága katonai vonatok közlekedését véve alapul.

24 óra alatt mindkét irányban közlekedő		5 <sup>0</sup> / <sub>00</sub>	10 <sup>0</sup> / <sub>00</sub>	11 <sup>0</sup> / <sub>00</sub>	25 <sup>0</sup> / <sub>00</sub>
		átlagos emelkedésig bezárólag két egymást közvetlenül követő keresztező állomásnak legnagyobb köre kilométerekben.			
10	egyszerű vonatnál	20	18	12	9
12		17	15	11	8
15		14	12	10	7
20		11	9	8	—
25		8	7	6	—
30		6	5	—	—
10	kettős vonatnál (10 pernyi biztonsági időközzel)	18	16	13	8
12		14	13	10	7
15		11	9	8	5
20		7	6	5	—
25		5	—	—	—
30		—	—	—	—

Megjegyzés. Ott, hol a fentebbi táblázatban nincsenek számok beírva, már csak kétvágányú pályával lehet az illető követelménynek megfelelni.

\*\*) A tengelyszám alapulvételével következő használható hosszakra van szükségünk.

100	tengelyvonat	1	lokomotívval	431	méter
100	"	2	"	447	"
100	"	2	"	vízállomásokon	463
70	"	1	"	307	"
70	"	2	"	323	"
70	"	2	"	vízállomásokon	339
50	"	1	"	224	"
50	"	2	"	240	"
50	"	2	"	vízállomásokon	256

Egy lokomotív hossza 16, a kocsihossz 8,3 méterrel számítandó.

kedési- és irány-viszonyok és a lokomotívok vonó képességével lévén összefüggésben, a megállapítás e tényezők alapján történjék.

Az állomások hosszának csökkentése azonban a keresztező szög nagyobbításával és a kettős váltók alkalmazásával\*) célszerűen volna rövidíthető.

Az állomási fensíkok szélességére a vágányközöknek van befolyásuk.

A vágányoknak egymástól való távolsága az állomásokon 4·5 méternél nem lehet kisebb (főpályákon 4·75, a nyílt vonalon 3·5 méter).

A keskenyvágányú vonalokon a vágányok egymástól való távolságának mértéke a legnagyobb kocsiszélesség mérete, hozzáadva még egy métert.

A vágányok kavicsolására nézve áll az, a mit a felépítmény fejezetében mondottunk volt; az állomási fensíkon azonban csak a fő közlekedési utak volnának az építés részéről kavicsolandók. E munkát a pályafenntartás olcsóbban, még pedig akkor végezheti, mikor már a feltöltött anyag megrokkant és sem az alapépítmény, sem a kavicsolás nem vész el a sárban.

Az állomási fensíkoknak a víztől való mentesítése azonban föltétlenül megkívánandó, a végből hogy az épületek fedelén összegyülemelő víz jól levezetessék.

\* \* \*

Az olcsó előállítás érdekében egyáltalában csak a legszükségesebb építmények létesítése bizandó az építésre.

Az állomási főépület, az őrházak, a fűtőház, a tisztító- és pöce-gödrök és a kutak, részben a fölhasználandó építő anyag természeténél fogva\*\*) (kő, téglá, beton), részben az alapvetés mélysége miatt már állandóbb jelleggel bírván, s mivel a megindítandó forgalom részére azonnal szükség van rájuk, az építés részéről volnának megépítendőek, ellenben a tárak, rakodók, gabonaszinek stb. helyett csak provizoriumok állítandók föl, különösen ott, hol előreláthatólag egy vagy több év szükséges a forgalom megteremtéséhez.

Az épületeket vas- vagy favázás provizoriumok pótolhatják; a baromrakodók kerek rakodókkal, az áruakodók pedig egyszerű földtöltéssel helyettesíthetők.

\* \* \*

\*) A három vágány számára használható váltók alkalmazásával.

\*\*) A Szatmár—nagybányai vasúton vályogfalakat, a Nagyvárad—Belényes—vaskóhi vasúton patiesfalakat (bedeszkázott oldalak vályogtapaszszal), az Arad—kőrösvölgyin előbb favázás falakat, most, úgy mint vasútjaink legnagyobb részén, téglafalakat raknak.



A főépület beosztásának helyes megállapítása igen nehéz, mert a közönség részére szükséges helyiségeken és az irodákon kívül még lakásnak is kell lenni benne; e kettős hivatás kívánalmai pedig teljesen ellentétben állnak.

Az utazó közönség érdekében, áttekinthető beosztás mellett, könnyen hozzáférhető helyiségeket kell létesíteni, a mi a lakhatóság követelményeivel rendszeresen ellenkezik.

Ezért jó beosztást csak oly módon nyerhetünk, ha a lakást a szolgálati helyiségtől elkülönítve külön álló egésként létesítjük.

Nem célunk itt egyes alaprajzokat bemutatni, hazánkban e tekintetben annyiféle változatot találunk, hogy a tervező mérnöknek alkalma van a legmegfelelőbbet megválasztani, szükségesnek tartjuk azonban arra utalni, hogy, az üzleti részben bővebben kifejtendő elvek szerint, a helyi-érdekű vasutak kezelésekor igen nagy mértékben kell a személyzetnek nemcsak jóakaró, de buzgólkodó közreműködésére számítani, már pedig ha az intézmény jótéteményekben részesíti alkalmazottait, a tisztviselő is örömmel azonosítja saját érdekeit az intézet érdekeivel.

Az alkalmazottak a nehéz és folytonos szolgálat következtében helyhez kötötten élnek, és nem választhatván lakásukat szabad akaratjukból, fokozott mértékben érzik minden hiányosságát, a mi őket elkedvetleníti. A munkakedvet tehát ez esetben az otthonosság érzetével kell ébren tartanunk.

Ezért e téren a krajeáros takarékoskodást perhorreszkáljuk, mert néhány négyzetméter hozzáadásával a szobák kellemes lakhatósága fokozható, s egész családok egészségi viszonyai javíthatók.

Ez okból legkevesebb:

2 szoba	30 m <sup>2</sup> -jével,
1 kabinet	20 „
1 konyha	20 „
1 éléskamra	4 „
1 előszoba	11 „

padlás, pince létesítendő, egy család részére.

Vagyis 115 m<sup>2</sup> terület számítandó egy lakásra, a megfelelő pincével és padlóssal. Az árnyékszéknek a földszinti lakásban való elhelyezését (csatornázás hiányában) egészségtelennek tartván, az a külön álló árnyékszékben rekesztendő el, úgyszintén a kézi raktár.

A lakással ajtó segítségével összeköttetésbe hozandó az iroda, melynek nagysága legkevesebb 25 m<sup>2</sup> legyen, minthogy a telegráfoló asztalon kívül rendszeren még két asztal, egy irat- és egy pénzeszekerény áll benne.

A közönség részére nem kell előcsarnok, mert ez rendszeren az épület állandóan mozsos helye, de kell egy-egy kis 20—20 m<sup>2</sup> terjedelmű várószoba, és különösen egy tágas, lehetőleg a keleti oldalon nyitott veranda.

Ezek szerint lenne az egy lakással ellátott épületek használható területe  $115 + 25 + 40 = 180 \text{ m}^2$  és a veranda.

Az épület minden esetre kellő csinnal,\*) de akként tervezendő, hogy mindkét oldalon való meghosszabbítása lehető legyen. Tekintettel arra, hogy hazánkban a téglá mindenütt olesó, rendszerint téglából építendő.

Az állomáson minden alkalmazottnak külön kis, legalább  $600 \text{ m}^2$  területű kert adandó.

Az őrházak jelenlegi beosztásukkal (szoba nyitott fülkével) határozottan elítélendőek, mert az őrt igen gyakran más helyettesíti teendőiben s ilyenkor a család és annak esetleg beteg nőtagjai ugyanazon szobában kénytelenek hálni, a hol idegen férfi végzi szolgálati teendőit.

Ez okból az őrházat, ha a beépített terület szokásos nagyságát ( $39 \text{ m}^2$ ) nem is növeljük, egy kis alakváltozással könnyen két kis szobára és egy konyhára oszthatjuk.

A pince képezvén az őr egyetlen éléstárát ezt, szakítva az eddigi gyakorlattal, a kellő nagyságban és magassággal építsük.

A jelenleg dívó melléképületek elég nagyok, de jövőben mindig az épület háta mögé helyezendőek.

Az őrháznak mindig legyen kertje.

A fűtőház a rendesen favázás épület lehet. Legkisebb terjedelme:

1	lokomotív részére a belső méret	$5 \times 12.5$
2	" " " " " "	$8.5 \times 12.5$

Ezenkívül szükséges folytatásában egy víztorony, alant kovácsműhelylyel és egy kis kaszárnya.

Egy tisztító gödör elegendő a vízállomásokon. Szükségteien a fűtőház előtt is tisztító gödröt létesíteni, minthogy belsejében úgy is van. Ezek mind csak luxus építkezések, tehát elhagyhatók.

Mérettük az alapon  $2.36 \times 8.6$ ; legcélszerűbben kőből vagy betonból építhetők, soha semmi körülmény között téglából, mert ennek folytonos tatarozása a pályafenntartás kiadásait öregebbíti.

A kutakra nagy gond fordítandó. Az állomási kutak soha sem szelendők föl szivattyúval, mert ez majdnem mindig élvezhetetlenné teszi a vizet, hanem mindig vederral meritendő a víz. A vízállomási kutakból a lokomotívok ejektor segítségével vehetik vizüket; a szükséges vízbőség a vízállomások elosztásától függ.

\* \* \*

\*) Az épületek egyszerűsége nem zárja ki a csinnal való építést, s így vasutunk egyúttal a jó izlésnek is terjesztője lehet.

Minden más építkezés ideiglenes jellegű legyen.

Ott, hol a meglevő kereskedelem azonnal megkívánja a raktárépítést, a tárák úgy helyezendők el, hogy egyik oldalukon meg lehessen hosszabbítani és már az első darab fölépítésekor ügyelni kell, hogy a kapuk közötti részeket célszerűen ki lehessen használni. Hogy pedig kirakás céljából minden kapu előtt egyszerre egy-egy kocsi állhasson, a kapuk egymástól való távolsága 8'0 m. legyen. A tárák célszerű mélysége 7 m.-re tehető.

A r a k o d ó ponk oldala, csak a legnagyobb szükség esetén készítenendő fából, mert fenntartása, egy-két év leteltével, fölötte költségessé válik.

H í d m é r l e g e t csak olyant alkalmazzunk, melyen a lokomotív akadálytalanul közlekedhetik.

### H) Pálya-elzárás és -beosztás.

A pálya elzárásának minimumra való csökkentése most már mindenütt el van fogadva és tekintve, hogy az ezután épülő helyi-érdekű vasutakon sem éjjeli közlekedésre, sem a gyorsaság fokozására nem lesz szükség, e címen majdnem az egész kiadás megtakarítható. A sorompóknak helyenkint való föllállítását sem helyeselhetjük, mert ez a lokomotívvezetőket gondatlanná teszi, a nagy közönséget pedig jobb arra szoktatni, hogy ő maga vigyázzon a pálya minden pontján a maga személybiztonságára, s erre a közönséget az útátjáróknál alkalmazott „Vigyázz, ha jön a vonat“ feliratú intó tábla figyelmezteti.

Az útátjárók előtt alkalmazott lassító árbcok szintén szükségtelenek, mert a lokomotívvezető egy-két út után olyan jól ismeri vonalát, hogy külön figyelmeztetésre nem szorul.

Ellenben szükségesek a sűrűbb forgalmú átjárók előtt és után, nemkülönben ott, hol a messzirelátás meg van akadályozva, egy-egy figyelmeztető jelző, melynél a lokomotívvezető köteles a lokomotív sippal figyelő jeleket adni.\*)

Végre a könnyen meggyúló építmények közelében szükségesek a tűztávolsági figyelmeztető jelek, hogy a kisajátítás fejezetében javasolt tűztávolsági határok csökkenthetők legyenek.

A pályának kilométerenkénti beosztása szintén szükségtelen kiadás. A pálya egyes kilométereinek jelzése teljesen megfelel a szükségletnek.

Az emelkedési és esési viszonyok változásának jelzése egyszerűsíthető. E tekintetben a szabályzat is az esésben vagy emelkedésben előforduló 3‰-nál nagyobb változások jelzését kívánja meg.

\*) E jelzőket ez ideig nem alkalmaztuk, azonban a „A forgalom és kereskedelem“ című cikkekben javasoltak elfogadása esetén alkalmazásuk nem mellőzhető.

Nézettünk szerint 5 ‰-ig semmi jelzés nem szükséges, azonfelül pedig csak ama töréspontok jelölendők meg, hol az átmenet igen nagy és az esés vagy emelkedés egyszerre legalább 5 ‰-t változik.

A javasoltaknál többre nincsen szükség a gyakorlathoz, s az építő, valamint a fenntartó költségek csökkentése érdekében ajánljuk követésüket.

Végül megjegyeztük, hogy a pálya elhatárolására elégséges kemény fából czölöpöket alkalmazunk, de mindig folytatólagosan számozandók.

### 1) A járó-művek.

A mint már előbb említettük, egyedül a járó-művekre nézve kívánjuk magunk is a kapta szerinti eljárást, értvén ez alatt, hogy a helyi-érdekű vasutak minden kocsija akként szerkesztessék, hogy a nemzetközi forgalomban is használhassuk, ezért azt véljük, hogy a h. é. vasutakat, a kocsik szerkesztését és használatát illető\*) szabályzatok szigorú megtartására kell kötelezni.

Égető szükségként ismerte föl a nyugat-európai államok valamennyi vasútja, hogy a járó-művek lehetőleg egyenlő teherbírássra és akként szerkesztessenek, hogy a valamennyi vonalon való kölcsönös közlekedés érdekében egyező méretű, úgynevezett úrszelvényen mehessenek át, s ezért már kezdetben minden külön megállapodás nélkül ugyanazokat az elveket követték a járó-művek szerkesztésekor.

1882-ben a német vasútigazgatóságok egyesülete a kocsik szerkesztésére nézve műszaki egyezményben állapodott meg. A közmunka- és közlekedésügyi m. kir. miniszter 1887-ben 1653. számú rendeletével valamennyi hazai vasutat arra kötelezte, hogy a vasuti járóművek szerkesztésekor szorosan kövessék ama határozatokat, melyeket a német vasútigazgatóságok 1882. év augusztus 29-én Grácban és 1886. évi július hó 28—30-án Salzburgban megtartott műszaki értekezlete határozatai alapján szerkesztettek, s melyek a fővasutak építésére és műszaki berendezésére vonatkozó műszaki egyezményben\*\*) össze vannak foglalva.

E szabályok követését mi a nemzetközi forgalomban való résztvehetőség miatt igen szükségesnek tartjuk, de helyi-érdekű vasutaink olcsóbb megépíthetése és gazdaságosabb kezelése érdekében sűrűs követelményként kell óhajtanunk, hogy a járó-művek forgó szármolylyal szereltessenek föl.

A forgó szármolyok alkalmazása esetén az ívek sugarainak hossza rendkívül csökkenthető, ennek következtében jobban simulhatunk a terephez és olcsóbban építhetünk.

\*) L. „Szabályzat a német vasútigazgatóságok egyesületének területén való kölcsönös kocsihaszználathoz tárgyában.“

\*\*) Technische Vereinbarungen über den Bau und die Betriebseinrichtungen der Hauptseisenbahnen.

A forgó számoly lehetővé teszi, hogy az ívek közé közbeiktatott — most szükségeseznek jelzett — egyenes részeket mellőzzük, mi szintén megkönnyíti a pálya irányítását. \*)

A kocsik, de különösen a lokomotívok az ívekhez jobban simulhatván, megszűnnek azok a szörnyű lökések, melyek a lokomotívon utazó minden pályafenntartó mérnököt felelőssége tudatában rémülettel töltenek el, mert a torzulásokat, melyek e lökések következtében támadnak, a legodaadóbb munkásság és a legnagyobb költsékezéssel sem lehet némely ellengörbékben és a hosszú egyenesekben megszüntetni.

Minden pályafenntartó mérnök tudja, hogy vannak lokomotívok, melyek kissé kedvezőtlen időjárásakor, az egész vonalat össze-vissza boronálják. Mindezt csak a forgó számolylyal lehet megszüntetni, melylyel a magyar államvasutak gyorsvonalú gépeiken oly kitünő eredményeket értek el.

Végre a járó-művek csendesebb járása, a kocsik alvázának, tartó rugóinak és csapágyainak kimélésével jár, és a kocsik fenntartásából származó költségek e rendszer alkalmazásával tetemesen csökkenthetők.

Ez okokból melegen ajánljuk, hogy e téren is, mielőbb a haladás útjára lépve a kezdeményezést megragadjuk. \*\*)

A nemzetközi forgalomban résztvevő külföldi kocsik átalakítása végett nagyobb szabású akciót kell megindítani, mi a megoldást késleltetni fogja, — de lokomotívjaink átalakítását minden külföldi értekezlet nélkül végrehajthatjuk.

Mint hogy már ebből is igen sok haszon hárulna a pályafenntartásra, az újabban beszerzendő lokomotívok már csak emez elvek szerint szerkesztendők.

A kocsik szerkesztésére nézve megjegyezzük, hogy — tekintettel a csekély sebességre — valamennyi teherkocsin kéregöntetű kerekek alkalmazhatók.

A személykocsik kütllős kerékkel, de különösen oldalfolyosóval látandók el, hogy az „Üzlet“ fejezetében kifejtett elvek szerint lehessen a forgalmi és kereskedelmi szolgálatot végrehajtani; továbbá ugyancsak az „Üzlet“ fejezetében a vonat biztonsága érdekében megkívántak miatt, a kocsik átmenő fékezésre rendezendők be; végre gőzfűtés alkalmazandó.

A kocsik beszerzésekor mindig tekintettel kell lennünk a vidék szükségleteire, s e szerint speciális kocsikat kell beszerezni. \*\*\*)

\*) Lásd az irányviszonyokról mondottakat. A Boszniában és Hercegovinában épített vonalokon az ívek közé nincsenek egyenes vonalrészek beiktatva. Ez ívekben való járásra kiválóan alkalmasak a Mallet-féle compound articulé lokomotívok, melyek 20 méteres sugarú ívekben is járhatnak.

\*\*) A kocsik súlynagybodását nem tartjuk nagy akadálnak.

\*\*\*) E tekintetben lásd az „Üzlet“ fejezetben a vonatmozgósításról mondottakat.

Hazánkban a lokomotívok kérdését a hadi tekintetek befolyásolván, a helyi érdekű vasutakon részükre az a típus van megállapítva, melyet a magyar államvasutak XII. sorozatú lokomotívjában látunk. De a gépészmérnökök változtató törekvéseinek még e rendeletileg megállapított lokomotív súly sem tudott ellenállani, és a szabványos lokomotív maximális keréknyomása következőleg változott. Az eredetileg tervezett lokomotívé volt:

1-ső tengely 8·9 t., 2-ik tengely 8·8 t., 3-ik tengely 8·8 t. = 26·5,  
a lokomotív megépítése után pedig találatott:

1-ső tengely 9·1 t., 2-ik tengely 9·39 t., 3-ik tengely 9·71 = 28·2 t.,  
a víztartóba, csak 3 m<sup>3</sup>-nyi víz vétele engedélyeztetvén, lett:

1-ső tengely 8·67 t., 2-ik tengely 8·96 t., 3-ik tengely 9·28 t. = 26·91 t.,  
s midőn amerikai szikrafogóval szerelék föl, tengelyterheléstik át-  
alakult:

1-ső tengely 8·82 t., 2-ik tengely 8·91 t., 3-ik tengely 9·18 t. = 26·91 t.

A hidak és felépítmény kiszámításakor eddig alapul vétetett:

1-ső tengely 9 t., 2-ik tengely 9 t., 3-ik tengely 9 t. = 27 t.,

minthogy pedig a vízvétel eltiltása ellen többször fölszóltak, végre kimondatott, hogy jövőre a szabványos lokomotív:

1-ső tengelye 10 t., a 2-ik tengelye 10 t., a 3-ik tengelye 10 t. = 30 t.  
nyomással veendő számításba.

Nézetünk szerint a tengelynyomás folytonos növelése megszüntetendő, mert a nagy tengelynyomás helyi-érdekű vasutaink természetével nem fér össze, s minthogy a lokomotívok tengelynyomásainak csökkentése az üzletköltségeket nagyban befolyásolja, az eddigieknél behatóbban volna tanulmányozandó.\*)

Tapasztalat szerint az észszerű üzletkezelés nem kíván fölötte megterhelt vonatokat.

A tapasztalatokban olyan gazdag Aradi és Csanádi egyesült vasutak igazgatósága, a vonatok megterhelését évről évre csökkentette, annyira, hogy az első két üzletévben, 1877-ben és 1878-ban közlekedett 335 és 361 tonnás vonatjairól, 1885-ben 210 tonnára, utóbb pedig 1889-ben 183·7 tonnára szállt alá.\*\*)

Az e téren tapasztaltakból a következtetést is levonván, már az Arad—Csanádi rész megépítésekor, az eddig alkalmazott 8·2 t. tengelynyomású gépeknél sokkal könnyebbeket, 6·3 tonnásokot szereztek be.

A Szamosvölgyi vasuton szintén azt találjuk, hogy az első két évben,

\*) Németországban számtalan tengelynyomás van alkalmazásban. Ezek közül a „Mecklenburgische Südbahn“, mely 170 km. hosszú  $\frac{1}{60}$  (16 $\frac{1}{60}$ ) emelkedéssel (egész 30 km. hosszigra), 2 tengelyű 22·5 tonna nehézségű lokomotívokkal 8 kocsit vontat.

	1879	1888	1889
***) Személyvonat ... ..		82·4	81·9
Vegyes vonat ... ..	183·2	140·6	122·0
Tehervonat ... ..	361·7	198·8	183·7
Egy vonat átlagos terhe ... ..		128·4	121·3

A katonai vonatok megterhelése 225 tonna.

1883-ban és 1884-ben, 167 és 195 t. a megterhelés, ellenben 1886 és 1887-ben 93'6, illetőleg 100'2 t.

Ez alapon tehát kimondható, hogy ama vasutakon, melyeken a példaként megemlített pályákkal hasonló az emelkedések, a szükségletből merített tapasztalat a mérsékelt megterhelés mellett szól, és az 150 és 200 t. között váltakozik. E megterhelés túllépésére még kedvezőbb irány- és emelkedésvizonyok (6‰ emelkedés és 300 méteres sugár) esetén sem lesz szükség, s a vonatok megterhelésének aránya a 10--12‰-ig megtartható.\*) A nagyobb emelkedéssel természetesen csökken.

XI. sz. táblázatos kimutatás.

Néhány helyi-érdekű

Fejezet	T á r g y	N.-Tapol- csány- Bielic	Perjámos- Varjas	Félegyháza- Csongrád	Csata- Léva	Esztergom- Nána- Ipolytság	II. oszt. Tepla- Vlára- szoros
	Vasutak hossza . . . . .	15'498	7'538	24'845	32'315	51'569	12'194
I.	Általános igazgatás és építészvezetés km.-ként	2,324	1,956	3,355	2,821	3,468	6,527
II.	Kisajátítás " "	699	10	1,549	174	943	4,543
III.	Alépitmény " "	4,384	1,234	4,316	7,917	13,819	38,724
IV.	Felépitmény " "	13,217	10,920	11,439	12,913	12,384	19,473
V.	Magasépitmény " "	3,193	2,475	2,243	3,315	3,539	5,740
VI.	Pálya-elzárás és beosztás " "	373	310	325	273	339	446
VII.	Telegráf és jelzők " "	209	110	145	148	169	331
VIII.	Pálya-berendezés és felszerelés " "	561	382	319	392	481	520
IX.	Forgalmi eszközök " "	2,443	—	—	2,977	2,691	10,007
X.	Üzletbehelyezés és megnyitás " "	54	11	64	38	14	86
XI.	Tőke beszerzése és időközi kamat " "	740	213	688	509	2,117	3,880
	Összesen	28,197	17,621	24,443	31,507	39,964	90,277

\*) Meg kell említenünk, hogy a lokomotívok szabadon való választását a katonai érdekek szintén károsan befolyásolják, mert a vicinális vasutakon 50 tengelyes, 225 t. súlyú katonai vonatokat kell szállítani.

Igy az előbb ismertetett XII. sorozatú lokomotív 25 km. alapsebesség és 200 m. ívsugarak esetén 10‰-nél 195 t., 15‰-nél 115 t., 20‰-nél 85 tonnát, 25‰-nél 60 t. bír el.\*\*)

E számok egyúttal megjelölik a pálya szállító képességét is.

Hogyha a várható forgalomnak a vasút ily emelkedési viszonyokkal nem felelhet meg, nem kell idegenkedni a vegyes Abt-féle fogaskerekű és egyúttal adheziós lokomotív alkalmazásától,\*\*\*) mely esetben a nagy emelkedés lehetőleg rövid vonalra szorítandó, és ott a hosszszelvényben lépcsőzetes megosztás képzendő.

### vasutunk előállításí ára.

Nyitra-Nagy-Tapolcsány	Arad-Boros-Jenő	Boros-Jenő-Boros-Sebes	Arad és Csanád	Sz.-Anna Kis-Jenő	Boros-Sebes Józshely	Szamosvölgyi vasút		Deés-Zilah	Nagyvárad-Belényes-Vaskőh	Maros-Vásárt-hely Szászrégen	Szatmár-N.-Bánya
						Apahida Deés	Deés Beszterce				
33·8	62·8	26·766	181·7	22·0	22·4	46·6	60·2	98·0	117·2	32·5	56·2
1,869	952	845	1,240	1,648	2,304	—	—	—	—	—	—
814	608	712	1,266	1,113	115	—	—	—	—	—	—
5,607	1,103	1,284	2,031	857	4,799	—	—	—	—	—	—
10,855	9,644	8,211	9,551	8,342	9,596	—	—	—	—	—	—
2,735	723	1,448	1,585	705	2,272	—	—	—	—	—	—
	14	—	18	18	78	—	—	—	—	—	—
313	129	137	180	219	113	—	—	—	—	—	—
	162	95	10	7	41	—	—	—	—	—	—
1,151	944	15	3,798	26	9,130	—	—	—	—	—	—
—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—
—	668	745	1,250	—	268	—	—	—	—	—	—
23,344	14,947	13,492	20,929	12,935	28,716	21,000	25,000	34,000	21,040	20,920	17,000

\*\*\*) Vonó ereje 3445 kgr. Beszerző ára 18.000 frt. A Belisce—Kápelnai vasút (1·0 m. nyomszélesség) Krausz-féle lokomotívnek keréknyomása 2 t. Súlya felszerelt állapotban 12 t. Vonó ereje 1520 kg. 4‰-ig visz 175 tonnát. Ára : 8—9000 frt.

\*\*\*\*) Hazánkban a Gölnicvölgyi vasuton jó sikerrel van alkalmazva. Ára 9000 frt.



A munka neve és mértéke	Egységára	
	Nyitra-Nagy-Tapolcsány	Arad-Csannád
Földmunkák m <sup>3</sup> -ként ... ..	0·30	12—15
Alapfalazat m <sup>3</sup> -ként ... ..	10·15	—
Alap fölött levő falazat, mészből ... ..	9·00	—
„ „ „ „ cementben ... ..	10·65	—
Téglaboltozat ... ..	14·00	—
Hézagolás m <sup>2</sup> ... ..	0·70	—
Műkő m <sup>3</sup> ... ..	55·00	—
Beton m <sup>3</sup> ... ..	14·00	—
Cementboríték, 5 cm. vastag, m <sup>2</sup> ... ..	1·70	—
Kövezet, kövér mészből (0·70) ... ..	3·00	—
A pálya tengelyében mérve, került 1 m. műtárgy ... ..	250·00	—
Felépítmény fektetése m.-ként ... ..	0·78	—
Kavicsolás a pályában m <sup>3</sup> -ként ... ..	1·55	—
Talpa a pályán szétszétva ... ..	0·94	—
„ csoport kiterőhez ... ..	0·74	—
1 m. teljes felépítmény a nyílt vonalon ... ..	9·18	—
1 m. teljes felépítmény az állomáson ... ..	9·69	—
Egy teljes kiterő fektetéssel és kavicsolással ... ..	709·59	—
Emeletes fölvételi épület m <sup>2</sup> ... ..	64·86	58·80
Földszintes (osztr. á. v., padlás-emelettel) m <sup>2</sup> ... ..	47·08	35·20
Árnyékszék m <sup>2</sup> ... ..	31·89	—
Árútár m <sup>2</sup> ... ..	18·11	7·00
Gabonaszín m <sup>2</sup> ... ..	7·10	—
Nyílt rakodó m <sup>2</sup> ... ..	3·07	5·60
Baromrakodó m <sup>2</sup> ... ..	12·45	—
Egy rakodó ... ..	432·10	650·00
Lokomotívszín m <sup>2</sup> ... ..	38·00	15·00
Vizállomás kúttal m <sup>2</sup> ... ..	43·67	—
„ 37·2 m <sup>2</sup> nagyságú ... ..	2700·00	—
Szénrakodóhely m <sup>2</sup> ... ..	1·38	—
Kézi raktár m <sup>2</sup> ... ..	9·59	—
Órház m <sup>2</sup> ... ..	33·78	—
Egy órház, melléképületekkel, ... ..	1098·00	—
Gazdasági udvar 1 m <sup>2</sup> ... ..	2·71	—
Házi kút, ... ..	180·00	—
Egy tisztító-gödör ... ..	261·00	200·00
Egy darú alapozása ... ..	121·00	—
Egy vízállomási berendezés kazánnal, vezetékkel, füsteső-vel stb. ... ..	2750·00	—
Ejektör berendezéssel, darúval, kúttal ... ..	—	860·00
Fordító korongok:		
Kas-a-oderb.-nél 12 m. felsz. alapozással 5—6000 frt.		
„ 4·5—6 m. felsz. alapozással 2—25.000 frt.		
Déli vasút 12 m. oldaltartókkal és földtől gödörrel, fölállítással 4000 tallér.		
Sunjai ford. korong 13·5 m. gépgyár 7200 frt.		

## II. FEJEZET.

# A z ü z l e t.

### Bevezetés.

Nem a meglevő és jórészt csekély forgalom lebonyolítása kívánja meg helyi-érdekű vasutaink építését, hanem a várható forgalom előidézójének, a gazdasági életnek fejlesztése teszi parancsoló szükséggé létrehozásukat.

E szempontból ítélve meg a helyi-érdekű vasutak szükséges voltát, létesítésüket, miként a közutak építését, a forgalomból származható haszonra való kilátásnak nem szabad volna befolyásolni.

Szegényebb állam vagyunk azonban, semhogy képesek lennénk e magasabb szempont követelményeinek is mindenben megfelelni.

De tétlenül nem állhatunk.

A gazdasági életnek minden téren uralkodó lázas tevékenysége minket is munkára készítet.

Versenyünk érdekében vasutakat kell építenünk, még a legcsekélyebb forgalom ellátására is, hogy a megbízható és tömeges szállítás biztosításával a kereskedelmet intenzív tevékenységre serkentsük.

De ha kereskedelmünk és iparunk érdekében munkálkodunk, legyen munkásságunk is hasonló hozzá: észszerű alapokon nyugvó, fokozatos terjeszkedés.

Viszonyaink kicsinyesek. Gazdasági életünk tényezői, de legkivált iparunk és kereskedelmünk fejletlen és szűk körben mozog, ezért helyi-érdekű vasutaink teljesítményi képességének, valamint munkásságának is, minthogy a nemzetközi forgalomban nem osztozkodnak, csak vidékük meglevő kis forgalmához szabad alkalmazkodniok, ha az üzletkezelésben nem akarunk már elevel észszerűtlen alapokra helyezkedni.

Az alapítás fejezetében mondtuk, hogy a szegény vidék beéri szegényesebb eszközökkel is. Még fokozottabb mértékben áll ez az üzlet berendezésére és kezelésére. Nem szükséges tehát túlzásba vinnünk első berendezéseinket, mert a kereskedelem fejlődésének kezdetben már hathatós lökést ad már csak tudata is annak, hogy a megbízható és tömeges áruszállítás részére biztosítva van.

A gyorsaság, a kényelem az első években mellőzhető fényűzést képeznek.

Elegendő a lassan közlekedő, de jól kihasznált, a személy- valamint a teherszállítást egyaránt közvetítő vonatok közlekedése.

A személy- és teherszállításnak elkülönítése, továbbá a költségesebb vonatherendezés stb. csak a későbbi fejlődés, a forgalom intenzívításának növekedésével válik szükségessé, de hogy ez mikor áll be, előre megállapítanunk fölötte nehéz.

Ezért elhamarkodott dolognak tartjuk az eddig szokásos végleges berendezést és felszerelést, valamint a túlzott építkezést, mi még a személyzeti létszámnak fölös számban való rendszeresítésével is jár.

A forgalom nagyságát előre megítélni nem lehet. \*) Nem tudjuk előre azt sem, hogy a termelés mely ágai fognak nagyobb mértékben kifejlődni. Nem sejthetjük tehát azt sem, hogy a helyi érdekű vasút gazdaságos kezelése érdekében, melyik irányban való berendezés lehet az, mely legjobban vezet célhoz.

Mindezek következtében számoljunk az adott viszonyokkal és csak annyira terjeszkedjünk, a mennyit az első időben várható forgalom megkíván, mert az észszerű üzletkezelésnek szintügy, mint az alapításnak és építésnek, a lakosság sűrűségéhez, igényeihez, a vidék ipari és gazdasági fejlődéséhez, továbbá a szállítandó áruk sajátágához, minőségéhez és mennyiségéhez kell alkalmazkodnia.

Az egyes vidékek szükséglete számtalan változatban nyilvánulván, a helyi-érdekű vasutaknál követendő üzletvezetésre nézve sem lehet általános-ságban érvényes szabályt fölláltanunk.

Az előzményekben bővebben ismertetett viszonyok azonban igazolták, hogy bármilyen rendszer követessék is, a helyi-érdekű vasutak a hozzájuk fűzött várakozásnak éppen nem felelhetnek meg, ha — miként a nagy vasutakat — egyszerűen szállító intézményekként kezelik őket, hanem üzletvitélüknek első sorban olyan kereskedelmi vállalat munkásságához kell hasonlítani, mely önmaga kutatja föl megélhetésének kútforrásait, s gondot fordítván a forgalmat alkotó valamennyi tényező emelkedésére, önmaga teremti meg forgalmát. A forgalom emelkedése azonban mindig lassú, \*\*) a

\*) Lásd a III. rész I. fejezet c) pontjában elsorolt helytelen beruházásokat.

\*\*) Teherforgalom eredménye pályakilométerenként tonnakilométer :

A vasút neve :	1888	1889	1890
Aradi és csanádi .....	59,766	61,498	67,548
Szamosvölgyi .....	32,841	33,118	44,770
Nagyvárad—belényesi .....	11,578	20,803	26,545
Marosvásárhelyi—szászrégeni ...	17,148	24,962	30,096
Bihari vasutak .....	25,730	26,727	30,443
Héjjasfalva—székelyudvarhelyi ...	4,515	8,058	10,668
Szilágysági vasutak .....	9,202	10,846	13,217
Szombathely—pinkafői .....	10,192	15,600	23,277

helyes pénzügyi kezelés szempontjából tehát az üzleti berendezések terjeszkedésével is várhatunk.

A vázolt okszerű kezelésnek fényes példája az Aradi és Csanádi egyesült vasutak működése, a melynél az első kezdetleges építkezéseket és beruházásokat a forgalom növekedésének arányában bővítették és szaporították. Kevésbé szerencsés, de szintén buzgó törekvésre vall a Szamosvölgyi vasút kezelése is.

Mindkét vasút üzleteredményeit annyira tanulságosnak tartjuk, hogy könnyebb áttekintés végett eredményeiket a II. és III. számú táblákon grafice tüntettük elő. Mielőtt azonban ezeket méltatnók, foglalkozzunk a helyi-érdekű vasutak üzletkezelésének egyszerűsítésére irányuló elvek föl-kutatásával.

\* \* \*

Hazánkban a vasutak üzletkezelését szabályozza:

az 1887-iki XVI. törvényeink VII-ik cikke értelmében a „Vasút-üzleti rendtartás“,

továbbá ugyanazon törvény alapján az „Üzletszabályzat“.

A „Vasútüzleti rendtartás“ állapítja meg a vasútüzlet általános szabályait. Nevezetesen: intézkedik a pálya használatba-vételéről, fentartásáról, az áruk és személyek szállításáért való kezességről, továbbá megállapítja az alkalmazottak kötelezéseit; az igazgatóság felelősségének mértékét, a számviteli kötelezettséget stb., továbbá a felügyeletet és ellenőrködés illetékességét és a követendő eljárást; végre körülírja a vaspályát használó vagy ezzel érintkezésbe jövő személyek (közönség) kötelezéseit.

A vasúti üzletrendtartás határozmányai igen terhelők lévén, még a helyi-érdekű vasutak létesítésének megkezdése előtt 1871-ben függelék adatott ki e címen: „Üzleti utasítás másodrendű gőzmozdonyú vaspályák számára.“

E pótlék: a felügyelet, a vonatok összeállítása, a menetsebesség, továbbá a lokomotív állása; végre a vonatok jelzése tekintetében oly könnyítéseket engedélyez, melyek a helyi-érdekű vasutak egyszerűsített üzletkezelése mellett is megtarthatók.

Az „Üzlet-szabályzat“ tartalmát, bevezetése eléggé jellemzi, mely így szól: *„A személyek, podgyász, hullák, járóművek és állatok, nemkülönben áruk szállítására nézve, valamennyi a magyar korona területén, úgyszintén egyúttal a birodalmi tanácsban képviselt országok és tartományok területén is létező vasutakon, úgy a helyi és köteleki, mint a pályáról pályára való forgalomnál 1874. évi július 1-től kezdve az alább következő határozmányok lépnek életbe.“*

*„Egyes vasútállatoknak vagy vasúti kötelekeknek különleges határozmányai csak a jelen szabályzat mellett s csak akkor érvényesek, ha azok az illető árszabályokba fel vannak véve, s a jelen szabályzat határozataival ellentét-*

ben nincsenek, sőt inkább ezeket kiegészítik, vagy ha a közönségnek kedvezőbb feltételeket nyújtanak.“

De az 1878. évi XX. törvénycikk VIII. pontja szerint:

„A létező vasutak mind a két állam területén egyenlő elvek szerint kezelendők és az újon építendő vasutak, a mennyiben a kölcsönös forgalom érdekei megkívánják, egyforma építési és üzleti szabályok szerint berendezendők.“

„Különösen az 1851. november 16-iki vasúti üzletrendszabály a hozzátartozó póthatározmányokkal együtt és az 1874. június 10-iki vasúti üzlet-szabályzat mind a két állam területén változatlanul meghagyatnak mindaddig, míg kölcsönös egyetértéssel mind a két félre nézve egyforma módon meg nem változtatnak.“

„**Helyi vasutak építésének és üzletének szabályozása** — a mennyiben azok az egyik állam területének határain nem terjednek túl — **mind egyik állam területének külön tartatik fenn.**“

Az üzletszabályzatnak a váró helyiségek létesítése, menetjegyek elárúsítása, a podgyászkezelés, jótállási kötelezettség, végre a gyors- és teheráru föl- és leadására, nemkülönben a szállító határidőkre vonatkozó határozmányai a helyi-érdekű vasutakra nézve igen terhelők levén, ezek, valamint az általános, érvényben álló forgalmi szabályzatok enyhítése végett — támaszkodva az 1878-iki törvénycikk fönnebb idézett határozatára — 1883-ban „A vasúti forgalmi szolgálatra vonatkozó szabályok alapelvei helyi-érdekű vasutakon“ című szabályrendeletet adta ki a közmunka- és közlekedésügyi m. kir. miniszter. A rendelet az üzletszabályzatra vonatkozó, előzőleg elsorolt könnyítéseken kívül a forgalom végrehajtására, a jelzésre nézve messze nyúló könnyítéseket enged meg, s kilátásba helyezi, hogy méltánylandó esetekben e könnyítések még fokozhatók. A vonatok összeállítására nézve pedig a 61., 63. és 64. §-ai szerint „Tovább menő könnyítések a főfelügyelőség engedélyének vannak fentartva“.

A helyi viszonyoknak és szükségletnek megfelelő egyszerűsítések végrehajtása iránt az egyes vonalakra nézve külön-külön engedményt nyerhetnek a vasúttársaságok.

Mindezek következtében a törvényes intézkedések eléggé enyhék, hogy reájuk támaszkodva az üzletvezetést ok-szerű alapokra fektethetnők.

Lássuk, hogy e határozatok keretén belül mozogva, minő elvek szerint kellene tehát vezetnünk és mennyire lehetne egyszerűsítünk az üzletkezelést.

### A) Általánosságban.

A helyi-érdekű vasutak létjogosultsága és hivatása tekintetében a mondotakból kifolyólag megkívánjuk, hogy üzleti működésük nemcsak a szállítás

rendességére, biztosságára terjedjen ki, mint a nagy vasutaké, hanem szerveztük olyan élő, folyton dolgozó organizmus legyen, mely képes levén beilleszkedni vidékének munkás közgazdasági tényezői közé, a kereskedelmet jóakaratólag támogassa, sőt maga is a termelők sorába lépjen. A vasút mint ilyen iparvállalattá lesz, s alkalmazottjainak többé nem szabad csak az utasítások holt betűjének követésére szorítkozni.

Mentül inkább a kereskedelem elvei szerint kezeljük tehát vasutainkat, annál jobban közelítjük meg a helyi-érdekű vasutak hivatásában rejlő követelményeket.

Haladjunk e téren is egy lépéssel előbbre s félretéve a régi sablont, honosítsuk meg a kereskedelem ez eszközénél magát a kereskedői szellemet.

Ez értelemben a helyes vezetés hivatása volna: a vasút kezelését kereskedelmi vállalatá alakítani át, mely ügynökeivel, állomási hivatalnokaival behálózza az egész vidéket, figyelemmel kíséri a szállítás eshetőségeit; föl-hívja a kereskedelmi konjunkturára az érdekeltek figyelmét, és összekötő kapcsolatot képez a termelő és fogyasztó között; útbaigazítást ad, buzdít s minden módon elősegíti az iparvállalatok keletkezését.

Hogy ez lehetséges, bizonyítják az Aradi és Csanádi helyi-érdekű vasutak kezelésében eddig elért fényes eredmények.

E vasútnál lehetőleg mindenben figyelembe vették a közönséget, de kivált a kereskedők kívánalmait, nevezetesen: a piaci árak változásai szerint nyújtottak kedvezményeket az áruk szállítására; nagyobb szállítmányokért nem számítanak föl fekbéreket; a koesi késői megrakásáért birságot nem követeltek.

A gazdaközönség érdekében minimumra szállították le a trágyaszállítás árát, és megkönnyítették a nyílt vonalon való fel- és lerakodást.

Bármily kisszerűnek is látszanék a társulat üzletjelentéseiben elsorolt intézkedések némelyike, mégis tanuságot tesz arról a folytonos benső törekvésről, a mely nélkül az egész üzletkezelés élettelen sablonná válik, a mi pedig a kereskedelmi vállalatok szellemével meg nem egyezik.

A helyi érdekű vasutak helyes kezelése megkívánja a kicsinyeskedést; megkívánja a vidék termelői és kereskedelmi elemeivel való folytonos érintkezést; megkívánja hogy az igazgatás minden újabb vállalatot fölkarolván meghonosulását, az önköltségig lesúlyedő díjtételek engedélyezésével és jóakarató előzékenységgel támogassa.

Csakis az ilyen elvek követésével fejlesztheti a vicinális vasút a vidék gazdasági, ipari termelését, s biztosíthatja saját jövő felvirágzását, mert a helyi-érdekű vasutak forgalma éppen kis terjedelme következtében érzi meg a legkisebb könnyítést és javítást is.

De minden könnyítés csak akkor lehet az érdekelteknek tudvös, ha kielégítő mértékben és különösen a maga idejében nyújtjuk.

Ez elvek alkalmazhatásának alapföltételeit képezik tehát:

a gyors elhatározás;

a díjszabások terén való szabad mozgás;

és a felekkel való könnyű és közvetetlen érintkezés.

A gyors elhatározáshoz szükséges, hogy a vasút intéző közege ismerje az egyéneket és a vidék viszonyait, hogy az engedélyezendő kedvezmény mértékét helyesen meg tudja szabni.

A díjszabások terén való szabad mozgás mikéntjét, a forgalomról és kereskedelemről szóló fejezetben tárgyaljuk.

A vasút intéző közegeinek a vasutat használni óhajtó felekkel való könnyű érintkezése pedig csak akkor lehetséges, ha kerüljünk a bürokratikus eljárást, s egyszerű szóbeli kérelem vagy telegramm elegendő a kedvezmények gyors elnyerhetésére.

A felekkel való közvetetlen érintkezés, továbbá a vidék viszonyainak és a kereskedelmi konjunkturáknak ismerése, végül a gyors elhatározásra való képesség, szükségképpen megkívánják viszont, hogy az igazgatóság székhelye a vidék központján legyen, a mi a pénzügyi fejezetben az állami közbenjárás tárgyalásakor hangsúlyozott szervezettel is megegyeznek.

A viszony ugyanaz mi a gazdaságban: mennél kisebb a birtok, annál inkább megkívánja, hogy a gazda szeme mindenütt ott legyen.

A jelen esetben a gazda a vasút igazgatósága, mely a helyszínen éber figyelemmel kísérvén a vidék gazdasági életét, érzi érénél minden lüktetését, és ha a vidék tehetségesebb, munkásabb egyéneinek támogatását megszerzi, könnyen megérteti a lakosság minden rétegével, hogy miként használhatja föl a vasutat a legkisebb termelő is saját ügyeinek célszerű előmozdítására.

Jelenleg nálunk alig néhány igazgatóságnak van székhelye az illető vidéken.

Lehet, hogy a Budapesten székelő igazgatóságok tagjai kiválóbb, nagyobb nevű és képzettebb egyének, de ők mégis csak mint tanácsadók kívánnak szerepelni, s nyugodt lelkiismerettel távoznak az ülésekről, ha a hozzájuk intézett kérdésekre elmondták véleményüket.

Helyi-érdekű vasutainknál az igazgatásban való ily közönyös tanácsadói részvétel keveset ér.

E kisebb szabású üzleteknél az igazgatóság tagjainak együtt kell érezniök a vidék érdekeltségével, ismerniök kell apró ügyét-baját, együtt kell munkálkodniök a végrehajtó közegekkel, támogatván az üzleti kezelést tanácsos-talattal mind amaz ügyekben, a melyek magán foglalkozásukkal kapcsolatban állanak.

Ha eleintén gyakorlatlanok is a tagok a jóakarát sokat pótol, s mint már említettük, éppen úgy, mint a vidéki kisebb pénzintézetek is képeztek kittingő szakembereket, akként fognak az igazgatóságok is több és több szakembert képezni. Mentül több ilyen emberünk lesz, annál jobban fognak fejlődni helyi-érdekű vasútjaink is és annál intenzivebb lesz hatásuk vidékük gazdasági viszonyaira.

## B) Az üzletkezelés.

Az üzletkezelésnek eddig három módját ismerjük:

- I. Az üzletet a helyi érdekű vasút maga kezeli.
- II. Az üzlet kezelését bérbe adják.
- III. Az üzlet kezelését a szomszédos elsőrendű vasút veszi át.

I. *Az üzletet a helyi érdekű vasút önmaga kezeli.*

Hazánkban 6 vasúton van önálló üzletkezelés.

1. Az Aradi és Csanádi egyesült vasutakon.
2. A Szamosvölgyi vasúton.
3. A Budapesti helyi érdekű vasúton; végre még három keskeny-vágányú vasúton, névleg:
  4. A Szlavoniai—drávavidéki vasúton (Belisce—Kapelna).
  5. A kizárólag személyforgalomra berendezett Budapest—szentlőrinci, és végre
  6. a csakis teherforgalomra berendezett Mármarosi sóvasúton.\*)

Ez utóbbi négy vasút üzlete részint rövididejű főnállásuk, részint a speciális szolgáltatokra való berendezésük miatt, a következtetésekre nem nyújtanak alkalmas anyagot, ellenben, mint később látni fogjuk, igen figyelemre méltó az Aradi és Csanádi, valamint a Szamosvölgyi vasútra vonatkozó minden adat.

A helyi-érdekű vasutaknál végzendő teendők négy osztályba sorolhatók.

A) Általános igazgatás.

a) Igazgatás; b) Személyzeti ügyek; c) Számvitel és d) Anyagszerkezelés.

B) Építés, pályafelügyelet és fentartás.

C) Forgalmi és kereskedelmi szolgálat.

D) Vontató és műhelyszolgálat.

### A) Általános igazgatás.

#### a) Igazgatás.

A „Vasútüzleti rendtartás“ 59. §-a szerint:

„A valamely vaspálya üzletére kellőképpen jogosított magántársulatok mindegyike köteles az üzletvezetésére egy külön igazgatóságot fölláttítani és azon egyéneket, kik az igazgatóságot képezik bejelenteni.“

\*) Ujabbban ezekhez sorolandó a „Poprádvölgyi“ és a „Balaton-Szentgyörgyi—Keszthelyi“ h. é. vasút.

Az utóbbi időben a Mármarosi sóvasút vonalait is berendezték személyszállításra.



A 60. §. szerint:

„Az igazgatóság az államkormány és a közönség irányában a társulat meghatalmazottja gyanánt jelentkezik, mely ezen igazgatóság valamennyi cselekményeiért és mulasztásaiért felelős.“

„Az igazgatóság tagjai azonkívül még a vasútüzletre vonatkozó cselekményekért és mulasztásokért felelősek.“

A társulatnak az 1875-iki XXXVII. törvénnyel becikkelyezett kereskedelmi törvénynek „A részvénytársaságokról“ szóló fejezetében foglalt határozmányok szerint kell megalakulnia.

E törvény I. fejezetének általános határozatai szabják meg az alakulást és a cégbejegyzéseknél követendő eljárást.

A II. fejezet szabályozza, a részvényesek jogviszonyait.

A III. fejezet a közgyűlés hatáskörét állapítja meg.

A IV. fejezet az „Igazgatóság és felügyelő bizottság“-ról szól.

Ez utóbbinak 186. §-a szerint:

„A részvénytársaságot hatóságok és harmadik személyek irányában az igazgatóság képviseli.“

A 195. §. szerint: „A **felügyelő** bizottság ellenőrzi a társasági ügyvezetést minden ágában, e végből jogában áll a társasági ügyek szervezéséről tudomást szerezni, a társaság könyveit, iratait és pénztárait bármikor megvizsgálni.“

„A felügyelő bizottság az évi számadásokat és mérleget, nemkülönbén a nyereség fölosztását tárgyazo indítványokat megvizsgálni és erről a közgyűlésnek évenként jelentést tenni tartozik. E jelentés nélkül a közgyűlés a nyereség fölosztása iránt érvényesen nem határozhat.“

„Ha a felügyelő bizottság hivatalos működésében a törvénybe vagy az alapszabályokba ütköző intézkedéseket, vagy a társaság érdekeit sértő mulasztásokat, avagy visszaéléseket tapasztal, a közgyűlést azonnal összehívni tartozik.“

„A felügyelő bizottság a fentebbieken kívül más teendőkkel fel nem ruházható.“

196. §. „A felügyelő bizottság tagjai egyetemlegesen kártérítésre kötelezvék, ha a 195. §-ban megállapított kötelességeiket elmulasztják.“

Az eddig jóváhagyott alapszabályok értelmében\*) a társulatok 7—12 tagból álló igazgatóságot és 3—5 tagból álló felügyelő bizottságot választanak.

Az igazgatóság minden 2, legfeljebb 3 hóban tart ülést, a felügyelő bizottság szükség szerint.

Mind ez, igen terjedelmes igazgatóságok alakítását követeli meg.

Ezért célszerűbb volna az iparvasutakkal szemben követett eljárásnak a helyi-érdekű vasutakra való kiterjesztése, melyeknél a „Vasútüzleti rend-

\*) Lásd a függelékben egy újabb keletű alapszabályt.

tartás" 60. §-a második kikezdésében megszabott felelősséget, csak — a kormánynak bejelentendő — egy egyén viseli.\*)

Ha a „Pénzügy" fejezetében javasolt alapító módot követjük, az igazgatás és felügyelő bizottság jogai, kötelessége és felelőssége az igazgató bizottságra volna átruházandó.

A közgyűlés teendői ellenben a közigazgatási bizottságra háromolnának.

### β) Személyzeti ügyek.

A szolgálati beosztásnak fentebb jelzett osztályozása leginkább egyeztethető össze az eddigi szokásokkal, s a gyakorlatnak is megfelelne.

A följegyzések is e tételek szerint vezetve, igen okszerűen tüntetnék föl a kezelés eredményeit.

Nagy tévedés lenne azonban arra törekedni, hogy mind e szolgálati ágat külön-külön egyén vezesse, a mi a most sem hosszú, de jövőre még inkább elaprózódó helyi érdekű vasútjaink csekély terjedelmével és gazdaságos kezelésével sehogy sem állana összhangban.\*\*)

A gazdaságos kezelés a meglevő erők kellő kihasználásában leli meg biztos alapját, azért életre való, jól iskolázott, jól fizetett, de kis számú egyén alkalmazására kell a fősúlyt fektetnünk.

Az alkalmazottak kis száma következtében az egyes szolgálati ágak kevésbé különíthetők el, s miután a műszakilag képzett egyének nem nélkülözhetők, szükségképpen mérnökökre bízandó az igazgatás.

S ez jól is van így. Az alaposabb képzettség szilárdabb erkölcsi alapot nyújt, s a gyakorlati életben is realisabb lesz a szakképzett egyének működése és törekvése, mint a kevésbé iskolázottaké. A II—V. számú grafikonokra vetett egy tekintet különben is meggyőzhet arról, hogy az egész kezelés számtani művelet, s változó eredményének megítélésére és a helyes következtetések levezetésére, csak elméleti tanulmányokkal fejlesztett észlelő elme és oly egyén birhat elég képességgel, a ki a tudományos kritikát el-sajátította.

Valamint az építést, úgy az üzlet vezetését is mérnökre kell különben is bízunk, mert csakis technikus ismerheti annyira a vasút alkotó elemeinek :

\*) Ez az eljárás különben már, ha nem is célzattól, de valóságban engedélyezve van a Drávavidéki—szlavoniai vasúton is. E vasúton nem lévén társaság alakítva, felelős igazgatóság hiányában az üzletvezetőre hárulik az egész felelősség.

\*\*\*) Az összehasonlítás alkalmával alapul vett 39 vasút közül :

50 kilométernél rövidebb volt	...	...	...	20 vasút,
100	„	„	„	10 „
100	„	hosszabb	„	9 „

utóbbiak névszerint: az Aradi-Csanádi egyesült vasutak 324·9 km.; a Szamosvölgyi 110·4, Nagyvárad—Belényes—vaskóhi 117·3, Bihari 132·2, Mátrai 131·8, Bács-Bodrog vármegyei 108·1, Szilágysági 108·2, Zala vármegyei 121·2, Debrecen—füzesabonyi, Óhát—polgári 132·9 km.

az építményeknek, motoroknak, járó-műveknek és a felszereléseknek valamennyi részletét, hogy gondozásukat, kezeléstiket, vagy a beszerzendő anyagok minőségét, felhasználását szakszerűen ellenőrizni bírja. Erre pedig a helyi-érdekű vasutaknál annál nagyobb szükség van, mert az elsorolt munkák végzéséhez nem lehet külön specialistákat alkalmaznunk, hanem mindezt kisebb javadalmazású tehát csekélyebb előképzettséggel bíró egyekkel kell végeztetnünk.

Ennek következtében a végrehajtó szolgálatban, a vasút első hivatalnokai az üzletvezető mérnököknek, valamint az építéskor úgy az üzletben is, teljes felelősség mellett korlátlan rendelkező joggal kell bírnia.

Mint az üzlet biztonságáért felelős közeg, ő neki kell mindenkit teendőiben ellenőriznie, s gondoskodni, hogy a szerződési viszonyban álló, föl nem esketett alkalmazottak ne követhessenek el oly mulasztást mely a forgalmat veszélyeztetné.

A személyforgalom biztosítása, valamint a gazdaságos kezelés érdekében szoros kötelessége továbbá az üzletvezetőnek: a vonal-, valamint a pályafelszerelések jókarban tartásáról gondoskodni és valamennyi építmény állapotáról gyakorta személyesen meggyőződni.

Egyáltalában kell, hogy az üzletet vezető mérnök a vasútnak mintegy mozgó öre legyen, ki — mint a szolgálati ágak feladatainak tárgyalásakor látni fogjuk — a szolgálat legcsekélyebb részletét is személyesen tartozik ellenőrizni, nem tartván kicsinyes foglalkozásnak a kalauz jegykezelésének, a tüzelő anyag vagy a nyomtatványok stb. felhasználásának személyes ellenőrzését sem.

Ezért a szolgálat minden ágában jártasnak kell lennie: a mérnöki, a forgalmi, kereskedelmi és vontatási szakban egyaránt, hogy minden részében képes legyen az okszerű kezelést meghonosítani és a rendeletek észszerű végrehajtását ellenőrizni; bele kell elegyednie a legkisebb részletekbe s a lehetőségig sokat kell a vonalon tartózkodnia, hogy mindent megfigyelhessen és a szükség szerint haladéktalanul intézkedjék, mert neki kell pótolnia a kisebb javadalmazású alkalmazottak értelmi hiányát is.

A pénztári és anyag-rovaucsolásokat, időszakos váltóvizsgálatokra, lokomotívpróbákra felügylve, minden munkában szóval-tettel kell segédkeznie, hogy a személyzetre buzdítólag hasson, hogy kellően betekinthesse a kezelés legapróbb részletébe.

Minde kicsinyesnek tetsző, de valóságban csak a szorgalmas gazda munkásságához hasonló működésén kívül, folytonos érintkezésben kell állania a helyi-érdekű vasút vidékén lakó nagyobb termelőkkel, üzletemberekkel és iparvállalatokkal, hogy a forgalom fejlesztése érdekében mindent mozgásba hozzon.

Az e téren kifejtendő találékony munkássága tevékenységének kiváló fontosságot ad. Ezért az üzletvezető mérnök az e téren elérendő siker-

hez mértén javadalmazandó, s a jövedelmi osztalék már szerződésében biztosítandó.

Helyi érdekű vasutaink eddigi forgalma mellett az 50 km. nél rövidebb vonalakon, az üzletvezető valamennyi szolgálati ág főnöki teendőit elvégezheti.

Ha a vonal 50—60 km.-nél hosszabb, s forgalma nagyobb terjedelmű, megbízható helyettese is lehet, de ennek sem szabad egyoldalúan forgalmi embernek lenni, mert ez egyén, speciálista létére, nem tudná szükség esetén a vezető mérnököt kellően helyettesíteni, hanem ily esetekben gépész-mérnök alkalmazandó, ki a vontató szolgáltatón kívül részben a pályafentartó munkák vezetésével és ellenőrzésével bízható meg.

Sarkalatos elv legyen, hogy az alkalmazottak lehetőleg elsajátítsák minden szolgálati ág ismereteit; e cél elérhetése végett a most szokásos utasítások tömkelege helyett az egyszerűbb kezelésnek megfelelő kisebb terjedelmű, rövid, inkább az elvi jelentőséget magyarázó utasítások készítendők, a részletekben meghagyván annak lehetőségét, hogy népünk legszebb sajátságát, természetes józan eszét is használhassa.

De nemesak a vezető egyénektől, hanem egyáltalában valamennyi alkalmazottól meg kell követelnünk az értelmi nivójának megfelelő összes teendők tudását, mert sarkalatos elvnek tekintjük továbbá, hogy a lehető legkevesebb állandó alkalmazottal végezzük el a vasuti szolgálat körében előforduló teendőket, a mit csak akkor valósíthatunk meg, ha valamennyi alkalmazott buzgón közreműködik.

Ennek következményei annyira levonandók, hogy az állomási előljárónak — még ha hivatalnoki minősítése van is — a váltók állítását, vagy a vonat- és lokomotívvezetőknél a csomagok föl- és lerakásakor megkívánt segédkezést, kiesinyes hiúsági tekintetekből megtagadni nem szabad.

Társadalmunkban, de különösen a vasuti alkalmazottak körében elharapózott úrhatnamságot ki kell irtanunk, mert a testi közreműködés nem lealacsonyító, s mindenkinek, ki a munkája után élő kis vasútnál akarja kenyerét megkeresni, értelmi tehetségével is, testi erejével is egyaránt kell szolgálnia annak érdekeit.

Ezért a személyzeteknek rangfokozatok szerinti beosztása mellőzendő. Képesítésük, avagy a végzendők szerint, legyen címök: mérnök, hivatalnok, előljáró, váltóór, vonatvezető, fékező, lokomotívvezető, fűtő, pályafelügyelő, vonalór, de rangsorozat ne legyen.

Az emberi érzelmek egyik legnagyobb gyarlósága lévén a hiúság, sokan inkább koplálnak, csak hogy képzelgésüket föl ne áldozzák. Ilyen eszelősöknek nem veheti hasznát a helyi-érdekű vasút.

E vasutak körében csak munkás, tevékeny ember használható, azért javadalmazásuk is a tényleg végzett munka szerint állapítandó meg.

A változatlan vagyis állandó illetmény tehát akként szabandó meg, hogy az alkalmazottnak és családjának egyszerű de tisztességes megélhetését biztosítsa, ellenben a jólétre vezető fölösleget a változó illetmény nyújtsa, melynek nagysága a vasút üzleténél végzendő munka szaporultával arányosan növekedjék.

Az érdeklődés és munkakedv ébrentartásának egyik legfőbb emeltyűje a jutalékrendszer követése.

E rendszer alkalmazása ellen a fővasutak sokat küzdöttek, mégis utat tört magának a vasuti kezelés majdnem minden ágazatában.

Először ott engedtek a kényszernek, hol az ellenőrzés a legnehezebb volt, a lokomotívvezetők szén- és olajfogyasztásában. Később áttértek rája az állomási kezelésben is s meghonosult az egyezményi rendszer.

A pályafentartás hazánkban évek óta szintén ennek elnyerésére törekszik s habár Németországban már gyakorlatban van, nálunk még sem honosulhatott meg.

A helyi-érdekű vasutak kezelésében mindez a lehető legnagyobb mértékben kiterjesztendő.

De nem jutalom alakjában adassék,\*) hanem szerződésszerűleg szerepeljen mint elvitázhatatlan jog. Minden alkalmazottnak legyen tudomása, hogy a jövedelem bizonyos százalékja joggal őt illeti meg, mert ez esetben valamennyi alkalmazott és a vasút között létrejött érdekközösség a gazdaságos kezelés hathatós tényezőjévé válik.

Az alkalmazott tudván, hogy fáradságának kijut a jutalma, a maga érdekét azonosítja a vasút érdekével, s buzgón működik. A fölös munkáért nem fog zúgolódni, mert vele karöltve növekedik az ő javadalmazása is.

Ugyancsak a munkakedv és odaadó buzgalom fokozása végett szükséges, hogy az alkalmazottak körében a családiasság érzése is meghonosuljon. Az igazgatóság tekintélyét ne a rideg elzárkozottság óvja meg, hanem a kérlelhetetlen, de jóindulattal párosult szigor.

Csak ez elveknek szemmeltartásával lehet a helyi-érdekű vasutakon előforduló terhes, mert látszólag kicsinyes, sőt az összes munkák végzésében való részvétel miatt, megalázónak tetsző szolgálatot megkedveltetni.

A helyi-érdekű vasutak fejlődésének alapját a kedvvel és odaadással működő személyzet biztosítja, mert saját javadalmazásának növelése érdekében a maga körében mindenik, úgyszólván ügynökösösködni fog a szállítmányok megszerezhető végett, tanácsaival vállalkozásra ösztökélvén a vele érintkező termelőket és kereskedőket. Ha pedig már akadt vállalat, akkor az alkalmazott tisztviselő éppen az előbb elsorolt közös érdekért, nem fog a szolgálati órák megszabására gondolni, hanem szívesen fog az áruk felvételekor, valamint a kiadásuk és berakásuk alkalmával időn túl is segédkezni.

\*) Az államvasutaknál a kiosztás bizonytalansága sok helyen megbénítja a buzgalmat.

A vezető mérnöknek, természetesen, éber közreműködésével és buzdító útbaigazításával kell az alkalmazottak jóakarátát támogatni.

Ezért az ellenőrzéskor is, a nagy vasutaknál divó bürokratikus eljárástól elütően, a szolgálat minden ágában tisztán a tetteleges ellenőrzésre szorítkozzunk, a mi természetesen szoros kapcsolatban áll a kereskedői bizalommal is.

Az alkalmazottak számának csekély volta amúgy is arra utal, hogy az írásbeli teendőket minimumra apaszszuk. A menetlevelek, a forgalmi és telegráfai naplók vezetése, a mint a forgalmat tárgyaló fejezetben látni fogjuk, nemkülönbén a pénztári számadások, munkakönyvek, anyag és leltári naplók kezelése, a munkaerőnek produktív működésre való kihasználhatása érdekében lehetőleg leszállítandó.

Erre kell törekednünk, mert a forgalom gyors fejlesztése érdekében a személyek föl- és leszállását, az árúk föl- és leadását a pályának lehetőleg sok pontjára ki kell terjesztenünk. Az üzleti kiadások túlzott növelése nélkül azonban e célra elegendő állandó személyzetet nem alkalmazhatnánk, és szükséges lesz a kevésbé iskolázott, szerződéses viszonyban levő idegenek szolgálatát is igénybe vennünk, de az utóbbiaknak írásbeli teendője csak minimális lehet.

### γ) Számvitel.

A „Vasút-üzleti rendtartás“ 64. §-a értelmében: „*A magánvaspálya-vállalatok kötelesek igazgatásuk minden részéről pontos és világos számadást vezetni, és e részben a kereskedelmi miniszteriumnak e célra különösen utasított küldöttjének ezen számadások, úgy a bármely néven nevezendő üzleti irományok és könyvek betekintését megengedni, s az általa netalán igényelt kimutatásokat kiszolgáltatni s felvilágosításokat adni.*“

Az engedélykiratok 20. §. szerint továbbá: „*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 eredményeiről részletesen kitüntető évi jelentést szerkeszteni s közhírré tenni, s mindennemű a felügyeleti hatóságok által kívánt statisztikai adatot beszolgáltatni.*“ A vagyonmérleg az 1875-iki kereskedelmi törvény 198., 199. és 200. §-ának megfelelően állítandó össze.

A függelékben bemutatott és eddig szokásos vagyonmérleg összeállítása nem kíván sok munkát, ha a könyvelést célszerűen viszik.

Minden számadás azonban a központban viendő.

A külszolgálatban levő közegek naponként csak egy pénztárkönyvet

vigyenek, melyben a kezelésükben előforduló minden bevétel és kiadás bejegyzendő.\*)

A központban megbízott egyén föladata lesz ezt naponként lezárni, átvizsgálni és a számlázási tételek szerint elosztani. Az elsorolt teljesítmények valóságos megtörténtét a tetteges ellenőrzéssel megbízott egyén tartozik ellenőrizni, a ki egyúttal a pénztárakat, menetjegyeket és anyagszereket is rovancsolja.

A bevételeket naponként a mozgó pénztárakkal kell a központban levő főpénztárba beszállítani.

Az alkalmazottakat a vezető mérnök fizeti ki, s csak akadályozása esetében a helyettese.

A kifizetett összegek átvételét az alkalmazottak az állandó utalványozási könyvben egyszerűen aláírásukkal ismerik el. A kifizetendő összegeket a pénztárkezelő jegyzi be.

Mellőzendő a nyugtatók írása, bélyeglevonások stb. egyéb kicsinyeskedések, a mik annyi ok nélküli munkát okoznak és annyi kellemetlenkedésre adnak okot. Ha nem lehet úgy kezelni, mint a kereskedők pénzét, az esetben a nyugtató bélyegárát fizesse a vasút és ne a személyzet.

Több munkát adnak a statisztikai adatok, melyek vezetése nélkül azonban észszerű üzletkezelés nem is képzelhető.

Elegendő azonban, ha a statisztika csak a számlázási minta főbb tételeire vonatkozik.\*\*)

Különösen hosszabb vonalakon fordítandó nagy gond a statisztika vezetésére, mert az igazgatóság csak biztos tájékozottság alapján intézkedhetik, de mivel a vonal meghosszabbodása következtében az intézkedések eredményeit nem lehet fölismerni, rendelkezési eredményének hű képét csak a pontos statisztikából ismerheti meg eléggé. Különösen áll ez az áruforgalomra nézve, mert főkérdés, hogy hol, mely viszonylatokban oszlik meg némely árú forgalma, hogy hozza viszonyítva itéljük meg a nyújtandó támogatás mértékét és időtartamát.

A statisztikát a fő vasutak nagy részletességgel vezetik.\*\*\*) A helyi-érdekű vasutak azonban a rendeletileg kötelezett tételeken kívül csak a kezelés gazdaságosságát megvilágító altételek vezetésére szorítkozzanak, melyek a napi jelentésekből, fuvarlevelekből és a pénzkezelési kimutatásokból szed-

\*) A kék másolópapir használatával készíthető másolatok rovanacs nélkül küldendők be a központba mindennap.

\*\*\*) Ujabbban a fővasutaknál is egyre többet és többet egyszerűsítenek, különösen mióta a német statisztikai hivatalnak nem küldik meg az adatokat.

\*\*\*\*) Nem terjeszkedhetünk ki ezúttal a statisztika vezetésében követendő elvek kutatására, de meg kell jegyeznünk, hogy a vasutak teljesítményeiről ez idő szerint vezetett statisztika sem helyes, sem biztos informálást nem ad a kezelés helyességéről. A II. számú grafikon figyelmes áttekintése különösen az üzleti hányadból, a kiadásokból stb. levonandó következtetések bizonytalanságát illusztrálja.



hetők. Amaz elv, hogy kevés állandó személyzet és sok szerződéses viszonyban álló alkalmazottal végeztessük a teendőket, csak az esetben követhető, ha az irodai teendőket itt is minimumra szállítjuk le. A külső szolgálatban levő közegeket különben sem szabad a föladataikat képző külső teendőktől elvonunk, mert ez eljárásnak káros hatása a fő vasutakon is érzékeny módon nyilvánult.

Nagy súly fektetendő a jutalékok pontos kiszámítására és szabályszerű utalványozására. Ez okból a följegyzéseket igen pontosan kell eszközölni, még pedig oly módon, hogy belőlük az egy óra eső működés pontos adatait könnyen meg lehessen látni. Hogy pedig az elég szembeszökő és könnyen áttekinthető legyen, minden grafice vezetendő. Az elért eredmények sokszorosítottván minden alkalmazottal közlendők, mert a szolgálatban állók érdeklődését folyton ébren kell tartanunk és az elért eredmények közlésével kell őket a különböző intézkedések célszerűségéről is meggyőztünk.

A nyilvánosságot egyáltalában nem szabad kerülnünk, mert vele nemcsak az alkalmazottak, de a tőke bizalmát is képesek leszünk megtartani és megerősíteni.

#### δ) *Anyagkezelés.*

Az anyag és leltár kezelése szintén a központból intézendő, a nélkül azonban, hogy ellátására nagyobb hivatal szerveztetnék. Különbösen is a beszerzendő anyagok és leltári tárgyak minősége és beszerző ára a kiadások nagy részét befolyásolván, az egész kezelés ellenőrzése szintén a vezető mérnökre hárulnik, már csak azért is, mert az anyagok használhatóságát, szintén csak szakember bírálhatja meg.

Az anyagok és leltárszükséglet mindig a helybeli szállítók és iparvállalatok közreműködésével szerzendő be, mely eljárással a vasút állandó biztos szállítókat nevel magának.

A kezelő szolgálat rendkívül egyszerűsítendő, mert az anyag és leltári naplók vezetése, ellen- és vételvelek kicserélése, továbbá a rovincsolások és selejtező eljárások mind igen sok munkaerőre szorulnak. E rövid vonalokon elég, ha a kiosztáskor könyvben elismerik az átvételt. Az anyagok fölhasználását valóságban kell ellenőrizni, a mi annál könnyebb, mert a szükséglet nagy része előre megállapítható s ha a jutalékrendszert mindenre kiterjesztjük, az anyag pazarlása is könnyen megakadályozható.

Leltári tárgyak beszerzésekor takarékoskodni kell a jó segédeszközök kivételével, melyekkel munkaerőt takaríthatunk meg, ilyenek a jó állomási kis pályakocsik, targoncák, korcsolyák, tenyéremelők, kerek rakodók stb.

A romlott leltári tárgyak rovincsolásakor kereskedői szellemben kell eljárunk, rövid úton selejtezván és értékesítván s ugyancsak rövid úton és helyben gondoskodván a beszerzésről is.



## B) Építés, pályafelügyelet és -fentartás.

Szándékosan vettük föl a szolgálati ág megnevezésébe is az „építést,” mert a mint az előzőekben több helyen jeleztük volt, szükségesnek tartjuk a pálya olcsó megépíthetése érdekében, hogy a munkák egy részét, különösen az úgynevezett „utómunkákat“ az „építés“-nél olcsóbban dolgozó „pályafentartás“ végezze. E munkák: az utak kavicsolása; a töltések és bevágások rézsztjének kiegyengetése, termő földdel való beborítása és bevetése; csuszamló oldalak avagy töltések biztosítása; továbbá az ültetvényezés; műépítményeken a hézagolás és a partvédő művek kiegészítése; a felépítmény kavicsolásának kiegészítése; tárak, szénszinek, tisztító gödrök stb. építése.

Továbbá több helyen kifejeztük, hogy nagy súlyt fektettünk az egyes vonalaknak, rendes körülmények között pedig az állomási építményeknek ideiglenes jelleggel való előállítására. \*)

Mindezek következtében a pótló építkezések végzése is a pályafentartás munkakörébe esvén, az osztály a még teljesítendő munkák nagyságához képest szervezendő.

Az építéssel kapcsolatos munkák végzését az „Építés“ fejezetében tárgyaltuk. A munkák terjedelmére és természetére vonatkozólag mondottakat, a pályafentartás munkálataiban még fokozottabb mértékben kell teljesíteni.

A pályafentartó szolgálat szervezésére nézve megjegyezzük, hogy az a vasút hosszúsága szerint változik.

A vezető mérnöktől nem kívánjuk az irodai teendők végzését, folytonos utazgatásai közben tehát az 50 km.-nél kisebb vonalak pályafentartó munkáit is képes lesz vezetni, különösen ha a később kifejtendő elvek szerint, készek vagyunk általányösszegért avagy egyezményben dolgoztatni.

Mintegy 20 km.-en egy-egy pályafelügyező alkalmazandó, kinek kötelessége vonalát naponként egyszer oda-vissza beutazni.\*\*)

Az előzőleg fölállított elv szerint a felügyelőnek is minden munkánál segédkeznie kell. Első sorban tehát az ő kötelessége a pályán észlelt laza szegeket utánverni, csavarokat meghúzni, s az épületekben a kisebb javításokat végrehajtani stb.

S minthogy valamennyi munka végrehajtását is neki kell vezetni, ez állásba csakis az ács- vagy kőművesmesterségben teljesen jártas ember alkalmazandó, ki még nem szokta meg keztyűs kézzel járni be vonalát. Ezenkívül egy-egy jó előmunkás is szerzendő, kit idővel véglegesíteni kellene, ha nem honosítanak meg az egyezményi munkát.

\*) Lásd a II. rész 2. fejezet c) pontját, továbbá a III. rész 1. fejezet bevezetését.

\*\*) E célra két ülésel ellátott dreszinák szerzendők be, hogy a felügyelővel szükség szerint a vezető mérnök vagy más ellenőrző közeg is vele mehessen.

Pályai állás csak a forgalom sűrűségének fokozódásakor és kiváló gondozást kívánó vonalrészekben volna rendszeresítendő.

A pályafenntartó munkák nagyságát és a pályafelügyelet mértékét ugyanis kiválóan a vonatsebességek és a forgalom sűrűsége befolyásolja, de a vonatok az első, gyakran több évre terjedő időszakban, igen gyéren s csakis a nappali órákban közlekednek, sebességük pedig 25—30 kilométernél nagyobb nem lehet.

Ennek következtében személybiztossági tekintetből, a pályafelügyeleti teendők bátran egészen a pályafelvigyázóra bízhatók, mert a kis sebesség nem idéz elő hirtelen beálló nyombővüléseket, sem nem képes a szegeket és csavarokat veszélyesen meglazítani, úgyszintén nem képződnek a felépítményben sem, hirtelen, olyan eltorzulások, melyek veszélyesek lehetnének és a vonalat ismerő lokomotívvezető és fűtő, 25—30 km.-es sebesség mellett, a vonatok biztos közlekedését minden esetben megóvhatja, még akkor is, ha clemi események következtében váratlan rongálások keletkeznének.

A pályafenntartás és pályafelügyelet ez egyszerű szervezése szigorúan végrehajtandó, mert helyes kezeléssel a munkák végzése teljesen megfelelően osztható be.

A fő munkásság a felépítmény fenntartására fordítandó.

Ha jó kavicsot, különösen ha zúzott követ használunk, továbbá a fősúlyt a síneknek helyes szögelésére, s lemezek alkalmazásával az ívekbeli helyzetük megtartására fordítjuk, s nem szabjuk követelményül a stüppedékek azonnal való eltávolítását, minthogy ily túlzásra nincs is szükség, akkor a fenntartás költségei nem lesznek nagyok, mert helyes munkabeosztással kis munkaerővel is képesek leszünk a forgalom követelményeinek megfelelő jó karban tartani vasutunkat, különösen ha az első években fokozott gondot fordítunk felépítményünkre, de kivált a sínek kezelésére.

Az építés fejezetében megmondottuk, hogy a cél megvalósíthatása érdekében minő modorban építsünk, itt csak azt kívánjuk megemlíteni, hogy a fenntartásban a munkaerő kiméltése is előtérbe lép.

E végből igyekezzünk a munkálkodást megkönnyítő jó felszerelő tárgyakat beszerezni, így például: önműködő vágánymérőket, kevés munkás alkalmazhatása és gyors továbbítása végett egészen könnyű kis pályakoecikat, sínemelőket, jó szeghúzókat stb.

A munkáltató rendszer nálunk minden vasutunkon ugyanaz, mert félünk az egyezményben való munkáltatástól, s a haladás kárára napszámokkal végeztetünk minden munkát.

Egy másik kezelő mód volna: vállalkozókra bízni az alépítmény és felépítmény fenntartását. Mintaként a Függelékben közöljük a Gácsországban épített h. é. vasutakon szokásban levő szerződés fordítását, hol az al- és felépítményért kilométerenként 100—150 frtot fizetnek. \*)

\*) Ez egységárák a mi viszonyaink között magasaknak nevezhetők.

A pályafenntartásnál eddig elért pénzügyi eredmények nem mondhatók kedvezőeknek. Összehasonlításra sem alkalmasak, mivel, nem tekintve a sínek különböző szelvényét, éppen a felépítmény ágyazó anyagának megválasztásakor nem járnak el egyenlő gondossággal, s ez befolyásolván első sorban a fenntartó költség nagyságát, már eleve meg van hiúsítva a költségeknek az összehasonlítás céljaira szükséges egységes alapon való összeállítás. — Mivel azonban, hasonló viszonyok esetén azok az adatok némi tanulsággal szolgálhatnak a II. sz. grafikomban előtüntetettük az Aradi és Csanádi, a Szamosvölgyi stb. vasutaknál elért eredményeket.

### C) Forgalmi és kereskedelmi szolgálat.

Az elsőrendű és helyi-érdekű vasutak végrehajtó szolgálatának éppen az a része különbözik egymástól leginkább, melyet „forgalmi szolgálat” gyűjtő néven szoktunk általában egybefoglalni, s mely a vonatok intézésével, szükség szerinti beosztásával, valamint a személy- és árúszállításnál fölmerülő számos és sokoldalú teendő végzésével foglalkozik.

Az elsőrendű vasutak forgalmi szolgálatában, a vonatok száma és kiönlőfélesége, valamint közlekedésük gyorsasága, számos irányban kibátó elővigyázati rendszerek meghonosítását teszi szükségessé, melyeknek kezelése viszont igen nagy végrehajtó és ellenőrző személyzetet kíván.

Sokoldalú munkássággal jár a kereskedelmi szolgálat is a fővonalokon, mert valamint a személy-, akként az áruforgalom is nemzetközi jelleget öltött.

Míg tehát a központban a külföldi vasutakkal folytatott díjszabási egyezkedésekhez és a díjak részletosztásának kiszámításához kell sok munkaerő, addig a végrehajtó szolgálatban a kezelő szolgálat, az áru fölvétele és kiadása, a kalkuláció, a visszkeresetek, a pénzkezelés stb. kívánják számos alkalmazott közreműködését.

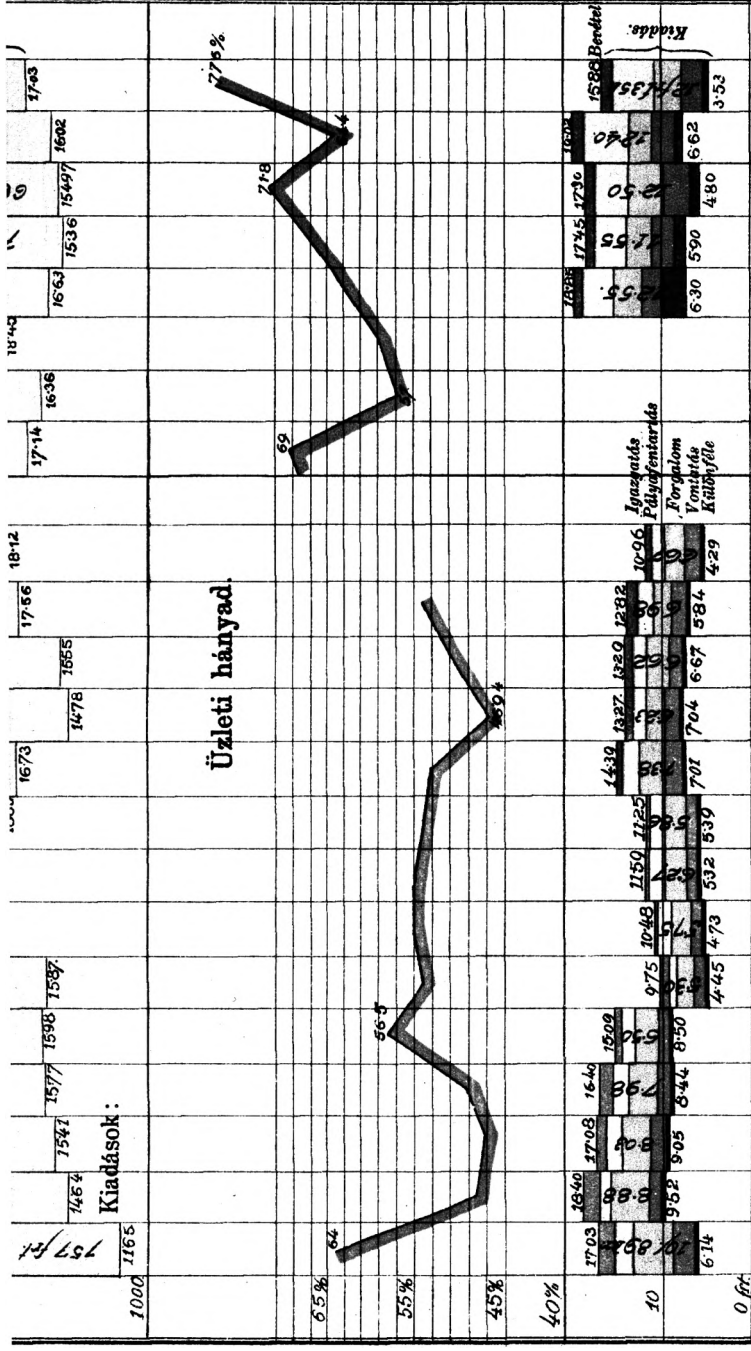
S mentül nagyobb hosszakban szel át az elsőrendű vasút olyan vidéket, melynek gyér a lakossága avagy csekély a kereskedelme, annál terhelőbbek a személyzeti kiadások, mert az átmenő vonatok forgalmának sűrűsége, valamint a külföldi vasutakkal fennálló díjszabási egyezségek, még az olyan állomásokon is nagy és jól iskolázott állandó személyzet tartására kényszerítik a vasutat, hol úgynevezett helyi forgalom nincsen is.\*)

Helyi-érdekű vasutaink ritkán részesülnek az átmenő forgalomban, s jobbára gyér lakosságú vidékeken épülnek, a forgalom sűrűsége miatt tehát nem kénytelenek szükség fölötti személyzetet tartani.

\*) Ezért nehéz a személyzet számát a statisztikai adatok alapján, számítás útján meghatározni, bármily rendszer szerint számítunk is. Akár üzleti kilométer, akár az egyetlen helyesíthető t. i. teljesítmények egységtételére alapítjuk följegyzésünket és a munka elosztását, számításunk eredménye szerint igen nehéz a gyakorlati életben eljárni.







Kiadások:

Year	1877	1878	1879	1880	1881	1882	1883	1884	1885	1886	1887	1888	1889	1890
Revenue	1000	1165	1577	1598	1587	1673	1756	1756	1745	1730	1698	1636	1602	1743
Operating Costs	1464	1547	1577	1598	1587	1673	1756	1756	1745	1730	1698	1636	1602	1743
Other Expenses	1082	1082	1150	1048	975	955	1096	1096	1096	1096	1096	1096	1096	1096
Total Expenses	2546	2629	2727	2646	2562	2628	2852	2852	2842	2826	2794	2732	2698	2839
Profit	614	536	850	841	912	918	664	664	654	634	604	604	604	604

Bevétel és kiadás 1000 elegytonna-kilométerenként.

Arad-Körösvölgyi.

Arad-Csanádi.

Szamosvölgyi vasút.

Year	1877	1878	1879	1880	1881	1882	1883	1884	1885	1886	1887	1888	1889	1890
Revenue	1000	1165	1577	1598	1587	1673	1756	1756	1745	1730	1698	1636	1602	1743
Operating Costs	1464	1547	1577	1598	1587	1673	1756	1756	1745	1730	1698	1636	1602	1743
Other Expenses	1082	1082	1150	1048	975	955	1096	1096	1096	1096	1096	1096	1096	1096
Total Expenses	2546	2629	2727	2646	2562	2628	2852	2852	2842	2826	2794	2732	2698	2839
Profit	614	536	850	841	912	918	664	664	654	634	604	604	604	604



A személyzeti létszám csökkentése érdekében a kereskedelmi szolgáltatnak olyan módon való berendezésére kell tehát törekednünk, hogy ez se kívánja meg több személy alkalmazását mint a mennyit a forgalom sűrűsége követel.

Ezért lehetőleg kertüendő a köteléki forgalomban való részesülés avagy a német vasútigazgatóságok egyesítésébe való belépés.

Mindkettő igen sok költségbe és még több munkába kerül. Nemesak a statisztika terjedelmes vezetése miatt, hanem azért is, mert az áruk iránnyítása, a közvetlen díjszabások helyes alkalmazása, a visszereseti ügyek elintézése nagyobb felelősséggel járván, gondosabb és időtrábló munkára szorul.

Az ily természetű összeköttetésre azonban nincs is mindig szükség. Bizonyítja ezt az, hogy a nagy vasutak is tapasztalták, hogy rájuk nézve is haszonnal jár, ha némely vonalukat, a melyen az illető viszonylatokban nem nagyon sűrű a forgalom, a köteléki forgalomból kivonják. \*)

A köteléki forgalomból való kihagyással egyúttal a díjszabások mennyiségének csökkentését érzük el, a mi a kezdést szintén megkönnyíti.

Mindezek következtében a helyi-érdekű vasutak forgalmának lebonyolítása megtünné a személyzet létszámának, a helyi viszonyoktól megkövetelt mértékre való csökkentését.

A személyzet létszámának leszállítása pedig nemesak a fizetések és a dologi kiadások apasztását, de a beruházások csökkentését is maga után vonja, mert éppen a forgalomhoz tartozó egyének elhelyezése érdekében szoktunk túlon-túl építkezni, a mi gyakran évtizedekre kiható meddő befektetéssel jár.

A helyi-érdekű vasutak olesó megépítése, valamint üzletük gazdaságos kezelése érdekében szükséges tehát, hogy a forgalmi és kereskedelmi szolgálatot olyan alapokra fektessük, mely azzal a törekvésünkkel egyesíthető, hogy az állandó alkalmazottak számát minimumra csökkentjük.

Ebbeli törekvésünk csak akkor vezethet célhoz, ha a kezelést minden részletében egyszerűsítjük, és a hazánkban eddig szokásban levő gyakorlattal szakítva, egészen új alapokra fektetjük helyi-érdekű vasutaink forgalmának és kereskedelmi szolgáltatának lebonyolítását.

Kíséréljük meg a követendő elvek körvonalozását. 3

\* \* \*

\*) A m. k. államvasutak az erdélyrészi vonalokat több külföldi kötelékbe nem vették föl. Az Aradtól keletre fekvő állomásokon Svájcba, Vorarlbergbe, Franciaországba, Belgiumba, Hollandiába, Észak- és Dél-Németországba, valamint az Elbavidéki átrakodó helyekre földásra kerülő szállítmányok nagy része kiegészítő díjtételek alapján Aradig, illetőleg Nagyváradig helyi forgalomban rovatolandók el. A külföldi rendeltetési állomásokig való továbbrovatolás Arad, illetőleg Nagyvárad állomásokon történik, melyek az illető külföldi közvetlen díjszabásokba föl vannak véve. A Román kötelékbe nincsen bevonna a Budapest—pécsi, sem a Sz.-Fehérvár—fehringi vonal (volt M. nyugati vasút) stb.



A személy- és áruszállításnak föltétlenül biztos közvetítése képezi a forgalmi szolgálat legfőbb föladatát.

Az államok, a vasutak fejlődése korszakában, egész befolyásukat, sőt egyes országokban, minő Anglia, még ma is, kizárólag a személybiztonság követelménye szempontjából terjesztik ki a vasutakra, s ez elv túlzott követése miatt rendszabályozták meg azután a vasutakat olyannyira.

Az állam rendőri felügyeletének nyüge, költségesebb beruházások és bizonyos ósdi szabványok megtartására kötelezi a helyi-érdekű vasutakat is, a mi — mint Franciaországban — a szabadabb mozgást megkövetelő helyi érdekű vasutak fejlődésére bénítólag hat. — Pedig ebből az okból éppen nem szütséges a h. é. vasutakat megrendszabályozni.

A személybiztonság ugyanis a gyorsaság csökkentésével folyton növekedik. A gazdaságos kezelésnek az „Építés“ fejezetében kifejtett sarkalatos elve tehát, mely szerint a gyorsaságot 25—30 kilométerre csökkentjük, egyúttal lehetővé teszi, hogy a rendőri szempontokból megkövetelt beruházásokat is a lehető legkisebb mértékre szorítsuk le.

Sőt, különösen ha az átmenő fékek rendszerének valamelyikét kiterjedt mértékben meghonosítjuk, akkor a kis sebesség megengedi, hogy a forgalom lebonyolításakor, még a most fennálló vasútrendőri szabályok mellett is még ha szigorúan is követjük őket, az eddig divó szokástól eltérő és a helyi érdekű vasutak viszonyainak, de különösen a gazdaságos kezelésnek megfelelő elveket kövessünk.

Eddig a vonatok közlekedésének biztosságáért első sorban mindig az állomáson alkalmazott forgalmi tiszték voltak a felelősök, az ő föladatuk lévén a vonatok bevezetése és összeállítása, a legkorábbi és legkésőbbi induló idők, a vonattalálkozások meghatározása, a vonatok fogadása, továbbá érkezésük és indításuk alkalmával a váltók állása és a határfák szabadon tartása fölött való örködés. E munkakör terjedelméből eredő felelősség azonban nem egyeztethető össze, sem az állomási személyzet csekély létszámával, sem a szerződéses viszonyban álló egyének alkalmazásával.

A rendes állomásokon levő személyzet számának ugyanis, mint az általános elvek tárgyalásakor kifejtettük volt, a gazdaságos kezelés érdekében csekélynek kell lennie. Gondoskodnunk kell tehát arról, hogy elég idejük legyen minden teendő, de különösen a kereskedelmi szolgálatot végezhetni, mely utóbbi, mint később látni fogjuk, a szomszédos megálló helyeken levő szerződéses viszonyban állóknak nyújtandó tanácsadással és a helyettük való számolással még nagyobbodnék.

Ezért a vonatforgalom vezetése és ellenőrzése alól — a mi tudvalevőleg a fővasutakon a legfontosabb teendő, — az állomási személyzet fölmentendő.

De megköveteli ezt az a törekvésünk is, hogy a forgalom fokozása érdekében mennél több kis megálló helyet létesítsünk.

Utóbbiakon a szolgálatot, takarékoság szempontjából, szerződéses viszonyban álló egyénekre bízunk; e megálló helyeken tehát nem lesz olyan

alkalmazott, ki a forgalmi szolgálattal volna megbízható, ha pedig e helyeken a forgalmi teendők lebonyolítását másra hárítjuk, megtehetjük azt valamennyi közép állomáson is.

Az állomási személyzet felelősségét tehát másra kell hárítanunk, s az természetszerűen csak a vonat-személyzet lehet.\*)

A legsűrűbb forgalomra berendezett vonalokon is közlekedtetünk menetrendek nélkül vonatokat, mely esetben a forgalmi utasítás értelmében egy hivatalnok tartozik kísérni a vonatot. E vonatokra nézve a munka haladása szerint ő állapítja meg, mely állomásra vonulnak a rendes vonatok elől, e szerint önállóan határozza meg a találkozást is. Ebből még nem keletkezett baj. Tegyük tehát a helyi-érdekű vasutak vonatjainál ezt szabálylá, bizzuk a forgalom vezetését a vonat kísérőre.

De mivel, mint az előzményekből tudjuk, a helyi-érdekű vasutakon cleinte alig közlekedik naponként több egy-két vonatnál, a hivatalnok nélkül is el lehetünk és a forgalomvezetését kizárólag a vonatvezetőre bízhatnók.

Ennélfogva a vonatvezetők kötelessége volna az egész menetet szabályozni, a találkozásokot a most fennálló elvek szigorú követésével megállapítani és az állomásokon a tartózkodást és indulást vezényelni.

Mint hogy a vonatok indítása nagy felelősséggel jár, nem is kívánók a forgalmi alapelvek minden könnyítését felhasználni.

A „Forgalmi alapelvek“ 92. pontja szerint minden vonaton csak egy vonatkísérő alkalmazása volna megengedve; ugyanis:

*„Megengedtetik, hogy tehervonatokhoz csak egy vonatkísérő adassék, ha a vonat megterhelése és a fékezési szabályok értelmében több fékhely elfoglalását nem igénylik.“*

*„Személyvonatoknál és oly vegyes vonatoknál, melyeknél a személykocsik a vonat végét képezik, az esetben engedtetik meg csak egy vonatvezetőnek alkalmazása, ha az első és utolsó kocsik között közlekedni lehet.“*

A személybiztonság érdekében mi minden vonaton legalább egy vonatvezetőt és egy fékezőt kívánánk alkalmazni.

Ügyszintén nem kellene élni az alapelvek következő engedményével sem:

90 *„Arra, hogy a mozdonyszolgálatot egy vezető maga végezhesse, a főfelügyelőség engedélyre kikérendő.“*

A javasoltuk elve követése esetén ugyanis ezt semmi körülmények között nem szabad megengedni.

A megnyugtató biztosság elérhetése érdekében kívánatos, hogy minden fontosabb teendőt a vonatszemélyzetből legalább két egyén közös felelőség mellett állapítson meg.

\*) E gyűjtő elnevezésen értjük a lokomotívvezetőt és fűtőt, továbbá a vonatvezetőt és vonatfékezőt.

Ezért, mihelyt a vonat a rendes menetrendjétől eltérő időben indul, avagy a rövidebb menetidővel halad, végre ha a rendestől eltérő találkozások megállapításáról van szó: a vonatvezető intézkedéséhez a lokomotív vezetőnek is hozzá kell járulnia, a mit a menetlevélben tartoznék aláírásával elismerni.

Ugyancsak a biztosság, továbbá a később elsorolandó felügyeleti szolgálat érdekében kell, hogy a lokomotívon is mindig két felelős egyén legyen. Ezért nem nélkülözhető a fűtő, ki annyira begyakorlandó, hogy a legnagyobb szükség esetén képes legyen a lokomotívvezetőt helyettesíteni.

Ugyancsak a kellő biztosság érdekében köteles a kezelő, sőt lehetőleg a fékező is a vonatvezető teendőit elsajátítani, hogy szükség esetén egymást helyettesíthessék.

Különben a telefonnak célszerű berendezésével, kiválóan fontos esetekben, elemi események bekövetkezése, vagy rendkívüli tehervonatok bevezetése, avagy a nyílt vonalon végzendő rakodások alkalmával, a vonatok közlekedése a végpontból is igazgatható, habár ez lehetőleg mellőzendő, mert a személyzet önálló működésének korlátozását mindig kerülni kell.

Ez elvek alkalmazásával tehát, a közbeeső állomások személyzetének teendője csakis a helyi állomási és kereskedelmi szolgálat lebonyolítására szorítkoznék.

A vonatokkal szemben csak a személyzet munkálkodásának ellenőrzésére szorítkozzanak, nemkülönben a vonatvezető kisegítésére és arra, hogy a vonat befogadására szükséges vágányok, valamint a határfák szabadon tartassanak, továbbá az elviendő kocsis és áru vagy podgyász kéznél legyen, végre hogy az utazó közönség a kezeléssel ne veszélyeztessék.

A vonatok összeállítása, a tolatás (melyben az állomási személyzetnek segédkezni kell) és az indítás körüli szolgálat stb. mind a vonatvezetőre, illetőleg a vonatszemélyzetre nehezednék.

Ez elvek szemmeltartásával volna tehát a forgalmi utasítás kidolgozandó, vagyis a vonat- és lokomotívvezetők, fékezők és fűtők utasítása megszerkesztendő, melyek összeállításakor — tekintettel arra, hogy csak kis sebességű vonatok közlekedése van megengedve, — a forgalmi elvekben nyújtott minden könnyítés alkalmazandó.

Ez utasításba veendő föl egyúttal mind ama teendő elsorolása, mely a kereskedelmi szolgálatból az egyszerű kezelés érdekében, szintén a vonat személyzetre nehezednék.

Nem lehet célunk valamennyi szolgálati teendő részleteit megállapítani, csak azokat az elveket kutatjuk, a melyeknek alapul vételével a helyi érdekű vasutak forgalmát egyszerűen, olcsón és mégis biztosan lehetne lebonyolítani, de minthogy a forgalomnál az eddig szokásostól egészen eltérő szolgálatot óhajtánánk meghonosítani, kénytelenek vagyunk az egyes szolgálati ágak teendőivel kissé részletesebben foglalkozni.

a) *A személyzet.*

A forgalmi szolgálatban alkalmazandó személyzetnek, mint már több ízben említettük, kétfélének kell lenni:

- a) Állandó alkalmazottaknak és
- b) szerződéses viszonyban levőknek.

Hogy a vasútrenndőri szabályoknak megfelelhessünk, állandó alkalmazottak azok legyenek, a kik a személyforgalom biztonságáért felelősek, minden más állás a gazdaságos kezelés érdekében lehetőleg szerződéses viszonyban állókkal tölthető be.

A forgalom lebonyolítása előzőleg fölállított elvek szerint, a vonatforgalom biztonságát egészen a vonatszemélyzet kezébe helyezhetjük.

Első sorban tehát a vonat- és lokomotív-szolgálathoz kell állandó, fölkesztett egyéneket alkalmaznunk.

A többi személyzet közül csak azok az állomásfőnökök avagy hivatalnokok legyenek véglegesen alkalmazottak, a kik a vonatok bevezetésével, összeállításával, továbbá az állandó személyzet szolgálati beosztásával, oktatásával és ellenőrzésével vannak megbizva. Minden más alkalmazott szerződéses viszonyban álló avagy napibéres lehet.\*)

Az egész forgalmi és kereskedelmi szolgálat fölött az ellenőrzést, mint már említettük (lásd I b) „Személyzet“), a vezető mérnök gyakorolja. A tényleges ellenőrzés lévén kizárólag meghonosítandó, hosszabb vonalokon helyettese, vagy ha erre is igen sok teendő nehezednék, esetleg egy ellenőr segédkezhetne.

A személyzet teendőinek megosztása az előzőleg fölállított elvek egyszerű folyománya.

Kiséreljük meg erről képet adni.

A forgalmi tiszteknek a szabályrendelettől megkivánt minősítést kell megszerezni. Szolgálati esküt kell letenniök és a szolgálatban a magyar vasutak hivatalnokaira nézve fennálló utasítás szerint egyenruhát kell viselniök.

Teendők közé az állomási és kereskedelmi szolgálat végzése tartozik.

E teendők kis utasításokban volnának egybefoglalandók, melyeknek összeállításakor szintén a szolgálat egyszerűsítése legyen irányadó.

Az állomási teendők közé sorolandók az állomáshoz tartozó személyzet oktatása, teendőinek szabályozása és ellenőrzése, az állomásnak, váróhelyiségeknek, táraoknak, állomási berendezéseknek stb. tisztán és rendben tartása, az anyag és leltár kezelése, továbbá a kocsik megrendelése, árúk fölvétele és kiadása, az állomásra érkezett kocsik kezelése\*\*), kirakásuk és újra megrakásuk ellenőrzése, végül a pénztár kezelése.

\*) A pályafenntartásnál csak a pályafővigyázó alkalmazandó végleges minőségben.

\*\*) A kocsik kezelésére nézve a helyi-érdekű vasutaknak szintén szigorúan kell alkalmazkodniok a német vasút-igazgatóságok területén érvényes egyezményhez. „Szabályzat a német vasútigazgatóságok egyesületének területén való kölcsönös kocsiasz-nalat tárgyában.“

A jegykiadás részben egyes elárusítókra, részben a szerződéses alkalmazottakra is bízható. Ha szükséges, a kalauz is feljogosítható jegyárúsításra, mely célból, a kalauznak szükséges jegyeket a végállomás adja át és ő számoltatja is el. Minden módon oda kell törekednünk azonban, hogy a pénztárkezelést a lehető legkisebb mértékre csökkentjük.

A kereskedelmi szolgálatról később szólunk.

A vonat- és lokomotív-személyzet szintén véglegesen alkalmazott egyénekből áll.

Minősítettük a fennálló szabályrendeletekben szintén meg van határozva.

A vonatvezető, mint már kifejeztük, első sorban felelős a vonatok indításáért és valamennyi óvó rendszabály megtartásáért.

Mint hogy a vonattalálkozásokat is ő állapítja meg, az idevágó számítások utasításában részletesen tárgyalandók, különösen behatóan oktató, hogy a telefonösszeköttetés megszakítása esetén miként járjon el.

A telefonkezelés hiányosságainak elhárításában minden alkalmazott teljes jártasságra tegyen szert.

Az utasításban erre vonatkozólag fölveendő, hogy ha a vonatszemélyzet közül valaki a vezetéken hiányokat vesz észre, a vonatot megállítani tartozik, s a személyzet köteles a telefonvezetékét egyesült erővel használható állapotba helyezni.

Egyáltalában minden a közlekedésre nézve veszélyes avagy akadályozó még oly csekély körülmény fölismerésekor is, megállítandó a vonat, s az egész személyzet köteles legjobb tudása szerint a baj elhárításában közreműködni.

A munka végrehajtására avagy a rongálás továbbterjedésének megfigyelésére, illetőleg az esetleg követő vonat értesítésére, valamelyik vonatkísérő mindenesetre ott maradjon a rongálás helyén.

A vonat- és lokomotív-személyzet utasításaiban az a kötelezettség is szabatosan kifejezendő, hogy a vonatok biztos közlekedéséért valamennyien egyaránt szavatolnak, mert külön pályafelügyelet nincsen.

Az esetleg fölmerülhető pályarongálásokat az utazó személyzetnek kell észrevenni, s az adott körülményekhez képest köteles a vonat közlekedésének biztosítása érdekében követendő eljárást, ú. m. lassú menést, segítségkérést, menetmegszüntetést, visszatolást stb. megállapítani.

Hogy azonban nagyobb szükség esetén az üzletet kezelő mérnököktől utasítást kaphassanak, valamint a szomszédos állomásoktól is segítséget kérhessenek, minden kalauzkocsiban egy fölszerelt telefonkészülék legyen a kellő hosszúságú vezetékekkel, hogy az állandó vezetékbe bekapcsolva, telefoni összeköttetést birjanak létesíteni.

A pályán esetleg előforduló rongálások megfigyelése csak a lokomotív-személyzet és a végfékezők föladatát képezheti, mert avonatvezető esetleg a jegykiadással van elfoglalva és neki, valamint a kezelő kalauznak útközben számos írásbeli teendőt kell végeznie. A megállóhelyekhez való közeledéskor azonban a vonatvezetőnek minden egyéb teendőit abba kell hagyni, a legnagyobb

éberséggel kell őrködni a váltók állására, a fölveendő kocsik helyzetére stb., hogy a fennforgó viszonyokhoz képest azonnal és erélyesen intézkedhessék. \*)

Mint hogy a vonatrendezés is a vonatvezető teendőihez tartozik, utasításában az újabban megengedett könnyítések figyelembevételével, az erre vonatkozó szabályok is befoglalandók.

Hogy pedig az egyes rakodó-vágányokon levő kocsikat is kezelhesse,

\*) Lásd a forgalmi alapelveket.

Mint a helyi-érdekű vasutak forgalmára nézve tanulságos eljárást közöljük a porosz minisztertől tanulmányozásra kiküldött H. Bartels, „Secundärbahnen in Amerika“ című kis jelentéséből a következőket:

Colorado Central-vasút (33 km. hosszú).

D) *Az üzlet.*

1876 nyarán naponta mindkét irányban 4 vonat közlekedett . . . .

Vasárnap csak egy vonat jár minden irányban.

A személyvonat áll: 1 podgyászkocsiból, a melyben hely van a dohányzók számára; 1 esetleg 2 személykocsiból . . . . a menetsebesség 20 km. . . . . ugyannyi a tehervonaté. Ez áll 4 megrakott vagy 8 üres kocsiból . . . .

Vonatjelzés nincs, — a menetrendet és a rajta levő szabályzatot, igyekeznek betartani. — Az utóbbinak érdekesebb pontjai a következők:

Egy vörös lobogó nappal, vörös lámpás éjjel nyugodt helyzetben „Vigyázz“-t jelent; mozgatva megállító jel. Két vörös lobogó nappal, illetőleg lámpa éjjel a lokomotív elején azt jelenti, hogy vonat jön, mely az elsőnek másodrészeként megy és azonos a rangja . . . .

A vonatok egymást 5 pernyi időközökben követhetik. A lokomotív vezetője az állomásokon és kitérőkön 4 füttyentéssel jelzi, hogy vonatját második vonat követi.

Ha valamely vonat nem érkezik a kitűzött időben a találkozó állomásra, a korábban érkezett vonat csak 5 perccel vár. — A nyugot felé menő vonatokra a keletre menő vonatok 15 percig várakoznak; ha ez idő alatt a vonat nem érkezik meg, 20 perc késéssel indul a várakozó vonat . . . .

A találkozó állomásra először érkező vonat a mellékvágányra megy, ha mindkét végén van váltó; ha nincsen váltó, az a vonat megy a mellékvágányba, mely a váltón direkte jut rá; — lehetőleg egy vonat se menjen tolva a mellékvágányra, s ha elkerülhetetlen, akkor a tolatás ideje alatt egy alkalmazott megy előre a fővonatra a vonat fedezése végett. — Minden lokomotívt, akár egyedül, akár vonattal jön, a keresztező és elágazó pontok előtt kötelesek megállítani, s a menet nem folytatható, míg a vágány nem teljesen szabad.

E rendelet megszegését elbocsátással büntetik.

A vonatvezető felelős vonatjáért és a személyzetért, a vonat helyes indításáért, valamint a váltók állásáért . . . .

Az ügynök a rend és a váltók állásáért szintén felelős, de az ő mulasztása nem menti a vonatvezetőt.

A lokomotívvezetők a váltókön át figyelemmel haladjanak és óvakodjanak a marhák elgázolásától. — E tekintetben való mulasztás ismétlése szolgálatra alkalmatlanság bizonyítékának tekintendő.

Éjjel csak olyan sebesen szabad haladni, hogy azon a távolságon belül, a mennyire az első lámpa világít, a vonatot meg lehessen állítani . . . .

valamennyi elzárt váltó és sorompó kulcsának mása a vonatvezető felszereléséhez tartozik.

A vonatvezető egyéb teendőit a kereskedelmi szolgálat szabja meg.

A kalauzok főkötelessége az utasok gondozása, esetleg a jegykiadás, a podgyász és egy fék kezelése.

A fékezők föladata menetközben a vonat menetének és a pálya állapotának a megfigyelése, az állomásokon pedig a vonatvezető rendelkezéséhez képest a tolatás és az árúknak föl- és lerakásában való segédkezés.

Minthogy a nyílt vonalon való fel- és lerakás teljes mértékben gyakorlandó, az egyes kocsik a vonatoktól a szükség szerint visszahagyhatók volnának.

A vonalon hagyott kocsi megvédése és a kezelés ellenőrzése végett, egy fékezőnek a kocsi mellett kell maradni. E fékező a kocsit mindkét oldalról 250—250 méterről tárcsával és a háta mögé 50 méterre helyezett durranókkal tartozik védeni.\*) Az otthagyt kocsit az oda érkező vonat maga előtt tolvá viszi a szomszédos állomásig. Ily esetekben a kocsin fékezőnek kell lenni, a ki előre ügyelvén a szükséges jeleket megadhatja.

\* \* \*

A megálló helyeken a szolgálat a szerződéses viszonyban álló egyénekre bízandó.

Miként hazánkban posták kezelését ősidőktől fogva magánegyénekre, az ügynevezett postamesterekre bízták, akként bízható az árúk fölvétele és kiadása szerződéses viszonyban álló állomási ügynökökre.

Ezeknek az ügynököknek a rájuk bízott épületek, forgalmi eszközök, továbbá árúk gondos kezeléseért anyagi felelősséget kell vállalniok.

E miatt csak óvadékkal alkalmazhatók, melynek nagysága az árukezelés arányához mérten növekednék.\*\*)

Mint láttuk, a forgalmi szolgálatnak felelősséggel járó teendőit a vonat-személyzetre hárítottuk, a megálló helyeken tehát csak az állomási és kereskedelmi szolgálat teendőinek végzése terhelné az ügynököket.

\*) A 250 méter távolság, valamint a durranónak a tárcsa mögötti elhelyezése ellenkezik a most érvényben levő utasításokkal, de a 250 méternyi távolság, tekintettel a vonatok lassú közlekedésére és a hátrahagyás helyének ismert voltára, teljesen elég biztosságot nyújt. A durranót pedig, mely úgysis csak akkor szolgál védelmül, ha a tárcsát a személyzet nem venné észre, hátul kell elhelyezni, hogy a dreszinán utazókat ne veszélyeztesse.

Ezért az „Alapelvek“ e két módosítással, kibővítendőik valamint azzal, hogy a helyi-érdekű vasutak vonatjaiba, a kéregöntetű kerekek korlátozás nélkül besorozhatók.

\*\*) A leltári tárgyak gondatlan kezeléséből felmerülő kellemetlenségek elkerülése végett legjobb a szerződést akként kötni, hogy a közönséges használatra szükséges leltári tárgyak, úgymint: targoncák, lapátok, lámpák stb. beszerzésére maga az ügynök köteleztessék.



Mindkét szolgálat nagyon egyszerűsíthető.

E megálló helyek csak a legszükségesebb épületekkel lévén ellátva, gondozásuk nem ad sok dolgot.

Hogy pedig a kocsik kezeléséből a forgalomra veszély ne háruljon, a vonattól otthagytott kocsik a raktár vágányára állítandók, s ez a vágány akként helyezendő el, hogy az állomás többi vágányától függetlenül és tőle kocsifogó sorompóval elrekesztett állapotban is használható legyen az összes rakodások céljaira.

Az áru fel- és kiadása, továbbá a kocsik megrendelése stb. a vonatok közlekedési idejére lévén megállapítható, az ügynök jelenléte szintén rövidebb időre szorítható.

A kereskedelmi szolgálat végzéséből csak a legszükségesebb bizandó az ügynökre.

Ha telefont rendezünk be, akkor a kereskedelmi szolgálatnak ügynökökre való bizása semmi nehézségbe nem ütközik, mert a rendes állomások hivatalnokaitól avagy a központból folyton megszerezheti a szükséges útbaigazítást.

Kiséreljük meg itt is az egyszerűsítés érdekében követendő elvek körvonalozását.

A kereskedelmi szolgálat mikéntjét, első sorban a törvény és a miniszter rendeletei, továbbá az engedélyokirat határozatai szabályozzák.

Ebben a fejezetben már elsoroltuk az e tekintetben már érvényben levő rendeleteket. A vasutakra nézve általános érvénnyel bíró „Üzlet-szabályzat“ szigorúbb intézkedéseinek enyhítése céljából azonban a helyi érdekű vasutak forgalmát szabályozó, s már 1883-ban kiadott „Alapelvek“ a kereskedelmi részre vonatkozólag is számos könnyítést tartalmaznak. Nevezetesen: a 11. cikk az áruk szállítására vonatkozólag nyújt könnyítéseket.

A 122. pont szerint: „A vonatoknak, a pálya bizonyos előre megállapított pontjain való megállása személyek föl- és leszállása és **podgyásznak** föl- és leadása céljából megengedtetik.“

„Hasonlóan meg van engedve, hogy **egyes kocsik** ki- és berakása céljából a megkívántató biztonsági óvó intézkedések betartása mellett, a **szabad pályán hagyatassanak** és a legközelebbi vonattal a legközelebb eső állomásba tolatassanak.“

182. „**Menetjegyek a kalauz által adathatnak ki**, mi mellett azonban az üzlet-szabályzat 14. cikke 3. kikezdésében megállapított **50 krajji díj felülfizetés esetlik**. A menetjegyek kiadása egy a megálló közelében lakó alkalmas egyénre is bizható.“

A 183. és 184. pont a podgyász- és az áruszállításra nézve nyújt könnyítéseket.

Végre a 42. cikk a gyors- és teheráruszállításban, a törvényesen megállapított határidők megszüntetésének engedélyezését helyezi kilátásba.



E cikk határozataira támaszkodva az árukezelést a helyi-érdekű vasutakon nagyon meg lehetne egyszerűsíteni.

E fontos határozatok a következők:

186. „*Gyors- és teheráru felvételére, illetőleg leadására nyílt pályán fekvő megállóhelyeken a vasutak nem kötelesek.*

„*Ha azonban ily megállókon, vagy a nyílt pálya más pontján gyors- és teherárak rendszeren fölvetetnek vagy leadatnak, erről a közmunka- és közlekedésügyi miniszteriumhoz jelentés teendő.*“

187. „*Ily esetben a szállítási határidők gyors- és teherárakra nézve a felügyeleti hatóság engedélyével a forgalmi viszonyokhoz képest meghosszabbíthatók.*“

188. „*Robbanékony tárgyak szállításának kötelezettsége alól leendő fölmentés a közmunka- és közlekedési miniszterium által adatik meg.*“

189. „*A közmunka- és közlekedésügyi miniszteriumnak tartatik fenn, a csatlakozó pályákra átmenő forgalomban szállítási határidők meghosszabbítására póthatáridőket engedélyezni.*“

A felelősség csökkentéséből alig megbecsülhető könnyítések háromolnak a helyi-érdekű vasutak árukezelésére, de különösen fontos a szállító határidő csökkentése iránt nyújtható könnyítés, valamint a robbanékony áruk szállításának megtagadhatására vonatkozó határozat, mely utóbbi áru szállítása igen sok súlyos föltételhez van kötve.

Mint hogy pedig arra törekszünk, hogy a közbeneső állomásokon lehetőleg csak szerződéses viszonyban álló egyéneket alkalmazzunk, arra kell törekednünk, hogy minden nehezítő és nagy körülményt kivánó intézkedés végrehajtása mellőztessék.

Ezért terhes a 190. pont: „*Egyéb tekintetben az üzletszabályzat határozmányai érvényesek.*“

Ennek értelmében tehát a szállító szerződés a helyi-érdekű vasutakon is ugyanazon határozmányok megtartásával kötendő meg, mint a többi vasúton.

A fuvarlevelek kiállításának fölszerelésének, módozata, a vám- és adószabályok, a szállító díjak kiszámítása stb. teljesen az üzletszabályzat értelmében végzendők.

Már pedig a helyi érdekű vasútra nézve veszélylyel járna, ha a korrektül szerkesztendő szállító szerződés megkötését, illetőleg a helyesen kiállítandó fuvarleveleket hiányosan képzett avagy éppen minden tanulmány nélkül való egyénekre kellene bízni.

Ennélfogva kívánatos, hogy az alapelvek 184. pontja szabatosabban szövegeztessék, illetőleg különösen a) pontjának érvényessége az egész árukezelésre teljes határozottsággal kiterjesztessék. Az idézett határozat most így szól:

184. „*Megállóhelyekről nyílt pályán rendszerint csak kézi podgyász szállítható.*“

Ha azonban kivételesen **másnemű áruk is fölvétnek**, ez esetben a következő határozmányok érvényesek:

a) „Megengedtetik, hogy a podgyász-**díj**szabás nem súly, hanem **darab és szállítási távolság** után **szabassék** meg.

Az illetékek beszeleése a **rendeltetési állomásra átutalható**, ha csak a podgyásznak utólagos fölvétele egy közbeneső állomáson nem találtatik alkalmasabbnak.“

b) „Podgyász-**revények** kiállításá ily megállóknál **indított** forgalomban **nem követelhetők**; ép oly kevéssé podgyásznak **feladása** más hason megállók vagy csatlakozó pályák állomására.“

c) „Ily podgyász elveszése esetében a vasúti vállalat darabonként legfeljebb 50 forintig áll jót; a fél azonban köteles az értéket jogszerűen bebizonyítani.“

d) „Kár esetében annak terjedelme megállapítandó és a kártérítés az elveszésre megállapított legnagyobb kártalanítási összeg arányában szabandó meg.“

e) „Ily podgyász darabokra nézve értékbiztosítás nem fogadtatik el.“

f) „Hasonlóan ki van zárva a szállítási határidő betartására célzó érték-biztosítás, valamint az üzletszabályzatnak a szállítási határidők elmulasztására vonatkozó jótállási határozmányai is ily podgyásznál nem alkalmazhatók.“

g) „Kisebb élő állatok fölvétele megállókon csak úgy engedtetik meg, ha az állatok kalitkában (rekeszekben, kosarakban stb.) vagy podgyásként oly állapotban adatnak fel, mely az elszökést meggátolja.“

185. „A vasút jótállási kötelezettsége ily megállókra rendelt podgyász-forgalomban akként szorítottatik meg, hogy az igazgatás podgyász a elveszésért vagy sérülésért minden felelősségtől ment, ha a podgyász kiadása a vonat megérkezése után a rendeltetési megállóhelyen nem követeltetik azonnal.“

A 184. pont bevezetésében tehát „**másnemű árukról**“ is van ugyan szó, de a d) pont kivételével valamennyi határozat csak a „podgyász“-ként föladdott darabárú tárgyan tesz említést.

E szerint a szállító szerződés formáserű megkötésének kötelezettsége alól, az áru átvétele alkalmával, a helyi érdekű vasút ninesen fölmentve.

Habár, saját jól fölfogott érdekében, bizonyára minden vasút azon lesz, hogy a kereskedők vagyis a szállítók megnyugtató végett az áruk átvételekor mindjárt a törvénytábla szavatosságát is elvállalja, mégis meg kell adni nekik a módot, hogy addig, míg embereiket begyakorolják, csak mint közönséges fuvarozók szerepelhessenek, s a kereskedelmi törvényeknek „a szállítmányozókra“ vonatkozó határozatai szerint járhasanak el, illetőleg az árut is azonos föltételek mellett vehessék át mint a podgyászt, melynek az idézett 184. pont szerint közbeeső, illetőleg a végső állomáson való fölvétele is meg van engedve. De különösen óhajtandó, hogy az üzletszabályzatban a helyi-érdekű vasutak megóvassanak — bizonyos korlátozással — ama követélésekkel szemben, melyek abból származhatnak, hogy közegeik esetleg nem teljesíthető szállító módozatokat megkivánó szerződést fogadunk el.

A nyílt vonalon avagy egyes elzárt rakodó vágányokon a teljes kocsirakományokban földott áruknak elszámolás nélküli átvétele a nagy vasutakon is szokásban van, és ez árukra nézve a szállító szerződést valóban csak a szomszédos állomáson kötik meg; a helyi-érdekű vasutakra nézve kívánatos, hogy ez az eljárás mindennemű áru földadására kiterjesztessék, vagyis hogy éppen olyan megkönnyítéssel kezelhessék, mint a 184. pont alapján a podgyászt.

Az előadottak alapján a személy- és áruszállítás következőleg alakulna.

### b) Személyszállítás.

A forgalmi alapelvek 182. pontja szerint „*Menetjegyek a kalauz által adhatók ki . . . a megállapított 50 kros díjfelülfizetés esetik.*“

Mint előzőleg kifejtettük volt, a jegykiadást valamint a podgyászfölvételt részben a kalauzra kívánjuk bízni.

A jegyek kezelését nagyon megkönnyíti a zónarendszer, mert jeggyel a közönség éppen úgy elláthatja magát előre, mint p. o. levélbélyeggel.

A kezelés egyszerűsítése érdekében jegyek amúgy is csak a helyi érdekű vasút saját állomásai között, illetőleg a csatlakozó állomásig terjedő forgalomra volnának árusítandók.

A podgyászkezelést megkönnyíti a forgalmi alapelvek 184. pontjának az a határozata, hogy a podgyászvevény kiadására a vasút nem kötelezhető, habár mostanság már a vevény is könnyen kiállítható, mivel a zónarendszeri eljárás következtében a podgyászdarabot is a súly becslése szerint veszik át.\*)

A jegyek alakjára nem nagy súlyt fektettünk, mert az elszedett jegyek alapján gyakorlandó ellenőrzést mellékesnek tekintjük, minthogy ez csak az irodai munkát szaporítja; itt is a tetteleges ellenőrzést kívánók meghonosítani.

### c) A teheráru-forgalom.

A kisebb helyi-érdekű vasutak állomásainak köteléki forgalomba való bevonását céltalan és nem gazdaságos eljárásnak tartjuk.\*\*)

Ennek következtében a helyi-érdekű vasút állomásairól illetőleg megállóhelyeiről csak a főpályának csatlakozó állomásáig kell rovatolni.

Ez elv követésével a díjszabás kezelésekor, az áruk fölvétele alkalmával követendő eljárás annyira egyszerűsíthető, hogy rövid időn valamennyi alkalmazott elsajátíthatja.

Mielőtt a díjtételek föllállításakor követendő elvekről szólnánk, körvonalozzuk az áru fölvételekor és kiadásakor követendő eljárást.

\*) A Budapesti helyi érdekű vasút egyszerűen darabszám szerint veszi át.

\*\*\*) Lásd a C) „Forgalmi és kereskedelmi szolgálat“ rész bekezdését.

Az áruk föl vételére és kiadására nézve a nemzetközi szerződésekkel megállapított általános elvek követésétől nem lehet eltérnünk; tekintettel azonban személyzetünk csekély számára és kisebb-fokú képzettségére, magát az eljárást kell lehetőleg egyszerűsíteniünk.

A fuvarlevelek kitöltése, az áruk mázsálása, csomagoló módjuk elfogadhatósága, a göngyölés hiányosságának a fuvarlevélre való jegyzése, a kocsik megrendelése és megrakása, árutatisztikai bevallások szerkesztése és a többi részlet mind olyan egyszerű teendők, hogy a szerződéses viszonyban álló egyének könnyen megtanulhatják, ha csak az egyszerű, mindennap előfordulható esetekre vonatkozó eljárást bizzuk rájuk és oktatásukról komolyan gondoskodunk.

A vonatvezető, illetőleg ott a hol szükség van rá: a külön „kezelő“ kalauz kötelességévé teendő azonban, hogy a kocsik illetőleg áruk átvételkor a kísérő iratokat átnézze s a hiányok kiegészítésére utasítsa a megállóhelyek kezelőit.\*) Minthogy pedig a fennálló „Egyezmény“ szerint idegen vasút csak akkor tekinti hitelesnek a „raktanusítványt“, ha véglegesen alkalmazott állítja ki, mindig a kezelő kalauznak kell aláírnia. Az ölmozást a szerződéses viszonyban álló is végezheti. Ama jogviszonyok rendezése, melyek ez eljárásból az alkalmazottak közt támadhatnak, a vasut belügyét képezni.

Minden számítással és pénzkezeléssel egybekötött avagy bonyolultabb kérdésekben, nemkülönben visszkeresetek esetén, a megálló helyek kezelőinek, intézkedéseik előtt minden egyes esetben telefon útján kell a nekik megjelölt rendelkező állomástól az utasítást kérniök. A sérülések a kirakáskor a kezelővel állapítandók meg, a tényálladáki jegyzőkönyv föl vételéhez pedig a központból kell valakinek kimenni.

Ezért minden idegen állomásról érkező levelezés a rendelkező állomásnak küldendő meg, mely viszont, ha nem bír telefon útján felvilágosítást szerezni, az ügyet a tetteges ellenőrzéssel megbízott közegnek adja a helyszínén való tárgyalás végett, a mi annál könnyebb, mert mint több ízben kifejtettük, az üzletkezelőnek vagy helyettesének folytonosan a vonalon kell lenni, hogy a személyzetet oktathassa, az esetleg szükséges fölvilágosítást megadja és gyorsan intézkedhessék.

Abban az esetben, ha az áru bérmentve megy a szomszédos idegen vasutra, az e vasutra eső összegeket telefon útján kell a csatlakozó állomástól megtudakolni. A szomszédos idegen vonalon túlra rendelt árunak bérmentes átvételkor pedig mindig bérmentesítő jegyzék szerkesztendő, a letét utólagos visszszámolása mellett.

\*) E kezeléskor kezdetben — míg a szerződéses felek is megszerzik a kellő jártasságot — megtörténik, hogy a féltől kiállított irat hiányossága esetén az áru visszamarad, de a nagy közönségtől is használható jó utasítások kiadásával ennek hamar elejét lehetne venni.

Ott pedig, a hol vagy esekély a forgalom vagy egyes nagyobb gazda, vállalkozó vagy gyáros kedvéért iktatunk be egy-egy megálló helyet, az elszámolást a szomszédos állomás végezi, hol vagy a földadó, vagy megbizottja végzi a szállító szerződés megkötését. A szomszédosok szívesen elfogadják a kockázatot, a mi abból háramolhatnék rájuk, hogy a vasút a szállító szerződés megkötéséig nem vállalja el a felelősséget, de a vasútnak, a 184. pontnak az árukezelésre való kiterjesztésével, ezt a jogot meg is kellene adni.

Kivétel már amúgy is van, például a Lajosmizsei vasúton, de erre külön kellett engedélyt kérni. A könnyítés általánosítandó volna, mely téren, mint láttuk, a helyi-érdekű vasutakkal szemben a kormánynak amúgy is szabad keze van.

Hogy minő jegyzékeket köteles vezetni a megálló hely kezelője, miként szállítja be naponként a beszedett pénzt stb. stb., már érintettük, de ez mind nem elvi kérdés s tárgyalásukat mellőzhetjük, csak azt kívánjuk hangsúlyozni, hogy megállapításuk alkalmával nem szabad az írásbeli teendők apasztásának célzatát szem elől téveszteni.

#### d) *Díjszabás.*

Általános fejtegetéseinkben utaltunk rá, hogy a helyi-érdekű vasutak nem léphetnek be a köteléki forgalomba.\*)

Nemcsak a fölmerülő kiadástöbblet elkerülése miatt, hanem azért sem, mert ez a kezelés egyszerűségét meghiúsítaná.

Az egész szolgálat egyszerű szervezete érdekében minden bonyolultabb eljárás mellőzendő, hogy minden utasítás, minden szabály a lehető leg-egyszerűbb lehessen.

A helyi díjtételeket szintén egyszerű alapokra kell fektetnünk, hogy megérthetőségük és kezelésük ne legyen nehéz s módosulásuk a kezelésben zavart ne idézzon elő. Ezért nincsen értelme, hogy e rövid vonalakon a díjakban olyan fokozatok legyenek mint a nagyobb vasutakon; elég volna három osztály: darabárú, fél és egész kocsirakományi osztály. Minthogy minden még olyan esekély szállítmány megszerzését is nyereségnek kell tekintetnünk, a kedvezmények megadásakor figyelemmel kell lennünk a helyi-érdekű vasutak kiesinyes viszonyaira, nem áttalván nyíltan bevallani, hogy maga a vasút is csak fuvaros intézet, melynek kötelessége versenyre kelni a vonala mentén levő legkisebb fuvarossal is.

A fuvarozás elnyomásából különben is közgazdaságilag haszon háramlik a vidékre, mert az ekként föl szabadult emberi munka és állati erő a gazdálkodás és ipar terén fogna hasznosulni.

\*) Ha azonban a helyi-érdekű vasút kényszerítő okok következtében mégis belépne belföldi kötelékbe, ez esetben is megtarthatjuk a javasolt szolgáltatási egyszerűsítést, csak hogy a vonatokkal kalkulálnak kellene utazni.

De ha a fuvarosokkal versenyzünk, díjtételeinknek szintén az adott viszonyok szerint és az illető pillanatban kell módosulniuk.

S ha a kereskedői körök tevékenységét magunknak biztosítani akarjuk, a vasútnak olyan szállító eszköznek kell lennie, hogy a kereskedő mindig tudja vasutunkat használni, majd többet, majd kevesebbet fizetvén a szállításért, kereskedelmi cikkének piaci árhullámzásai szerint.

Mindez sem a nehézkes állami beleszólást, sem a hosszadalmas hirdetések nem tűri meg.

A „Vasúttüzleti rendtartás“, valamint az engedélyokirat nagy mértékben korlátozza azonban a díjszabási változtatásokat.

A „Vasúttüzleti rendtartás“ 4. §-a szerint:

„A vasuti vállalatok következő hirdetményeket kötelesek **közrebocsájtani** :

1. menetrendet, melyben az egyes állomásokon az elindulás és a rendes megérkezés ideje lehető pontossággal megállapítandó ;

2. szállítási **árszabást** személyek és tárgyakra nézve ; végre

3. a személyek felvétele iránti határozatokat és az utazási okmányokról, melyekkel ellátva kell lenniök ; az utasoknak utazás előtt, alatt és bevégeztével való magatartásáról szóló szabályzatokat ; továbbá a szállításra alkalmas tárgyak fel- és átvételéről úgy a melléjük szükséges okmányokról, az árúkért való kezeségről, végre a szállított tárgyak kiszolgáltatásáról és átadásáról szóló szabályokat. A személy- és árúforgalom iránti határozatokban a továbbításra átvett javak szállításideje is megállapítandó.

A menetrend, a **vitelbér** és a **teherszállítási árszabások**, valamint a személy- és árúforgalom iránti határozatok, azonkívül **valamennyi pályaudvaron** és felvételi állomáson közmegegyezésselre **kifüggesztendők**.

7. §. „A menetrend és **díjszabások**, valamint a személy- és árúforgalom iránti határozatok változtatásai **14 nappal hatályba léptök előtt közhírré teendők**.“

„A felvételnél előre nem látott események által egy időre netalán szükségessé vált tökéletes vagy részbeni beszüntetés szintén köztudomásra hozandó.“

8. §. „A vasuti vállalatok kötelesek **mindazon személyeket**, kik a felvételeket teljesítik és a megállapított feltételek alatt a **pályának átadott valamennyi tárgyat**, a mennyiben ezt a forgalmi eszközök lehetővé teszik, s tökéletesen előre nem látható és el nem hárítható akadályok be nem állanak, kellő időben valósággal is elszállítani.“

66. §. „A magán vaspálya vállalatok kötelesek az általuk megállapított menetrendeket, az **árszabályzatokat** úgy a személy- és árúforgalomra (4. §.) vonatkozó határozmányokat **közrebocsájtatásuk előtt**, valamint mindenkor **megváltoztatásuk előtt az államkormány elé terjeszteni**.“

„Tekintettel a fennálló jogokra, az **államkormány**nak különösen **joga van az árszabály tételeiben a túlszigázott követeléseket mérsékelni**, a menetrendet az egyéb vasutakkal való csatlakozás figyelembe vételével szabályozni és a forgalmi eszközök minőségét meghatározni.“

67. §. „A mi a 66. §-ban az árszabályzatokról általában elrendeltetett, a magán vaspálya-vállalatok által meghatározandó biztosítási és egyéb mellékletekre is érvényes.“

De ezek a határozatok a kereskedelmi verseny érdekében kívánatos intézkedések gyors végrehajtását késleltetik. E rendeleteket az engedélyokirat határozatai még szigorítják.\*)

A 13. §. a változtatásokra nézve megszabja, hogy :

„Az előző szakasz értelmében meghatározott **díjszabási tételek** engedélyes által időközben egészben vagy csak a tárgyak egyes nemeire, a vasút egyik vagy másik irányában, minden szállítási távolságra egyenlően vagy a távolság növekedésével nagyobbodó mértékben **leszállíthatók.**“

„Az ekként **leszállított díjszabási** tételek az előbbi mértékekre ismét felemelhetők ugyan, mindazonáltal a **felelés** csak a szabályszerű **kihirdetés napjától** számított **három hó mulva lép hatályba.**“

\*) A 12. §. ugyanis így szól :

„A menet- és szállítási díjak az engedélyezett vasút számára a következőleg szabotnak meg :

a) A személyforgalomban legnagyobb árszabási tételként személy- és kilométerenként a magasabb osztályban 5 kr., az alsóbb osztályban pedig 3 kr. szedhető be.

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

A mennyiben engedélyes három kocsiosztályt rendezne be, a közbeeső osztályért személy- és kilométerenként 4 kr. díjtétel szedhető be.

b) Uti podgyásznál és gyorsárúnál, melyek 10 kilogrammnyi súlytételekre felfelé kikerekíthetők 10 kilogramm- és kilométerenként 0.40 krnyi legmagasabb díjtétel alkalmazható. Uti podgyásznál szabadsúly nem követelhető.

Gyorsárúként szállítandó élő állatok, hullák és hintók viteldíjaira nézve a m. kir. államvasutak vonalain fennálló határozmányok és szabályok alkalmazandók.

c) Az áruk szállításánál alkalmazandó legmagasabb árszabási tétel kilométerenként és 100 kilogrammonként az I. darabárú-osztályban 0.90 kr., a II. mérsékelt darabárú-osztályban 0.60 kr. és a terjedelmes áruk után 1.20 kr.

A kőszén, vaskő, só, tüzi- és épületfa, trágya, kő, mész és téglá teljes kocsi-rakományokban kilométerenként és 100 kilogrammonként legfeljebb 0.50 kr. díjtétel mellett szállítható.

Ugyanezen 10 kilogramm- és kilométerenkénti díjtétel szolgál maximális viteldíj gyanánt a kocsi-rakományokban feladásra kerülő élő állatok szállításánál is.

A kocsi-rakományokban feladásra kerülő egyéb árukra, valamint a szabványsúly alapján szállítandó élő állatokra nézve a mérsékelt darabárú-osztály fennebbi tétele szolgál legmagasabb díjtételként.

Az áruk osztályozása s a többi szállítási és díjszabási, illetve díjszámítási határozmányok, valamint a kezelési és mellékkilletek tekintetében, úgyszintén a külön vonatok szállítására és viteldíjaira nézve a m. kir. államvasutak vonalain fennálló határozmányok és szabályok alkalmazandók.

Mihelyt az engedélyezett pálya tiszta jövedelme három egymást követő éven át a fennebbi 7. §-ban megállapított tényleges építési és berendezési tőke 7<sup>o</sup>/<sub>10</sub>-át meghaladja.



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

Az árúdíjszabások, valamint mindennemű módosításuk kihirdetésének szabályozása, és a közforgalmi viszonyokat érdeklő intézkedéseknek lehetőleg széles körben, megfelelő alakban és kellő időben való nyilvánosságra hozása érdekében azonban, a mostani engedély-okiratok határozataitól eltérőleg, a kereskedelemügyi miniszter az üzletrendtartás 4. és 7. §§-aiban, a vasútengedélyezési szabály 10. §. e) pontjában és az üzletszabályzat 8. §-ában megállapított kötelezettséget, a fennálló gyakorlat és a korábbi rendeletek figyelembevételével, 1890-ben 61.935. számú rendeletével újabban szabályozta.

Ennek értelmében a kihirdetés kötelessége kiterjed: a) az újonnan életbeléptetendő díjszabályokra; b) a díjszabások módosításaira; c) a közve-

jogában állandó a kereskedelemügyi m. kir. 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 engedélyokirat határozataira, az engedélyezett vasútra is érvényes leend.

Engedélyes a vasút 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 ezen saját vonalon legalább ugyanazon távolságra szállíttatnak, mint a kedvezményezett külföldi cikkek;

2. hogy külföldi cikkekre soha alacsonyabb díjtételt vagy díjrészletet nem fog engedélyezni, mint a melyet 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 azon esetben, ha az engedélyes pályája egy más vasúttal csatlakozást nyer, az átmeneti forgalomban a tarifák felállításának jogát engedélyes a m. kir. államvasutakra ruhazza át, és pedig olyképpen, hogy ezen forgalomból engedélyesnek csakis bizonyos pályahasználati díjra lesz igénye, mely pályahasználati díj engedélyes meghallgatásával a kereskedelemügyi m. kir. miniszter által fog egyoldalúlag megállapíttatni;

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

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

7. hogy a m. kir. államvasutakon a személy- és árúdíjszabás tekintetében életbe léptetett új rendszerekhez, saját vonalát illetőleg, a saját állomások közötti forgalom kivételével, a kereskedelemügyi m. kir. miniszter kívánatára csatlakozni fog.“



tetlen díjtételek összeállítására, végül d) az érvényben levő díjszabások vagy bennük foglalt díjtételek érvényen kívül helyezésére.

A hirdető határidő általában 14 napban van megállapítva, azonban az árúdíjszabások olyan módosításai, melyek a fennálló díjtételekkel szemben díjemelést állapítanak meg érvénybe lépésük előtt hat héttel kihirdetendők.

Az előzőleg elsorolt rendelkezések a helyi érdekű vasutak díjszabási jogát fölülte megszorítják és lehetetlenné teszik többször hangoztatott nézetünk megvalósítását, hogy a helyi érdekű vasutak csak akkor felelhetnek meg hivatásuknak, ha mindenben simulni tudnak vidékük helyi viszonyaihoz.

Hogy az állam a helyi érdekű vasutak tarifáinak módosítását akkora mértékben ellenőrizi, az nemzetgazdasági elvekkel meg nem okolható, és azt véljük, hogy ez csakis a régebben épült — idegen befolyások alatt állott — nagy vasutak engedélyezéséből reánk maradt hagyományon alapszik.

Igazoltnak tartjuk, hogy a nagy idegen tőkével rendelkező hosszú vonalak tarifafélpézését, az ország közgazdasági érdekeinek megvédése végett, a kormány szigorúan ellenőrizte, de kis helyi érdekű vasutaink — bárminő extravaganciát engednének is meg maguknak — tarifafélpézésükkel aligha sérthetnének országos érdekeket.\*)

E megszorítások megokoltak lehetnek talán akkor is még, mikor a helyi érdekű vasutaknak egyes összekötő vonalai esetleg az állam tulajdonát képező vonalaktól az idegenek birtokában levő vonalakra terelhetette el a forgalmat, de ma, mikor ennek lehetősége teljesen lehetetlen, ezzel sem lehet megokolnunk az állam befolyásának ilyen nagy mértékben való kiterjesztését.

Ha azonban kormányzati előrelátásból a tarifákat ellenőrizni kívánja a kormány, akkor az idézett határozatokkal meghonosított hosszadalmas eljárás helyett a helyi érdekű vasutak érdekének is megfelelő más ellenőrző mód volna követendő.

A maximális díjtételek ellen, minthogy fenntartásuk a helyi-érdekű vasutak ügyét nem károsíthatja, ezúttal nem érveltünk, habár megszábasuk nem tekinthető számítás eredményének és létük megokolása tudományos alap nélkül való.

Azonban nemcsak rendelkező jogukat csorbitja, de határozottan károsítja helyi-érdekű vasutainkat: a maximális díjtétel keretén belül való szabad mozgás korlátozása.

Sem a szekéren, sem a vizen való szállítás nincsen így korlátozva. Maga a Duna-gőzhajózási társulat sem terjeszti fel tarifáit, s jogában áll

\*) Megeshetik ugyan, hogy az ország határán végződő helyi érdekű vasút trágya, ércek stb. szállításával károsíthatná a közérdeket, de ez olyan ritkaság, melyből még nem lehet szabályt alkotni.

ugyanazon a napon — az egyenlő elbánás elvének teljes mellőzésével — különböző engedménynyel szerezni meg szállítmányait.

Más nagyobb hajózó vállalatok e joggal egyes ügynökeiket is felruhazzák.

Miért terjesztik ki tehát ez ellenőrzést a véglétekig éppen a helyi érdekű vasutakra?!

Mindezek következtében az engedélyokirat 13. §-ában foglalt abbeli határozatát, hogy: „a leszállított díjszabási tételek újabb felemelése csak a szabályszerű kihirdetés napjától számított három hó múlva lép hatályba“, a szabad mozgást teljesen megbénító olyan káros határozatnak kell tekintenünk, melyet helyi-érdekű vasutaink fejlődése érdekében sürgősen megszüntetendők tartunk annál is inkább, mert, mint láttuk, a fennálló 61,935. sz. szabályrendelettel és a gyakorlattal is ellenkezik.

De nemcsak a díjleszállítások, hanem a díjkezdvezmények megadása is igen sok időbe kerül.\*)

A kedvezmények a kihirdetésüket követő 3-ik napon lépnek csak érvénybe, tehát 6—8 napig tart míg a díjmérséklés iránti elhatározás hatálya lép; e hosszadalmas eljárás következtében a kedvezmény, mire alkalmazhatóvá válik, igen gyakran már értékét is veszíté.

A tarifáknak és a kedvezményeknek a kereslethez kell alkalmazkodni, — **de azonnal**. Az előleges engedélykérés avagy kihirdetés hosszadalmasága illuzoriussá teszi magát az eredményt.

A vasutat saját jól fölfogott érdeke a szállítmányok elnyerése végett arra kényszeríti, hogy a vidék kívánalmainak és szükségleteinek megfelelő díjtételeket szabjon meg.\*\*)

A tarifa érvényességének időtartama, továbbá az a határozat, hogy a leszállított díjtételek fölemelésüktől, illetve kihirdetésüktől számítva, csakis három hó, illetőleg 6 hét vagy 14 nap múlva léphetnek érvénybe, nagyobb vállalatokra nézve igen kicsinyes védelem, mert a nagyobb vállalatok lebonyolítása éveken át szokott tartani, s ezek amúgy is nyilvános refakciák megszerzésével biztosíthatják maguknak a kedvező díjtételeket.

A konjunkturális kereskedelem, ú. m. gabona-, fa-, marha-, ló-szállítás stb. előmozdítása pedig annyira érdekében áll a vasútnak, hogy nem képzhető, hogy ennek támogatása ne képezze igen nagy gondját.

A fennebb említett jogfentartás tehát éppenséggel nincsen megokolva és nincs is reá szükség, mert a szállító díjtételeket maguk a helyi kereskedelmi konjunkturák és a szállítandó anyagok becsértéke szabályozza.

Bármely áru ugyanis csak akkor válik kereskedelmi cikké, ha a szállítás következtében való értékemelkedése nem haladja meg ugyanazon áru-

\*) Ez eljárást a következő miniszteri rendeletek szabályozzák: 19,886 178-ból; 21,584/81; 13,142/79; 19,170/86; 46,873/86.

\*\*) Hogy a vasút és a kereskedelem érdeke e téren mennyire megegyezett, azt később példával is be fogjuk bizonyítani.

cikk piaci értékét. A piaci ár elérésében egyformán nyilvánul a vasút es termelő közös érdeke s így nem lehet attól tartanunk, hogy a vasút zsarolhatna avagy díjtételeivel a vidéket kizsákmányolhatná.

A módosítás **előzetes** engedélyezésének szüksége tehát, csak a maximális díjtételek megtartásának ellenőrzésével okolható meg.

Az előzetes ellenőrzésre azonban nincsen szükség, mert azt maga a kereskedői világ gyakorolja, a helytelen eljárás pedig utólag is megtorolható.

Jelenleg a jóváhagyás kikérésével és a kihirdetéssel azonban annak a demokratikus elvnek kellő megőrzését akarják elérni, hogy a vasutak mindenkit egyenlő elbánásban részesítsenek és protekcionális kezelést ne tűzhessenek.

Magát az elvet helyesnek ismervén, megtartását magunk is kívánjuk, de azt hisszük, hogy olyan formát is lehetne találni, melylyel azt az elvet a helyi-érdekű vasutak károsítása nélkül is fenn lehetne tartani.

Kimondható volna ugyanis, hogy valamennyi módosítás a helyi ujságlapokban, az állomásokon való kihirdetés percétől fogva azonnal érvénybe lép és a kihirdetés percétől fogva föladott minden árura alkalmazandó és hogy a visszavonó hirdetés közzétételétől számított 3 napig maradna érvényben.

Az előadottak következtében tehát: **a vasutak szabad elhatározása legalább a maximális díjtételeken belül az egyenlő elbánás elve szigorú megtartásának kikötésével, nem volna körlátozandó.**

\* \* \*

A tarifa a helyi-érdekű vasutakon folytonos módosításra szorul, különösen az első időszakban, mikor az önköltségeknek hiányos ismerete következtében a valószínűségi számításokat ingatag alapra építjük.

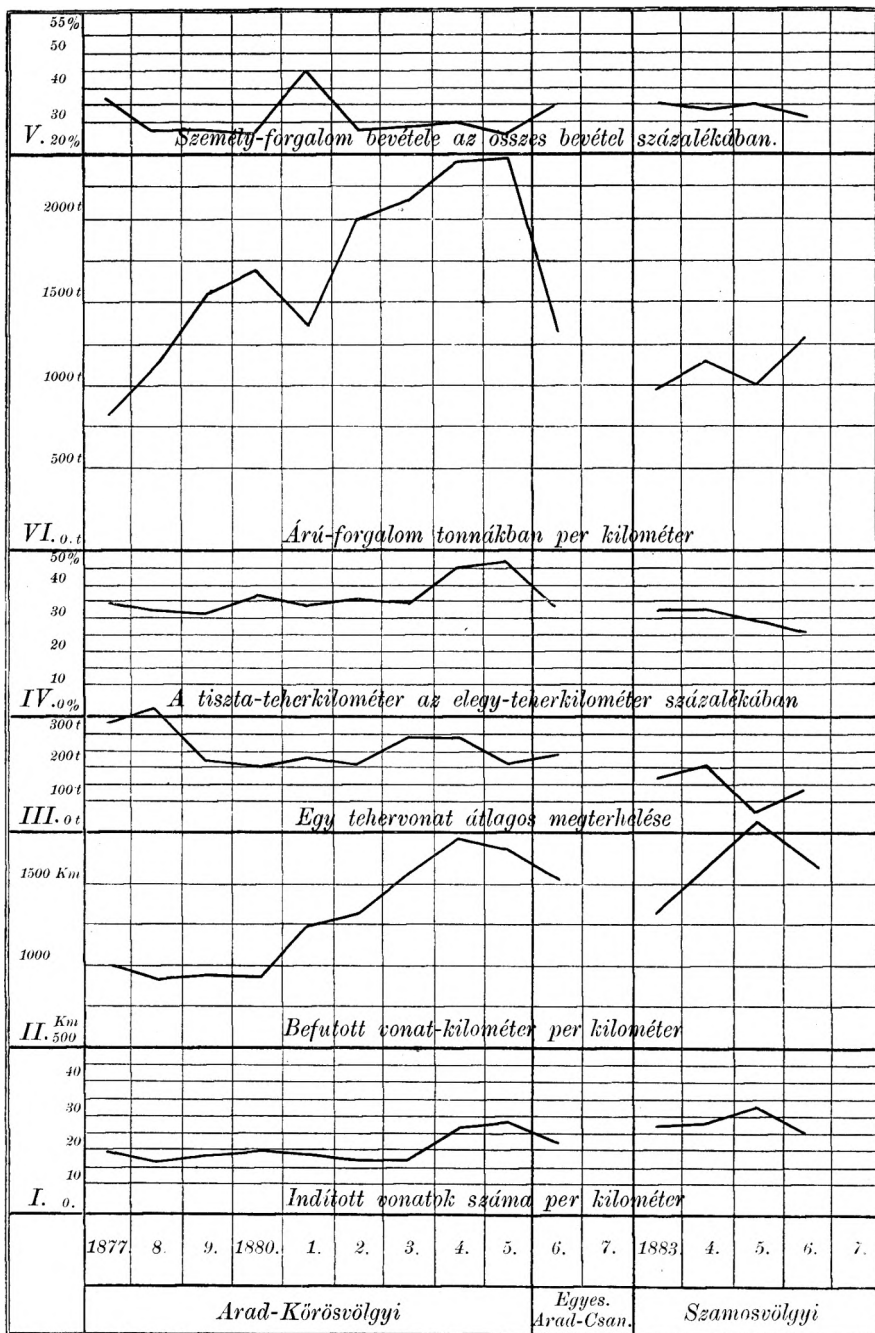
E vasutakon továbbá, mint láttuk, a forgalom eleintén fölötte csekély. A vonatköltségek azonban — az első naptól kezdve — majdnem egyformán terheli az üzletet, akár ki van, akár nincs kihasználva a vonat. Ellenben az önköltségek tetemesen apadnak a vonatok jobb kihasználásával. De e kedvező viszony újra megváltozik, ha a teherforgalom annyira nő, hogy egy második vonat járatását elkerültünk többé nem lehet, de még nem érte el azt a határt, hogy e második vonatot is teljesen kihasználhatjuk.

A helyi-érdekű vasutak mindez ingadozásokat nagyon megérik, s náluk minden legkisebb téves avagy késői intézkedés nagyot nyom a latban; ezért meg kell adni a módot, hogy tévedéseiket is haladéktalanul orvosolhassák.

Azt az esetleges ellenvetést, hogy az állandó tarifa hiánya a nagy közönségnek vagyis a vállalkozóknak lehetetlenné teszi üzleteik megkötésekor számításukat biztos alapra fektetni, ez esetben nem tartjuk helytállóknak, mert, mint e fejezet bevezetésében kifejtettük volt, ha az igazgatóság a helyszínén székelne, a vele való érintkezés nem kívánna bürokratikus hosszadalmasságot,



III. sz. grafikon.



s így minden percben biztos értesítést szerezhetne magának minden üzlet-ember.

Nagy időre, esetleg fél évre vagy évekre előre, különben még a fennálló utasítások szigorú követése sem biztosítaná a vállalkozót a meglepetések ellen. A legjobb védelmet a vasút és az érdekelttség között fennálló érdekközösség adja meg.

A helyi-érdekű vasút, melynek, eltérőleg a nagy vasutak passzív szerepétől, aktív szervezetnek kell lennie, maga is a kereskedelmi elemekkel együtt dolgozik, s különösen a tarifális téren kell neki éber figyelemmel kísérni a vidék kereskedelmének és iparának legcsekélyebb változásait is.\*)

Hogy az e téren foganatosított helyes intézkedések milyen áldásos hatást gyakorolhatnak a vasútra, valamint vidékére, erre példaként az Aradi és Csanádi egyesült vasutak, illetőleg akkor még csak Arad—körös-völgyi vasút egyik intézkedését említjük.

1881. és 1882-ben az áruszállítás és a bevétel e vonalon tetemesen mecsappant.

Az igazgatóság akkor látszólag merész, de tanulságos lépésre szánta rá magát, t. i. a szállítmányok megszerzése érdekében a tarifákat tetemesen leszállította.

Az eredmény (lásd a II. és III. grafikon) az áruforgalomnak a várokozást fölülmuló emelkedése volt, a mit a következő adatok igazolnak:

	1880.	1881.	1882.	1883.	1884.	1890.
Pályakilóméterenként tonna . . . . .	<b>1698</b>	1355	1987	<b>2108</b>	2344	—
Pályakilóméterenként brutto-bevétel . . . . .	<b>3234</b>	2753	2920	3677	3478	2981
Pályakilóméterenként brutto-kiadás . . . . .	1577	1598	1587	2018	1881	1812
Pályakilóméterenként tisztá bevétel . . . . .	<b>1657</b>	1155	1333	<b>1659</b>	1597	1168
1000 eleytonna km. után bevétel . . . . .	8 frt 46 kr.	8 frt 51 kr.	4 frt 46 kr.	4 frt 73 kr.	5 frt 32 kr.	4 frt 29 kr.

Ez adatokból látható, hogy az 1881-iki kisebb mennyiségű áruszállítás is ugyanakkora költségbe került, mint az előző és következő év nagyobb forgalma, de ez utóbbiból a vasútra, habár a díjtételeket leszállították, haszon háramlott.

Igaz, hogy 1883-ban a tetemesen nagyobb szállítás mellett is csak akkora brutto bevétele volt a vasútnak mint 1880-ban a kisebb mennyiség elszállításakor; ebből viszont az is látható, hogy a vasút helyes számítása

\*) Hogy vidéktől mennyire függ a vasút, mutatja pl. a Brassó—háromszéki vasút, hol egy cég 2000 kocsirakománynál több fűrészárút szállít. — Zalában az Eszterházy-birtokok egy évre nem lévén berbe adva, a szállítás 1200 vaggonnal esőkent. — A Deés—besztercei vonal mentén a naszódi erdők eladattak, ez évi 1500 kocsirakomány fűrészárút biztosít stb.

az áruforgalmat, tehát a vidék közvetetlen hasznát is óriásilag emelte.

Ez az egyszerű példa eléggé illusztrálja a kölcsönös hatás jótékonyágát, mely a helyes kezelésből helyi-érdekű vasutainkra és vidékükre háríthat.

S ha néhány éven át figyelemmel kísérjük azt a tevékenységet, melyet némely vicinális vasutunk a végből kifejtett, hogy forgalmát, illetőleg vidéke forgalmát növelje és az érdekeltséget újabb tevékenységre serkentse, akkor el kell ismernünk, hogy az ebből származó, noha számokban ki nem fejezhető anyagi és erkölcsi haszon, helyi-érdekű vasutaink okszerű módon folytatott igazgatásának legáldásosabb sikerét képezi.

Szabad mozgást kívánunk tehát a tariffák terén is, mert hosszadalmas kezeléstükből sem a vasútra, sem a közönségre nem háríthat haszon.

Erre különösen fejlődésük első évében van szükségük a vasutaknak, mikor forgalmuk még igen ingadozó.

Hogy e forgalom miként lesz évről évre egyenletesebb, sőt az egyes hónapok hullámzásai is mennyire kiegyenlítődnék, világosan mutatja az Arad—kőrösvölgyi vasút 1877—1880. évi üzleteredményére vonatkozó IV. sz. grafikon. Voltak ugyanis:

	1877.	1878.	1879.	1880.
A legkisebb bevételek	5,300	10,500	12,500	15,500
A legnagyobb bevételek	14,500	20,000	25,000	21,700
Különbség	9,200	9,500	12,500	6,200
A pályakilométerre eső bevétel	1822	3034	3278	3234

E hullámzásokat a vasutak üzletében minden téren követni kell, mert a jövedelmezőség csak a forgalom fejlesztéséből várható, a kereskedői világot tevékenységre pedig érdekeinek szembeszökő istápolásával serkenthetjük leginkább.

Ezért a vasút ne rugas díjtételek szedésével igyekezzék bevételeit emelni, hanem az önköltségek apasztásával.

Hogy pedig e téren a kisebb keretben mily messze lehet menni, szintén az Arad—kőrösvölgyi vasút eljárása bizonyítja.

A II. grafikon tanúsága szerint ugyanis a már említett tarifafeszültség idején a kiadás tételei következőleg alakultak:

	1000 tiszta tonna után:					
	1880.	1881.	1882.	1883.	1884.	1885.
Bevétel	46 frt 56 kr.	46 frt 27 kr.	28 frt 17 kr.	30 frt 46 kr.	23 frt 16 kr.	25 frt 17 kr.
Kiadás	22 frt 70 kr.	19 frt 71 kr.	15 frt 31 kr.	16 frt 72 kr.	12 frt 23 kr.	12 frt 31 kr.
Tiszta bevétel	23 frt 86 kr.	26 frt 56 kr.	12 frt 86 kr.	13 frt 74 kr.	10 frt 93 kr.	12 frt 46 kr.
Üzlethányad	48.70%	58.02%	54.34%	54.89%	55.10%	54%

Végül az utóbbi időben annyit emlegetett kezelő illetékekről kell megemlékeznünk.

Tudjuk, hogy azok a kiadások, a melyek az áruk kezeléséből származnak,\*) a szállító díj egysége alapján méltányosan nem téríthetők meg, azért kénytelenek vagyunk a kezelő illetékeket is érvényben tartani. De míg a hosszú vonalokon futó árunál a kezelő illeték egyszerű beszedése a szállítmány árának növekedését nem igen befolyásolja, addig a helyi érdekű vasutak rövid vonalain szállított áru a fix tétel súlyát nagyon megérzi.

Ezért az illetékek csökkentésére kell törekednünk, vagyis tartózkodnunk kell — az alapítás és építés fejezeteiben többször hangoztatott elvek szigorú megtartásával — minden, bármily csekély mértékben fölösleges fölszereléستől, költséges raktárépítéstől, vagyis a kezelői illetékek alapját képező beruházásoktól.

Ekként csökkentvén a kamatoztatandó tőkét, kisebbithetjük a kezelő illetéket, miben segítségünkre van az árukezelésnek az előzményekben jelzett egyszerűsítése is, a mi kevesebb kezelő kiadást ró magára a helyi érdekű vasútra is.

#### D) Vontató és műhelyi szolgálat.

E szolgálati ág egyéneire — mivel a helyi-érdekű vasutak minimális személyzetet tartanak, — a megszokottól eltérőleg, — szintén több rendbeli működés háramlik.

Munkakörükhöz tartozik nevezetesen:

- a) A vonatközlekedések biztosságának megóvása.
- b) A járóművek kezelése és fenntartása; végre reájuk nehezedik:
- c) A vonatok célszerű kihasználásának ellenőrzése is.

A gyakorlati életben működő vasuti alkalmazottak jól tudják, hogy a vonatközlekedés biztossága még a legkiterjedtebb óvó intézkedés esetén is, a valóságban mégis legfőképpen a lokomotívon levő személyzet éber szolgálatától függ.

A balesetek után megtartott vizsgálatok eredményei szintén ezt tanúsítják, mert hiábavaló minden automatikus jelző eszköz, hasztalanul int és sípol az őr vagy a vonatszélyzet, ha a lokomotívvezető szunnyadoz avagy nem ügyelvén vonatjának sebességére, rohanását nem bírja a kellő időben megfékezni.

A balesetek nagy része ebből ered. Másfelől adatokkal bebizonyítható, hogy nincs nap, a melyen nem a lokomotívszélyzet éberségének köszönhető egy egy baleset megakadályozása.

\*) E tételek előállanak az irodai, ú. m. leszámolási, visszkereseti stb. ügyek, továbbá pénztári és raktári teendők végzésére alkalmazottak járandóságaiából, a vonatok rendezéséből, a rakodó eszközök fenntartásából, szóval a expedicióból eredő kiadásokból.



A helyi-érdekű vasutakon két körülmény fokozza annak valószínűségét, hogy a vonatok közlekedését a lokomotív személyzet ébersége teljesen biztosíthatná. E két körülmény: 1. hogy a vonatok aránylag lassan közlekednek és 2. hogy a forgalmat képesek vagyunk kizárólag a nappali órákban lebonyolítani.

Mindkettőre nézve már kifejtettük\*) velt, hogy a gazdaságos kezelés érdekében is, legföljebb 25—30 km. sebességet és csakis a nappali órákban való forgalmat lehet helyi-érdekű vasutaink természetével és felszerelésével összeegyeztetnünk.

Ez irányelvek követésével biztosíthatjuk tehát: az építés olcsóságát, a gazdaságos üzletkezelést, végül a vonatok közlekedésének biztosságát.

A biztosság növelése végett azonban kívánatos, hogy — miként a járó-műveket tárgyaló cikkben is megemlítettük — a vonatok átmenő fékkel legyenek felszerelve.

A lokomotív személyzet utasításába fölveendő, az általánosan érvényben levő határozatokon kívül, hogy a vonat közlekedésének biztosságáért első sorban ő a felelős. Valamint a nyílt vonal torzulásainak, úgy a nyílt vonalon vagy az állomásba való bejáráskor előforduló akadályok megfigyelése, első sorban az ő kötelessége.

A vonatok menetrendjének megtartása, a vonattalálkozások megállapítása és a vonatindítás körül fölmertülő intézkedések helyességeért a lokomotív- és a vonatvezető együttesen felelős.

Az útátjárókon való áthaladás, valamint a tűzveszélyes tárgyak közelségében követendő magatartása, illetőleg az ajánlott jelzők figyelembe vétele, továbbá a lokomotívon levő jelző harang használata, mind befoglalandó az ő utasításába.

A fűtő pedig eléggé be legyen tanítva, hogy szükség esetén maga is bírja a lokomotívet kezelni és a vonatot a legközelebbi állomásba bevinni.

A személyzet iskolázottsága még a vonatmozgósítás második teendőjével, a járó-művek kezelésével és fenntartásával is összefügg.

A lokomotív- és a kocsiállomány csekélysege, továbbá a kis sebesség nélkülözhetővé teszi a lokomotív felvigyázókat és vizsgáló lakatosokat.

A kazánmosásokat, a gépészeti felszerelések kezelését és javítását, a kocsivizsgálatokat és a járó-műveken előforduló kisebb tatarozásokat, ú. m.: csapágycsatlósítás, a rendes kenéseket stb. mind a lokomotívvezetőnek kell végezni; e végből a fűtőházzal kapcsolatban, egy kis kovácsműhely rendezendő be.

\*) Lásd az „Építés“ fejezetében, továbbá az „Üzlet“ fejezetében, „C) Forgalom és kereskedelem“.

A nagyobb tatarozások végett a szomszédos elsőrendű vasúttal kötendő szerződés, úgyszintén, ha nincsen gépészmérnök, az időszakos kazán- és kocsivizsgálatok megtartása is reá bízandó.

Kivételt képezne, ha a közelben magángyakorlatot folytató gépészmérnök lenne, kire az elsorolt időszakos vizsgálatok megtartását szerződés-szerűleg bízhatnók.\*)

A vonatok célszerű kihasználásának tanulmányozása és ellenőrzése szintén a vonatmozgósításra nehezedik. E föladat okszerű megoldásával szoros kapcsolatban áll a helyi-érdekű vasutak gazdaságos üzletkezelése. Tanulmányozandó ugyanis:

hogy miként használjuk ki a vonatokat, illetőleg állítsuk egybe vonatjainkat, hogy a hasznos teher és holt súly közötti arány a legkedvezőbb legyen;

hogy miként indítsuk vonatjainkat, hogy lokomotívunk vonó erejét miúgy teljesen hasznosíthassuk, vagyis vonatjaink megkapják a teljes megterhelést;

hogy mi helyesebb az illető vonalon: lassú menetsebességgel, de nagy megterheléssel, avagy gyorsabb, de kisebb vonatokkal és gyakoribb közlekedéssel járnai.

végül, hogy mikor áll be annak szüksége és célszerűsége, hogy a személyforgalmat a teherforgalomtól elkülönítsük?

E kérdések egy részére feleletet találunk e fejezet bevezetésében és a „C) Forgalom és kereskedelem“-ről mondottakban, hol nevezetesen kifejtettük, miként kell tarifális intézkedésekkel gondoskodni a forgalom emeléséről.

E kérdések iránt fölvilágosítást nyújtanak továbbá az „Építés“ fejezetében a „Járó-művek és motorok“-ról előadottak, végül tanulságos a III. számú grafikon, melyből látjuk, hogy például az Aradi és Csanádi egyesült vasutak 1885-ben:

	27 vonattal	1704 befutott vonatkilométerrel	2373 tonnát
a Szamosvölgyi... ..	32	1854	997
a Szatmár—Nagybányai ... ..	26.5	1607	655
a N.-Kikinda—N.-Beeskereki ... ..	21	1483	348
a Mármarosai sóvasút ... ..	„	1483	1820

szállítottak.

A szállítandó mennyiség öregbítését célzó intézkedésekről már szoltunk, itt csak arra utalunk, hogy tarifális intézkedéseivel az Arad—körös-völgyi vasút áruforgalmát 1881-ről 1884-re 1355 tonnáról 2344 tonnára növelte.

A hasznos teher és holt súly közötti helyes arány helyreállítása végett is fogantatottak egyet-mást vasútjaink. Utalhatunk a szállítás könnyebbé

\*) A lokomotívok vizsgálatára vonatkozó szabályzatokat lásd a közmunka- és közlekedés-, illetőleg kereskedelemügyi m. kir. miniszter következő rendeleteiben: 1353 ex 73; 2171 ex 74; 30,473 ex 83; 36,188 ex 83; 10,276 ex 84; 13,104 ex 85; 13,304 ex 85; 21,231 ex 89.

és egyúttal olcsóbbá tétele végett készített medencés kocsikra, valamint minden más speciális járó-mű alkalmazására. Ugyanide tartozik az à la rinfusa szállítás, a gyümölcs- és majorság-szállító kocsik berendezése, melyek közül azonban éppen ez utóbbiak jelzik szembeötlően a hasznos teher és holt súly között fennálló rossz arányt.\*)

A kavics, kő, trágya szállítása, továbbá esetleges gyári termékek, mész, cserép stb. szállítása mind megkönnyíthető az e célra készített kocsik használatával.

Továbbá a vonatsebesség és terhelés közötti helyes arány elérése végett az Aradi és Csanádi vasút szintén tett beható tanulmányokat, a mit az is bizonyít, hogy a vonatok átlagos megterhelését 1879-cel szemben 1889-re 361·7 tonnáról lassankint 183·7 tonnára csökkentette, a vonatsebességek megtartását sebességmérőkkel ellenőrizte s a vonatok számát szaporította. A III. számú grafikon mutatja a Szamosvölgyi vasútnak ez irányban folytatott működését is, melynek eredménye, hogy az 1883. évről 1884. évre a vonatok terhelését 167-ről 195 tonnára növelte, de azután 1887-ben csökkentette 100·2 tonnára, 1889-ben azonban már újra 131·2 tonnán áll.

A személyforgalom és teherforgalom elkülönítésének szükségére, e két forgalom viszonyszámának összehasonlításából következtethetünk.

Jobb adatok hiányában, ha ezúttal csak a bevételek viszonyszámából következtetünk, azt találjuk például, hogy 1886-ban a személyforgalom utáni bevétel:

az Arad—kőrösvölgyin az egész bevételnek	26	%-a volt
a Szamosvölgyin	34·6	„ „
a Szatmár—nagybányain	31·1	„ „
a N.-Kikinda—n.-becskerekien	57·9	„ „

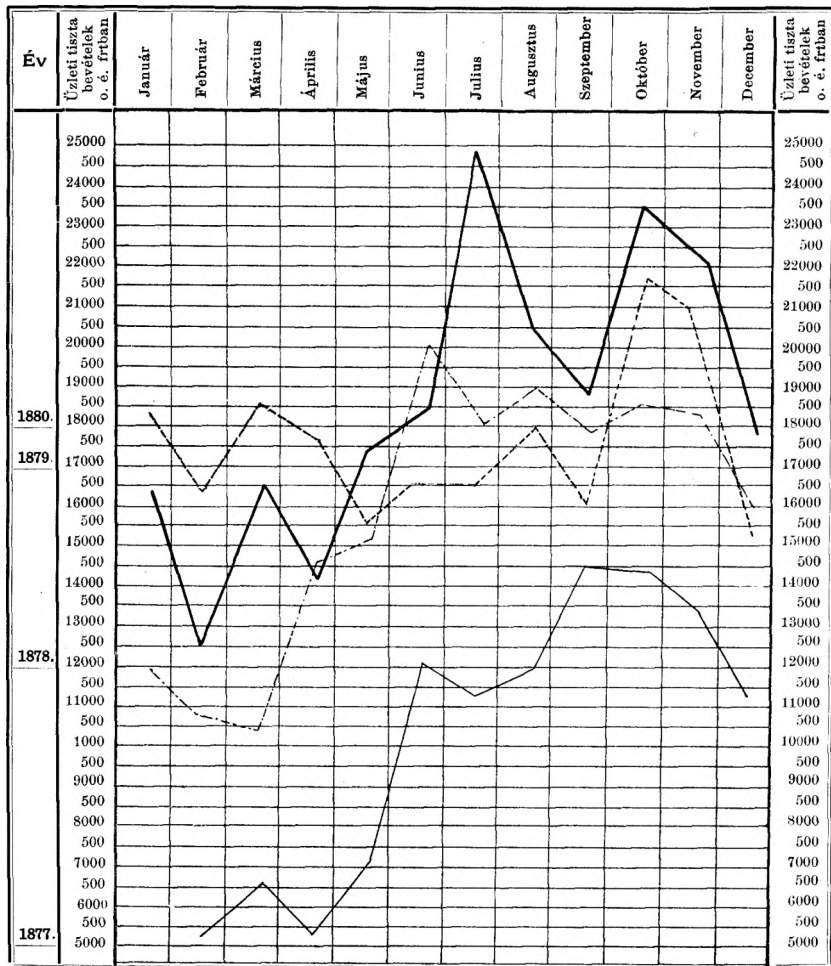
s minthogy ez utóbbi vasút ugyanakkor kilométerenként 21 vonatot indított 348 tonna elvitelére, ez esetben a költségesebb, s az utasokra nézve kellemetlenebb vegyes vonatok járatása elítélendő, s mindenestre megfontolás tárgyát kellett volna képeznie, hogy nem gazdaságosabb-e csak a

\*) A kereskedelemügyi miniszter 1890. évi jelentéséből közlünk néhány arányszámot. A szállított tiszta súlyt a közlekedett teherkocsik teherbírásának százalékában kifejezve:

M. kir. államvasutakon	46·48	%
Mohács—pécsi vasúton	61·80	„
Kassa—oderbergi vasúton	57·71	„
Déli vasúton	45·64	„
Aradi és Csanádi vasúton	36·80	„
Szamosvölgyi vasúton	45·90	„
Marosvásárhely—szászrégeni vasúton	39·70	„
Nagyvárad—belényesi vasúton	25·08	„
Szatmár—nagybányai vasúton	40·00	„
N.-Kikinda—n.-becskereki vasúton	41·05	„
Torontáli vasúton	31·18	„
Bares—pakráci vasúton	19·88	„



Az Aradi és Csanádi egyesült vasutak 1877. 1878. 1879. és 1880. évi üzleteredményeinek graphikai kimutatása.



hétnek bizonyos napjain indítani egy-egy teher- vagy vegyes vonatot és nem lehet-e máskor a személyforgalmat a kezelés dolgában olcsóbban, az utasokra nézve pedig kellemesebben, esetleg a Rowán-féle rendszer szerint lebonyolítani.

Ez utóbbi rendszert ugyanis kiegészítésként lehetne alkalmazni, mert mint a forgalomnak évközben előforduló ingadozásait mutató IV. sz. grafikon mutatja, még az aránylag olyan sűrűn lakott és gazdagnak nevezhető vidéken is, minő az Arad—kőrösvölgyi vasútementi szakasz, vannak hónapok, mikor az áruforgalom majdnem szünetel.

A vonatok menetrendjére amúgy is két olyan tényező hat, melyeknek érdekei ritkán egyeztetetők össze, ezek a szomszédos pályákhoz való jó csatlakozás és a vonatoknak a helyi érdekektől követelt járatása. E két érdek ritkán egyezik meg ugyan, de azért mégis meg kell felelnünk mindkettőnek; kívánatos tehát, hogy a személyforgalom érdekében, nagyobb megterhelés nélkül is, módját ejtsük a személyszállító vonatok gyakoribb közlekedtetésének.

## II. Az üzletkezelés bérbeadása.

A csatolt grafikonok figyelmes áttekintéséből azt a benyomást szerezük, hogy a helyi-érdekű vasutaknál elért eredmények elégtelensége (nem a túlságosan magas pénzbeszerzésből eredő igen nagy kamatszükségletet, hanem a teljesítmények egységárait értjük) nem annyira a kezelés helytelenségéből, mint inkább a forgalom csekélységéből származnak.

E fejezet általános részében mondottakban utalunk arra, hogy a helyi-érdekű vasútnak olyan kereskedelmi vállalathoz kell hasonlítani, mely maga kutatja föl megélhetésének kútforrásait s gondot fordítván a forgalmat alkotó valamennyi tényező fejlődésére, önmaga teremti meg forgalmát.

Helyi-érdekű vasutainknak a törvény határozatai értelmében alakított igazgatósága, igen nehézkes avagy gyakorlatlan testület,<sup>\*)</sup> melytől a fennjelzett irányban haladó működést alig remélhetünk, azért célszerűnek vélnők hazánkban is megkísérteni a Németországban már 1880 óta dívó bérleti rendszert.

A bérlő saját anyagi érdekeitől sarkalva, bizonyára föl kutatja mind azt, a mi bérelt vasútja mentén üzletek kötésére alkalmas és a forgalmat emelheti.

A bérlők, nézetünk szerint, kétfélék lehetnek; olyanok: a kik maguk építik meg a vasutat, s az építő szerződéssel egyidejűleg kötik meg az üzleti szerződést, vagy a kik csak kizárólag az üzletek átvételével foglalkoznak.

<sup>\*)</sup> Ismerünk igazgatóságot, melyben egyetlen egy szakember sincsen.

## XII-ik számú kimutatás.

## Adatok a németországi bérbe

Az 1890. év

A bérítő neve	A vasút			Tőke				Bérbe vette ..... évre	
	neve	megnyitásának éve	hossza	Törzsrészvény márkában			készpénz-kölcsön Vorzugs-Anleihe		amortizáció és %
				Lit. A.	%	Lit. B.			
Central-Verwaltung für Secundär-Bahnen Hermann Bachstein in Berlin	Neubrandenburg—Friedländer Bahn ..	—	25·6	—	—	—	—	—	—
	Glasow—Berlinchener-Bahn .....	1883 X/31	18·0	475,000	4%	475,000	—	—	10
	Weimar—Berka—Blankensteiner-Bahn	—	32·0	13	—	—	—	—	—
	Prignitzer Eisenbahn	1885 V/31	44·9	1.350,000	4·5%	1.350,000	64,434	—	10
	Hochenebra—Ebeleber-Bahn .....	—	8·7	—	—	247,780	267,829	4% és 1/2% amort.	—
	Wutha—Ruhlaer Bahn	—	7·2	—	—	137,880	275,120	4%	—
	Kmenan—Grossbreitenbacher Bahn .....	—	19·1	—	—	595,297	563,852	4% és 1/2% amort.	—
	Stargard—Cüstriner Bahn .....	1882 8/31	98·3	3.000,000	4·5%	3.000,000	163,282	—	10
	Pärchim—Ludwigs-luster Bahn .....	1880 6/15	27·0	690,000	—	521,000	—	60,100	—
	Neuhaltensleber Eisenbahn .....	1887 11/3	31·7	1.175,000	4·5%	1.200,000	alpari 500,000	4% és 1/2% amort.	13
	Arnstadt—Schterhausener Bahn .....	—	5·1	—	—	—	350,000	—	—
	Osterwick—Wasserleberer Bahn .....	—	5·2	—	—	—	298,581	4%	—
Wittenberge—Perleberger Bahn .....	1881 10/15	10·5	200,000	4%	45,000	260,666	3 1/3%	10	
Pärchim—Neubrandenburger Bahn .....	1885 1/28	117·0	1,180,000	3%	1.328,000	Elsőbbségek 3.500,000	4%	15	

adott vicinális vasutakról.  
adatai.

Feltételek							Egy kilométerre eső építési költség *)			A bérlet eredménye			Jegyzet
a bérző fizet évenként							márkában	R. Eisenbahnamt sorozásán	forintokban	haszonnal dolgozott	vesztett	a társaság tartozik a bérzőnek bevétel hiánnyal	
a													
készpénz kölcsönért	Lit. A. vagy prioritás törzs-résvények kamatját	Újító	Tartalék	Egyenleg	adókat	Bérleti föltétel							
alapoknak													
—	d) 37,350	6011	1507	—	—	B.	58,798	67	35,276	igen	—	—	
—	a) 21,375	6756	1000	1306	670	B.	52,888	33	31,733	igen	—	—	
—	61,000	8900	—	—	—	B.	—	—	—	—	—	—	
—	b) 60,750	26,093	4725	2774	2423	B.	61,528	41	36,917	igen	—	—	
14,249	—	2467	500	—	—	B.	59,266	62	35,560	—	—	8416	1887-ig
11,005	—	2000	—	—	—	B.	56,653	72	33,992	—	—	—	
{ 7,445 22,554	amort.	5998	1500	—	170	B.	60,593	63	36,356	—	—	—	
—	c) 135,000	49,842	6000	10,500	5385	B.	66,667	43	40,000	—	—	—	
a brutto bevétel felében osztatik							—	—	—	—	—	—	
22,500	52,875	12,897	2375	2643	1355	B.	90,578	37	54,347	—	13,616	66,553 márkával	
22,179	—	1164	175	—	—	B.	68,359	57	41,016	—	—	—	
—	11,580	232	—	—	669	B.	57,641	38	34,585	—	—	—	
14500	m bért fizet.	4000	500	—	5659	B.	43,659	47	26,195	—	—	—	
a bérző évente a brutto 60% kapja de legalább 3600 m. kmként							51,492	65	30,895	—	34,614	524,421 márkával	
a) 1890-ben a fölöslegről kapott Lit. B. is							4750	m.	kamatot				
b) " " " " " " "							33750	"	"				
c) " " " " " " "							75000	"	"				
d) " " " " " " "							7590	"	"				

\*) A Reichs Eisenbahnamt" adatai szerint.



A vasút megépítése érdekében az előbb említettek minden esetre elsőbbségben részesítendőek, mert ha az üzletkezelés reájuk nehezedik, ez már a vasút szolid megépítésének egyik biztosítéka.

Az ilyen bérlő tehát a pénzbeszerzés kivételével ugyanazt a munkát végezné, melyet a „Pénztgy“ fejezetében a „Vasuti bank“-ra kívántunk ruházni.

Németországban ilyen cég a Bachstein Hermanné, s minthogy szerződési viszonya, működése s a tőle kezelt vonalak forgalmi és pénzügyi fejlődéséből igen sokat okulhatunk, részben az egyes vasutak évi jelentései, részben a „Reichs-Eisenbahnamt“ statisztikai kimutatásai alapján egybeállítottuk az V. számú grafikont\*) és az előző oldalakon látható XII. számú kimutatást.

Alig néhány vasútról van szó és már ezeknél sem jártak el ugyanegy sablon szerint, hanem a szerződéseket igen változatos alapokon kötötték meg. Nevezetesen:

a „Parchim-Ludwigsluster Bahn“-nál a brutto bevételeket felezték;

a „Parchim-Neubrandenburger Bahn“nál már a brutto bevétel 60%-a illeti meg a bérlőt, azzal a kikötéssel, hogy legkevesebb 3600 márkát kell kapni a bérlőnek kilométerenként;

a „Wittenberger-Perleberger Bahn“-nál a bérlő fix 14,000 márka bért fizet; végre

több vasútnál az egész bruttóbevétel a bérlőt illeti, ennek fejében azonban — se pontnál igen sok eltérés található — részben csak az elsőbbségi törzsrészesvények (Prioritäts-Stammactien vagy Stammactien Litera „A“) kamatozását, vagy csak a készpénzkölcsön kamatozását és törlesztését vállalta el, vagy mindkettőt.

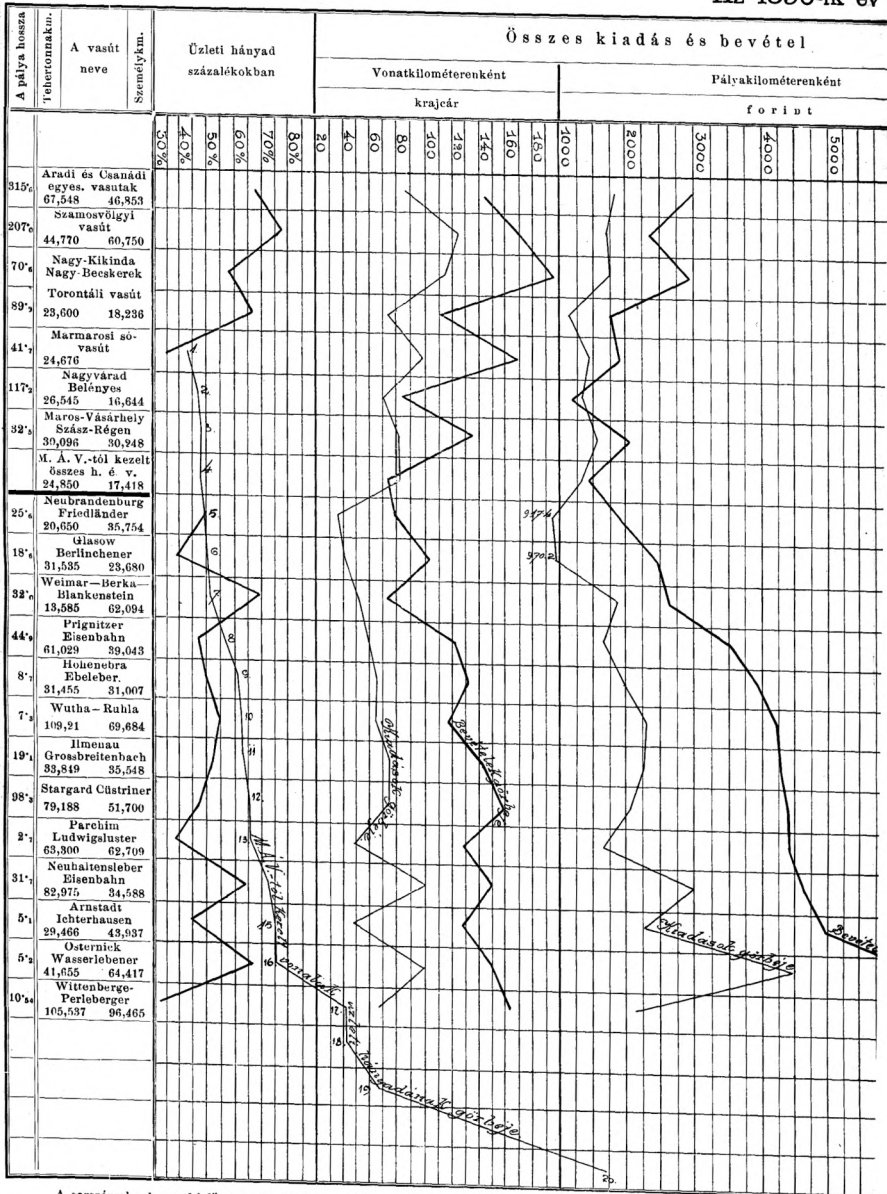
Ezenkívül ő köteles a törvény határozatai szerint a különféle tartalék-alapokba helyezendő évi összegeket (Erneuerungsfonds, Special-Reservefonds, Bilanz-Reservefonds, Nebenerneuerungsfonds) befizetni, úgyszintén ő fizeti az adót és az esetleg fölmertülő kárösszegeket.

Egyben azonban minden szerződés megegyezik s ez a bevételek maximumának megállapítása, melyen túl a bérlő a törzsrészesvényeknek (Litera „B“) is köteles kamatot fizetni.

Ez utóbbi eset, mint látható, 4 vasútnál valóban beállt, ellenben a Parchim-Neubrandenburger Bahn-nál, hol a vállalat részére már előre biztosított 3600 márka jövedelem kilométerenként, a társaság 1885-től 1890-ig 524,421 márka veszteséget szenvedett, minek oka alighanem a jövedelem biztosításában keresendő, mert a Glasow-Berlinerer Bahn és Neubrandenburg-Friedländer Bahn forgalmának eredménye nem mondható kedvezőbbnek, s habár e vasutak megépítése többbe került, az 1890-iki üzletév,

\*) Összehasonlítás végett lásd XIII. kimutatást a 266. oldalon.



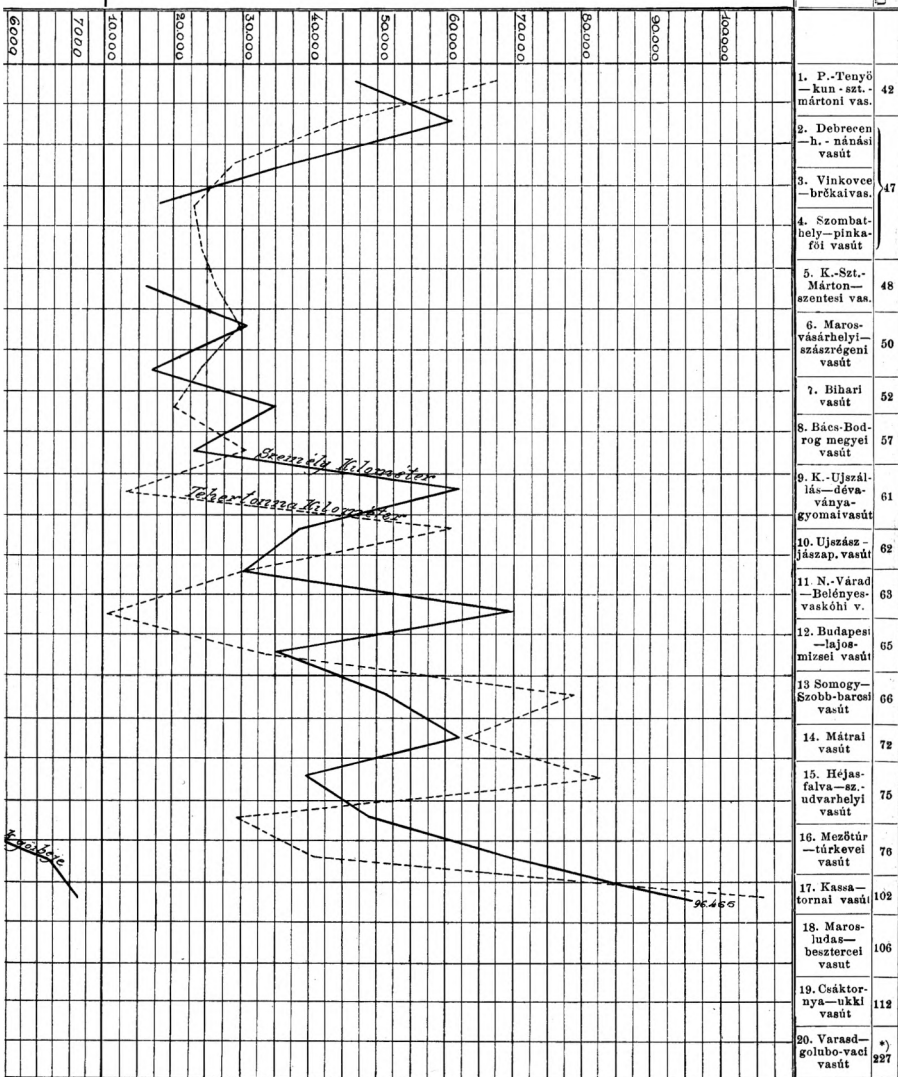


A sorszámoknak megfelelő vasutak nevei az utolsó rovatban olvashatók.

üzlet-eredménye.

Tehertonnakilométer és személykilométer  
forgalom pályakil.-ként

Az állam-  
vasutaktól  
kezelt h. é.  
vasutak  
Üzleti hányadok  
1890-ben



\*) Az üzleti hányadok görbáját lásd az első rovatban 1-től 20-ig számozva.



mégis olyan kedvező eredménnyel zárattott le, hogy nemcsak a litera „A”, hanem még a litera „B” részvények is kaptak kamatot.

Még meg kívánjuk említeni, hogy a bérlő több helyen, a kocsihányának tulajdonítván az üzleteredmények kicsinységét, maga is szerzett be kocsikat, illetőleg saját pénzén vásárolt a társulatok részére.

Az ilyen módon való kezelés haszna annyira szembeszökő, hogy követését csak ajánlanunk lehet, annál inkább, mert ismervén viszonyainkat, biztosan állíthatjuk, hogy az ilyenmű vállalkozástól építő vállalatainkat sem rettenének vissza.

\* \* \*

Az olyan vállalkozó helyzete, a ki csak az üzlet bérletével foglalkoznék, eleintén nehezebb mint azé, a ki a vasút építésekor már megismerte a vidék termelő képességét, természeti viszonyait és lakosságának ipari hajlamait. Az ilyen vállalkozó már nem is vasuti vállalkozóink között, hanem az üzletemberek között volna keresendő.

Míg azonban az építő vállalkozóból lett bérlő, már képzettségénél és hajlamainál fogva is, alkalmasint inkább a fenntartó és műszaki kezelésben fog megtakarításokra törekedni, addig az üzletember bizonyára a forgalom növelése és a pálya szállító viszonyainak fölhasználásával fogja bevételeit szaporítani.

E két különböző törekvés közül ez utóbbi kifejlődését tartjuk kívánatosabbnak, mert — a grafikonok tanúsága szerint is — nem az üzleti kiadásokban elérhető csekély megtakarítások, hanem első sorban a forgalom növeléséből remélhetnők a közgazdasági helyzetünkre nézve is haszonnal járó üdvös fejlődést.

Mínhogy tartanunk lehet tőle, hogy az ilyen üzletember a pálya fenntartását esetleg elhanyagolná, a szerződés akként volna megkötendő, hogy a fenntartást a részvénytársaság mérnöke végezné, a ki egyúttal a bérlő egész tevékenységének ellenőre lenne.

A fenntartó költség az eddig elért eredmények szerint volna pálya-kilométerenként, avagy a vonatkilométerek száma szerint megszabandó. Ezenkívül kötelezni kellene a bérlőt, hogy a Németországban szokásos módon, tartalékalapokat is létesítsen.

Az előzőekben kifejtett forgalmi és kereskedelmi könnyítéseket azonban a bérlők bizonyára még inkább föl fogják használni mint maguk a társulatok, mert ők mint üzletemberek fognának munkálkodni, mely működés a szabad mozgás, a gyors elhatározás és a tariffáknak kissé rizkásabb módon való kezelése nélkül semmi esetre sem lehetne el.

Az előzőekben elmondottak, hogy a helyi-érdekű vasutak a szállítmányozóknak nyújtott könnyítéseket vehessék igénybe, a bérleti rendszernél még inkább előtérbe nyomulnak.

Ha tehát a sikert biztosítani akarjuk, tartózkodnunk kell a szabad mozgás korlátozásától, s a kormánynak a jelenleg szokásban levő ellenőrző rendszerét, az első kínálkozó alkalom adtán az előző fejezetben javasoltak szerint meg kellene változtatni.

\* \* \*

Végül megemlítendő, hogy a bérleti rendszerben, éppen úgy mint az önálló igazgatás rendszerében megkísérlendő volna az elhelyezkedésüknél fogva egymásra utalt helyi-érdekű vasutak csoportosítása. A bérletnél az előnyök és hátrányok kölcsönös kiegyenlítése, az önálló igazgatásban a központi kezelés kiadásainak csökkentése, a kocsialomány kölcsönös használata stb. nyújtana bizonyos elsőbbséget.

### III. A szomszédos fővasutakra bízott üzletkezelés.

Ismertettük, miként alakulna az üzletkezelés, ha a helyi-érdekű vasút önmaga kezelné üzletét, s igyekeztünk megállapítani azokat az elveket, melyek követését a helyi-érdekű vasutak sajátos természetében rejlő viszonyok és a valóban létező szükségnek megfelelő célszerűségi szempontok kívánják.

Tárgyaltuk azután a helyi-érdekű vasutak bérbeadását, s annak dacára, hogy a fővasutak által való kezelést is ilyen bérleti viszonyoknak tartják, mégis külön kívánjuk e viszony fejleményeit tárgyalni, mert nézetünk szerint az államvasuti kezelés nem nevezhető bérleti viszonyoknak.

A bérleti viszony szükségképpen föltételezi a bérlőnek a haszon elérhetése végett saját elhatározásából kifejtendő tevékenységét. A fővasutak — kivált az államvasutak — kezelésének indító okául ez nem tekinthető, hanem éppen ellenkezőleg, sokan, és maga a törvényhozás is a fővasutak által való kezelést a helyi-érdekű vasutaknak nyújtott szubvenciónak tekinti. De hiányzik a szerződő felek szabad elhatározása is, a mennyiben a törvény a fővasutakat kötelezi az üzletkezelés elvállalására, a helyi-érdekűt pedig annak elfogadására.

Az 1880. évi XXXI. törvényeikk 8. §-ának 6. pontja ugyanis így szól:

„A magyar állam tulajdonát képező vasutak kötelesek a vonalaikba beágazó helyi érdekű vasutak részére:

a) közösen használandó pályaudvaraikon a szolgálatot a tényleges költségek megtérítése mellett teljesíteni;

b) kívánatra a vidéki vasutak üzletét szintén a tényleg felmerülő költségekért vezetni;

c) az e vasutak számára szükséges építési anyagokat önköltségen szállítani.

Az 1888-iki IV. törvénycikk 6. §-a szerint pedig:

a) „Az 1880. évi XXXI. törvénycikk 8. §-ának b) pontjában foglalt kötelezettség az állambiztosítást élvező magánvasutakra is kiterjesztetik.“

„A közmunka- és közlekedésügyi miniszter azonban megtagadhatja az üzletbe vételt oly helyi érdekű vasutaktól, a melyek létesítéséhez az érdekelttség az építési tőkének legalább 25%-ával hozzá nem járult. Viszont a nevezett miniszternek **közforgalmi szempontból jogában állandó** oly helyi érdekű vasutaktól, melyek az államvasutakhoz vagy valamely állambiztosítást élvező vasúthoz csatlakoznak, **az üzletnek** a csatlakozó állami, illetve állambiztosítást élvező vasút részére leendő **átadását követelni.** Az ily üzletbevitel feltételeit a közmunka- és közlekedésügyi miniszter az engedélyezési tárgyalások folyamán állapítja meg.“

Az elsorolt rendelkezések következményeként a helyi-érdekű vasutak és a kezelésüket elvállaló fővasút között keletkező viszonyt az üzleti szerződés szabályozza.

Az első ilyen szerződést 1884-ben kötötték.

Nem lehet célunk ennek folytonos módosulásait és fejlődését követni, hanem ezúttal az úgynevezett „Szabvány-szerződés“ újabb szövegezésének ismertetésére szorítkozunk.

A szerződés 1. §-a az államvasutaknak biztosítja a jogot, hogy az üzletkezelésükbe veendő vasutak építését is ellenőrizhessék, illetőleg befolyásolják. A látszólag államvasuti érdekből gyakorolt ellenőrzésnek költségeit azonban maga az ellenőrzendő vasút köteles megfizetni.

Ezenkívül tartozik a helyi-érdekű vasút az üzletkezelés végrehajtására kirendelt személyzet átköltözködéséből, nemkülönben „a szolgálta- és altiszti személyzet első ruhaszükségletének“ beszerzéséből fölmerülő költségeket, továbbá az első heti üzlet vezetéséhez szükséges „elhasználási anyagok“ értékét is megfizetni.

A helyi-érdekű vasutat terheli végre a nyilvános forgalom megkezdésétől számítva 20 napig a felépítmény fenntartásának költsége is.

Tekintettel továbbá a pálya forgalmának esetleges fejlődésére, kimondattott, hogy a helyi-érdekű vasút részvénytársasága saját költségén tartozik létesíteni mindazokat „a póttépitkezéseket, átalakításokat, kiegészítéseket vagy leltárszaporításokat, melyek jövőben az üzlet s a forgalom akadálytalan lebonyolítása,\*“) avagy köztékintetek, illetve hatósági intézkedések, például a közegészség, közbiztonság, vízvezetés stb. céljaira, és a melyek erőhatalom (vis major) által beállható károk megakadályozására szükségeseknek fognak mutatkozni.“

„A **mennyiben** mindezen létesítményekre nézve a **szerződő felek között egyetértés létre nem jöhetne, a kereskedelemügyi m. kir. miniszter dönt.**“

A 3. §-ban elsoroltnak a kezelésből fölmerülhető és szintén a társulatot terhelő további kiadások, ú. m. igazgatás, árvíz elleni védekezés, felügyelésért járó költségek, adó stb., és részletezve vannak a vis major esetei (háború, árvíz, földrengés, csúszamlás, rendkívüli hófúvás stb.)

\*) Talán jobb volna: „a forgalom fejlődésének mértékéhez képest“.



A 4. §-ban el vannak felsorolva az egységdíjtelek, melyeket a részvénytársaság a valóban teljesített munka után fizetni tartozik.

A személy- és podgyászforgalom leszámolása, a zónarendszer behozatala óta igen egyszerű, mert a valóban elért tiszta szállító bevételek 50%-át kapja mindegyik fél.

A többinél igen változó egységdíjtelek vannak.\*)

A kezelő illetékek, birságok, ponyvák után járó bér, mérlegelő, fertőtlenítő díjak stb. az államvasutak javára esnek.

Az 5. §. az államvasutaktól adott forgalmi eszközök használatáért fizetendő díjakat szabályozza.

E pontban ki van kötve, hogy kocsihaszárlat címén kötelesek az engedélyesek „az előző 4. §-ban megállapított önköltségi díjtételek címén a m. kir. államvasutak javára eső összegnek (a kezelési illetéket ide nem számítva) 10 azaz tíz százalékát a m. kir. államvasutaknak megtéríteni, kikötötten, hogy az ekként megtérítendő pótlék évi összege . . . frtnál kisebb nem lehet.“

Ez összeg biztosítása végett a helyi-érdekű vasutak nagyobb összeget tartoznak letenni, és erre ki van mondva „hogy kötelesek az államvasút tulajdonába bocsátani. Ez összeg 5% kamatai a fenti pótlék javára lesznek irandók, úgy hogy engedélyesek csak az ezen kamatok és pótlék közötti különbözetet tartoznak készpénzben kifizetni.“

A 6. §. szerint a személy- és áruforgalomban engedélyesek maguk állapítják meg a beszedendő díjakat. Ugyancsak ez a pont állapítja meg a díjtételeknek a forgalom fejlesztése végett szükséges leszállításnak módjait is

„ . . . ha a magyar királyi államvasutak igazgatósága a forgalom fejlődése érdekében a díjtételeket mint magasakat kifogásolná, mely esetben engedélyesek ezt olyképpen kötelesek leszállítani, hogy a díjszabás a m. kir. államvasutak részére a jelen szerződés 4. §-a szerint biztosított önköltségi tételeknek, ide nem értve a kezelési illetéket és a forgalmi eszközök használatáért,

\*) Példaként elsorolunk néhány adatot:

Gyorsárúért minden teljesített tiszta tonna-kilométer után	4.5 kr.
Teherárúért minden teljesített tiszta tonna-kilométer után :	
1. darabárúnál	2.5 „
2. kocsirakományi áruknál	1.0 „
Élő állatokért :	
1. egyenként földadva km.- és 100 kg.-ként	0.34 „
2. kocsirakománynál :	
a) szarvasmarha kocsi- és km.-ként	8.0 „
b) sertéseknél :	
α) 1. emelet használatával kocsi- és km.-ként	8.0 „
β) 2. emelet használatával kocsi- és km.-ként	13.0 „
γ) a dob használatával kocsi- és km.-ként	1.5 „
Postaszállítás egy négykerékű fél posta kalauzkocsi km.-ként	5.0 „
Postaszállítás egy posta mellékkocsi után km.-ként	6.6 „

az előző 5. §. értelmében a m. kir. államvasutaknak fizetendő pótlékot, két és félszeresénél magasabb ne legyen. Ezen mértéknél tovább menő leszállítás csak a szerződő felek kölcsönös megegyezésével eszközölhető.“

A 9. §. pedig a helyi-érdekű vasút rendes üzlet céljaira szolgáló anyagok szállító módozatát, továbbá az államvasutak üzleti céljaira a helyi-érdekű vasúton és viszont a helyi-érdekű vasutak beruházási céljaira az államvasutak vonalán szállítandó tárgyak egységtételeit állapítja meg; végre a kitérőkön és a nyílt vonalon fel- és leadásra kertül kocsirakományi áruk illetékeit szabja meg.

Az üzleti szerződés többi pontjai (lásd Függelékben) nem fontos avagy abnormális határozatokat tartalmaznak.

\* \* \*

Külön tanulmányban kellene a helyi-érdekű vasutak elevenére ható és fejlődéstüket oly annyira befolyásoló szabványos üzletszerződés minden egyes pontját tárgyalnunk, e munka keretében azonban nem terjeszkedhetvén ki minden részletre, csak általánosságban kívánjuk a következőket megjegyezni.

Az előzőekben megismertük a helyi érdekű - vasutak szükségleteit, midőn tehát a szabványos üzletszerződést méltatjuk, szükségképpen ezekből a szempontokból kiindulva kell létjogosultságát is bírálgatnunk.

Már pedig láttuk, hogy a helyi-érdekű vasutak érdekében fogantatandó minden eljárásunk csak akkor megfelelő, ha vele a helyi-érdekű vasutak alapítását, építését, üzletvitelét megkönnyítjük és a továbbfejlődést képesek vagyunk biztosítani.

Az üzletszerződés vázlatos ismertetéséből is láttuk azonban, hogy az építés szempontjából tekintve a szabványszerződés első három pontjában számos, a kiadásokat növelő határozatot találunk.

Ezekenkivül az építést terhelő kötelezettség, az 5. pontban megállapított kocsihasználat címén fizetendő óvadék lekötése is.

Ennek az aránylag nagy összegnek, „óvadékként“ való lekötésére a valóságban semmi szükség nincsen, mert az államvasutak a folyó bevételekből amúgy is első sorban saját követeléseiket fődözik, s minthogy az óvadék megszerzése szintén az építő tőkét nagyobbítja és igen drágán szerzhető meg, utalva az óvadékok megszerzéséről a „Pénzügy“ fejezetében mondtakra, a helyi-érdekű vasutak létesítésének könnyítése érdekében lehetőleg helyezéstüket el kellene engedni.

Valamint az építéskor, úgy az üzletben is a legtöbb kellemetlenség kútforrását azonban, a szabványszerződés 3. pontjának a vis majorra vonatkozó része képezi, a mennyiben a vis major fogalma még mindig nincsen eléggé szabatosan megállapítva, s az államvasutak, e nem eléggé szabatosan szövegezett pontra támaszkodva, gyakran igen nagy összegeket rónak a társaságokra. Minden nagyobb esőzés avagy áradás, lejtőomlás stb. újabb

rekriminációkra nyújt alkalmat, melyeknek helyes megítélésekor, egyszer igen laza érvekre támaszkodva, máskor pedig a méltányosság köpönyegét felöltve kell ítéletet alkotnia a felsőbb forumnak.

Ilyen esetek közé tartozik például, mikor a zápor a még új bevágásokról a termőföld borító rétegét lemossa, a mellékárcokkat és a bevágások kavicságyát eliszapolja, vagy mikor a betekig tartó esőzés a töltések oldalain nem csúszást, hanem kagylózásokat idéz elő.

Megtörtént, hogy a rendes hídnyilásnál az átfolyó víz megtorlódott, kiöntött, az anyagárcokban vízfolyást képezett és az alacsonyabb helyen elterülve a termékekben kárt okozott.

Előfordult, hogy az ár már meglevő partvédő művet sodort el és annyit mosott el a partból, hogy újabb, igen költséges partvédelemről kellett gondoskodni.

Mindez az eshetőség újabb meg újabb kontroverziák előidézői.

A követelések jogosultságát két szempontból ítélhetjük meg.

Az a munka, melyet újabb építkezésekre vagy a meglevők célszerű átalakítására, megnagyobbítására fordítunk, a vasúttársaság tulajdonának értéknövekedését idézi elő. Méltányosnak látszik tehát, hogy az e címen fölmerülő költségeket ne a bérlő, hanem a tulajdonos vasúttársaság viselje.

De nem tekinthető értéknövekedésnek a hídnyiláson megtorlódott víztől okozott károk megfizetése, vagy az eliszapolt mellékárcok kitakarítása és a felépítményi ágyazó anyag kicserélése, végre a megrongált partvédő művek helyreállító költsége, melyeknél még az is kétséges, nem a fenntartás elhanyagolásából származtak-e a károk.

E munkálatok végzése, a bérlettel járó kockázat címén, csakis a bérlőt terhelhetnék, nemkülönben a hófűvás költségei is. A beruházások, újjépítések — rendes bérleti viszonyok közt — a tulajdonos terhére végzendők, de utaltunk már arra, hogy itt csak kényszerbérletről, vagyis jobban mondva, használatba vételről van szó, s hogy ez nem egyéb mint örök bérlet, mert 90 évre, vagyis az egész engedélyező idő tartamára terjed.

Ennélfogva megtámadható az a megokolás is, hogy a pályán végrehajtott újabb partvédő művek, átalakítások stb. a tulajdonos javára végzett és vagyonbeli értéknövekedést előidéző munkák volnának, mert a helyi érdekű vasút e vagyonszaporulat következtében nem értékesítheti jobban tulajdonát, a beruházások használatából reá újabb haszon nem háramlik, az értéknövekedés reá nézve tehát képzelt jelentőség.

Ezekből érthető, hogy minden ilyen „vis major“ címen fölszámított összeg megtérítése újabb fölszólalásokra nyújt alkalmat, s már csak azért is bantja a társulatokat, mert jogorvoslatot a 1888-iki IV. törvénycikk 6. §-a értelmében, csakis közigazgatási úton szerezhetnek, hol az opportimitás elve az uralkodó.

A „clara pacta“ elve érdekében kívánatosnak vélnők tehát, hogy e pont módosítassék, s a megoldás kulcsát az államvasutaktól gyakorolt ellenőrzésben véljük föltalálhatni.

A hídnnyilások méreteinek, a partvédő művek terjedelmének és minden más biztosító műveletnek megállapítását, illetőleg helyreállítását, az államvasutak befolyásolván, igyekezzenek kívánságaikat már az építéskor érvényesíteni.

Hazánkban ugyanis most, s féltő, hogy még sokáig — a fővállalatokkal való építkezés lesz szokásban. A társulatok — mint az alapítás fejezetében ismertettük volt — egész vagyoniukat a vállalatnak adják át, s mire a vasút elkészül, a csekélynek nevezhető tartaléktökhöz kívül éppen semmi vagyonnal sem rendelkeznek.

Joggal el várhatják tehát, ha már az államvasuti ellenőrzést még meg is fizetik, hogy legalább az ilyenmő meglepetésektől óvassanak meg s az államvasutak akkor követeljenek, mikor a társulat a vállalattal szemben az általányszerződés előnyeit is érvényesítheti.

Az eljárás a csuszamlásra hajlandó talajon épített vasutaknál a legnehezebb, de mint a Maros-Ludas—besztercei vasútnál történtek is bizonyítják,\*) az előzetes fölszólásnak még itt is van sikere.

Ez eljárás követésére a részvénytársaságok különben is számot tarthatnak, támaszkodva arra, hogy a törvényhozás valamint a kormány e kötelező hérbeadást szubvencionának tüntette föl, és a helyi-érdekű vasutak létesítésének előmozdítása érdekében állapították meg, méltánys tehát, hogy az államvasutak valóban nyujtsanak némi szubvenciót e téren.

Másként állana ez ügy, ha itt rövidebb időre terjedő bérletekről volna szó, mely esetben az egyes társaságok később esetleg kedvezőbb bérleti szerződések kötésével érvényesíthetnék befektetéseiket, s így maguk is valóban hasznát vehetnék az újabb létesítményeknek. De minthogy az örök bérlet őket saját vasútjuk szabad értékesítésétől megfosztja, igen érthető, hogy minden újabb létesítmény költségét csak rájuk erőszakolt, sőt szükségtelen kiadásnak hajlandók tekinteni.

Ezzel szemben áll az a másik figyelemre méltó szempont, hogy az államvasutak valóságban nem bérlők, kik az tizlettel járó kockázat kifolyásának tekinthetnek e kiadásokat, a mit viszont az esetleg adódó nyereség ellensúlyozhatna.

Mert az államvasutak csak a valóban teljesített munka után eső díjat kapják a 4. § ban megállapított egységtételek szerint, vagyis egyszerű

\*) Az államvasutak építés közben a csuszamlásokkal szemben igen költséges, százezrekbe kerülő biztosító munkálatok végrehajtását követeltek. A kormánytól 1888-ban kiküldött háromtagú bizottság, melynek a szerző is tagja volt, a követeléseket annyira leszállította, hogy az építő fővállalat alig 50—60,000 frt kiadással a pálya szilárdságát, legalább is hosszú időre biztosította.

fuvározóként szerepelnek, mint a ki az előleges egyezkedés alkalmával megszabott árakért közvetíti a helyi-érdekű vasút személy- és teherforgalmát, a forgalom fejlesztésére pedig — a mi csak díjszabási intézkedésekkel idézhető elő — csak a 6. §-ban körülírt kis mértékben érvényesíthetik befolyásukat.

A helyi-érdekű vasutaktól a forgalom fejleszthetése érdekében eszközendő tariffaleszállítások a szabványszerződés 6. §-a értelmében „a szerződő felek kölcsönös megegyezésével eszközölhető“, már pedig e leszállítás más és más szempontból érdekli a szerződő feleket, ezért mindig nagy nehézséggel jár az egyes díjtételek megváltoztatása.

De a most szokásban levő és az üzleti szerződés 4. §-ában megállapított egységtételek helyességéhez is fér kétség, mert például a nyers anyagok szállítását a megszabott egységtétel, mely még a kocsihasználat fejében fizetendő 10 százalékkal is megnöveltetik, majdnem lehetetlenné teszi, és a rövid, tehát a helyi-érdekű vasutak hosszának megfelelő vonalokon, kizárja a fuvarverseny legyőzhetését. A más vasutakhoz szokásos tariffához viszonyítva, magasnak nevezhető továbbá az élőkért fizetendő 0.34 kr. egységtétel is.

Az államvasutak szempontjából különben is már alapjában helytelenek ez egységtételek, mert a szabvány következtében egyformák: akár sokba, akár kevésbe kerül a vonal emelkedési viszonyai szerint a szállítás; akár kisebb, akár nagyobb kiadással jár a különböző vonalak fenntartása stb.

Szóval ez egységtételek egészen tetszőleges és a bérbe vett pálya viszonyaival soha nem egyező alapokon vannak megállapítva, s ezért vagy az építőt, vagy az üzletet kezelőt károsítják meg.

A helyi-érdekű vasutakra nézve továbbá káros az 5. §-ban megállapított és a kocsihasználat címén fizetendő összeg lekötése is.

Ezek szerint van tulajdonos (a vasútrészvénytársaság), ki saját vagyonával (vasútjával és tartozékaival) soha, semmi körülmények között sem rendelkezhetik, s csakis a tariffák alakulására gyakorol (habár korlátolt) befolyást, — s van bérlő, ki bérlete tárgyának fenntartásáról tartozik gondoskodni és az árukat szállítja, de a tariffaképzést nem befolyásolhatván kellően, viszont semmi körülmények között sem gondoskodhatik kellőleg arról, hogy bérlete hasznothajtó vállalattá alakuljon.

Ez egészségtelen viszony káros következményei elmaradhatatlanok.

Mert egyfelől az erőszakolt örök bérllet elijeszti az önállóbb tőkét az alapítástól, a már megépült vasút tulajdonosát pedig apathikussá teszi, mihelyt az államvasutak ismert nehézkes eljárása vagy az önköltségi egységtételek és kezelési illetékek magas volta őt akadályozzák, hogy a forgalom fejlesztése érdekében önállóan munkálkodjék.

Másfelől az államvasutak nem üzhetvén a kívánható mértékben aktív díjszabási politikát, a legjobb akarat-

tal sem fejleszthetik a forgalmat. Az igazgatóság amúgy sem tekinti magát vállalkozónak, ő nem üzletember, kit saját haszna tevékenységre készítetne, hanem csak végrehajtója a fennálló szabályoknak és rendeleteknek, a biztonság öre és egyszerű fuvaros, kinek ambiciózus működése előtt minden uton gátak állanak. Ezért gyakran kénytelen, keleti fatalisták módjára, nyugton várni a történendőket és a véletlen működését; az év végével pedig leszámol, a rossz eredmények felől esetleg elmélikedik, s azután — folytatja úgy mint azelőtt.

S ebben a helyi-érdekű vasutak igazgatóságai neki méltó mássai, mert a vasút elsőbbségei rendesen idegen kézben vannak, tulajdonosaik ritkán képesek megítélni az üzlet szükségleteit, az igazgatóságok tagjai pedig nincsenek közvetlenül érdekelve és nem is értenek hozzá, azért az ülésekről fölvetett jegyzőkönyvek működésüknek gyakran siralmas képét tárja elének.

A részvénytársaság igazgatósága nem tesz, mert nincs eléggé érdekelve és mert keveset tud, az államvasutak nem tehetnek, mert a díjszabás fölött nem rendelkeznek eléggé. Ekként a helyi-érdekű vasutaknak nincs gazdájuk, s érdekük komoly védőre sehol sem talál.

E fél rendszabály tehát megszüntetendő és az államvasutak kezelésének megtartása esetén oda kell hatnunk, hogy az államvasutaktól kezelt-helyi érdekű vasutak tariffa-jogukról is lemondjanak, a mi bizonyosan elérhető, ha egy minimális jövedelem azonnal biztosítatik, a mely később egyelőre megállapítandó kulcs szerint a forgalom növekedése arányában emelkedne.

Ha egy-két vasútnál ez alapokon kedvező eredményeket érnének el, a többi vasút is csakhamar beleegyezne szerződésének módosításába.

Ez esetben természetesen az üzletvitel egész kockázata az államvasutakra nehezednék, nemkülönben az újépítésekkel, átalakításokkal és a vis majjorral járó kiadástöbblet is, de legalább egyik félnek adatnék meg a szabad mozgás joga, mely nélkül, az előzmények szerint, az észszerű kezelés és forgalomfejlesztés nem is képzelhető.

Mielőtt azt vizsgálónok, hogy miként érvényesíthetnék az államvasutak újabban szerzett befolyásukat, ismerkedjünk meg az államvasutak kezelésében eddig elért eredményekkel.

Az államvasutak egész törekvése eddig leginkább a kezelés olcsóbbítására irányult, s örömmel konstatáljuk, hogy az üzletkezelésben, valamint a jövedelmezőségben általában haladás látható.

A jövedelmezőség fokozódását XIII. számú kimutatásunk tünteti elő.\*)

\*) Az államvasutaktól kezelt vasutak hossza volt: 1880-ban: 730; 1889-ben 916; 1890-ben: 1146 kilométer.

## XIII. sz. kimutatás.

A vasút neve	A helyi-érdekű vasutak bruttó bevételei kezelési mellékilletékekkel			A helyi-érdekű vasutak javára eső tiszta bevétel		
	forint			forint		
	1888	1889	1890	1888	1889	1890
Debrecen—H.-Nánási vasút ..	93,901	79,157	106,179	48,961	37,156	47,238
Nagyvárad—Belényes—Vaskohi vasút ..	84,494	110,604	140,316	47,228	60,385	65,213
P.-Tenyő—K.-Sz.-Mártoni vasút	99,479	76,978	92,700	46,395	33,496	41,908
Uj-Szász—Jász-Apáti vasút ..	46,045	49,721	54,610	16,508	24,373	23,717
Mező-Tur—Turkevei vasút ..	23,641	19,537	19,596	10,772	8,867	7,984
Maros-Vásárhely—Szász-Régeni vasút ..	46,992	58,043	64,974	21,452	26,738	31,719
Vinkovce—Szákai vasút ..	109,532	106,354	71,542	60,711	52,664	31,991
Bihari vasút ..	161,373	199,420	218,173	88,894	99,477	109,939
Mátrai vasút ..	119,977	157,741	192,750	68,842	80,501	106,456
K.-Szt.-Márton—Szentesi vasút	42,597	35,543	37,988	17,518	16,058	17,468
Maros-Ludas—Besztercei vasút	43,970	58,772	60,018	22,944	25,399	31,819
Héjasfalva—Sz.-Udvarhelyi v.	17,584	29,375	36,712	9,417	12,797	14,825
Szombathely—Pinkafői vasút ..	—	93,766	115,954	—	53,447	65,272
Boba—Sümegei vasút ..	—	41,545	76,837	—	22,364	37,504
Budapest—Lajosmizsei vasút ..	—	45,182	82,821	—	22,762	39,065
Ruma-Vrdniki vasút ..	—	25,588	43,702	—	14,993	20,871
Kisújszállás—Dévaványa—gyomai vasút ..	—	13,277	64,591	—	6,494	31,609
Bács-Bodrogmegyei vasút ..	—	19,965	148,974	—	8,472	65,693

A kiadások mértékadó egységárai a következőleg alakulnak :

		Magyar államvasutak			Arad—csanádi vasút		
		1888	1889	1890	1888	1889	1890
Ezer elegytonna-kilométerenként	központi kiadás nélkül ... frt	8'99	8'14	7'12			
	központi kiadás betudásával*) ..	9'67	8'85	7'75	6'62	6'98	6'66
Vonatkilométerenként	központi kiadás nélkül ... ..	—'83	—'73	—'66			
	központi kiadás betudásával... ..	1'—	—'90	—'81	—'85	—'84	—'87

\*) Az államvasutak összes fő-, mellék- és helyi-érdekű vonalain való központi kiadások voltak a kereskedelemügyi miniszter jelentései szerint :

	1888	1889	1890
1000 elegy-tonnánként ..	68'20	74'20	62'6
Vonatkilométerként ..	17'00	17'40	15'2
Pályakilométerenként ..	561	566	553



## XIV. sz. kimutatás.

## Az 1890-ik év üzleti eredménye.

A vasút neve	Pálya hossza		Tehertonnakilo- méter-forgalom	Személykilométer- forgalom	Kiadás	Bevétel	Üzleti hányad %
					forint		
Neubrandenburg—Fried- länder Eisenbahn	25·6	Pályakilom. Vonatkilom.	20,650	35,754	917·4 0·38	1902 0·80	48·2%
Glasow—Berlinchener Eisenbahn	18	Pályakilom. Vonatkilom.	31,535	23,680	970·2 0·48	2467·6 1·09	38·3%
Weimar—Berka—Blan- kensteiner Eisenbahn	32	Pályakilom. Vonatkilom.	13,585	62,094	1862·4 0·52	2663·4 0·74	69·9%
Prignitzer Eisenbahn	44·93	Pályakilom. Vonatkilom.	61,029	39,043	1681·2 0·58	3526·2 1·22	47·4%
Hochenebra—Ebeleber Eisenbahn	8·7	Pályakilom. Vonatkilom.	31,455	31,007	1981·2 0·65	3972·6 1·31	49·9%
Wutha—Ruhlaer Eisenb.	7·29	Pályakilom. Vonatkilom.	10,921	69,684	2318·4 0·65	4251 1·19	54·5%
Ilmenau—Grossbreiten- bacher Eisenbahn	19·1	Pályakilom. Vonatkilom.	33,849	35,548	2249·4 0·75	4311·0 1·44	52·2%
Stargard—Cüstriner Eisenbahn	98·3	Pályakilom. Vonatkilom.	79,188	51,700	2076·6 0·74	4403·4 1·58	47·2%
Parchim—Ludwigsluster Eisenbahn	2·7	Pályakilom. Vonatkilom.	63,300	62,709	1667·3 0·47	4435·8 1·27	37·6%
Neuhaltensleber Eisen- bahn	31·7	Pályakilom. Vonatkilom.	82,975	34,588	3003·6 1·03	4657·2 1·50	64·5%
Arnstadt—Ichterhausener Eisenbahn	5·1	Pályakilom. Vonatkilom.	29,466	43,937	2274 0·49	5030 1·09	45·2%
Osterwick—Wasserlebe- ner Eisenbahn	5·18	Pályakilom. Vonatkilom.	41,655	64,417	4464 1·01	6705 1·51	66·5%
Wittenberg—Perleber- geer Eisenbahn	10·54	Pályakilom. Vonatkilom.	105,537	96,465	2149·2 0·68	7131·6 1·64	30·1%



Tehertonnakilo- méter-forgalom	A vasút neve	Személykilométer- forgalom		Igazgatás	Pályafenntartás és felügyelet	Forgalom és ke- reskedelem
						K i-
67,548	Aradi és Csanádi egyesült vasutak	46,853	Pályakilométer frt Vonat " "	184-14 0-0882	535-77 0-2565	493-64 0-2362
			1000 { elegytonna " " { tiszta " "	0-6764 2-5131	1-9679 7-3118	1-8131 6-7370
44,770	Szamosvölgyi vasút	60,750	Pályakilométer frt Vonat " "	181-56 0-0135	647-30 0-4824	418-0 0-3109
			1000 { elegytonna " " { tiszta " "	1-31 3-47	4-69 12-38	3-03 8-12
29,305	Nagy-Kikinda— nagy-becskereki vasut	37,106	frt Vonatkilométer " "	58-47 0-0392	770-00 0-5175	770-96 0-2204
			1000 { elegytonna " " { tiszta " "	— —	— —	— —
23,600	Torontáli vasút	18,236	Pályakilométer frt Vonat " "	101-00 0-0655	280-82 0-1822	414-0 0-2686
			1000 { elegytonna " " { tiszta " "	— —	— —	— —
24,676	Mármarosói sóvasut	—		—	—	—
26,545	Nagy-Várad— belényesi vasút	16,644	Pályakilométer frt Vonat " "	— —	— —	— —
30,096	Maros-Vásárhely— szász-régeni vasút	30,248	Pályakilométer frt Vonat " "	— —	— —	— —

Az államvasutak ráfizetése is kedvezőbben alakult:

	1888	1889	1890
Központi kiadás nélkül*)	157,891	127,420	56,207 frt

Mindazonáltal az eredmények még távolról sem nevezhetők kielégítő-  
nek, különösen ha figyelmesen tekintjük át az egyes helyi-érdekű vasutak  
kezelésében elért eltérő eredményeket.

\*) Ha azonban ez összegekhez a fennebb közölt, az egész hálózat kezeléséből  
eredményezett központi kiadásokat is hozzáadjuk, akkor az államvasutak ráfizetése  
valóban volt: 1888-ban 409,530 frt; 1889-ben 518,456 frt; 1890-ben 689,945 frt.

Vonatmozgósítás és műhely	Anyagkezelés	Különféle kiadások	Összesen	Bevétel	Tiszta jövedelem	Üzleti hányad
<b>a d á s o k</b>						
493·60	10·98	94·66	1812·64	2981·73	1169·09	} 60·8%
0·2363	0·0052	0·0452	<b>0·8676</b>	1·4269	0·5593	
1·8129	0·0403	0·3471	<b>6·6577</b>	10·9495	4·2918	
6·7363	0·1498	1·2898	24·7378	40·6385	15·9007	} 77·6%
362·68	10·89	82·87	1703·30	2322·60	619·30	
0·2697	0·0081	0·0617	<b>1·2668</b>	1·7101	0·4433	
2·64	0·08	0·60	<b>12·35</b>	15·88	3·53	
6·94	0·20	1·59	32·70	44·80	12·10	} 59·05%
328·80	396·60	178·00	1732·80	2933·00	1200·59	
0·2653	—	0·1194	1·1618	1·9672	0·8054	
—	—	—	—	—	0·73	} 66·32%
—	—	—	—	—	2·75	
290·36	—	68·60	1155·30	1741·50	568·22	} 35·5%
0·1887	—	0·0445	<b>0·7495</b>	1·1298	0·3803	
—	—	—	—	—	2·48	} 77·2
—	—	—	—	—	0·45	
—	—	—	—	—	—	} 58·3
—	—	—	—	—	—	
—	—	—	926·72	1200·00	273·28	} 77·2
—	—	—	0·565	0·845	0·28	
—	—	—	1177·6	2018	840·4	} 58·3
—	—	—	0·742	1·360	0·62	

Hasonlítsuk össze néhány vonal üzleteredményeit:\*)

	Somogy-Szob—barcsi	Kun-Szt.-Márton—Szentesi	Bihari	Mátrai	Kisújszállás—Dévaványa
Egy vonatkilométer után kiadás	frt —·41	—·53	—·68	—·79	1·02
1000 elegy-tonnára eső kiadás	„ 6·10	5·06	7·22	8·05	11·69
Üzleti hányad	„ 65·87	47·64	51·85	72·36	61·48

\*) Az általános igazgatás és az üzletvezetőségi központi kiadások be-tudása nélkül.

Összehasonlítás céljából közöltük a XIV. táblázatos kimutatásban a néhány német vasútnál, valamint az önállóan kezelt magyar vasutaknál elért eredményeket.

Az ott föltüntetett számok tisztán mutatják a viszonyokban valamint a kezelésben előforduló eltéréseket, s semmi egyebet nem tekintve, arra mutatnak, hogy a hány üzletvezetőség, annyiféle elbánásban részesülnek az államvasutaktól kezelt helyi-érdekű vasutak.

Mielőtt azonban az elért eredményeket összegeznők, vessünk egy pillantást a forgalom eredményeire is, mert láttuk, hogy helyi-érdekű vasutaink csakis az esetben felelhetnek meg magasabb hivatásuknak és számíthatók hazánk közgazdasági tényezői közé, ha a forgalom fejlesztésében is megfelelnek hozzájuk fűzött várakozásainknak.

A forgalom fejlődését a következő néhány adat jellemzi:\*)

A pályakilométerre eső fizető teher-tonnakilométer volt:

	1888	1889	1890
A m. államvasúttól kezelt vicinális vasutakon ... ..	235,477	380,996	445,586
vagyis kilométerenként ... ..	19,623	21,160	24,754
Ezzel szemben áll az Aradi és Csanádin (325 km.) ...	59,776	61,498	67,548
Szamosvölgyin (110 km.) ... ..	32,821	39,118	44,770
A német vasutakon pedig po. a Wittemberge—Perleberger helyi-érdekű vasuton, meg éppen emelkedik	—	—	105,587

Enehány adat és az előzőekben elmondottak kell, hogy útmutatóink legyenek.

Az üzleteredmények határozottan arra utalnak, hogy több helyi-érdekű vasutunkat hiányosan kezeljük, a forgalomra vonatkozó adatok pedig **áruforgalmunk fejletlenségét bizonyítják.**

E két irányban kívánatos tehát az államvasutak kezelésének fejlesztése.

A költségek apasztásával az államvasutak már szép eredményeket mutatnak fel, s ezzel csökkenthetjük ugyan az államvasutak veszteségeit, de mint többször megokoltuk, a helyi-érdekű vasutak üzletkezelésében magasabb szempontok kell hogy vezéreljenek.

Közgazdasági előnyöket kell teremteni, de ilyeneket csakis a forgalom fejlesztésével érhetünk el.

Az előzőekben igyekeztünk azokat az elveket is kifejteni, a melyek követése a cél elérésére vezetnének, kérdés, hogy a fennálló szolgálati beosztás mellett, mennyiben volnának képesek az államvasutak is törekvésünket megvalósítani.

Az államvasutaknál ez idők szerint a helyi-érdekű vasutak külső szolgálatának vezetésével is a fővonalak üzletvezetőségei vannak megbízva, továbbá hálózatuk nagy kiterjedése megkívánja, hogy az egyöntetű kezelés érdekében minden teendő: utasításokkal szabályoztassék.

\*) Lásd a 210. lapon a táblázatot és az V. sz. grafikont. A személyforgalom a zónarendszer behozatalával oly abnormális nagy fejlődésnek indult és még annyira a fejlődés stádiumában van, hogy összehasonlításokra nem alkalmas.

S ez utóbbiak szigorú megtartását nemcsak a szolgálat fegyelmezettsége, hanem leginkább a sűrű forgalom zavartalan lebonyolításának az érdeke is megköveteli.

Ez ideig legkivált az utasítások szigorú megtartásának ellenőrzésében kulminált tehát az üzletvezetőségek működése, s minthogy a fővonalakon meglévő nagyobb forgalom biztonsága nagy felelőséget hárít az üzletvezetőkre, könnyen érthető, hogy a személyzetük beosztásakor is első sorban fővonalakra ügyelnek és csak a gyöngébb vagy már elaggott egyéneket helyezik a vicinális vonalokra.

Igy lesz minden vicinális vonal idővel a rokkantak hazéja.

De másfelől érthető, hogy az üzletvezető hosszú vonalának számtalan ügyeitől elfoglalva, igen ritkán szakíthat időt a — fővonalakhoz viszonyítva amúgy is kicsinyesnek látszó — vicinális állapotok figyelemmel való kísérésére avagy vezetésére.

És bár érthetetlennek látszik, de mégis való, hogy a számtalan írott utasítás dacára sehol sem érezhető meg olyan hamar és olyan kirívóan a vezető kéz erélyességének hiánya mint a vasúti szolgálatban.

A magára hagyott, mondhatnók egészen mellőzött helyi-érdekű vasút, elaggott személyzetével nagyon megérzi a gondozás hiányát, s a kifarradot lelkű személyzet még tespedtebbé válik.

Az unalom, mely az egész vicinális vonal mentén ásit, valamennyi szolgálati ágban bizonyos apathiát szül. Az alkalmazottaknak a szolgálat iránti érdeke eltompul. Nem törődnek a vasúttal, nem önmagukkal, nem a környezettel, s ezért semmi szabatos fölvilágosítást sem nyújthatnak a nagy ritkán tudakozódó felsőbbeknek sem.

Láttuk továbbá, hogy a helyi érdekű vasutak kezelése kevés alakiságot, gyors intézkedést és üzleti szellemet kíván.

Az első nem egyezik meg az államvasutak bürokrata vezetésével.

A gyors intézkedés nagyobb hatáskört kíván mint a minővel az üzletvezetők ez idő szerint rendelkeznek.

Vége az üzleti szellem ritkán található meg a hivatalos élet formáigaihoz szokott régi tisztviselőkben.

A viszonyok beható ismerete alapján állíthatjuk, hogy még a tarifákkal való rendelkezés jogának megadása esetén is, kevesen tudnák kereskedői szellemben vezetni a forgalom fejlesztését, mert nem törődnek a fővasutak vezetésében egymást kergető nagyobb-szabású dolgok mellett, mindazokkal a látszólag kisszerű, de a helyi-érdekű vasutakra való kihatásukban nagynak nevezhető ügykezelési szükségletekkel, melyeket az előző fejezetekben mint a helyi-érdekű vasutak természetével megegyezőket ismerünk meg.

Mindezek következtében, ha a vicinális vasutak kezelésében nemcsak kezelési redukciókat, de közgazdasági sikereket is előhajtunk

érni, kezelésüket a többi vonalakétól elkülönítve kell vezetnünk.

E téren szintén történt már kísérlet s a kereskedelemügyi miniszter Nagyváradon a Bihari és Nagyvárad—Belényes—vaskohi helyi-érdekű vasutak ügyeinek vezetésére 1889. márciusban, üzletkezelőséget szerveztetett.

Az eredmények már is kedvezőbbek, de mégis igen kisszerűek arra, hogy sem ez alapokon még több ilyen külön álló és csekély hatáskörű üzletkezelőség föllállítását javasolhatnók.

E sok kis, különálló központ növelné a központi kiadásokat annélkül, hogy a kívánt sikert elérhetnők, mert — mint láttuk — közgazdasági sikereket csak a tarifák helyes alkalmazásával érhetnék el, ez pedig sok üzletkezelőre már csak személyi okokból sem bizható,

Sokkal célravezetőbb volna, az önálló kezelés tárgyalásakor ismertetett modorban, egyes vonalmérnökökre bizni az egyes vasút kezelését, s valamennyi dirigálására önálló üzletvezetőséget szervezni.

Az államvasutaktól kezelt vonalak száma 25, az egész hossz 1525 kilométer.\*)

E hossz nem nagyobb mint a most fennálló üzletvezetőségek némelyike. De a helyi-érdekű vasutak érdeke mindenesetre olyan nagy, hogy külön kezelésük a velük való beható és állandó foglalkozást megérdemli.

A szolgálati teendőknek a fővonalokéval való szoros kapcsolata, lehetlenné tenné ugyan, hogy egyszerre megszakíttassék minden kötelék, de az új üzletvezetőség tapintatos eljárása mellett biztosítható volna az elágazó állomásokon végzendő szolgálat olyképpen való szervezése, hogy a jó egyetértés kellő megtartásával — az új valamint a helyi üzletvezetőség is adhasson ki utasításokat az egyelőre közösnek tekintendő állomási személyzetnek. A helyi-érdekű vasutak üzletvezetőségének vezetésében, különösen míg helyzete jobban ki nem domborodik, a tapintatos eljárásnak kell első sorban uralkodni. Vezetőjének eléggé jártasnak kell lennie a jelenleg divó vasuti szolgálat minden ágaiban, hogy gyors intézkedései a fővonal állomásain az összhangot meg ne zavarják. A gyors intézkedés szüksége pedig megkivánja, hogy alaposan ismerje helyi-érdekű vasútjaink természetét, fejlődésüket és szükségletüket is. Ezért ismernie kell a műszaki, forgalmi és kereskedelmi szolgálat kellékeit.

A kicsinyesnek látszó dolgok iránti érzék mellett tehát magas színvonalon kell hogy álljon képzettsége valamint ítélő képessége is, melyet a külföldön inaugurált kezelő rendszerek alapos tanulmányozásával kellett fejlesztenie.

Főszükséglet azonban az agilitás, hogy a szükséghez képest mindenütt és folytonosan tanulmányozhassa a meglevő viszonyokat.

\*) Időközben már szaporodott.

Ezért, különösen az első időszakban, minden bürokrata kezeléstől tartózkodni kell. Az elszámolások, utalványozások stb. rövid időre a régi szerint folytathatók, mert mint többször hangsúlyoztuk, a külső szolgálatot is alkalmas módon kell ugyan átalakítani, de első sorban a forgalom fejlesztése érdekében kell sürgősen munkálkodni.

Ezért az új üzletvezetőség első teendője lenne, hogy a helyi viszonyok beható megismerése alapján tegye meg javaslatait a külső szolgálat szervezésére vonatkozólag, nem ijedve vissza a bérletbe-adás rendszerével való kísérletől sem.

Második teendője volna, hogy a kereskedelem követelményeinek szorgalmas tanulmányozása alapján, a díjszabások helyes átalakítására vonatkozó javaslatait is megtegye, hogy a szükségessé váló intézkedések helyességéről ama helyi-érdekű vasutak igazgatóságait is meg lehessen győzni és a gyors intézkedések lehetőségét előmozdító eljárásokra rábírni, melyek díjszabási jogukat még nem engedték át az államvasutaknak.

Csak ha az alapszervezkedések már végre vannak hajtva, kellene az üzletvezetőségnek a pénzkezelő, számadó, statisztikai stb. kezelő munkálatokhoz hozzáfogni. Addig azonban már szervezetének is olyannak kellene lenni, hogy a bürokrata eljárást megghiúsítsa.

Az új üzletvezetőségnek harmadik és szintén elodázhatatlan föladata volna, az engedélyezendő új vonalok viszonyainak beható tanulmányozása.

Ma az államvasutaknál nincsen senki, ki az államvasutak részéről, az engedélyező tárgyalásokkor, csak megközelítőleg is ismerné a várható forgalom nagyságát és minőségét, hanem az engedélyesekkel szemben mindig ugyanazokat a sablonszerű követeléseket hangoztatják. Ennek következtében terheljük meg gyakran annyi meddő és szükségtelen befektetéssel e vállalatokat, mert a műszaki osztályt csak a technikai elvek vezérlik, az engedélyes rendesen semmit nem törődik az üzlettel, az államvasutak pedig a legjobb akarattal sem tudnak a kereskedelmi részről felvilágosítást nyújtani.

A helyi-érdekű vasutak üzletvezetősége volna tehát hivatva arra is, hogy e bajokon segítsen, s hogy tapasztalatai, továbbá az üzletkezelésre vonatkozó tanulmányai alapján segédkezet nyújtson az engedélyezéskor.

Mindezekre annál nagyobb szükség lesz, mentül inkább törekszünk a olcsón épített, olcsón kezelt és a forgalmat fejlesztő vasutak létesítésére, és mentül inkább növekedik az államvasutak kezelésébe átmenő vonalak hossza. Minthogy pedig ez évről évre rohamosan nő, kívánatos volna, hogy e téren is gyorsan intézkedjünk, hogy ez új intézmény is a vonalak szaporultával szerves összefüggésben fejlődhessék.

## Végszó.

Összegezzük az elmondottakat.

Helyi-érdekű vasutaink hálózatát mulhatatlanul és sürgősen kell fejlesztentünk. Be kell hatolnunk vele hazánk legfélreesebb zugába is, hogy minden termékünkkel a kellő időben és erőnk teljes kifejtésével résztvehesünk a világversenyenben.

De hazánk közgazdasági fejlődésének e hatalmas tényezőjét nem szabad ferde alapokon fejlesztentünk.

A fejlődés csiráját sokban megtaláltuk, s az eddigi alapokat részben szilárdnak ismervén, fejtegetéseinkben tartózkodtunk a külföldi minták kövételétől, óvakodva továbbá a „tabula rasa“ elvének alkalmazásától is, javaslatainkat a meglévőkre alapítottuk — ekként célozva az egészséges fejlesztést.

De a helytelen nézőpontokból való kiindulás két műveletnél különösen szembeszökő, s fájdalom, hiányosságuk már is óriási károkat okozott. Ezek: az alapítás és a forgalom fejlesztésnek hiányossága.

A tőke megszabásakor ugyanis ritkán követtük azt az egyedül helyes utat, hogy: a rendelkezésünkre álló tőke nagyságához képest építsünk, hanem az általánosító elveknek hódolva, igen nagy és egyenlő igényeket támasztottunk h. é. vasútjainkkal szemben, s nem vettük eléggé figyelembe sem alapításukkor, sem építésükkor a valódi szükségletet. Az engedélyesek avagy társulatok az engedélyezett tőkét meggondolatlanul értékesítették, s habár vasútépítő munkálataink valóban aránytalanul olcsóbbak mint a külföldé, mégis drága pénzen nagy tőkét használtunk fel, illetőleg temettünk el.

Megterheltük tehát drágán szerzett pénzzel tulzottan vasutainkat annélkül, hogy a második, művelettel, a forgalom fejlesztésével, igyekeztünk volna jövedelmezőségüket öregbíteni.

Mostanáig e téren is az élettelen sablon uralkodik, pedig a mint kifejttük, a helyi-érdekű vasútnak olyan kereskedelmi vállalathoz kell hasonlítani, a mely maga kutatja föl megélhetésének kútforrásait, s gondot fordítván a forgalmat alkotó valamennyi tényező fejlődhetésére, önmaga teremti meg forgalmát és alkotja meg jövő fölvirágzásának alapföltételeit.

***Olcsó pénznek helyes felhasználása és a forgalom fejlesztése***  
biztosíthatja csak helyi-érdekű vasutainknak, a hazánk érdekeitől annyira megkivánt egészséges fejlődését.

Vajha munkám bár egy paránnyal is előmozdíthatná e célok elérését!

FÜGGELÉK.





**A közmunka- és közlekedésügyi m. kir. miniszternek 1868. évi  
4973. szám alatt kelt rendelete,**

a magyar korona területén létesítendő mindennemű magánvaspályák építésére szükséges engedélyek tárgyában.

Addig is, míg a törvényhozás a magyar vasutak építésére adandó engedélyek tekintetében végleg intézkedni fog, ideiglenesen rendeltetik:

I. §. Bármely vállalkozó által kizárólag saját használatára és saját földjén, vagy a földtulajdonosnak előlegesen kimutatandó beleegyezése mellett idegen földön építendő vaspályának munkába vételére csak egyszerű építési engedély szükséges.

Ezen engedély a kormány szakértői véleményének meghallgatása után adathatik meg.

Oly vaspályaépítés ellenben, melynek rendeltetése az, hogy nyilvános személy- és áruszállító eszközkép szolgáljon, vagy mely által valamely országút bárminemű vaspályává átalakítandó, a kormányhatóság részéről különös engedély szükséges, még pedig:

a) az előmunkálatokra,

b) magának a pályának s az ahhoz tartozó épületeknek előállítására.

II. §. Az előmunkálatokra való engedély megadása mindennemű vasutak létesítésére a magyar királyi közmunka- és közlekedési miniszteriumot illeti; mely a magyar királyi ipar és kereskedelmi, úgy a közös hadügy-miniszterium véleményét előlegesen kikéri.

Gőzmozdonyú vasút építésére szóló engedély megelőző törvényhozási tárgyalás alapján ő Felsege által adatik.

III. §. Az előmunkálati engedély (1. §. a) mind egyes személyeknek és szabályszerűleg alakult társulatoknak, mind pedig oly személyeknek is adathatik, kik még csak ezután akarnak társulatot képezni.

Ezen engedély azonban csak akkor adathatik meg, ha az ellen sem az engedélyt kérőnek személyére nézve, sem pedig magánjogi és köztekineteknél fogva, nehézség nem forog fenn.

Ha ezen engedély még csak alakuló félben levő társulat által kéretik, úgy az csak azon kikötés mellett adathatik meg, hogy a kérelmezők mind azon feltételeket teljesítsék, melyek a társulatok alakítására szükséges előleges engedély megnyerésére hazai törvényeinkben foglaltatnak.

Ily engedélyt nyerni kívánó személyek és társulatok kötelesek a végett a magyar királyi közmunka- és közlekedési miniszteriumhoz folyamodni, a folyamodványhoz a vállalat tervét mellékelni, különösen pedig az építendő

pálya irányát legalább általános vázlatokban előadni és azon időt kijelölni, mely alatt az előmunkálatok megkezdendők és befejezendők.

IV. §. A vasút előmunkálataira adandó engedély által az engedélyért folyamodó csupán arra nyer jogot, hogy a tervezett vaspálya előállítására szolgáló előnyomozásokat saját költségén a fennálló törvények megtartása mellett, a hatóságok felügyelete alatt megindíthassa és a szükséges felmérési és felmérlekezési munkálatokhoz kezdhesse.

Ezen engedély által ellenben az engedélyért folyamodó sem a kérdéses vaspálya engedélyezésére előjogot, sem valamely különbeni kizáró jogosítványt nem nyer.

Ennélfogva az előmunkálati engedély ugyanazon vaspályára több különböző személynek is adathatik. Ezen engedély csak az abban határozottan kifejezett időre érvényes; mely idő eltelte után megszüntnek tekintendő; meghosszabbítása vagy újból megadása azonban a fenn elősorolt feltételek alatt kérethetik és megadathatik.

V. §. A vaspálya építésére való engedély kieszközlése végett a kérvény a magyar királyi közmunka- és közlekedési miniszteriumnál annak kimutatásával nyújtandó be:

- 1-ször, hogy folyamodók az előmunkálatok megtételére engedélyt nyertek;
- 2-szor, hogy a tervezett vaspálya a közérdeknek javára szolgál;
- 3-szor, hogy a vállalatra szükséges pénzerő mi módon lesz előállítandó;
- 4-szer, melléklendő még a kérvényhez az egész vállalat terve, a műszaki tervezet és a költségvetés.

A közmunka- és közlekedési miniszteriumnak jogában áll a körülményekhez képest az engedélyért folyamodóktól biztosítéktételt, a társulatoktól pedig annak kimutatását kivánni, hogy a résztvevők által a vállalatra nézve elegendő pénzalap biztosított.

VI. §. Mielőtt valamely vasút építésének engedélyezését tárgyzó kérvény megelőző törvényhozási tárgyalás alapján legfelsőbb elhatározás alá terjeszgetnék, gondosan megvizsgálandó, vajjon maga az építmény és annak egyes részletei nem foglalnak-e magukban olyasmit, mi a fennálló törvényekkel vagy köztekintetekkel és már korábban nyert magánjogokkal ellenkeznek. Különösen arra kell a pályaépítésnél ügyelni, hogy a szomszéd földeknek, épületeknek stb. minden rongálása elkerültesse.

E végre a közmunka- és közlekedési miniszterium minden egyes esetben saját kiküldöttének vezérlete alatt szakértőkből alakítandó bizottságot rendel ki, mely a közös hadügyminiszterium, az illető törvényhatóságok, továbbá az érdekelt társulat és birtokosok közbenjöttével a vasútvesztővel, mennyire szükséges, a helyszínen is bejárandja, a közlekedés, közbiztonság és a vasútforgalom és üzlet tekintetéből szükséges építkezési intézkedéseket megállapítja, s eljárásának eredményét a magyar királyi közmunka- és közlekedési miniszteriumnak helybenhagyás végett bemutatja.

VII. §. A közhasználatra szolgáló vasútépítési engedély csak egy meghatározott időre adatik. Ezen idő kilenven évet meg nem haladhat; de a fenforgó viszonyokhoz képest kevesebb számú évekre terjedhet.

Az ilyes engedély tartamának határideje azon napon kezdődik, melyen a vasút egészben vagy részben a közönség használatára megnyitattik.

VIII. §. Az engedély tartamának letelte után magának a vasútnak s a földnek és területnek és a hozzá tartozó építményeknek tulajdona tüstént kárpótlás nélkül és közvetlenül az államra száll.

A vállalat köteles a vasutat minden tartozékával együtt használható

állapotban átadni. A hatóságoknak különös kötelességévé tétetik a felett örködni, hogy a kiváltság idejének leteltét megelőző utolsó 5 év alatt a szükséges kijavítások azonnal megtétessenek, mire a vállalat szükség esetében kényszerítő eszközökkel szorítandó.

IX. §. A vasút építésére nyert engedélyvel rendszerint (ha az engedélyezési okmány különös megszorításokat vagy kikötéseket nem foglal magában) a következő engedmények járnak:

a) A vasútvállalat jogot nyer arra, hogy a jóváhagyott tervben előadott irányban vasutat építhessen.

A mennyiben az építés céljából s annak befejezéseig az építoszerek szállítása végett mellékvonalok előállítására szándékoltatik, erre az építési jóváhagyás kikérendő, s ha a vonal más földjén lenne vezetendő, a földtulajdonos beleegyezését kell kimutatni.

b) A vasútvállalat az engedély megadása által az illető vasút építésére kizáró jogot nyer annyiban, hogy az engedély tartama alatt senkinek sem szabad a közönség használatára oly más vasutat építeni, mely ugyanazon végpontokat új, hadtani, politikai vagy kereskedelmi tekintetben fontos közbeneső pontok érintése nélkül kötne össze.

Ellenben a kormánynak föntartva marad, az engedély tartama alatt is szárnyvonalakra vagy az engedélyezett vasút folytatólagos irányában létesítendő vasútépítésre más magánvállalatnak engedélyt adni, vagy ilyes vasutakat állami költségen építeni.

c) A közhasznú vasúti vállalatnak a kisajátítás joga, a kisajátítási törvények értelmében megadatik; de csak azon területekre nézve, melyek a vállalat létesítésére nélkülözhetlenül szükségesek.

A határozat ezen szükségesség mértéke iránt a közmunka- és közlekedési miniszteriumot illeti. Ezen kisajátítási jog foganatba vétele előtt köteles azonban a vasúti vállalat a föld megszerzése és azért adandó kárpótlás iránt a barátságos egyezkedést megkísérteni s csak ezen kísérlet nem sikerülte után folyamodni a közmunka- és közlekedési miniszteriumhoz a formaszzerű kisajátítási határozat hozataláért. A kisajátítási határozat jogerőre emelkedése után köteles a vasúti vállalat a kisajátítandó föld birói becsűjét az illető bíróságnál kieszközölni, az e becsű által megállapított összeget a föld tulajdonosának kifizetni, vagy azt, ha a fizetés az elfogadás megtagadása miatt vagy más jogos okokból meg nem történhetik, a bíróságnál letenni; miután a vállalat a kisajátított föld tulajdonát megnyeri s az építésben e tekintetben többé nem gátolthatik.

Ha azonban a becsűnél a birói eljárás szabályai meg nem tartottak, akkor azon tulajdonosnak, ki magasabb kárpótlást vél igényelhetni, e tekintetben a törvény útja fenmarad.

Hasonló módon kell a határozat hozatalakor eljárni, azon idegen tulajdon ideiglenes használatának szüksége iránt is, mely a vállalat kivitele érdekében a megengedett vasútépítés alatt nélkülözhetlen.

d) A vállalat az engedély által jogot nyer az épített vasúton személyeket és tárgyakat a megállapított árszabás szerint szállítani, a mennyiben ezen szállítás a postajog által kizárólag a postaintézetnek nincs fentartva.

X. §. Ellenben az engedélyezett vasúti vállalatok a köztörvényekben foglalt kötelességeken kívül még következő kötelezettségeket tartoznak az állam irányában teljesíteni:

a) A vasúti vállalatok kötelesek az engedélyezett vasút létesítése előtt annak részletes terveit, melyekből emelkedései és kanyarodásai kivehetők,

továbbá nyom- és vágányszélességét, mely tekintetben egyenlő mértékre kell törekedni, úgyszintén a pályának megengedhető szélességét jóváhagyás alá terjeszteni s magának a vasutnak és az egyes tárgyaknak építésénél az általános építészeti, valamint az elébök tűzött különös szabályokat pontosan teljesíteni.

Ide tartoznak különösen a tűzveszély és egyéb rongálások elleni elővigyázati szabályok stb. stb.

b) A vasuti vállalatok kötelesek a köz- vagy magántulajdonon a vas-pályaépítés által okozott minden kárt megtéríteni, továbbá oly intézkedéseket fenni, hogy a szomszéd földek, épületek stb. a vasút által sem annak építése közben, sem pedig később kárt ne szenvedjenek; az ilyes rongálásokért kártalanításra köteleztetvén.

c) Ha valamely vasút által közutak, hidak, ösvények vagy egyéb közlekedési eszközök egészen vagy részben háborítatnak vagy járhatlanokká válnak, a vasuti vállalat köteles a megakasztott közlekedést más módon teljesen helyreállítani.

Az elrombolt vagy járhatlanokká vált utak, hidak stb. helyett előállítottakat azok kötelesek használható állapotban tartani, kik az előbbi utak, hidaknak stb. főtartására köteleztettek.

Ezek azonban a vasuti vállalattól a költségek aránylagos részének megtérítését követelhetik annyiban, a mennyiben ezen utak, hidak stb. főtartási költségei a vasút építése által szaporodtak.

A mennyiben a vasút által háborított közlekedés helyreállítására előbb nem létezett különös építmények, például hidak, gátak stb. szükségesek, a vasuti vállalat által nemcsak az első előállítás, hanem a jövőendő fentartás költségei is viselendők.

d) Ha a vasút valamely közuton, hídon vagy gáton vezettedik keresztül, a vasuti vállalat köteles a hatóságok rendelete szerint a biztonságának megfelelő bekerítésről (elzárásról) gondoskodni s azokkal az út, hid vagy gát használata iránt egyezkedni. A bekerítésről (elzárásról) minden oly esetben is gondoskodni kell, hol valamely közút a vasuton megy keresztül vagy abba beleszakad, vagy a hol különben például állomási helyeken, köztetekintetből, az illető hatóságok utasítása szerint a vasút elzárása szükségesnek mutatkozik.

e) A személyek és tárgyak szállítására s a mellékilletékekre nézve megállapított árszabások, az illető társulat engedélyokmányában kikötött időben és módon a közmunka- és közlekedési miniszteriumnak jóváhagyás végett fölterjesztendők.

Az árszabás megállapításában minden fenforgó viszonyok, a vasút jövedelmezése, a szomszéd vasutak árszabásai stb. kellő figyelembe veendő.

Az árszabás közhírré teendő s a kormánynak fentartatik, azon esetben, ha a vasút tiszta jövedelme a beruházási tőke 15%-át meghaladja, az árak méltányos leszállítását eszközölni.

f) A vasuti vállalat köteles a vasút tüzleténél magát mindenekben a vasútüzlet iránt fennálló rendelkezésekhez szabni.

A vasuti vállalat ennél fogva különösen a postaküldeményeknek és a posta szolgálatbelieknek a vasuti tüzletrend 68. §. értelmében ingyen szállítására is köteleztetik.

Ha a kormány a vasutakat hadcsapatok vagy katonai tárgyak szállítására akarja használni: a vállalkozók kötelesek annak e célra minden szállításra használható eszközöket ugyanazon árszabási tételek szerinti kárpót-lásért rendelkezése alá adni, melyek ezen szállításra nézve az illető vasút

társulat engedélyokmányában vagy külön általános szabályokban megállapítva vannak.

g) A vasuti vállalat köteles a szomszéd vasutakkal (akár legyenek azok az engedélyezés idejekor már kiépítve, akár pedig csak később építtessenek) a menetrend, a vasút és az üzleti eszközök kölcsönös használása tekintetében s általában a kölcsönös forgalmi viszonyok rendére nézve, egyetértőleg megállapodni.

Ha e tekintetben barátságos egyezség létre nem jönne, vagy a történt megállapodás a közérdeknek meg nem felelne, a közmunka- és közlekedési miniszterium a megkivántató intézkedéseket hivatalból megteendi, mely rendelkezéseknek a vasuti vállalatok engedelmeskedni tartoznak.

h) A vasuti vállalatok tartoznak az álladalmi távirdavonalnak a vasút mentében saját területükön felállítását vagy netaláni saját távirókészületeiknek használatát ingyen megengedni.

i) A vasuti vállalatok a kormány különös engedelme nélkül nincsenek feljogosítva kötelezvények vagy részvények kibocsátásával, avagy a részvényekre eszközzendő ráfizetések alakjában, kölcsönöket kötni.

A vasuti vállalatoknak fentebbi kötelezettségei zsinórmértékül szolgálnak annyiban, a mennyiben az erre vonatkozó engedélyokmányokban különös kivétel nem foglaltatik. A kormány megítélésére bizatik ugyanis valamely vasuti vállalatot a fenfergő különös viszonyokhoz képest az egyik vagy másik kötelezettség alól fölmenteni, vagy másrésztől egészen különös esetekben, p. o. ha az állam által a vállalat irányában kamatbiztosíték vállaltatik stb., az engedély megadásánál még más kötelezettségeket kikötni.

XI. §. Az adott vasútengevény elenyészik:

a) ha azon idő letelt, melyre az engedély adatott;

b) ha azon határidő meg nem tartatik, mely a pálya vagy egyes pályadarabok befejezésére, nemkülönben az üzlet megnyitására az engedélyokmányban világosan kiszabott, föltéve, hogy e tekintetben különös figyelemre méltó okokból, p. o. elháríthatlan és előre nem látott események miatt, a kormánytól kivételes elnézés ki nem eszközöltetett.

A b) esetben a földek s épületekre nézve stb. szerzett tulajdonjog (azok törvényes kisajátításának föntartása mellett) a vállalkozóké marad ugyan, azonban a kormánynak szabadságában áll a kérdéses vasútépítésre az engedélyt valamely más későbbi vállalatnak adni, vagy ezen építést államköltségen létesíteni.

XII. §. Ha valamely vasuti vállalat az illetékes hatóságok rendelkezéseinek ismételt intések dacára sem engedelmeskedik, vagy ha az engedélyokmány avagy a vasuti üzletrend lényeges határozatai ellen cselekszik, a közmunka- és közlekedési miniszterium az engedélyezett vasútnak az üzleti vállalat veszélyére és költségén eszközzendő lezárólasát rendelheti.

XIII. §. Az e határozatok foganasítására vonatkozó ügyek, a birói út kizárásával, kizárólag a közigazgatási hatóságok elé tartoznak.

Kelt Budán, 1868. évi július hó 8-án.

*Gróf Mikó Imre, s. l.*

## 1880. évi XXXI. törvénycikk a helyi érdekű vasutakról.

(Szentelést nyert 1880. évi július hó 13-án. Kihirdetett az országgyűlés mindkét házában 1880. évi június hó 14-én.)

### 1. §.

Helyi-érdekű, vagyis oly vasutak, melyeknek fő célja, hogy az illető vidék forgalmi és közgazdasági igényeinek megfeleljenek, a jelen törvényben foglalt föltételek alatt és kedvezmények mellett, a miniszterium által engedélyezhetők. Minden ilyen engedélyezés, az engedélyezést követő 14 nap alatt, ha pedig a törvényhozás nem lenne együtt, a szünetet követő nyolc nap alatt az országgyűlésnek bejelentendő.

A törvényhozásnak marad fenntartva ezentúl is oly vasutak engedélyezése, melyek két vasútvonal összeköttetésére szolgálnak, vagy egyes fővonalaknak főirányukban kiegészítő részét képezik; valamint azok is, melyek a jelen törvény határozataitól eltérő föltételek és kedvezmények mellett lennének kiépítendőek.

### 2. §.

Helyi-érdekű vasutakra az engedély legfeljebb 90 évre adható, mely idő lejártá után ezek minden kárpótlás nélkül az állam tulajdonába jutnak. Az engedélynek vagy a vasút tulajdonának másra való átruházása csak a kormány beleegyezése mellett tesz közölhető. — Fentartatik egyszersmind az állam részére azon jog, hogy a vasút tulajdon- és birtokjogát az esetre megváltassa, ha egy oly fővonal létesítetik, mely ugyanazon irányban lesz vezetendő, mint az engedélyezett helyi érdekű vasút.

A megváltási ár gyanánt az engedélyokmány keltétől számított tíz év alatt azon összeg szolgál, mely az engedélyokmányban megállapított építési tőkének felel meg, tíz éven túl pedig az utolsó hét év tiszta jövedelme vétetik a megváltási ár megállapításának alapjául oly módon, hogy a két legmostohább év jövedelmének levonása után fenmaradó öt évi jövedelmi átlag, öt százalékkal tőkésítve, képezendi a megváltási összeget, mely azonban az esetben, ha a vasút minden állományában és beruházásában üzletképes állapotban van, az engedélyokmányban megállapított építési tőkénél csekélyebb nem lehet.

### 3. §.

Az építést, felszerelést és üzletet illetőleg mindazon könnyebbségek s kedvezmények megadatnak, melyek megadását az üzlet biztossága megengedi.

### 4. §.

A helyi-érdekű vasutak fölmentetnek:

a) az üzleti távirda létesítésétől mindaddig, míg azokon a vonatok nem találkoznak, vagy míg az éjjeli szolgálat életbe nem lép;

b) a posta céljaira megkivántató hivatalos és lakóhelyiségek ingyenes előállításának s fentartásának és a posta ingyenes szállításának kötelezettsége alól; ha azonban az ily vasutakon rendes napi közlekedés lép életbe, a postaszállításért a postaigazgatóság és a vasúti vállalat közt egyezségileg megállapítandó mérsékelt díj fizetendő;

c) a naponkénti reudes vonat közlekedésének berendezésétől; e tekintetben kötelezendő azonban az illető vállalat, hogy hetenkint legalább háromszor, előre meghatározott s előre közhírré tett időben közlekedő vegyes vonatot járasson;

d) a kormány fölügyeleteért járó díjak fizetése alól.

## 5. §.

Ugyane vasutak részére biztosítatik:

a) az építés tartamára a bélyeg- s illetékmentesség, az építési, illetőleg befektetési tőkének bármilyen módon való beszerzése, valamint az építés és felszerelés biztosítása céljából kötött minden szerződés, a pályatelekkönyvezésnél s kölcsönök be- és kitáblázásakor előforduló összes beadványok s egyéb okmányok, úgy nemkülönbén a pálya céljaira szükséges földterületek s dologi jogok átruházását, építési s felszerelési anyagok szállítását, készpénzfizetéseknek részvények átvétele mellett, vagy a nélkül való teljesítését, végre a hozzájárulás bármiféle más nemét vagy módját tárgyzó okmányok részére;

b) bélyeg- és illetékmentesség a törzs- és elsőbbségi részvények, elsőbbségi kötvények, valamint az ideiglenes jegyek első kiadására;

c) teljes mentesség a nyilvános számadásra kötelezett társulatok és egyletek adója, illetőleg a kereset- s jövedelmi adó, valamint a törzs részvény, elsőbbségi részvény és kötvény-szelvényadó és végre a szelvénybélyeg fizetése alól, az engedélyokmány keltétől számított 30 év tartamára. Megszűnik azonban ezen adómentesség, az engedélyokmány keltétől számított tíz év múlva, a mint a vállalat tiszta jövedelme a nevezett adóösszegnek az üzleti számlába való fölvétele után is az engedélyezett építési tőke 6% kamatjánál magasabb leend.

## 6. §.

A jelen törvény hatályba lépte után engedélyezett helyi érdekű vasutakon a szállítási adó az engedélyezés napjától számított 10 éven át nem szedetik.

## 7. §.

Ha ily vasutak építése által a kincstári, valamint az állami kezelésben levő alapítványi javak érdekelvők, azok az építés költségeihez hozzájárulni tartoznak.

Az érdekelttség kérdése és a hozzájárulás mérve iránt az illető javakat kezelő szakminiszterrel, és a mennyiben ez nem a pénzügyminiszter, a pénzügyminiszterrel egyetértőleg a közmunka- és közlekedési miniszter határoz.

## 8. §.

A magyar állam tulajdonát képező vasutak kötelesek a vonalaikba beágazó helyi érdekű vasutak részére:

a) közösen használandó pályaudvaraikon a tényleges költségek megtérítése mellett teljesíteni;

b) kívánatra a vidéki vasutak üzletét szintén a tényleg fölmerülő költségekért vezetni;

c) az e vasutak számára szükséges építési anyagokat önköltségen szállítani

## 9. §.

A községek feljogosítvák ily vasutak részére legfeljebb 10 évre kiterjedő kamatbiztosítást, vagy másnemű segélyezést átvállalni.

E részbeni határozatuk azonban csak az esetre bír érvénnyel, ha azt az illetékes törvényhatóság közbenjöttével a belügyminiszter, illetőleg a bán, a pénzügyminiszterrel egyetértőleg helybenhagyta.

Szabadságukban áll a községeknek a törvényszerű helybenhagyás föltétele mellett, hogy a vidéki vasutak részére teljesítendő munkákért, pénzbeli fizetésekért, vagy bármely más, általuk szabadon választandó szolgál-



mányokért vállalati címleteket, a köztük és a vállalat közt megállapítandó módon és értékben átvehessenek s e célból megfelelő, azonban csak a mondott célra fordítható kölcsönöket fölvehessenek.

A vállalat kérelmére az érdekeltek beleegyezésével az engedélyokmányba felvehető, hogy az ily módon elvállalt kötelezettség után esedékes összegek közigazgatási úton hajtassanak be.

#### 10. §.

A törvényhatóságoknak jogukban áll a helyi-érdekű pályák építését közmunkájuknak vagy közmunka-váltásuknak egy részével segíyezni.

E rész megszabásánál irányadó leendő, hogy a törvényhatóság területének mily része lesz a vasút által érdekelve.

A közmunka csak az építés idejére s legfeljebb három évre ajánlható föl természetben, míg a közmunka alapból való ilyenmű segíyezést a törvényhatóságok legfeljebb 10 évre biztosíthatnak előre; e részbeni határozatuk azonban csak akkor lép érvénybe, ha azt a közmunka- és közlekedési miniszter helybenhagyta.

#### 11. §.

A helyi-érdekű vasutak részére igénybe vehetők különben:

a) a közutaknak közönséges kocsi-közlekedésre okvetlenül nem szükséges részei;

b) a vízszabályozási védtöltések.

Ezeknek igénybevétele esetében azonban az út, illetőleg töltés igénybevétele s fenntartásának módja és aránya iránt a vasút engedélyese s az út, vagy töltés tulajdonosai közt egyezségek létesítendők, mely egyezségek, vagy az azoknak esetről-esetre szűkségessé vált módosítását tárgyzó megállapodások, a közmunka- és közlekedési miniszternek jóváhagyás végett bemutatandók.

#### 12. §.

A vitel- és fuvarberek maximuma az engedélyokmányban megállapítandó.

Mihelyt az engedélyezett pálya tiszta jövedelme egymásután következő három éven az engedélyokmányban megállapított tőke 7%-ára emelkedik, jogában álland a kormánynak, a vállalat meghallgatása mellett, az árszabályt megfelelőleg leszállítani.

#### 13. §.

Ha a helyi-érdekű vasút kiépítése és üzlete céljából alakítandó társaság törzsrészevényeire a névérték 30%-a részint készpénzben befizetve, részint a lekötött ingatlan értéke által kétszeres fedezetet nyújtó jelzálogi bekebelezés által biztosítva, részint pedig községek és törvényhatóságok által törvényszerű módon vállalt kötelezettségek által fedezve van: a társaság mint ilyen megalakulhat és az alapszabályokat a kereskedelmi cégjegyzékbe bejegyeztetheti.

Az engedélyokmányban vagy az alapszabályokban meghatározott címleteket (elsőbbségi részvényeket, elsőbbségi kötvényeket) azonban a 14-ik §. korlátai között csak akkor bocsáthatja ki, — és az építés tényleges megkezdésére az engedély csak akkor adható meg, ha a törzsrészvénytőkének 30%-a készpénzben befizettetett.

#### 14. §.

Elsőbbségi kötvények csak az esetben adhatók ki, ha azoknak kamatozását és törlesztését a vidéki érdekeltektől birtokosok biztosítják; ezen bizto-

síték megítélése a közmunka- és közlekedési miniszterre és a pénzügy-miniszterre bízatik.

Az elsőbbségi kötvények az engedélyokmányban megállapított tőkének legfeljebb két ötöd részét képezhetik.

Az elsőbbségi kötvények az elsőbbségi részvényekkel együtt az engedélyokmányban megállapított tőkének bárom ötöd részét nem haladhatják meg.

Az elsőbbségi részvényeket a törzsrészvényekkel szemben megillető előjogok az alapszabályokban állapítandó meg.

### 15. §.

E törvény végrehajtásával a közmunka- és közlekedési, a pénzügyi és a belügyminiszterek — illetőleg a bán — bízotnak meg.

## A közmunka- és közlekedésügyi m. kir. miniszternek 40,003/1885. számú szabályrendelete,

a gőzmozdonyú vasutak tervezése és építése tárgyában.

Az eddigi gyakorlattól eltérőleg, jövőre az országgyűlési jóváhagyással 1868. évi április hó 20-án 4973. sz. alatt kibocsátott vasútengedélyezési rendelet értelmében, a vasútengedélyezési tárgyalások csak az előzetesen foganatosított közigazgatási bejárások után fognak megtartatni, a midőn a közmunka- és közlekedésügyi miniszter már birtokában leend az ezen tárgyalások céljaira szükséges kimerítő adatoknak és ismerendi az összes érdekeltek kívánalmait is.

Ennek folytán és tekintettel a mai, már minden téren fokozottabb igényekre, az építési engedélyekért beadandó kérvények fölszerelésére s a terv és írásbeli mellékletek mikénti kiállítására vonatkozólag 1868. évi május hó 7-én 4378. szám alatt kiadott itteni rendeletet ezenel hatályon kívül helyezem s a helyett a következőket rendelem, úgymint:

1. § Az engedélyt kérő által a közigazgatási bejárás elrendelése, illetve az engedélyezés céljából rendszerint először csakis az általános tervek mutatandók be és csak ezeknek a közmunka- és közlekedésügyi miniszterium által történt megbírálása után terjesztendők be a részletes tervek.

Az általános tervezethez tartoznak a következők:

1. Általános átnézeti térkép 1:75,000 vagy 1:144,000 léptékben.

2. Topographiai térkép 1:25,000, vagy ha ilyen meg nem kapható, 1:28,800 léptékben, a tervezett vonal által netán érintett bányatelepek ki-tüntetésével.

3. Helyzeti rajz a vonal hegyi vagy egyébként nehéz jellegű szakaszairól, 1:2880 léptékben, rétegvonalakkal, illetve magassági mérjegyekkel.

A rétegvonalak oly sűrűen, illetve a magassági mérjegyek (kóták) oly számban rajzolandók be, hogy azokból a terepviszonyok eléggé elbírállhatók legyenek.

4. Általános hosszszelvény a 2. pont alatt említett topographiai térkép hosszléptékében és százszor nagyobb magassági léptékben.

5. Műszaki leírás, melyben a vonal vezetése, a netaláni variánsok, az irány, emelkedési és terepviszonyok, az állomások száma, valamint a tervezett létesítmények szerkezete, kiviteli módja és minősége, minden költségvetési fejezetre nézve kimerítően ismertetendők.

Ha az engedélyt kérő más pályáknál már jóváhagyott szerkezeteket kíván alkalmazni, a műleírásban ezen körülmény is főlemlítendő.

6. Tájékoztató jelentés a pálya kiépítése által elérendő közgazdasági és egyéb előnyökről és azon tényezőkről, melyekre engedélyt kérő a pálya jóvedelmezőségét alapítja, továbbá az üzlet célba vett berendezéséről, közös állomásokról, szárnyvonalakról stb.

7. Általános költségvetés a következő címek szerinti csoportozatban:

I. Az előzetes és építési tervezés, valamint az építési vezetés és felügyelet,

II. a kisajátítás,

III. az alépitmény,

IV. a felépitmény (a pálya kavicsolásával),

V. a magas építmények,

VI. a pályaelzárás és beosztás,

VII. a távirtda- és egyéb jelzők,

VIII. a pálya berendezése és felszerelése,

IX. a forgalmi eszközök,

X. a tartalékalap és

XI. az időközi kamatok.

2. §. Az általános terveknek a közmunka- és közlekedéstügyi miniszter által eszközölt megbirálása után és a tett észrevételek szemmel tartásával kezdhető meg a részletes tervek kidolgozása, melyeknek elkészülte után a már elbírált általános tervekkel egyetemben fölterjesztendők a következő műveletek, ú. m.:

1. Részletes helyszínrajz 1:2880 léptékben, melybe a birtokrészletek (parcellák) is berajzolandók és pedig a vonaltól jobbra és balra oly szélességben, hogy az akadálytalan közlekedés és vízlevezetés céljából szükségelt létesítmények megállapítása körül a közigazgatási bejárás alkalmával akadályok még akkor se merüljenek fel, ha kisebb vonaleltolások lesznek eszközözendők. Ezen helyszínrajzban a pályanyom, a műtárgyak — ez utóbbiak a tervezett nyílások kivételével —, útátjárók, párhuzamos utak, út- és vízszabályozások — azok szélességük megjelölésével — valamint az állomások helye és az azokhoz vezető hozzájáró utak csak egyszerű szines vonalak által lesznek kiténtetendők.

A községek határai a helyzetrajzban pontosan és feltűnően kiemelendők és a pálya által szelt megyék és községekről külön jegyzék is csatolandó.

2. Részletes hosszszelvény 1:2880 hosszúsági és 1:288 magassági léptékben, melyben kiténtetendők mindazon létesítmények, melyek a részletes helyszínrajzban megjelöltettek, továbbá berajzolandó és mérjegyekkel ellátandó mindenütt a gondosan kipuhatolandó legmagasabb árvíz is.

3. A pályatest szabványszelvénye és jellemző keresztelvények; nagyobb töltések és bevágásoknál a pálya vezetésére igénybe veendő közutak és véd-töltéseknél, valamint oly helyeken, hol védművek vagy biztosítások vannak kilátásba véve.

4. A nagyobb hidak nyílásainak megállapíthatása végett megkivántató vízműtani adatok, rajzok és számítások.

5. Részletes költségvetés, melyben hasonlóan — az 1. §. 7. pontja alatt említett címek szerinti csoportosítással — az egyes címek alatti költségek a pálya jellegének és a fenforgó műszaki nehézségeknek megfelelőleg, külön-külön részletezendők.

A költségvetés bekezdésében a költségek fejezetenként összegezve is kiténtetendők és pedig az egész vonalra és külön rovatban pályakilométerre is kiszámítva.

3. §. Róna vagy dombos tájakon építendő könnyű jellegű vasutak közigazgatási bejárásának, illetve engedélyezésének kinyerése céljából az 1. §-ban említett rendszerinti eljárástól eltérőleg, az általános tervekkel egyidejűleg a részletes tervek is bemutatathatók.

4. §. Az 1. és 2. §§-ban felsorolt műveletek, melyek minden rajz- és írásbeli mellékleteikkel együtt kivétel nélkül két teljes példányban lesznek benyújtandók, 21 cm. széles és 34 cm. magas alakban összehajtván készítenedők, és az engedélyt kérő valamint a tervező mérnök által is aláírandók.

Tervezetek, a melyek ezen szabályzat határozmányainak meg nem felelnek, kiegészítés vagy átdolgozás végett mindenkor vissza fognak küldetni.

5. §. A tervezett vonal közigazgatási bejárása csakis akkor lesz elrendelhető, ha az előbbi szakaszokban részletezett műveletek a közmunka- és közlekedésügyi miniszterium részéről megfelelőeknek találtattak s illetőleg ha a megejtett előleges helyi szemle alapján esetleg elrendelt változtatásokra vonatkozó variánsok tervei is már hasonló részletességgel elkészítettek.

6. §. Az engedélyt kérő a közmunka- és közlekedésügyi miniszterium által elrendelt helyszíni szemlék, a közigazgatási bejárás és pótbejárás, valamint a netán elrendelt egyéb tárgyalások költségeit viselni tartozik.

7. §. A mint az engedélyokmány kiadatott, az engedélyezett vonal a közmunka- és közlekedésügyi miniszterium határozatai nyomán véglegesen kitiűzendő, lejtémezendő és annak tervezete az építésre megkivántató részletességgel kidolgozandó, minek megtörténtével a következő tervezetek lesznek egymásután és az engedélyokmányban megállapított határidőkben és módon ide fölterjesztendők :

1. Az építési helyzetrajz 1 : 2880 léptékben, a pályatest és a mellék-  
létesítmények szabatos kitiűntetésével, és

2. az építési hosszszelvény 1 : 2880 hosszúsági és 1 : 288 magassági  
léptékben.

3. A sín- és kapcsolószerkek pontos rajza természetes nagyságban, a  
hordképességre vonatkozó számításokkal és a talpfa-beosztással együtt.

4. Az állomások tér- és vágányzati rajzai 1 : 1000 léptékben.

5. Az al-, fel- és magas építmények szabványrajzai, továbbá a pályaelzárás, jelzők és forgalmi eszközök részlettervei.

6. A szabványostól eltérő építkezésekről, valamint a nagyobb hidakról s azok fölszerkezeteiről külön részletrajzok mutatandók be, mely utóbbiakhoz mindenkor az erőtervek, valamint a vonatkozó súly- és nyugtani számítások is melléklendők lesznek.

Az 1. és 2. pontok alatt említett tervek fölterjesztése mellőzhető az esetben, ha a közigazgatási bejárás alapjául szolgáló részlettervek a közmunka- és közlekedésügyi miniszter által az építési engedély megadására alkalmasoknak találtattak.

8. §. A mennyiben az előbbi szakaszban 1. és 2. pontok alatt említett építési tervekben a bejárási tervvel szemben oly indokolt eltérések vagy vonalváltások fordulnának elő, melyek a közigazgatási bejárás határozmányainak részbeni módosítását igényelnék : az illető pályaszakaszokra nézve pótbejárás lesz foganatosítandó.

Vonatváltoztatás esetén a közigazgatási bejárásnál alapul szolgáló pályanyom is mindenkor pontosan kitiűntetendő az építési helyzetrajzban.

9. §. Mindaddig, míg az építési engedély meg nem adatott, úgyszintén míg az 1881 : XLI. t.-c. illető határozmányainak elég nem tétetett, a vasút kivételét megkezdeni nem szabad ; ép úgy tiltva van az olyan részlettervek

végrehajtása is, melyek a közmunka- és közlekedésügyi miniszter által előzőleg jóváhagyva nem lettek.

A közlekedés és vízfolyás biztosítására a közigazgatási bejárás alkalmával megállapított intézkedések az érdekeltek beleegyezése esetén is csak a közmunka- és közlekedésügyi miniszterium jóváhagyásával változtathatók meg.

10. §. Minden tervezet a rajz és írásbeli mellékletekkel együtt a fentebbi szakaszokban előírt alakban, két példányban s a tervező illetőleg az engedélyes vagy jogutódja jogerejű aláírásával ellátva nyújtandó be.

11. §. Az engedélyezett vaspálya befejezése után az engedélyes vagy jogutódja köteles bemutatni az összes létesítményekről a műszaki felülvizsgálat céljaira alkalmas terveket, melyeknek a tényleges kivitellel mindenben egyezniök kell.

12. §. Végre köteles az engedélyes illetve jogutódja a pálya kiépítése után az engedélyezett pályavonatról s létesítményeiről a cs. és kir. közös hadügyminiszterium vagy képviselői által kívánt műszaki műveleteket a közmunka- és közlekedésügyi miniszterium útján a császári és királyi közös hadügyminiszterium részére egy-egy példányban fölterjeszteni.

Kelt Budapesten, 1886. évi március hó 11-én.

*Báró Kemény Gábor, s k.*

## 1888. évi IV. Törvénycikk

### a helyi-érdekű vasutakról szóló 1880. évi XXXI. t.-c. módosításáról és kiegészítéséről.

(Szentelését nyert 1888. évi február hó 24-én. — Kihirdettetett az „Országos Törvénytár”-ban 1888. évi február hó 28-án.)

#### 1. §.

*Az 1880. évi XXXI. t.-c. 1. §-ához:*

A törvényhozásnak tartatik fenn azon helyi-érdekű vasutak engedélyezése is, melyek közvetlenül az ország határszéléig tervezetnek, vagy a melyek valamely vasutat gőzhajókkal járt vízi úttal közvetlen csatlakozás útján kötnének össze.

#### 2. §.

*Az 1880. évi XXXI. t.-c. 2. §-ának kiegészítéséről:*

a) A helyi-érdekű vasutaknak nemesak engedélye, illetve tulajdonjoga, hanem tüzlete sem ruházható át másokra a közmunka- és közlekedésügyi miniszter engedélye nélkül.

b) Az állam azonnali megváltási joga akkor is hatályba lép, ha a helyi-érdekű vasút utólag oly csatlakozást nyer, mely annak az összekötő, vagy az átmeneti útirány jelentőségét adja. Azon vasutakra nézve, melyek mint helyi-érdekű vasutak engedélyeztetnek, bár vonaluk már az engedélyezéskor összekötő, átmeneti vagy főforgalmi irányba esett, az állam azonnali megváltási joga hatályba lép, mihelyt a törvényhozás az illető helyi-érdekű vasutat fővonalnak nyilvánítja.

c) Az engedélyokmány keltétől számított harmincz év elteltével az állami megváltási jog feltétlenül érvényesíthető. — A megváltási ár ez esetben nem tőkében, hanem az utolsó hét, illetőleg öt év tiszta jövedelmének átlaga alapján, az engedély hátralevő ideje alatt évjáradékban lesz fizetendő,

mely évjáradék azonban — a mennyiben az engedélyokmány más kamat-megállapítást nem tartalmaz — nem lehet kisebb, mint a tényleges építési tőkének öt százaléka.

d) Oly helyi-érdekű vasutak engedélyokmányaiban, melyek valamely magán vasúti társaság részére társasági egyéb vonalaikhoz való csatlakozással engedélyeztetnek, mindenkor kikötendő lesz, hogy a helyi-érdekű vonal a társaság többi vonalaival egyidejűleg megváltható.

### 3. §.

*Az 1880. évi XXXI. t.-c. 3. §-a helyett :*

A helyi-érdekű vasutak építésére, fölszerelésére és tüzletére vonatkozó szabályokat és szabványokat a közmunka- és közlekedésügyi miniszter rendeletileg állapítja meg.

Hogy mennyiben és mily mértékben van az ekként kibocsátandó szabályok és szabványok alól kivételnek vagy eltérésnek helye, — azt a helyi viszonyok alapján és egyéb felmerülő körülményekhez képest esetről esetre a közmunka- és közlekedésügyi miniszter állapítja meg.

Az építést, fölszerelést és tüzletet illetőleg mindazon könnyítések és kedvezmények engedélyezhetők, melyek az ület biztonságát nem veszélyeztetik.

### 4. §.

*Az 1880. évi XXXI. t.-c. 4. §-ához :*

a) A helyi-érdekű vasutak felmentetnek a jelenleg érvényben álló vasúti üzletrendtartás 89. §-ában jövedéki és rendőri felügyelet címén előírt fizetések és szolgálmányok alól, úgy nemkülönben az 1884. évi XIV. t.-c. 15. §-ában és az 1885. évi XXIII. t.-c. 110. §-ában említett ármentesítési, illetőleg vízrendezési társulati költségekhez való hozzájárulás alól is, azonban arra, hogy ezen vasúti vonalak által a vízlefolyások kártékonyan meg ne gátoltassanak, vagy meg ne nehezítettessenek, a közigazgatási bejárásoknál különös gond fordítandó.

b) A helyi-érdekű vasút a közmunka- és közlekedésügyi miniszter kívánatára a m. kir. postát szállítani köteles.

A postaszállítás feltételeit, s ezek közt a postaszállításért fizetendő és a szolgáltatással arányban álló méltányos évi díjat a közmunka- és közlekedésügyi miniszter rendeleti úton szabályozza.

Ezen — az engedély egész tartama alatt teljesítendő — szállítás fejében a nevezett miniszter a helyi-érdekű vasutat legfeljebb 50 éven át, évenként egyenlő összegekben fizetendő átalánnyal is segíyezheti. Ezen átalány a helyi-érdekű vasút által az állami posta részére nyújtandó szolgáltatás arányában szabatik meg; úgy azonban, hogy a kérdéses átalány a postajáratok és kezelés költségeiben a vasúti szállítás folytán elérhető megtakarítás kétszeres összegénél s  $5\frac{1}{2}\%$ -kal tőkésítve legfeljebb a helyi érdekű vasút tényleges építési tőkéjének tíz százaléknál nagyobb nem lehet.

A postaszállításra igénybe veendő vonatok menetrendjének szabályozása tekintetében a helyi-érdekű vasút magát a nevezett miniszter határozatának feltétlenül alávetni köteles.

A mennyiben a helyi-érdekű vasút részére biztosítandó átalány többet tesz ki, mint a postajáratok és kezelés költségeiben a vasúti szállítás folytán elérhető megtakarítás, — a többlet fejében jogosítva leendő a közmunka- és közlekedésügyi miniszter törzsrészvények kibocsátása esetén megfelelő név-

értékű ily címletek átadását, illetőleg ha társaság nem alakíttatik, az üzleti jövedelemből megfelelő részesedést kikötni.

A jelen szakasz rendelkezései mindazon helyi-érdekű vasutakra kiterjednek, melyekkel a postaszállítás feltételei a jelen törvény hatálybalépétségéig még szabályozva nem lettek.

#### 5. §.

*Az 1880. évi XXXI. t.-c. 5. §-ához:*

Az idézett szakaszban az építés tartamára engedélyezett bélyeg- és illetékmentesség az illető vasút üzletének megnyitásától számított két év múlva szűnik meg, s kiterjed magára az engedélyokmányra, illetőleg az engedélyi szabadalomra, valamint azon szerződésekre is, melyek egyrészt a posta szállítására, másrészt a beágazási pályaudvarok, vagy egyes vonalrészek együttes használatára, valamint az üzletkezelésre nézve kötöttek.

Kiterjesztetik továbbá a bélyeg- és illetékmentesség az állam, a törvényhatóságok, községek és magánosok által a helyi-érdekű vasút létesítésére megajánlott hozzájárulásokról, valamint az ezek alapján célba vett pénzbeszerzések érdekében kiállított okmányokra és a megajánlott hozzájárulások bekebelezésére is; valamint a bélyeg- és illetékmentesség kedvezményére szolgáló határidő alatt bélyeg- és illetékmentesen bekebelezett tehertételek kitörlésére vonatkozó okmányok- és beadványokra is.

#### 6. §.

*Az 1880. évi XXXI. t.-c. 8. §-ához:*

a) Az 1880. évi XXXI. t.-c. 8. §-ának b) pontjában foglalt kötelezettség az állambiztosítást élvező magánvasutakra is kiterjesztetik.

A közmunka- és közlekedésügyi miniszter azonban megtagadhatja az üzletbevételt oly helyi-érdekű vasutaktól, a melyek létesítéséhez az érdekeltség a tényleges építési tőkének legalább huszonöt százalékaival hozzá nem járult. Viszont a nevezett miniszternek közforgalmi szempontból jogában állandó helyi-érdekű vasutaktól, melyek az államvasutakhoz vagy valamely állambiztosítást élvező vasúthoz csatlakoznak, az engedélyokmányok értelmében vagy a jövőre engedélyezendő vasutakra nézve azok engedélyezése folyamán az üzletnek a csatlakozó állami, illetve állambiztosítást élvező vasút részére leendő átadását követelni. Az utóbbi esetben az ily üzletbevétel föltételeit a közmunka- és közlekedésügyi miniszter az engedélyezési tárgyalások folyamán állapítja meg.

b) A közmunka- és közlekedésügyi miniszter a pénzügyminiszterrel egyetértőleg megengedheti, hogy az államvasutak gépgyára és a diósgyőri vas- és acélgyár a helyi-érdekű vasutak építéséhez megrendelt mozdonyok, illetőleg felépítményi vas- és acélananyagok árát több évi törlesztésre hitelezhesse. Ezen hitelezés, valamint az annak fejében kívántató fedezet, illetve biztosítás módját a nevezett miniszterek állapítják meg.

#### 7. §.

*Az 1880. évi XXXI. t.-c. 9. és 10. §-ai helyett:*

A helyi-érdekű vasutak létesítését támogathatják:

- a) az állam,
- b) a törvényhatóságok és
- c) a községek is.



Azon összeget, melyet a közmunka- és közlekedésügyi miniszter a keletkező helyi-érdekű vasutak segélyezésére évente fordíthat, az egyes évek állami költségvetéseiben a nevezett miniszternek a pénzügyminiszterrel egyetértőleg teendő előterjesztései alapján a törvényhozás állapítja meg.

Ezen címen az állami költségvetés évenként 300,000 frtnál nagyobb összeggel meg nem terhelhető. Egy-egy helyi-érdekű vasút nem segélyezhető ezen összegből többel, mint tényleges építési tőkájének egy tizedrészével.

A törvényhatóságok részéről a helyi érdekű vasutak a közmunka-alap, vagy egyéb ily célra igénybe vehető alapjaik vagy jövedelmeik, illetőleg vagyonuk terhére, vagy végül — az 1883. évi XV. t.-c. értelmében, s az ott megszabott határok közt — megyei, illetőleg törvényhatósági pótdadó kivetése útján segélyezhetők.

Hasonlóképen a községek is községi jövedelmeik, illetőleg vagyonuk terhére, vagy végül községi adó kivetése útján az 1886. évi XXII. t.-c. 132., illetőleg 131. §-ában szabályozott eljárás betartása mellett segélyezhetik a helyi érdekű vasutakat.

E segélyezés úgy a törvényhatóságok, mint a községek részéről akként történhetik, hogy vagy a vasút jövedelmezőségéhez járulnak hozzá bizonyos összegű évjáradékkal, vagy pedig az építkezés céljaira akár természetbeli munkát, akár bizonyos összegű — a vasút engedélyese által külön hitel-művelet útján értékesíthető — évjáradékot, akár végre egyszerre s egyszer mindenkorra befizetendő tőkeösszeget nyújtanak. Utóbbi esetben úgy a törvényhatóságok, mint a községek ebbeli elvállalt kötelezettségeik teljesíthetése céljából említett alapjaik, illetve jövedelmeik lekötésével hosszabb lejáratú kölcsönöket köthetnek.

A közigazgatási, árva- és gyámhatósági kiadások fedezésére szolgáló javadalmazás, nemkülönben a közigazgatási célokra szolgáló vármegyei épületek, nevezetesen a vármegyei székház a fentiek értelmében vehető kölcsön biztosítékaira le nem köthetők.

A törvényhatóságoknak a segélyezést és a kölcsönkötést megszavazó határozatai a közmunka- és közlekedésügyi miniszternek, illetve a belügyi és pénzügyminisztereknek; — a községek határozatai pedig az illető törvényhatóságnak és a nevezett minisztereknek jóváhagyását igénylik, mely jóváhagyás nélkül ezen határozatok jogerejűeknek nem tekinthetők.

Horvát-Szlavonországok területén az ilyenmű hozzájárulások, illetve kölcsönök a bán által a pénzügyminiszterrel egyetértőleg hagyatnak jóvá.

Úgy az államnak, mint a törvényhatóságoknak és községeknek az általuk a fentebbiek szerint az építési tőkéhez nyújtandó segélyösszegek fejében a helyi-érdekű vasút a segélyösszegnek, illetőleg a biztosított évjáradéokra beszerzett tőkeösszegnek megfelelő részvényeket vagy törzsrészvényeket köteles átadni; ha pedig részvénytársaság nem alakíttatnék, a vasút tiszta jövedelmében az állam, illetőleg a törvényhatóság és község azon arányban részesítendő, a melyben az általuk nyújtott hozzájárulási összeg a tényleges építési költségek többi részéhez viszonylik.

A jövedelemben való ilykénti részeltetéstől azonban a miniszterium kivételes esetekben el is tekinthet.

A helyi érdekű vasutak részére engedélyezett állami hozzájárulások a törvényhozásnak az engedélyokmány kiadásáról szóló jelentésben tudomására hozandók.



## 8. §.

*Az 1880. évi XXXI. t.-c. 11. §-ához :*

Azon esetre, ha valamely törvényhatósági vagy községi útnak, vagy vízszabályozási védtöltésnek igénybevétele iránt annak tulajdonosa és a helyi érdekű vasút között egyezség nem jönne létre, az igénybevétel föltételeit — különös tekintettel a hadászati követelményekre — végérvényesen a közmunka- és közlekedésügyi miniszter — Horvát-Szlavonországok területén létező illetén közutaknál a közös kormány kezelése alatt nem álló utakra nézve ezen országok bánjával egyetértőleg — állapítja meg.

## 9. §.

*Az 1880. évi XXXI. t.-c. 13. §-ához :*

a) A törzsrészcéltőke 30%-ának a társaság megalakulhatása végett kimutatandó biztosításánál az állami, törvényhatósági és községi hozzájárulás aránylagos része is figyelembe veendő. A mennyiben pedig az államkincstár, a törvényhatóságok és a községek által törzsrészcéltők fejében nyújtandó hozzájárulások csak az építés előhaladásának arányában esedékes részletekben fizettetnek ki, a megfelelő törzsrészcéltőkre való 30%-nyi befizetés hiánya az elsőbbségi címletek kibocsátására nézve akadályt nem képezhet.

b) Azon határozmány, mely szerint az építési engedély csak akkor adható meg, ha a törzsrészcéltők 30%-a készpénzben befizettetett, — hatályon kívül helyeztetik; fenmaradván a közmunka- és közlekedésügyi miniszternek a joga, hogy az építési engedély megadása előtt az építési szerződés bemutatását követelhesse, vagy más alkalmas módon meggyőződést szerezhesen arról, hogy az engedélyes részéről minden szükséges intézkedés megtétetett arra nézve, hogy az építés fennakadás nélkül legyen folytatható.

## 10. §.

*Az 1880. évi XXXI. t.-c. 14. §-a helyett :*

Az engedélyokmányban a tényleges építési tőke állapotandó meg.

A névleges tőkét, valamint a pénzbeszerzés módoszatait és feltételeit, úgyisint a kibocsátandó címletek neveit, azok egymáshoz arányát, árfolyamát, osztalékát, illetve kamatait a közmunka- és közlekedésügyi miniszter a pénzügyminiszterrel egyetértőleg állapítja meg; mindazonáltal figyelemben tartandó, hogy ott, a hol törzsrészcéltők bocsátatnak ki, ezek a tényleges építési tőkének legalább 35%-át tegyék és hogy azon esetre, ha a tényleges építési tőke részben készpénzbeli hozzájárulások vagy segélyek stb. által fedezve lenne, illetve ha így a tényleges építési tőkének 35%-a vagy ennél több már készpénzben biztosítva volna, akkor az elsőbbségi címletek csak a még födezetlenül maradt tényleges építési tőkerészlet erejéig bocsáthatók ki és az árfolyam is csak ezen papírokra állapítható meg.

Elsőbbségi kötvények csak az esetben adhatók ki, ha azoknak kamatozása és törlesztése az állam, illetőleg a törvényhatóságok, avagy a községek által az üzlet részére nyújtott évjáradékokban fedezetét találja, vagy ha ezek kamatozását és törlesztését az érdekeltek biztosítják; utóbbi esetben ezen biztosítás megfelelő voltának megítélése a közmunka- és közlekedésügyi és a pénzügyi miniszterekre bízatik.

A kamatozás és törlesztés biztosítása nélkül csak oly kölcsön vehető

föl és csak oly kötvény állítható ki, a melyben világosan ki van kötve, hogy a pálya álladéka és tartozékai a kölcsön fedezetétül nem szolgálnak; hogy a hitelező vagy kötvénybirtokos a pálya álladékára és tartozékaira sem a követelés lejárta előtt, sem a követelés lejárta után zálogjogot nem szerezhet, és hogy a pálya álladékára és tartozékaira követelésének bírói úton való érvényesítése esetében sem leendő jogosítva végrehajtást vezetni, hanem követelését csak a vasút jövedelmére vezethető végrehajtás útján érvényesítheti.

A helyi-érdekű vasutak a pálya és tartozékaira bekebelezhető függő kölcsönöket csak a közmunka- és közlekedésügyi miniszter engedélyével vehetnek föl, s csak azon föltétellel, hogy a függő kölcsön a vasút engedélyének lejártáig okvetlenül törlesztve legyen.

Az állami megváltási jog érvényesítése esetében a pályára bekebelezett adósságoknak még törlesztetlen része, vagy az állam által netán átveendő egyéb tartozások a megváltási árból le fognak vonatni.

### 11. §.

Jelen törvény a törvénytárban való megjelenése napján lép életbe és annak a pénzügyi és belügyi miniszterekkel, illetve a horvát-szlavon-dalmátországi bánnal egyetértő végrehajtásával a közmunka- és közlekedésügyi miniszter bízatik meg.

## Az „Esztergom—almásfüzitői helyi-érdekű vasút részvénytársaság“ (Esztergom-nyugoti vasút) alapszabályai.

### I. FEJEZET.

#### A társaság alakulása, célja, székhelye, cége, tartama, ügykezelése, nyelve, hirdetményei.

1. §. Az 1890. évi XXXIV. t.-c. alapján a kereskedelemügyi m. kir. miniszter által az 1890. évi július 1-én 39,749. sz. a. a m. kir. miniszterium nevében kiadott engedélyokmány értelmében az esztergom—almásfüzitői h. é. vasút engedélyesei, névszerint: Neuschloss Károly és fia és Horschitz Frigyes budapesti bej. cégek, részvénytársaságot alapítanak, s az idézett engedélyokmány alapján megszerzett összes jogait és elvállalt kötelezettségeiket a részvénytársaságra átruházzák, a részvénytársaság pedig ezen jogokat és kötelezettségeket változatlanul és minden fenntartás nélkül átvállalja.

2. §. A társaság megalakul, mihelyt:

a) a törzsrészvény tőkének 30%-a az 1880. évi XXXI. t.-c. 13. §-ának, illetve az 1888. évi IV. t.-c. 9. §-ának megfelelőleg biztosítva, vagy lefizetve lett;

b) jelen alapszabályok az alakuló közgyűlés által elfogadtatnak és a magas kormány által jóváhagyattak;

c) a társaság cége a budapesti kir. kereskedelmi és váltótörvénytörvény-nél bejegyeztetett.

3. §. A részvénytársaság célja:

a) a fentebbi engedélyokmányban megnevezett, és ezen okmány tárgyát képező vasútvonal kiépítése és üzembentartása;

b) mindazon fő-, szárny- és iparvasút-vonalaknak építése és üzembentartása, melyeket jövőben a társaság szerződés vagy engedélyokmány alap-

ján, vagy a magas államkormány külön jóváhagyásával építeni, vagy bérbe venni fog;

c) mindazon vállalatok tüzemben tartása, melyek a társulat részére engedélyezett vasútvállalatokkal közvetlen összeköttetésben állanak.

4. §. A társaság székhelye Budapest.

Bel- és külföldön ügynökségeket föllállítani jogosult.

5. §. A társaság cége:

„Esztergom—almás—füzitői helyi érdekű vasút részvénytársaság“ (Esztergom-nyugoti vasút) németül: „Esztergom (Gran)—Almás-Füzitőer Lokal-Eisenbahn-Actien-Gesellschaft“ (Graner Westbahn).

A cégjegyzés akként történik, hogy a bárki által írott vagy előnyomott cég alá két igazgatósági tag aláírásaikat teszik.

Az igazgatósági tagok aláírása a budapesti kir. kereskedelmi és váltótörvényszéknél bejegyzendő.

6. §. A társaság tartama 1890. július 1-től számított 90 évre terjed (engedélyokmány 22. §.)

7. §. A társaság ügykezelési nyelve kizárólag magyar.

A társaság hirdményei a „Budapesti Közlöny“ című hivatalos lapban s az igazgatóság által kijelölendő egy vagy több vidéki hirlapban tétetnek közzé.

## II. FEJEZET.

### Alaptőke.

8. §. A társaság alaptőkéje osztrák értékű kétmillióegyszáznyolcvan-ezeröttszáz — 2.480,500 — forintban állapítatik meg, fölosztva 17,875 darab egyenkint o. é. 100 frtról, bemutatóra szóló elsőbbségi részvény, összesen 1.787,500 frt értékben, — és 6930 darab egyenkint o. é. 100 frtról, bemutatóra szóló törzsrészvény, összesen 693,000 frt értékben.

9. §. Az elsőbbségi részvények A. sorozattal az 1 % alatti, — a törzsrészvények B. sorozattal a 2 % alatti minta szerint állíttatnak ki, folyó számmal s a társaság címbélyegével láttatnak el, két igazgatósági tag által íratnak alá és a társaság őrzetében maradó szélszelvevénykönyvből vágatnak ki.

10. §. Az összes elsőbbségi részvények természetben az összes törzsrészvényekért befolyandó összegekkel együtt — egyedüli kivételével a tartalékalapul visszatartott 30,000 frtnak, a vasútnak az engedélyokmány és azt kiegészítő okmányokban előírt módon történt megépítése és üzleti berendezése fejében Neuschluss Károly és fia és Horschitz Frigyes építési vállalati budapesti bej. cégeknek adatván át, az elsőbbségi részvények befizetési módozata iránt intézkedés szüksége nem forog fenn.

Ügyszintén nem forog fenn intézkedés szüksége ama törzsrészvények befizetése tekintetében, melyek szerződésileg megállapított fizetési határidők mellett az államnál és törvényhatóságoknál vannak elhelyezve.

Ama törzsrészvényekre vonatkozólag, melyek nincsenek az állam vagy törvényhatóságok hozzájárulásai által biztosítva, a részvényesek a befizetésnek az igazgatóság által meghatározandó részletekben és határnapokon való teljesítésére fölszólíttatnak.

A befizetés elmulasztása esetén a társaság a keresk. törv. 169. §-a értelmében 6% nyi késedelmi kamatokat követelhet vagy kimondhatja, hogy a késedelmes részvényes az aláírásból eredő jogait s az addig teljesített befizetéseket elveszti.

Utóbbi esetben a társaság jogában áll, a részvényes által nem teljesen befizetett törzsrészvényeken szabad kézből való eladás útján túladni, úgy azonban, hogy a társaság részére — a már teljesített és elévült befizetések beszámításával — legalább a teljes névérték elérjék. Netaláni többletek a társaság tartalékalapja javára esnek.

11. §. Az elsőbbségi és törzsrészvények egymáshoz viszonyára nézve megállapítatik, hogy a vasút tiszta jövedelméből mindenekelőtt az elsőbbségi részvényeknek a kereskedelemügyi m. kir. miniszter által jóváhagyandó törlesztési terv szerint 75 évi törlesztésnek megfelelő törlesztési hányada és 5% — öt — százalékos osztaléka biztosítottak az elsőbbségi részvények a törzsrészvények irányában azon előnyben részesülnek, hogy az esetben, ha a vasút jövedelme az egyik vagy másik évben az elsőbbségi részvények törlesztési hányadát és 5%-os osztalékát nem fedezné, a hiány a következő év vagy évek jövedelmeiből pótolandó úgy, hogy a törzsrészvények után osztalék mindaddig nem fizethető, míg az elsőbbségi részvényekre járó utánfizetések teljesen ki nem egyenlítették.

Hasonlólag a társaság fölhasználása, illetve fölhasználása esetén a törlesztés útján be nem váltott elsőbbségi részvények birtokosai legelőször is azon előjoggal bírnak a fölhasználható társasági vagyona, hogy ebből legelső sorban az elsőbbségi részvényeseknek a fentiek szerinti hátralékos követeléseit elégítendő ki, azután az ekként tisztán fennmaradó társasági vagyomból az elsőbbségi részvények aránylagosan lehetőleg névértékben fizetnek ki, azaz váltatnak be; az ezek után fennmaradó társasági vagyomból az összes törzsrészvényesek részvényeik arányában, esetleg névértékben elégítettnek ki, és végre a még fennmaradó hátralék az elsőbbségi és törzsrészvények és élvezeti jegyek tulajdonosai között egyenlő arányban osztatik föl.

Az elsőbbségi részvények évi törlesztési hányada és 5%-os osztalékának a fentiek szerinti fődözése után a törzsrészvényeknek évi 5%-os osztaléka fog kifizettni s a mennyiben még ezen fölül is marad rendelkezésre tiszta jövedelem: az, miután az elsőbbségi és törzsrészvényeket minden egyéb tekintetben ugyanazon jogok illetik meg, mint fölülosztalék fog az összes részvényesek és élvezeti jegyek birtokosai közt egyenlő arányban fölosztatni, illetve a részvénytársulat alapszabályai értelmében rendeltetéséhez képest fölhasználtatni.

12. §. A törzsrészvények törlesztése mindaddig kezdetét nem veendi s nem veheti, a míg az összes elsőbbségi részvények nem törlesztettek. Ennek megtörténte után a törzsrészvények a m. kir. kormány által jóváhagyandó törlesztési terv szerint, a társulat 90 évi tartamának megfelelő beosztással fognak törlesztetni.

13. §. Az elsőbbségi, valamint annak idején a törzsrészvények törlesztése az előbbi §. illetve a kormány által helybenhagyott törlesztési terv kisorsolás útján történik, mely kisorsolás a törlesztési terv szerint évenként az év első felében a társaság székhelyén, közjegyző előtt, vagy hatósági felügyelet alatt nyilvánosan eszközöltetik.

A kisorsolt részvények számai közhírré teendők s a sorsolási év december 31-én kifizetendők, igényük az 5%-os osztalékra pedig a sorsolási év végével szűnik meg.

Ha az engedély tartama alatt jövedelemhiány miatt az összes részvények törleszthetőek nem lennének, a törlesztetlenül maradt részvények tulajdonosai részvényeiknek beváltását, vagy e címen bárminemű kárpotlást az államtól vagy bárki mástól többé nem igényelhetnek. A beváltott rész-

vényekért bemutatóra szóló élvezeti jegyek adatnak ki. Ily élvezeti jegyek tulajdonosai az 5%-os részvényosztalékot többé nem igényelhetik, egyebekben azonban a részvényesekkel egyenlő jogokkal bírnak. Ezen élvezeti jegyek mintája a magas kormány előleges jóváhagyása mellett annak idején az igazgatóság által fog megállapíttatni.

14. §. Az elsőbbségi és törzsrészvények oszthatlanok s a társaság minden egyes részvényre nézve csak egy egyént ismer el tulajdonosul.

### III. FEJEZET.

#### A társaság igazgatása.

15. §. A társaság ügyeit intézi:

- a) a közgyűlés;
- b) az igazgatóság;
- c) a felügyelő bizottság.

##### A) A közgyűlés.

16. §. Mindazon jogokat, melyek a részvényeseket a társaság ügyei tekintetében megilletik, a részvényesek, illetve élvezeti jegybirtokosok összessége a jogérvényesen alakult közgyűlésen gyakorolja.

A közgyűlés jogérvényesen megalakultnak tekintendő, ha azon legalább hét személyesen megjelent, vagy meghatalmazott által képviselt részvényes, a mindenkor forgalomban levő részvényeknek legalább tizedrészét képviseli.

Ha a közgyűlés a gyűlekezésre kitűzött időponttól számított egy óra alatt ekként érvényesen meg nem alakul, 14 napra elhalasztatik.

A második közgyűlés, melynek időpontja szintén közzéteendő, tekintet nélkül a közgyűlésen megjelent részvényesek és az általuk képviselt részvények számára, jogérvényesen határoz mindazon ügyek fölött, melyek tárgyalására az első közgyűlés összehíva volt.

A közgyűlésen az igazgatóság elnöke, akadályoztatása esetén az alelnök és ha ez is akadályozva lenne, az igazgatóság által e célra saját kebeléből megválasztott tag elnököl.

17. §. A közgyűlést a kereskedelmi törvény 178. és 195. §-aiban említett eseteken kívül az igazgatóság hívja össze.

A közgyűlés megtartásának helye Budapest.

18. §. A rendes közgyűlés évenként egyszer, az évi mérleg elkészítése után és pedig legkésőbbben június hóban tartatik.

Rendkívüli közgyűlés hívandó egybe:

a) valahányszor az igazgatóság a közgyűlés összehívását szükségesnek vagy célszerűnek találja;

b) ha a felügyelő-bizottság hivatalos működésében törvénybe vagy az alapszabályokba ütköző intézkedéseket vagy a társaság érdekeit sértő mulasztásokat vagy visszaéléseket tapasztal;

c) ha az alaptőkének legalább tizedrészét képviselő egy vagy több részvényes a közgyűlés egybehívását — részvényeik egyidejű letéteményezése mellett — kívánja és ezen kívánatát az ok és cél kijelölése mellett az igazgatóságnál bejelenti.

19. §. Minden közgyűlés két héttel a gyűlekezésre kitűzött határidő előtt a 7. §-ban említett hírlapokban közzéteendő, s a gyűlekezés helyét és idejét, valamint a tanácskozás alá kerülő tárgyak sorozatát tartalmazó egy-egy szeri hirdetmény útján hivatik össze.

Az évi mérleg, valamint az igazgatóság és felügyelő bizottság jelentései a kereskedelmi törvény 198. § a értelmében a közgyűlést megelőzőleg 8 nappal, a társulat hivatalos helyiségeiben közszemlére kitétetnek és ezen időn belül nyomtatott példányokban is minden részvényes rendelkezésére bocsáttatnak.

A közgyűlés által jóváhagyott évi mérleg egy eredeti példánya a budapesti kir. kereskedelmi és váltótörvényszéknek bemutatandó.

20. §. Azon szavazatra jogosult részvényesek, kik a közgyűlésen akár személyesen, akár képviselőik által részt venni óhajtanak, kötelesek részvényeiket a közgyűlésre kitűzött határnap előtt öt nappal, a le nem járt szelvényekkel együtt a társulat pénztáránál Budapesten, vagy az összehívási hirdetményben az igazgatóság által e célra kijelölt más helyeken letéteményezni.

A letett részvényekről elismervény adatik, mely igazolványul szolgál a közgyűlésen való részvételre.

A közgyűlésen minden részvényest, minden a nevére letett 10 drb részvény után egy-egy szavazat illet meg.

A részvényeiket letéteményezett s szavazatra jogosult részvényeseknek névsora, az egyesek által letett részvények s a megfelelő szavazatszámnak kitüntetése mellett a közgyűlés elé terjesztendő.

A kereskedelemügyi és a vallás- és közoktatásügyi m. kir. miniszterek, továbbá Esztergom és Komárom vármegyék és Esztergom és Komárom városok által a közgyűlésekre kiküldendő képviselők a szavazási jogot a részvények letétele nélkül gyakorolják.

21. §. Csupán a kiskorúak és a gyámság alatt levők törvényes képviselői, törvényhatóságok, községek, testületek, társaságok vagy közintézetek előjárói tanácskozhatnak és szavazhatnak a közgyűlésen a nélkül, hogy maguk is részvényesek lennének.

Személyesen meg nem jelent részvényesek magukat csak szavazati joggal bíró részvényes által képviselhetik, ki is magát az igazgatóság által megállapított minta szerint kiállított meghatalmazással igazolni tartozik.

22. §. A rendes közgyűlés elé terjesztendő tárgyak a következők:

- a) az igazgatóságnak üzleti jelentése a lefolyt üzletévről;
- b) az igazgatóság számadása és a tiszta nyereség hováfordítására irányzott indítványa;
- c) a felügyelő bizottság jelentése a mérleg megvizsgálásának eredményéről, valamint jelentése az igazgatóság által a nyereség felosztása tárgyában tett indítványról;

d) az a)–c) pontokban említett jelentések, indítványok és a mérleg megállapítása, valamint az igazgatóság és a felügyelő bizottság részére adandó felmentvény fölötti határozathozatal.

Ezenkívül a közgyűlés határozatának kizárólag fenn vannak tartva:

- e) az igazgatóság és felügyelő bizottság tagjai számának meghatározása az alapszabályokban megállapított határon belül;

f) más társasággal netán kötendő cartell-szerződések, továbbá a más vasutak építésének vagy üzemének átvételére vonatkozó szerződések jóváhagyása, avagy a pálya el- vagy bérbeadása;

g) az igazgatósági tagoknak adandó tiszteletdíj értékének meghatározása;

h) a társulati tőke fölemelése vagy leszállítása, a mennyiben utóbbi nem a részvények alapszabályszerű kisorsolása és beváltása által eszközöltetik;



i) a tartalékalapnak a kormány jóváhagyása melletti esetleges igénybevétele;

j) a társulat feloszlása és felszámolók kirendelése;

k) az alapszabályok módosítása;

l) oly indítványok, melyek az igazgatóság, a felügyelő bizottság vagy egyes részvényesek által határozathozatal végett a közgyűlés elé terjesztetnek.

Minden szavazatképes részvényes, ki a közgyűlésen valamely tárgyat tanácskozás alá kíván vétetni, azt legkésőbb február hó végéig, részvényeinek egyidejű letéteményezése mellett, az igazgatóságnak írásban bejelenteni tartozik oly célból, hogy ez a közgyűlést egybehívó hirdetménybe a tanácskozás tárgyai közé felvétethessék.

Oly ügyek felett, melyeknek letárgyalása az egybehívó hirdetménybe felvéve nem lett, határozatot hozni nem lehet.

Kivételt képeznek az igazgatóság vagy a felügyelő bizottság javaslataihoz beadott javító indítványok.

A fenti f) h) i) j) k) pontok alatt említett tárgyak fölötti határozatok csak a m. kir. kormány jóváhagyása után válnak jogérvényesekké.

23. §. A közgyűlés tárgyalásai- és határozatairól jegyzőkönyv vezetetik, melybe a jelenlevő részvényesek nevei s az általuk képviselt részvények száma is felveendő.

A közgyűlési jegyzőkönyv az elnökön és az ez által kijelölt jegyzőn kívül, a közgyűlés kezdetén az elnök által kijelölt két jelenlevő részvényes által aláírandó és az igazgatóság által haladéktalanul, de legkésőbb a közgyűlés megtartását követő 14 nap alatt a budapesti m. kir. kereskedelmi és váltótörvényszéknek és a kereskedelemügyi m. kir. miniszterhez az igazgatóság és a felügyelő bizottság jelentéseivel és egyéb mellékletekkel főszerelve, eredetiben vagy hiteles másolatban, beterjesztendő.

24. §. A közgyűlés határozatait általános szótöbbséggel hozza, a szavazatok egyenlősége esetén azon indítvány emeltetik határozattá, melyhez az elnök járult.

Az alapszabályok módosítását, vagy a társaságnak más társasággal való egyesítését, vagy a meghatározott időtartam előtt leendő fölосzlatását, továbbá az igazgatóság vagy egyes tagjainak megbízatásuk előtti fölmentését tárgyzó indítványok fölött csak oly közgyűlés határozhat, és pedig legalább  $\frac{2}{3}$  rész többséggel, melyen az összes forgalomban lévő részvényeknek legalább egy harmadrésze képviselve van.

Ha a közgyűlésen a részvények egy harmadrésze képviselve nem volna, akkor ugyane célra és a tárgynak közzététele mellett tizennégy napra új közgyűlés hívandó egybe, mely tekintet nélkül a képviselt részvények számára, a szavazatok legalább két harmadrész többségével érvényesen határozhat.

25. §. A választások — ha a közgyűlés másként nem intézkedik — szavazati jeggyel történnek.

Ha az első szavazás alkalmával általános szótöbbség nem éretik el, akkor szűkebb választásnak van helye azok közt, kik az első szavazáskor legtöbb szavazatot nyertek. Ily esetben a még megválasztandók kétszeres száma kerül szűkebb választás alá.

Ha a szűkebb választásnál két egyén egyenlő szavazatot nyerne, akkor közöttük a tetemesb részvénybirtok, ha pedig ez is egyenlő lenne, a sors dönt.

B) *Igazgatóság.*

26. §. A társaság összes ügyeit az igazgatóság vezeti és határoz mindazon ügyekben, melyek a közgyűlésnek fenntartva nincsenek.

A társaságot harmadik személyek irányában az igazgatóság képviseli, ő gyakorolja mindazon jogokat és teljesíti mindazon kötelességeket, melyek azt a kereskedelmi törvény értelmében megilletik.

Különösen az igazgatóság hatáskörébe tartozik a hivatalnokok kinevezése, elbocsátása és ezek javadalmazásának megállapítása.

Az igazgatóság összes jogainak, vagy azok egy részének gyakorlását külön meghatalmazással és visszavonhatólag, bizonyos ügyekben és meghatározott időre, egy vagy több tagjára is átruházhatja.

A folyó és sürgős ügyek gyorsabb elintézése céljából az igazgatóság saját megbízatásának idejére, tagjai sorából 3—5 tagból álló végrehajtó bizottságot küldhet ki. Ezen bizottság hatáskörét, ügyrendjét, valamint díjazását az igazgatóság határozza meg, utóbbit a közgyűlés által az igazgatóságnak megszabott általányösszeg keretén belül (36. §.).

A végrehajtó bizottság megbízatása, igazgatósági határozat által bár-mikor megszüntethető.

27. §. Az igazgatóság legalább 12 és legfeljebb 16 tagból áll, kiknek kétharmad részben magyar honpolgároknak kell lenniök és Magyarorszá-gban lakniok.

Az első igazgatóság tagjai az alapítók által az alakuló közgyűlésben a kereskedelmi törvény 183. §-ának határozmányai fönntartásával 3 évre választatnak. Ezen idő lejártával az igazgatóság tagjai a közgyűlés által mindig 3 évre választandók.

A kereskedelemügyi és a vallás- és közoktatásügyi m. kir. minisztereknek, továbbá Esztergom és Komárom vármegyék és Esztergom sz. kir. városnak biztosítottik azon jog, hogy mindaddig, míg azok az általuk átvett törzsrészevények birtokában megmaradnak, az igazgatóságba egy-egy tagot kinevezhessenek.

28. §. Az igazgatóság — mindenkor egy évre — saját tagjaiból választja elnökét és alelnökét.

29. §. Mindazok, kik csőd alatt állanak, vagy fizetéseiket beszüntették a nélkül, hogy hitelezőiket teljesen kielégíthették volna, továbbá mindazok, kik valamely büntény- vagy nyereszkedési vágyból eredő, vagy közérkölc-séget sértő vétség vagy ilyenmü kihágás miatt bünvádi eljárás alatt állot-tak és ártatlanoknak nem nyilvánítottak, az igazgatóság tagjai nem lehetnek.

Ha ilyenmü kizárási ok a hivatalos működés tartama alatt áll be, akkor ez az igazgatói állás közvetetlen elvesztését vonja maga után.

30. §. Az igazgatóság minden tagja — a magas kormány által kinevezettek kivételével — hivatalos működésének megkezdése előtt legalább 10 darab társulati részevényt a még le nem járt szelvényekkel együtt, a társaság pénztáránál letenni köteles.

Ezen letett részevények az illető igazgatósági tag hivatalos működési idejének tartama alatt a társaság őrizetében maradnak, s ennek lejárta után mindaddig, míg a működés utolsó évére vonatkozó számadások jóvá nem hagyattak, sem meg nem terhelhetők, sem el nem adhatók.

31. §. Az igazgatóság, — az elnök meghívására vagy két tagjának kivánatára — valahányszor a társasági ügyek igénylik, de legalább is négy-szer évenként, még pedig rendszerint Budapesten ülést tart.



32. §. Az igazgatóság határozatképességéhez szükséges, hogy összes tagjai szabályszerűen meghívatnak és az elnökkel vagy helyettesével együtt legalább 5 tag jelen legyen.

33. §. A határozatok általános szótöbbséggel hozatnak s az elnök is szavaz.

Szavazategyenlőség esetében azon vélemény emelkedik határozattá, melyhez az elnök járult.

34. §. Az igazgatóságnak nem a társaság székhelyén lakó vagy egyébként távollevő tagjai — az elnök kivételével — szavazatuk iránt írásbeli nyilatkozatot is adhatnak, vagy szavazataik beadására írott meghatalmazás mellett — az elnök kivételével — jelenlevő más társukat is följogosíthatják.

Egynél több ily meghatalmazást azonban egy tag sem vállalhat el.

35. §. Az igazgatóság, valamint a végrehajtó-bizottság tanácskozásairól és határozatairól jegyzőkönyvek vétetnek föl, melyek az elnök, egy az elnöktől kijelölt jelenlevő igazgatósági tag és jegyző által iratnak alá.

Ezen jegyzőkönyvekbe a jelenlevők nevei, valamint minden előterjesztett indítvány s hozott határozat beiktatandó.

Az igazgatóság, valamint a végrehajtó-bizottság egyes tagjainak a hozott határozattal eltérő külön véleménye — kívánatukra — a jegyzőkönyvbe szintén fölveendő.

A hozott határozatokért s az igazgatóság minden tényéért az igazgatókat a kereskedelmi törvény értelmében felelősség terheli azon igazgatók kivételével, a kik valamely határozat vagy intézkedés ellen azonnal óvást emeltek, a mint arról értesültek, s ebbeli óvásukat a felügyelő bizottságnak bejelentették.

Az igazgatóság, valamint a végrehajtó-bizottság jegyzőkönyvei az üléstől számítandó legkésőbb 14 nap alatt a kereskedelemügyi m. kir. miniszterhez három másolati példányban betérjesztendők.

36. §. Az igazgatóság az egyes üléseken való részvételeért évi általányösszeget kap, melynek mennyiségét a közgyűlés állapítja meg. Ezen általányösszegeből az igazgatóság egyes tagjainak járó tiszteletdíjat az igazgatóság saját hatáskörében határozza meg.

### C) Felügyelő-bizottság.

37. §. A felügyelő-bizottság 4 rendes és 1 póttagból áll, kiket a közgyűlés egy évre választ, de mindég újból megválaszthatók.

Ha a felügyelő-bizottságban üresedés áll be, a kilépett tag helyét a megválasztott póttag foglalja el.

Az első felügyelő bizottság az alakuló közgyűlés által az első üzleti év tartamára választatik.

Ha a felügyelő bizottság tagjainak száma — póttagot is beszámítva — bármely okból három alá száll, az igazgatóság a pótválasztás megejtése végett, közgyűlést tartozik egybehívni.

A kereskedelemügyi m. kir. miniszternek biztosíttatik azon jog, hogy mindaddig, míg az állam az általa átvett törzsrészvények birtokában megmarad, a felügyelő bizottságba egy tagot kinevezhet.

38. §. A felügyelő bizottság a kereskedelmi törvény értelmében gyakorolja mindazon jogokat, melyek azt megilletik és teljesíti mindazon kötelességeket, melyek a törvény értelmében a felügyelő bizottság által teljesítendők.

39. §. A felügyelő bizottság 500 frtban meghatározott évi általános összeget kap, melynek az egyes tagok és a póttag közti mikénti felosztását a felügyelő bizottság maga határozza meg.

#### IV. FEJEZET.

##### Mérleg és osztalék.

40. §. A társulat első üzleti éve a társulatnak a keresk. cégjegyzékbe való bevezetésének időpontjától (2. §.) kezdődik és ugyanazon év december 31-én végződik. Az ezután következő üzleti évek a naptári évek szerint kezdődnek és végződnek.

Minden év december 31-én a társulati számadások lezártnak, az actívák és passzívák általános leltára, továbbá a kereskedelmi törvény 199. §-ában foglalt rendelkezések szem előtt tartása mellett a mérleg elkészítettik.

Az igazgatóság köteles a fenntebbi elvek szerint készített mérleget és számadásokat felülvizsgálás végett a felügyelő bizottsághoz idejekorán áttenni, a felügyelő bizottság pedig tartozik a megvizsgált mérleget a vizsgálat eredményéről szóló jelentésével együtt legkésőbbben 14 nappal a közgyűlés megtartása előtt az igazgatósághoz visszazárazmatatni (19. §.).

41. §. A társulati vállalatok nyeresége azon tiszta jövedelemből áll, mely az üzleti és kezelési költségek, fentartási kiadások és esetleges leírások és veszteségeknek a jövedelemből levonása után fennmarad.

Ezen tiszta jövedelem a következőkre fordítatik:

1. az elsőbbségi részvénytőke tervszerű törlesztési részletére;
2. az elsőbbségi részvények 5%-os osztalékára;
3. a törzsrészvénytőke tervszerű törlesztési részletére, a mennyiben az elsőbbségi részvénytőke már teljesen törlesztett és a törlesztési terv szerint a törzsrészvények törlesztése már kezdetét vette (13. §.);

4. a törzsrészvények 5%-os osztalékára.

Ezek után a nyereség esetleges maradékából:

5. legalább is 10% a tartalékalaphoz csatolják és pedig mindaddig, míg a tartalékalap a részvénytőke 10%-át el nem éri;
- 6) az igazgatóság jutalékára 20% fordítatik, melynek az igazgatóság egyes tagjai közt leendő mikénti felosztását az igazgatóság maga határozza meg; és végre:

7. az ezután még netán fennmaradó jövedelem az összes részvényesek, illetve élvezeti jegybirtokosok között egyenlő arányban mint felülosztalék kiosztatik.

42. §. Azon osztalékok és felülosztalékok, valamint a kisorsolt részvények, melyek a lejárati napjától számított öt év alatt fel nem vétetnek, illetve beváltás végett be nem mutattatnak, úgy tekintetnek, mintha az esedékes értékekről a felvételre jogosultak a társaság javára lemondottak volna.

43. §. Az osztalékok legkésőbb a közgyűlés utáni július hó 1-én, a társulat székhelyén vagy az igazgatóság által kijelölt más fizetési helyen fizettetnek ki.

#### V. FEJEZET.

##### Tartalékalap.

44. §. Az engedélyokmány 7. §-a értelmében a tényleges építési tőkéből 30,000 frt készpénzben kiharasztatván, tartaléktőke gyanánt külön kezelendő.

Ezen tartaléktőke csakis a kereskedelemügyi m. kir. minisztertől eset-  
ről esetre előzetesen kieszközlendő engedély alapján használható fel.  
A tartaléktőke kamatai mindenkor az illető tőkéhez csatolandók.

## VI. FEJEZET.

### Államfelügyelet, feloszlás.

45. §. A felügyeleti jog a magas államkormány részéről a fennálló  
törvények határozmányai és az engedélyokmány 23. §-a értelmében gyako-  
roltatik.

46. §. A társaság feloszlása esetén a felszámolás módozatai a köz-  
gyűlés által a magas kormány jóváhagyása mellett, a fennálló törvények  
határozmányai értelmében lesznek megállapítandók.

Kelt Budapest, 1891. év január hó 17-én, az alakuló köz-  
gyűlésen.

19,765. szám.

#### III.

A magyar királyi pénzügyminiszter úrral egyetértőleg jóváhagyom.

Budapest, 1891. március hó 30-án.

Baross s. k.

1. alatti melléklet.

A. sorozat

.....szám

**„Esztergom—almásfüzitői helyi-érdekű vasút részvénytársaság“**  
(Esztergom-nyugoti vasút.)

Alaptőke osztrák értékű 2.480,500 forint, mely 1.787,500 forint név-  
értékű elsőbbségi részvény és 693,000 forint névértékű törzsrészvény kibocsá-  
tása által szereztetett be.

### Elsőbbségi részvény

egyszáz — 100 — forintról osztrák értékben.

Ezen részvény tulajdonosa részére mindazon jogok biztosítatnak, melyek  
az „Esztergom—almásfüzitői helyi-érdekű vasút részvénytársaság“ (Esztergom-  
nyugoti vasút) elsőbbségi részvényeseit az engedélyokmány és a magas kor-  
mány által helybenhagyott alapszabályok értelmében megilletik.

Budapest, 189..... évi ..... hó.

Az „Esztergom—almásfüzitői helyi érdekű vasút részvénytársaság“  
(Esztergom-nyugoti vasút.)

.....  
igazgató.

**Szelvényminta.**

..... számú szelvény a ..... számú elsőbbségi részvényhez.

Az „Esztergom—almásfüzitői helyi-érdekű vasút részvénytársaság“ (Esztergom-nyugoti vasút) jelen szelvény bemutatójának az ..... évre egy elsőbbségi részvény után közgyűlésileg megállapított osztalékot az igazgatóság által kijelölendő helyen és időben kifizeti.

Az „Esztergom—almásfüzitői helyi érdekű vasút részvénytársaság“  
(Esztergom-nyugoti vasút.)

.....  
igazgató.

2/. alatti melléklet.

**B. sorozat**

..... szám

**„Esztergom—almásfüzitői helyi-érdekű vasút részvénytársaság“**  
(Esztergom-nyugoti vasút.)

Alaptőke osztrák értékű 2.480,500 forint, mely 1.787,500 forint névértékű elsőbbségi részvény és 693,000 forint névértékű törzsrészvény kibocsátása által szereztetett be.

**Törzsrészvény**

egyszáz — 100 — forintról osztrák értékben.

Ezen részvény tulajdonosa részére mindazon jogok biztosíthatnak, melyek az „Esztergom—almásfüzitői helyi-érdekű vasút részvénytársaság“ (Esztergom-nyugoti vasút) törzsrészvényeseit az engedélyokmány és a magas kormány által helybenhagyott alapszabályok értelmében megilletik.

Budapest, 189..... évi ..... hó.

Az „Esztergom—almásfüzitői helyi érdekű vasút részvénytársaság“  
(Esztergom-nyugoti vasút.)

.....  
igazgató.

**Szelvényminta.**

..... számú szelvény a ..... számú törzsrészvényhez.

Az „Esztergom—almásfüzitői helyi-érdekű vasút részvénytársaság“ (Esztergom-nyugoti vasút) jelen szelvény bemutatójának az ..... évre egy törzsrészvény után közgyűlésileg megállapított osztalékot az igazgatóság által kijelölendő helyen és időben kifizeti.

Az „Esztergom—almásfüzitői helyi érdekű vasút részvénytársaság“  
(Esztergom-nyugoti vasút.)

.....  
igazgató.

## A ..... helyi-érdekű gőzmozdonyú vasútra vonatkozó engedélyokirat.

A ..... tól ..... ig vezetendő helyi-érdekű gőzmozdonyú vasutat a m. kir. miniszterium az 1880: XXXI. t.-c. 1-ső §-a, illetve az 1888: IV. t.-c. alapján és Ő cs. és apost. kir. Felségének ..... ben 189-- évi ..... hó ..... n kelt legfelsőbb elhatározása folytán a következő feltételek alatt engedélyezi, u. m.:

1. §. Ezen „engedélyokirat“ erejénél fogva ..... engedélyt kap... és kötelezettséget vállal... arra, hogy a m. kir. államvasutak ..... állomásából kiágazólag ..... vezető helyi-érdekű gőzmozdonyú 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. t.-c. és az annak kiegészítéséről és módosításáról szóló 1888. évi IV. t.-c. a helyi érdekű vasutakra nézve megszabnak; viszont engedélyes... a most idézett törvénycikkek azon határozatainak, melyek reá... mint engedélyes... re kötelezettségeket rónak, mag... t feltétlenül aláveti...

Az engedélyes... továbbá szorosan alkalmazkodni köteles...:

a) a jelen engedélyokirat határozataihoz;

b) a közmunka- és közlekedéstudgyi miniszterium által 1868. évi április hó 20 án 4973. sz. a. az országgyűlés jóváhagyásával kibocsátott ideiglenes vasútengedélyezési szabályhoz, valamint az 1887. évi XXIV. t.-c. értelmében, illetve az 1878. évi XX. t.-c. által becikkelyezett vám- és kereskedelmi szövetség VIII. cikkében elfogadott vasuti üzletrendtartáshoz és tűzletszabályzathoz annyiban, a mennyiben ezek a jelen engedélyokiratban megállapított egyes határozatok és a helyi érdekű vasutak fogalmi szolgáltatára vonatkozó, a közmunka- és közlekedéstudgyi miniszterium által 1883. évi augusztus hó 1-én kiadott szabályok alapelvei folytán változást nem szenvedtek, s végre:

c) 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 a jelen engedélyokirat kiegészítő részét képező építési feltételek irányadók, fentartatván nevezett miniszter részére a jog, hogy ezen építési feltételektől egyes kivételes esetekben eltéréseket engedélyezhessen.

4. §. Az engedélyes... köteles... a fennálló szabályok szerint elkészített építési terveket (hosszszelvény és helyrajz) a jelen engedélyokirat keltétől számítandó ..... hónap alatt, a többi részletterveket pedig oly időben terjeszteni fel két példányban a kereskedelemügyi m. kir. miniszter elé, hogy azok a kivitelre alább megállapított határidőre való tekintettel, a miniszter által a kellő időre megvizsgálhatók és jóváhagyhatók legyenek.

A késedelem következményei egyedül az engedélyes... t terhelik.

A kereskedelemügyi m. kir. miniszter a jelen engedélyokiratban, az ennek kiegészítő részét képező építési feltételekben, vagy az engedélyezési tásgyalásról 189... évi ..... hó ..... n 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. t.-c. szerinti jogaiknak érintetlenül hagyása mellett, megadja.

Az engedélyes... minden kárpótló vagy egyéb igény kizárásával köteles... a kereskedelemügyi m. kir. miniszter által a pálya építése közben vagy bármikor azután is, a fent érintett tekintetből s alapon kívánt megváltoztatásához a nevezett miniszter engedélyét mindenkor előzetesen kieszközölni tartoz...k.

Ellenben az engedélyes... az által... a kereskedelemügyi m. kir. miniszter részéről már jóváhagyott terveknek bármily tekintetből kívánt megváltoztatásához a nevezett miniszter engedélyét mindenkor előzetesen kieszközölni tartoz...k.

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

5. §. Ezen pálya kiépítése és üzlete céljaira az 1881. évi XLI. t.-c. szerinti kisajátítási jog ezennel engedélyeztetik.

6. §. A m. kir. államvasutak ..... állomásához való csatlakozás és az ennek folytán szükséges új építkezések és átalakítások eszközése, valamint a csatlakozási állomásnak közös használata iránt engedélyes... a m. kir. államvasutak igazgatóságával a kereskedelemügyi m. kir. miniszter előző jóváhagyásának fenntartása mellett egyezsre lépni köteles...

A csatlakozás, illetve közös használatra való berendezés folytán a csatlakozási közös állomáson szükségessé váló új építkezések és átalakítások költségeit engedélyes... az építési tőkéből fedezni tartoz...k.

Más pályákkal csatlakozási szerződéseket, nemkülönben az állomások vagy egyes csatlakozó vonalrészek közös vagy együttes (peage-jog) használatára vonatkozó szerződéseket engedélyes... csakis a kereskedelemügyi m. kir. miniszterrel előzetesen kieszközölt engedély alapján köthet...; viszont azonban köteles... engedélyes... más pályákkal ilyenmü szerződésekre lépni, ha azoknak az engedélyes... vasútjához való csatlakozása, illetve a csatlakozási állomások vagy vonalrészek közös vagy együttes (peage-jog) használata, akár engedélyokiratilag, akár a kereskedelemügyi m. kir. miniszter külön engedélyével biztosított.

A mennyiben pedig úgy ezekre nézve, mint a kocsikölcsönzés és minden ezekért járó kárpótlás tárgyában az illető vasuti vállalatok között egyezmény létre nem jöhetne, az e részben megköthendő egyezmény feltételeit a kereskedelemügyi m. kir. miniszter fogja az érdekelt felekre nézve kötelezőleg megállapítani.

7. §. Az engedélyezett vasút megépítéséhez és üzleti megfelelő berendezéséhez szükséges tényleges tőke ..... frt, azaz ..... forintban állapittatik meg, mely tőkéből forgalmi eszközök beszerzésére engedélyes ..... frtot tartoz...k fordítani.

Az ezen tényleges tőkének beszerzésére szükséges névleges összeget (alaptőke) a kereskedelemügyi m. kir. miniszter a pénzügyi m. kir. miniszterrel egyetértőleg állapítja meg.

Ugyancsak a tényleges tőkéből ..... frt készpénzben ..... kihasítandó és mint tartalék külön kezelendő.

Ezen tartaléktőke csakis a kereskedelemügyi m. kir. miniszterrel esetenként előzetesen kikérendő engedély alapján fölhasználható.

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

9. §. A pálya műszaki feltülvizsgálatát a kereskedelemügyi m. kir. miniszter rendeli el.

A mennyiben az időjárás viszonyok megengedik, a pálya műszaki feltülvizsgálata az építkezések teljes befejezése és a feltülvizsgálati tervek bemutatása után engedélyes... kérelmére azonnal el fog rendeltetni.

10. §. Engedélyes... köteles... a jelen engedélyokirat kiadása előtt ..... frt, azaz: ..... forintnyi biztosítékot készpénzben vagy óvadékképes értékpapírokban a m. kir. központi állampénztárnál letenni.

Ezen biztosíték csak a pálya műszaki feltülvizsgálatának eredményes befejezése után, s illetőleg a műszaki feltülvizsgálat eredményének a kereskedelemügyi m. kir. miniszter részéről történt helybenhagyása alkalmával adatik vissza. Egyébiránt e biztosíték a műszaki feltülvizsgálat alkalmával megállapított hiányok teljes pótlásáig, illetve a jótállási határidők lejártáig, egészben vagy aránylagos részben visszatartható.

Ha az engedélyes... a jelen engedélyokiratban a pálya kiépítését illetőleg megszabott kötelezettségeknek, különösen a 4. §-ban megállapított kiépítési határidő tekintetében nem tenne... elegendő, a kereskedelemügyi m. kir. miniszternek önként érthetőleg jogában áll a fentebbi biztosítékot akár az állam javára lefoglalni, akár a pálya kiépítésére fölhasználni; mi által az alábbi 24. §-ban foglalt rendelkezések nem érintetnek.

11. §. Az engedélyezett pálya üzemének kezelését az 1880. évi XXXI. t.-c. 8. §-ának b) pontja alapján engedélyes... a kereskedelemügyi m. kir. miniszter jóváhagyásával az engedély egész tartamára a m. kir. államvasutak igazgatóságára ruházván át, az e részben megkötött szerződés a jelen engedélyokirat kiegészítő részét képezi.

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

a) A személyforgalomban legmagasabb árszabási tételként személy- és kilométerenként a magasabb osztályban 5 kr., az alsóbb osztályban pedig 3 kr. szedhető be.

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

A mennyiben engedélyes... három kocsiosztályt rendezne... be, a közbeneső osztályért, személy- és kilométerenként 4 kr. díjtétel szedhető be.

b) Úti podgyásznál és gyorsárúnál, mélyek 10 kgr.-nyi súlytételekre fölfelé kikerekíthetők, 10 kgr. és kilométerenként 0.40 krnyi legmagasabb díjtétel alkalmazható. Úti podgyásznál szabadsúly nem követhető.

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

c) Az áruk szállításában alkalmazható legmagasabb árszabási tétel kilométerenként és 100 kilogrammonként az I. db. árúosztályban 0.90 kr., II-dik mérsékelt db. árúosztályban 0.60 kr., és a terjedelmes áruk után 1.20 kr.



A kőszén, vaskő, só, tüzi- és épületfa, trágya, kő, mész és téglá, teljes kocsirakományokban kilométerenként és 100 kilogrammonként legfeljebb 0.50 kr. díjtétel mellett szállítandó.

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

A kocsirakományokban feladásra kerülő egyéb árukra, valamint a szabványsúly alapján szállítandó élő állatokra nézve a mérsékelt darabárúosztály fennebbi tétele szolgál legmagasabb díjtételként.

Az áruk osztályozása s a többi szállítási és díjszabási, illetve díjszámítási határozmányok, valamint a kezelési és mellékkilétékek tekintetében, úgyszintén a különvonatok 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 fennebbi 6-ik §-ban megállapított tényleges építési és berendezési tőke 7% -át meghaladja, jogában álland a kereskedelemügyi m. kir. 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 engedélyokirat határozataira, az engedélyezett vasútra is érvényes leend.

Engedélyes... a vasút üztétét mindenkor olykép fogja vezetni, hogy díjszabási intézkedései a hazai ipar és termelés érdekeivel összhangzásban legyenek, különösen kötelezi... mag...t engedélyes...:

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

2. hogy külföldi cikke 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 azon esetben, ha az engedélyes... pályája egy más vasúttal csatlakozást nyerne, az átmeneti forgalomban a tarifák felállításának jogát engedélyes... a m. kir. államvasutakra ruhazza... át; és pedig olyképen, hogy ezen forgalomból engedélyes...nek csakis bizonyos pályahasználati díjra lesz igény..., mely pályahasználati díj engedélyes... meghallgatásával a kereskedelemügyi m. kir. miniszter által fog egyoldalulag megállapíttatni;

5. hogy a mennyiben a m. kir. államvasutakkal való csatlakozó forgalomban a kereskedelemügyi m. kir. miniszter közérdekből különleges díjmérsékléseket rendelne el, a miniszter kívánatára engedélyes... saját illetőösszadíjtételei...t ugyanoly százalékarányban leend... köteles... leszállítani, mint a mely százalékarányban azt a m. kir. államvasutak saját csatlakozó vonalaikra nézve tették;

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



7. hogy a m. kir. államvasutakon a személy- és árúdíjszabás tekintetében életbe léptetett új rendszerekhez, saját vonalát illetőleg, a saját állomások közötti forgalom kivételével, a kereskedelemügyi m. kir. miniszter kívánatára csatlakozni fog...

13. §. Az előző §. értelmében meghatározott díjszabási tételek engedélyes... által időközben egészben, vagy csak a tárgyak egyes nemekre, a vasút egyik vagy mindkét irányában, minden szállítási távolságra egyenlően vagy a távolság növekedésével nagyobbodó mértékben leszállíthatók.

Az ekként leszállított díjszabási tételek az előbbi mértékre ismét felemelhetők ugyan, mindazonáltal a 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 élelmi szereknek a belföldön beállott rendkívüli megdrágulása esetében joga van a kereskedelemügyi m. kir. miniszternek azok fuvardíjait a drágaság tartamára az engedélykirati legmagasabb díjtételek felére leszállítani.

15. §. A katonaság és katonai javak leszállított díjtételekkel szállítandók és pedig egyrészt a császári és királyi közös hadügyi miniszter és a magyar királyi honvédelmi miniszter, másrészt a vasútigazgatóságok közt 1877. évi szeptember 15-én megkötött egyezmény, illetőleg az 1878. évi január 1-én hatályba lépett katonaszállítási díjszabás és annak függeléke alapján.

A katonaszállítás iránt létrejött, vagy létrehozandó s az állam részére kedvezőbb egyezmények ezen engedélyezett pályára is érvényesek lesznek.

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

Az engedélyes... köteles... alkalmazkodni a katonai szállításokra vonatkozó szabályzathoz s az a benne megállapodásokhoz és egyezményekhez, melyek által a szállításhoz szükséges felszerelési tárgyak beszerzése és készentartása, a forgalmi eszközök és üzleti személyzet rendelkezésre bocsátása, a forgalmi eszközök és üzleti személyzettel való kölcsönös kíségetés és a katonai egészségügyi célokra berendezett vasuti kocsik használata szabályoztatnak.

Köteles... továbbá az engedélyes... azon határozmányok és szolgálati szabályokhoz is alkalmazkodni, melyek a hadi vasuti osztályokra s azoknak béke idején új építkezésekhez, vagy fentartási munkálatokhoz való használatára vonatkozólag a császári és királyi közös hadügyminiszterium által kiadattak, vagy megállapíttatni fognak.

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

A katonai szállításokra vonatkozó fentti 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, hadi tengerészet és a honvédség kizsálgált

altisztjeinek alkalmazására vonatkozólag az 1868. évi XL. t.-c. 38. §-ában és az 1873. évi II. t.-c.-ben megállapítvák.

16. §. Az állami tisztviselők, hivatalnokok és szolgálak, kik a vasutak igazgatása és üzlete fölött örökös hatóságok megbízásából vagy az állam érdekeinek ezen engedélyokirat alapján való megóvása végett, vagy jövedéki célokból a vasutat használják és azt, hogy az illetékes hatóság által megbizattak, igazolják, úti málháikkal együtt ingyen szállítandók.

17. §. Az engedélyes... a jelen engedélyokirat tárgyát képező vasuti vonalon vagy annak csak egyes részein is, a kereskedelemügyi m. kir. miniszter kívánatára a m. kir. postát szállítani köteles...

A postaszállítás föltételeit az 1888. évi IV. t.-c. 4. §-ának b) pontja értelmében a kereskedelemügyi m. kir. miniszter rendeleti úton fogja megállapítani.

A vasút igazgatósága és alárendeltjei, vagy az utóbbiak közt váltott szolgálati levelezés a vasuti közegek által postabérmentesen szállítható.

18. §. Az engedélyezett vaspályavonal mentén, vagy az egyes állomásokban szükséges üzleti távirdek, távbeszélők, vagy villamos jelzők iránt az 1888. évi XXXI. t.-c., és az annak alapján kibocsátott rendeletek határozmányai mérvadók, melyekhez az engedélyes... szorosan alkalmazkodni köteles.

A telegráf, telefon és villamos jelzők felállításához a kereskedelemügyi m. kir. minisztertől előzetesen külön engedély eszközzendő ki, mely alkalommal a miniszter az építés, berendezés és üzletbentartás föltételeit rendeleti úton állapítja meg, melyekhez engedélyes... alkalmazkodni köteles...

Engedélyes... a vasútra vonatkozó építési engedély kinyerése után a telegráf, telefon vagy villamos jelzők létesítésének engedélyezése iránt még oly időben köteles... a kereskedelemügyi m. kir. miniszterhez folyamodni, hogy a szóban forgó berendezések a vasút forgalomba helyezéseig elkészülhessenek, illetve használhatók legyenek.

A kereskedelemügyi m. kir. miniszter fenntartja magának azon jogot, hogy az üzleti telegráf- vagy telefon-vezeték a pályaházon, esetleg őrházakon alkalmazandó utolsó elszigetelőig, valamint a forgatható védőjelző készülékekig engedélyes... költségén, a részletekre nézve az illető posta- és távirde-igazgatóság és az engedélyes... közt jegyzőkönyvileg megállapított föltételeknek megfelelően saját közegei által megépíttesse.

Ez esetben, a mennyiben az üzleti telegráf- vagy telefon-vezetékekkel egyidejűleg állami telegráf- vagy telefon-vezeték nem építtetnék, engedélyes... köteles... az oszlopok és más építési anyagok összes árát s az összes építési költségeket, a mennyiben pedig egyidejűleg állami távirde vagy telefon-vezeték is építtetnék, az üzleti vezeték anyagainak árát és az összes építési költségeknek az üzleti vezeték létesítésére fordított aránylagos részét megtéríteni. Mindkét esetben köteles... engedélyes... az építkezéshez szükséges összeget az utólagos elszámolásig kamat nélkül előlegezni, és az oszlopokat s a többi építési anyagokat az építendő pálya mentén az illető posta- és távirde-igazgatóság által meghatározott módon és időben saját költségén szétosztatni.

A kereskedelemügyi m. kir. miniszternek jogában áll a vaspálya mentén fennálló oszlopokra bármikor állami távirde, esetleg távbeszélő vezetékeket alkalmaztatni, ez esetben azonban az oszlopok, az állam költségén való fenntartás kötelezettsége mellett már ekkor az állam ingyen tulajdonába mennek át.

Az üzleti telegráf, telefon és villamos vezetékek és berendezések összes alkatrészeikkel együtt a vasút kiegészítő tartozékát képezik, ennél fogva a jelen engedélyokirat 22. §-ában megállapított esetekben és módok szerint az államra háramlanak át.

Egyébként az 1888. évi XXXI. t.-c. valamint az annak alapján kibocsátandó miniszteri rendeletek határozmányai, továbbá a hazai vasutakkal a telegráfokra nézve 1877. évben kötött egyezmény határozatai az engedélyes...re nézve is kötelezők maradnak és lesznek.

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

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

Az engedélyes... köteles... továbbá a kereskedelemügyi m. kir. miniszter rendelkezére minden kártalanítás nélkül egy másik vágányt az esetre kiépíteni, ha az engedélyezett vonalon az évi elegendő bevétel kilométerenként 14,000 frtot osztrák értékben meghalad.

Ezen kötelezettség teljesítése azonban engedélyes...tól 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 vagyommérleg, nyereség- és veszteségszámlával együtt legkésőbb a számadási évet követő május hó végeig, a kereskedelemügyi m. kir. miniszterhez bemutatni.

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

21. §. Engedélyes...nek jog...ban áll részvénytársaságot alapítani s a tényleges építési és berendezési költség beszerzése céljából névre, vagy előmutatóra szóló címleteket az 1888. évi IV. t.-c 10-ik §-ában foglalt határozmányok figyelembe tartása mellett kibocsátani, mely kibocsátásnak módozatait a kereskedelemügyi m. kir. miniszter a pénzügyi m. kir. miniszterrel egyetértőleg állapítja meg.

Ha az elsőbbségi részvények bocsáttatnak ki, a pálya tiszta jövedelméből mindenekelőtt az elsőbbségi részvényeknek a kereskedelemügyi m. kir. miniszter által a pénzügyi m. kir. miniszterrel egyetértőleg megállapítandó törlesztési hányada s továbbt sorban e részvényeknek legfeljebb ...%-kal 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 törleszhető.

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 engedélyes...t a jelen engedélyokirat alapján megillető jogokat és kötelezettségeket változatlanul és minden fenntartás nélkül kötelezőleg átvenni tartozik.

A részvénytársaság megalakításához szükséges alapszabályok, a kibocsátandó címletek és szelvényeik mintáival együtt, átvizsgálás és jóváhagyás végett a kereskedelemügyi m. kir. miniszterhez felterjesztendők, s a nevezett miniszter részéről az alapszabályokban, valamint a címletek és szelvényeik mintáinak tervezetében kivánt módosítások feltétlenül foganatosítandók.

Az alapszabályokba mindenesetre felveendő, hogy az évenkénti tiszta jövedelemnek egy meghatározott minimális százaléka külön beruházási tartalékalap képzésére, illetve a jelen engedélyokirat 7. §-a szerint az építési tőkéből kihalított tartalékalap növelésére fordíttassék. Fölveendő továbbá az is, hogy azon esetre, ha az alább megállapított engedélytartam alatt jövedelem hiánya miatt az összes részvények törleszthetők nem lennének, a törleszthetetlenül maradt részvények tulajdonosai részvényeiknek beváltását, vagy e címen bárminemű kárpótlást az államtól nem igényelhetnek.

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

22. §. A jelen engedély tartalma a fentti 2-ik §-ban idézett ideiglenes vasútengedélyezési szabály 9. §. b) pontja alatt kimondott oltalommal és az 1880. évi XXXI. t.-c. 2. §-a, illetve az 1888. évi IV. t.-c. 2. §-ának b) és c) pontjai szerint az állam részére biztosított megváltási jog épségben tartásával, a jelen engedélyokirat kelte napjától számítandó, egymásután következő 90 évben állapíttatik meg.

Ezen 90 év leteltével a vasút 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.

A pálya engedélyének és üzletének átruházása, valamint a pálya és tartozékainak függő kölcsönökkel való jelzálogi megterhelhetése tekintetében az 1888. évi IV. t.-c. 2-ik §-ának a) pontja, illetőleg az ezen törvény 10-ik §-ában foglalt határozatok irányadók.

Az 1880. évi XXXI. t.-c. 2-ik §-ában és az 1888. évi IV. t.-c. 2-ik §-ának b) és c) pontjaiban előírt megváltás esetében a megváltás módozatai tekintetében ugyancsak az idézett törvények határozatai irányadók.

Mindkét esetben átveszi a magyar állam saját tulajdonába, birtokába és haszonélvezetébe a pálya területét és földjét, a föld- és műmunkákat, a fel- és alépítményeket minden hozzátartozókkal, u. m. forgalmi eszközökkel, pályaudvarokkal, fel- és lerakódó helyekkel, a vasút üzletéhez tartozó épületekkel, az indulási s érkezési helyeken ör- és főlvigyázó-házakkal, minden fölszerelvényekkel, ingó és ingatlanokkal egyetemben; ellenben az engedélyes... vagy jogutódjai... megtartják az általuk folytatott üzlet alatt jövedelmi fölségeikből alkotott netáni tartalékalapot és a künnlevő cselekvő követeléseket, valamint azon építkezéseket, a melyek megszerzésére vagy előállítására a kormány által azon határozott hozzáadással hatalmaztattak föl, hogy azok a vaspályának semmi tartozékát képezni nem fogják.

23. §. A kereskedelemügyi m. kir. miniszter az állami érdekek megóvása tekintetéből jogosítva van magának úgy a pálya építése, valamint az üzlet megfelelő fölszerelése és folytonos jókorban tartása felől minden részben meggyőződést szerezni és meghagyni, hogy mutakozó hiányok pótoltságanak.

Különösen fenntartatik a nevezett miniszter részére azon jog, hogy a forgalom növekedéséhez képest engedélyes...t a forgalmi eszközöknek időnkénti megfelelő szaporítására kötelezhesse.

A kereskedelemügyi m. kir. miniszternek joga van továbbá a részéről kiküldött közeg által az ügyvitelt és pályaaigazgatást megvizsgálni és ellenőrizni.

A kereskedelemügyi m. kir. miniszter által kiküldött biztosnak jogában áll, az igazgatóság és 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 felfüggeszteni s erről a nevezett miniszternek további eljárás végett jelentést tenni.

24. §. A kereskedelemügyi m. kir. minisztert megilleti a jog, hogy engedélyes...t a jelen engedélyokirat és az annak kiegészítő részét képező okmányokban megállapított kötelezettségeknek, úgyszintén a kormány által az engedélyes...t kötelező törvények, szabályok, utasítások stb. alapján kiadott rendeleteknek teljesítésére 100 frtről 10,000 frtüg terjedhető rendbüntetés vagy bírság kivetése által szoríthassa.

A kivetett és a kereskedelemügyi m. kir. miniszter által kitűzött záros határidő alatt az engedélyes... által be nem fizetett rendbüntetés, illetve bírság a vasút bármely birtokából vagy annak jövedelméből egyszerű köz-igazgatási úton fog behajtatni.

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

Ha az engedélyokiraton- vagy egyéb törvényes határozatokon és rendelkezéseken alapuló kötelezettségek megsértése az engedélyes... részéről ismételve fordulna elő s más megtorló intézkedés a kívánt eredményre nem vezetne; úgyszintén, ha a fenti 3-ik §-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 vasútenedélyezési szabály 11 ik §-ának b) pontja értelmében, különösen pedig politikai és pénzügyi válságok által nem igazoltathatnék; a kereskedelemügyi m. kir. miniszter a jelen engedélyokiratot bármikor határon kívül helyezheti s megszüntnek nyilváníthatja, a nélkül, hogy ezen határozatból kifolyólag engedélyes... az állam irányában bármi néven nevezendő címen kárpótlási igénynyel léphetne...k föl.

Annak meghatározása, hogy az engedély hatályon kívül helyezésének esetén a pálya építésének folytatása s illetőleg úgy ezen, mint azon esetben, ha az engedélyes... a pálya üzletét megszakítaná az üzlet továbbvitelére érdekében minő intézkedések tétessenek, a kereskedelemügyi m. kir. minisztert illeti meg; önként értetődően, hogy ezen intézkedések következtében felmerülendő mindennemű költségek, károk és veszélyek iránti szavatosság kizárólag az engedélyes...t terhelendik.

25. §. Ezen engedély, valamint az annak kiegészítő részét képező okmányok minden okmányos kiadmányai csak 1 frtra szabott bélyegdíj alá esnek.

Kiegészítő melléklet a ..... helyi érdekű vasútra vonatkozó .....  
189... számú engedélyokirathoz.

## A ..... helyi-érdekű gőzmozdonyú vasút építésére és üzleti berendezésére vonatkozó feltételek.

### I. Általános határozmányok.

A ..... vezetendő vasút, mint .....nyomszélességű helyi érdekű gőzmozdonyú vasút az 189... évi ..... hó .....n kelt engedélyokirat 3 ik § a értelmében a kereskedelemügyi m. kir. miniszter által előzőleg helyben-hagyandó tervek alapján s az alább következő részletes határozmányok szerint építendő ki s olyképen rendezendő be, hogy a kiépített pályán a vonatok óránként ..... kilométer legnagyobb sebességgel közlekedhessenek.

Engedélyes... az engedélyezett pálya számára beszerzendő sinekre és forgalmi eszközökre vonatkozó szállítási szerződéseket és feltét-füzeteket a nevezett miniszterhez jóváhagyás végett előzetesen beterjeszteni, továbbá a pálya építésére vonatkozó szerződést is bemutatni, ez utóbbi azonban csak akkor, ha az építés általános összegért vállalkozónak adatik ki, vagy ha az építés kivétel a pénzbeszerzéssel is egybe van kötve.

A pálya építéskor engedélyes... az érvényben levő általános, valamint a helyhatósági építési és rendőri szabályokhoz alkalmazkodni köteles...

### II. Alépitmény.

A pálya alépitménye egy vágányra készítendő. — A legnagyobb emelkedés, illetve esés ..... ‰-al állapítatik meg. A kanyarulatoknak a nyílt pályán ..... méternél kisebb felátméréssel nem szabad bírniok.

A pálya szabványos koronaszélessége az alépitmény felszínében, vagyis a kavicságy alsó felületének magasságában mérve ..... méter legyen.

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

A töltések, azok magassága és anyagához képest,  $1\frac{1}{2}$  vagy  $1\frac{1}{4}$  lábas lejtőkkel létesítendő; a bevágások lejtői pedig az anyag nemének és minőségének megfelelően állítandók elő.

A vízszintesben, vagy csekély esésben fekvő bevágások oldalárkai megfelelő fenékeséssel birjanak.

Az anyagárkok külső lejtői egy lábasnál meredekebbek nem lehetnek, a töltés felőli lejtők ellenben ugyanoly rézsűvel készítendő, mint maguk a töltések. Az anyagárkok továbbá oly módon létesítendő, hogy azokból a víz lehetőleg lefolyást találjon, a nélkül azonban, hogy káros vízfolyások keletkezhessekenek.

A töltés lába és a nyitandó anyagárok közt legalább 0·8 m. széles padka hagyandó, — és ugyanily szélesnek kell lenni a kisajátítási véd-szalagnak is.

Csuszamlásra hajlandó töltések és bevágások megfelelően biztosítandók. Áterületeken átvonuló töltéseknél a pályaszín ..... méterrel a legmagasabb árvíz felett lesz tartandó és ily helyeken a töltések lejtői a szükséghez képest biztosítandók. Átereszek és kisebb hidak úgy állítandók elő, hogy a tartószerkezet alsó éle és a legnagyobb árvíz színe között ..... m. nyílt magasság maradjon, nagyobb hidaknál az árvíz és szerkezet közötti magasság ..... m.-nél kisebb nem lehet. Mindazon helyeken, hol folyók vagy



patakok a pályát megközelítik, a partok leválás és kimosás ellen kellően biztosítandók.

Vízfolyások, patakok és folyók az áthidalás előtt vagy után megfelelően szabályozandók és a szükséghez mért partvédművekkel ellátandók.

Útszabályozások, útáthelyezések és útátjárók felépítménye az eredeti út felépítményének megfelelően, vagy kőalpból és kavicsból, vagy csak kavicsból állítandó elő. Oly utaknál pedig, melyek kavicsolva egyáltalában nincsenek, az útátjárók mindkét sínszáltól számítandó 8—8 m. hosszúságban 15 cm., azontúl pedig 10 cm. magasságban kavicsolandók.

A párhuzamos utak és útátjárók alatt a szükséghez képest megfelelő nyílású hidak vagy átereszek építendőek, melyek, ha azok fölött nincs feltöltés, egészen fából is lehetnek.

Az állomási hozzájáró utak, valamint az állomási fősíkon kocsiközlekedésre szolgáló területek

létesítendőek.

Minden állomáson kert számára legalább 400 m<sup>2</sup> és minden egyes órháznál legalább 1000 m<sup>2</sup>-nyi földterület kisajátítandó.

A felépítmény beágyazásához

használandó s a beágyazásnak a sínek talpa alatt ..... m. vastagsággal és a sántalpak magasságában ..... m. szélességgel kell birnia.

Az állomási terek azon részei, melyek kocsiközlekedésre nem szolgálnak, 10 cm., az órházi fensíkok pedig 5 cm. vastag kavicsréteggel borítandók.

Tartalékul köteles... az engedélyes... pályakilométerenkint 40 köbméter beágyazási kavicsanyagot az építési alpból beszerezni s a vonal mentén alkalmas helyeken lerakva, az üzletnek rendelkezésre bocsátani.

A pálya testébe építendő azon átereszek, melyek fölött feltöltés alkalmazatik, kőből vagy téglából, esetleg betonból vagy vasból létesítendőek; míg a nyílt műtárgyak

Hídfők, hidjármak, jégtörők és hídlásokhoz csak tölgy- vagy vörösfenyőfa alkalmazható.

### III. Felépítmény.

A pálya ..... méter nyomtávval építendő.

A sínek, melyek .....ból gyártandók, folyóméterenként ..... kgrmnál könnyebbek nem lehetnek és függő sínkötés alkalmazása mellett oly sűrűn rakott talpfákon helyezendők el, hogy igénybevételök ..... kgrm. keréknyomás alatt négyzet cm.-ként ..... kgrmot meg ne haladjon.

A vágányok egymástól való távolsága, középtől középig mérve, az állomásokon ..... m., a nyílt vonalon pedig ..... méternél kisebb nem lehet.

Engedélyes... köteles... a felépítményi anyagok  $\frac{1}{2}$  % -át,

teljes váltót és keresztezést a szükséges talpfákkal együtt tartalékul az építési alpból beszerezni s az üzletnek rendelkezésre bocsátani.

A kereskedelemügyi m. kir. miniszter legalább ..... m. állomási mellékvágány létesítését követelheti, mely összegbe a ..... csatlakozási állomás ..... előállítandó, illetve áthelyezendő mellékvágányok nincsenek beszámítva.

Úgy a közönséges, mint a kitéró talpfák vagy vörös fenyőfából, esetleg telített bükk- vagy szurkos fenyőfából állítandók elő.

A felépítmény többi anyagát, szerkezetét és részleteit a kereskedelemügyi m. kir. miniszter az engedélyes által kellő időben előterjesztendő építési részlettervek alapján határozza meg.

#### IV. Állomások.

Az engedélyes köteles a kiépítendő pályán a következő állomásokat, illetve kitéróket és megállóhelyeket létesíteni:

Ezenfelül engedélyes a szükséglet szerint még további állomásokat, kitéróket és megállóhelyeket is létesíthet; ezen pótlétesítményekhez azonban a kereskedelemügyi m. kir. miniszter engedélye a tervezetek bemutatása mellett előzetesen kikérendő.

Az állomások és kitérók lehetőleg vízszintesben, vagy .....<sup>o</sup>/<sub>100</sub>-t meg nem haladó emelkedés, illetve esésben helyezendők el és pedig olyképen, hogy azok szükség esetén kellően megnagyobbíthatók legyenek.

#### V. Állomási építmények és vonalórházak.

Az engedélyezett pálya állomásain és a ..... csatlakozási állomás ..... a 316. oldalon levő táblázatos kimutatásba foglalt épületek, illetve építmények állítandók elő.

Az állomásokon létesítendő váltóóri lakásokon és a vonalon esetleg szükséges örkunyhókon kívül a nyílt pályán a kereskedelemügyi m. kir. miniszter által meghatározandó helyeken, összesen ..... órház lesz építendő, a hozzájuk tartozó melléképülettel, kúttal és kenyérsütő kemencével együtt.

Közeélok, 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, tisztító gödörök, aknák, csatornák és kutak, valamint a kenyérsütő kemencék kőből vagy téglából falazva állítandók elő, míg a mozdonyszínek toldalékaikkal együtt, kő- vagy téglalappal és lábazattal favázás falakból; az árú-, kézi- és pályafentartási raktárak, melléképületek, szén- és gabonaszínek pedig kő- vagy téglalappal és lábazattal, illetve kő- vagy téglaszlopokon, fából építhetők.

A vízállomási kutaknak oly vízbőséggel kell birniok, hogy ..... számára szükséges vízmennyiséget a kellő minőségben szolgáltatni mindig képesek legyenek.

#### VI. Pályaelzárás és jelzés.

A pálya bekerítése csak különösen figyelemre méltó helyeken és ott szükséges, hol a pálya jelentékenyebb forgalmat közvetítő közutak vagy helységek közvetetlen közlelésben, illetve azokon keresztül vezet el.

Az állomások a szükséghez képest bekerítendők.

Utak és útátjárók szélein karfák, kerékvetők vagy kerítések csak ott alkalmazandók, a hol azok a fenforgó viszonyoknál fogva biztonsági tekintetből nem mellőzhetők.

Az útjárók elzárására szükséges sorompók csak nagyon látogatott útátjárásoknál vagy oly helyeken állítandók fel, hol a vonat közlekedése az útátjárástól legalább ..... m. távolságra észre nem vehető.



Táblázatos kimutatás az állomási építményekről.

Az állomás neve	Földszint épület		Moz- dony- tarto- zékai
	földszint	emeletes	
	Bebírt terület m <sup>2</sup> -ekben		
	Árútár		
	Árúbódé		
	Nyílt rakodó		
	Ágyú-rakodó		
	Gabnaszin		
	Szénraktár		
	Pályafenntartási raktár		
	Lakóház		
	lámpakamara- rával	Árnyék- szék	Tiszító gödör-daru- aknával és daruval
	lámpakamara nélkül		
	Gazdasági udvar		
	Kenyérsütő-kemence		
	Szemétverem		
	Állomási kút		
	Vízállomás		
	D a r a b s z á m		
	az átmenő vá- gányoknál		Tiszító gödör-daru- aknával és daruval
	a mozdony- szin előtt		
	Marha-rakodó		
	Rakodó-minta		
	Hídmérleg mozdony- nyal járható		
	Fordító korong .....m. átmérővel		
	Állomási őrház kúttal és melléképülettel		
	1 állású		Moz- dony- tarto- zékai
	.....állású		
	Meg- jegyzések		

A sorompóval el nem látott és a vonatról..... m. távolságból nem látható útátjárásoknál állandó figyelmeztető jelzők helyezendők el.

Az engedélyes... köteles... üzleti távirát létesíteni, melyen az állomások közti távstüργőnyves eszközölhető legyen.

A vonatok keresztesére szolgáló vágányokban fekvő váltók világítható jelzőtárcsákkal látandók el.

.....előtt az előirt távolságban a h. é. vasút vonalán..... villamos védjelző állítandó fel.

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 rendezendők be.

## VII. Üzleteszközök.

Az üzleteszközöket az 189... évi ..... hó ...-án kelt engedélyokirat 2. §-ában idézett vasúti üzletrendtartás 2. és 22. §-aiban megszabott határozmányok fentartása mellett, a mennyiben ezek az idézett engedélyokirat határozmányai folytán változást nem szenvednek, engedélyes... mag... választhatja... ugyan meg; köteles... azonban a beszerzendő forgalmi eszközök részletterveit, valamint azok nemét, számszerinti mennyiségét és pénzürtékét tartalmazó kimutatást a kereskedelemügyi m. kir. miniszterhez átvizsgálás és jóváhagyás végett még a megrendelés előtt bemutatni.

## VIII. Főlszerelési, leltári és berendezési tárgyak és elhasználási anyagok.

A főlszerelési, leltári és berendezési tárgyak az engedélyes... által jóváhagyás végett bemutatandó részletes kimutatás alapján a kereskedelemügyi m. kir. miniszter által megállapítandó mennyiségben, az elhasználási anyagok pedig a 4 heti szükségletnek megfelelőleg szerzendők be az építési tőkéből, s az üzletnek rendelkezésére bocsátandók.

## IX. Jótállás.

A különböző létesítményeknél használt anyagok jó minőségére, nemkülönben az előállított összes munkák megfelelő és szilárd végrehajtás tekintetben a magyar kir. államvasutaknál érvényben levő feltétlfüzetek határozmányai irányadók.

A sinek kivételével, mindazon munkákért és szállítmányokért, melyekre a m. kir. államvasutak feltétlfüzeteiben bizonyos jótállás van megszabva, engedélyes... a műszaki felülvizsgálat helyi szemléjének középidejétől számított **egy évig**, a sinekért ellenben az üzlet megnyitása napjától kezdve **legalább három évig** tartoz... jótállani.

Engedélyes... tartoz..... továbbá az építési alapból födőzni, illetve megtéríteni a felépítménynek szintén az üzlet megnyitásától számított **húsz napi** fenntartási költségeit, megjegyztetvén, hogy ezen 20 napi fenntartáshoz a tartalékkavicsot nem szabad felhasználni.

## Építő-Szerződés,

mely egyrészről a ..... helyi érdekű vasút engedélyesei, névszerint ..... , másrészről ..... vállalkozó között mai napon kötöttetett.

### 1. §. A szerződés tárgya.

Engedélyesek átadják, illetőleg vállalkozók átveszik a nagyméltóságú m. kir. közmunka- és közlekedésügyi miniszterium ..... számú végzése folytán megtartott közigazgatási bejárások és az ..... hó.....-án kelt jegyzőkönyv szerint a m. kir. közmunka- és közlekedésügyi miniszterium kebelében megtartott engedélyezési tárgyaláson s illetve a későbbi tárgyalások folyamán megállapított engedélyokmányokkal engedélyezendő, a m. kir. államvasutak ..... vonalának ..... kilométernél ..... kiágazólag ..... vezetendő helyi-érdekű vasútnak, a kiadott engedélyokmány és ennek mellékletei alapján eszközzendő kiépítését és tökéletes üzletképes állapotba helyezésére szükséges munkálatokat a 6. §-ba megállapított átalányösszegért.

### 2. §. A vonal általános leírása.

A jelen szerződés tárgyát képező vasútvonal a m. kir. államvasutak ..... vonalának ..... kilométernél ..... ágazik ki és ..... helységek érintésével ..... halad. A vasútvonalnak részletes iránya a közigazgatási bejárás által elfogadott helyszínrajzban van megállapítva, s végpontja a.....

### 3. §. Általános föltételek az építésre vonatkozólag.

A szerződés tárgyát képező vasútvonal mint szabványos vágányú helyi érdekű vasút építendő, a bejárasi jegyzőkönyv és a bejárasi részletes helyszínrajzok és részletes hosszszelvények, valamint az engedélyokmány és annak kiegészítő részét képező építési föltételek alapján, a vállalkozók által készítettő és a m. kir. kormány által jóváhagyandó részlettervek szerint. A részlettervek jóváhagyása nélkül az építést vagy szállításokat megkezdeni nem szabad.

Az összes építkezéseknél, az építési vállalat lebonyolításánál, valamint a vasútvonalnak fölszereléséhez szükséges mindennemű tárgyak szállításánál a vállalkozók által ismert, aláírt és jelen szerződést kiegészítő, és a m. kir. államvasutaknál érvényes föltétfüzetek általános és részletes határozatai és leírások mérvadók, megjegyeztetvén, hogy a föltétfüzetek részletes határozatainak és leírásoknak azon része, mely a munkák fölszámítására, vagy pedig bizonyos munkáknak, anyagoknak, vagy egyéb szállítmányoknak a megállapított árakon kivüli külön díjazására, vagy a munkaadó általi külön előállítására vonatkozik, — a jelen esetben átalánösszegért levén a munka kiadva, — alkalmazásba nem jöhet és minden, a fentebbi okmányban előírt módzatok szerinti előállításáért, az alábbi 6. §-ban kitett átalányösszegegen kívül, vállalkozók semmiféle többfizetést nem igényelhetnek.

Megjegyeztetik még, hogy a föltétfüzetekben és leírásokban mindentűt hol vasuti m. kir. főfelügyelőség, vagy m. kir. miniszterium, vagy m. kir. államvasutak igazgatósága áll, e helyűt mindenkor az e szerződés tárgyát képező helyi-érdekű vasút engedélyesei, vagy ezeknek jogutódai értendők.

## 4. §. Létesítendő állomások.

Az építendő vasútvonalon a következő állomások létesítendők:

-----	mellett egy	600 m. hosszal bíró hadi kitérő			
-----	" egy-egy	500 " " " állomás			
-----	" "	330 " " " "			
-----	" "	330 " " " "			

mely utóbbi mint kitérő lesz építendő.

## 5. §. A vállalkozóktól létesítendő munkák és teljesítmények leírása.

Vállalkozók az alábbi 6. §-ban meghatározandó átalányösszegért tartoznak a fentebbi szakaszokban leírt vasútvonal tervszerű, üzletképes és teljesen kész állapotban való előállítására céljából szükséges összes alépítményi és felépítményi munkákat, a magas építményeket, gépészeti berendezéseket, pályaelzárást és beosztást, távirdavezeteket, ennek berendezését és jelzőkészítékeket, az engedélyokmány és annak kiegészítő részét képező építési és üzleti föltételeknek megfelelően előállítani, — tartoznak továbbá az összes létesítményekhez szükséges területeket megszerezni és a pálya telekkönyvezését eszközölni, az építési ellenőrzés és alapítási költségeket viselni és az engedélyokmányokban megállapított tartalékalapot engedélyeseknek rendelkezésére bocsátani.

A felépítményi acél- és vasanyagok, forgalmi eszközök, tűzoltó, világító és egyéb szerek, pályafenntartási eszközök, butorok, irodaanyagok és egyéb felszerelések és berendezések, valamint az elhasználati anyagok és leltári tárgyak szállítása iránt a jelen szakasz további részeiben történik intézkedés.

A fentebbi általános kikötésekhez képest vállalkozók tartoznak:

- a) *A pálya céljaira, illetőleg az összes munkálatok végrehajtásához szükséges kisajátítást és telekkönyvezést megejteni.*

Vállalkozók kötelesek a kisajátítás keresztülviteléhez szükséges összes föltételeket megejteni, a kisajátítási és hitelesítési eljárásához szükséges összes terveket elkészíteni, ezeknek a hivatalos eljárásához előírt példányain kívül még egy hitelesített példányát az engedélyesek számára elkészíttetni és átadni. A vasútvonal és hozzátartozói kiépítésére szükséges kisajátítandó összes területeket és esetleg azokon lévő épületeket és építményeket a vasút számára beváltani, a tűzmentes befedéseket, s egyéb bármi néven nevezhető kártalanítási költségeket viselni, a kisajátított területeket határkarókkal ellátni, a vaspálya részére megszerzett összes területeket és tartozókai átírását az engedélyesek, illetőleg jogutódaik tulajdonába keresztülvinni, s fölvételét a központi telekkönyvbe megejteni, a beváltott és kisajátított összes fekvőségek után az elfoglalástól a telekkönyvi átíratásig fölmerülő adók megfizetése, illetve visszatérítése szintén a vállalkozók kötelezettségei közé tartozik — szóval tartoznak vállalkozók a törvény értelmében az egész kisajátítást és telekkönyveztetést, minden hozzátartozó munkálatokkal, saját költségkön végrehajtani és a területeket tehermentesen engedélyeseknek, illetőleg jogutódaik tulajdonába átadni.

A beváltandó területek terjedelmét illetőleg megállapítatik, hogy a folyó pályán a kisajátítás az egyvágányú pályatest és hozzátartozói, valamint a szükséges anyagnyerési helyek számára az engedélyokmány határo-

zatai tekintetbe vételével a m. kir. államvasutaknál fennálló szabályzatok szerint eszközözendő. Az állomásokon a megállapítandó tervek szerinti előállításához szükséges területek sajátítandók ki.

Az örök számára 1000, az állomások számára egyenként 400 négyzetméternyi terület sajátítandó ki kerteknek.

b) *Az összes földmunkákat elő- és utómunkákkal együtt létesíteni.*

Vállalkozók a földmunkát a közigazgatási bejárás alapjául szolgáló hosszszelvényeknek és az engedélyokmány kiegészítő részét képező építési és tüzleti föltételeknek megfelelőleg tartoznak előállítani. A pálya szabályszerű koronaszélessége az alépitmény felszínében, azaz a kavicságy alsó felületének magasságában mérve (4) négy méter legyen; a lejtők ( $1\frac{1}{2}$ ) egy és egy fél vagy ( $1\frac{1}{4}$ ) egy és egy negyed lábasaknak készíthetők. — A bevágások lejtői pedig az anyag minősége szerint lesznek előállítandók. — Az állomások feltöltése a jóváhagyandó tervek szerint lesz eszközözendő. — Az összes útátjárók, útáthelyezések, útszabályozások és párhuzamos utak a jelen szerződést kiegészítő közigazgatási bejárasi jegyzőkönyvben megállapítottak szerint állítandók elő. — Az anyagárkok szabályos alakban emelendők ki, lejtőik egylábasoknál meredekebbek nem lehetnek, a töltés lábai és a nyitandó anyagárok lejtője közt legalább (0'6) hat tized méter széles padka hagyandó, — azonfölül az anyagárkok oly módon létesítendők, hogy azokban káros vízfolyások ne keletkezhesenek. Csuszamlásra hajlandó töltések és bevágások megfelelően biztosítandók.

A pálya alépitménye egy vágányra készíthető. A legnagyobb emelkedés vagy esés  $6\cdot5\%$ -ben állapítatik meg. A kanyarodásoknak a nyílt pályán 300 méternél kisebb féltátmérővel nem szabad birniok. Görbületeknél a töltés külső oldala a túlemelések és a vágánykibővítésnek megfelelően kiszélesítendő. A pályaszin magassága a legmagasabb belvizek fölött 1'0 méterrel legyen tartva. Vízfolyások, patakok és folyók áthidalás előtt vagy után megfelelően szabályozandók.

c) *Az ültetővényeket, fonásokat, védőműveket, s egyéb biztosító munkálatokat létesíteni.*

Ezen munkálatok mindentütt ott és oly kiterjedésben, illetőleg oly módon állítandók elő, a hol és miként ezek a tényleges szükségleteknek megfelelőleg a magas kormány által elrendeltetni fognak.

d) *Az összes hidakat és áterezőket létesíteni.*

A hidak és áterezsek oly számban és oly méretekkel állítandók elő, mint ez a jelen szerződést kiegészítő közigazgatási bejárasi jegyzőkönyvben megállapított. — A hidak és áterezsek alapozása csak biztos, hordképes alapra történhetik, miért is ott, hol az alap ily tulajdonsággal nem bír, az alap hordképessége czölöpözés, alaprost vagy egyéb az engedélyesek közegei által megállapítandó alkalmas intézkedés által helyreállítandó.

Az alapfalak szükséghez képest alámosás ellen szádfalakkal és kőhányásokkal biztosítandók. Az alapfalak és a felső falazatok a legmagasabb vízszinig vízhatlan (hidraulikus) mészszel, azonfölül sovány mészhabarcscsal falazandók. A látható felületek vakolatlanul maradnak. A nyílt áterezseknél és a nagyobb hidaknál a hordszerkezet alá legjobban minőségű hordkövek fektetendők. A szárnyfalak és egyéb befedendő falak, kőlapokkal vagy téglá-

fedorslattal fedendők. A hidak és átereszeknél általában csak a feltétfüzetek határozatainak megfelelő, legjobb minőségű anyag használandó.

Átereszek és hidak úgy állítandók elő, hogy a hordszerkezet alsó éle és a legnagyobb árvíz színe között 0·5—1·0 méter nyílt magasság maradjon, nagyobb hidaknál az árvíz és szerkezet közötti magasság 1·0 méternél kisebb nem lehet.

A pálya testébe építendő azon vízáteresztők, melyek fölött feltöltés alkalmaztatik, kőből vagy téglából, esetleg betonból vagy vasból létesítendő, míg a nyílt műtárgyak ellenfalai kőből vagy téglából, felszerkezeteik pedig tölgyfából építendő.

e) *Az útépítményeket és ezek burkolatát elkészíteni.*

Vállalkozók tartoznak a közigazgatási bejárasi jegyzőkönyvben megállapított és netán még ezeken felül szükségesnek mutatkozó útátjárókat, útszabályozásokat és párhuzamos, illetőleg gazdasági utakat, őrházi és állomási megállapított tereket előállítani és az őrházi és állomási terek, valamint az állomási hozzájáró utak kövezését, kavicsolását a benyújtandó és jóváhagyott részletterveknek, valamint az engedélyokmány kiegészítő részét képező építési és üzleti föltételeknek megfelelően elkészíteni. — Állomási terek az utak kivételével 10 cm. őrházi fensikok pedig 5 cm. vastag kavicsréteggel borítandók.

Az állomásokhoz vezető hozzájáró utak, valamint az állomási fensikön lévő utak (15) tizenöt centiméter vastag alapkövezettel és (15) tizenöt centiméter vastag kavicsolással látandók el.

Az útszabályozások, útáthelyezések és útátjárók felépítménye ugyanoly módon állítandó elő, mint a meglevő régi utaké. Oly utaknál pedig, melyek kavicsolva egyáltalán nincsenek, az átjárók mindkét sinszáltól számított 8—8 méter hosszúságban (15) tizenöt centiméter, azontúl pedig (10) tíz centiméter magasságban kavicsolandók.

A párhuzamos, illetőleg gazdasági utak sem homokolást, sem kavicsolást nem nyernek, de kiegyengetés által használható állapotba helyezendők és a szükséghez képest fahidakkal látandók el.

f) *Az összes felépítményi anyagot és tartalékanyagot beszerezni és szállítani, s a felépítményt teljesen elkészíteni.*

A felépítmény az engedélyokmánynak megfelelően állítandó elő. A pálya (1·435) egy egész négyszázharminczöt ezredrészes méter vágánytávval építendő. A sínek, melyek acélból gyártandók, folyóméterenkint (23·6) huszonhárom hattized kilogramm súlylyal birjanak és függő sinkötés alkalmazása mellett oly sűrűn rakott talpfákon helyezendők el, miszerint igénybevételek (4500) négyezeröttszáz kilogramm keréknyomás alatt négyzetcéntiméterenkint (1000) ezer kilogrammot meg ne haladjon.

A vágányok egymástóli távolsága középtől középig mérve az állomásokon (4·5) négy öttized méter, a nyílt pályán pedig (3·6) három hattized méter legyen.

A talpfák hossza (2·2) kettő kéttized méter legyen, vastagságuk (14) tizennégy centiméter, alsó szélességük (20) husz centiméter és felső szélességük (12) tizenkét centiméter legyen, melyek, valamint e kitérők talpfái is tölgy- vagy telített bükkfából állítandók elő.

A felépítmény többi anyaga és szerkezete a bemutatandó és a magas kormány által jóváhagyandó részletterveken fog megállapíttatni. Az állomási

vágányok kiterjedése a részlettervek helybenhagyása alkalmával fog megállapítani, megjegyeztetvén, hogy az állomási mellékvágányok összes hossza (4500) négyezeröttszáz métert meg nem haladhat, mely hosszba azonban a ..... mellett létesítendő hadi kitérőben (1100) ezeregyszáz méter hossza szükségeselt vágányok betudva nincsenek.

Ezen utóbbi vágányok, valamint a helyi-érdekű vasútvonalak a ..... hadi kitérőnél csatlakozó (300) háromszáz folyóméter hosszú, s a helyi érdekű vasúthoz tartozó nyílt pálya vágánya I-ső rangú felépítménnyel létesítendő. A ..... hadi kitérő mellékvágányaihoz ócska, de még használható vassínnek is alkalmazhatók. A váltók, keresztezések száma szintén a részlettervek jóváhagyásánál fog megállapítani. Jelzők nélküli kitérők alkalmazása megengedtetik, kivéven a fővágányokba eső váltókat, melyek kiváltható jelzőtárcsákkal látandók el.

Fordító korong (1) egy lesz szállítandó és pedig ..... állomáson. A fordító korong átmérőjének (4'6) négy hattized méterrel kell birnia.

Vállalkozók tartoznak engedélyeseknek a következő felépítményi anyagot, mint tartalékot átadni és a kijelölendő helyeken lerakni, úgymint az összes talpfaszükséglet, valamint a sín és kötanyag-szükséglet ( $\frac{1}{2}$ ) egy fél százalékat; váltót és keresztezést teljesen lekötve egy csoportot. Ezen tartalék-mennyiségbe be nem tudhatók azon felépítményi tartalkanyagok, melyeket a szállító gyárak jótállási kötelezettségökből kifolyólag a jótállási idő alatt eszközözlendő kiváltások pótlására szállítani kötelesek.

A fontosabb utak átjáróinál vezető sínek, kevésbé fontos utaknál út-segélyfák alkalmazandók.

A felépítmény jó karban tartásáért tartoznak vállalkozók a vasútvonal forgalomba helyezése napjától számított (20) húsz napon át jótállani.

A felépítményhez szükséges összes vasanyagokat egyébiránt, úgy mint a síneket a hozzátartozó kapesoló fölszerelésekkel és a szabvány által előírt tartalékkal együtt vállalkozók az .....-n kelt sínzállítási szerződés értelmében a magyar államgépgyárból fogják megszerezni.

Hivatkozással a nmságú m. kir. kereskedelemügyi miniszter ..... szám alatt kelt leiratára a szállítmányért járó részletfizetések olyképpen állapítandók meg, hogy az egész számla összege (5) öt év alatti ( $\frac{1}{2}$ ) fél éves részletfizetéssel törleszthető legyen és pedig az első részlet a pálya megnyitla után ( $\frac{1}{2}$ ) fél év alatt, de legkésőbb .....-n jár le.

A vételár biztosítására az államgépgyár a társulat által kibocsátandó elsőbbségi részvényeket a névérték 50%-nyi értékében a helyi-érdekű vasút részvénytársaság jótállása mellett fogadja el zálogba; a vállalkozók által fizetendő kamatok pedig a hitelezett összeg utáni (5) öt százalékban állapítassanak meg.

g) *A felépítmény beágyazását teljesen elkészíteni.*

A felépítmény beágyazása az engedélyokmány, illetve építési feltételek értelmében teljesítendő, a beágyazáshoz kavics használendő és a beágyazásnak a sínek talpa alatt (25) huszonöt centiméter vastagsággal és a sintonalpak magasságában (2'8) kettő nyolcztized méter szélességgel és másfél lábas lejtőkkel kell birnia.

A váltók és keresztezések alatt a beágyazásnak (35) harmincöt centiméter vastagsággal kell birnia. A talpfák feletti kavicscsal való befedés nem követelhető.



Tartalékul kötelesek vállalkozók kilométerenkint (40) negyven köbméter beagyazási anyagot szállítani és az engedélyesek által megjelölendő alkalmas helyeken a vonal mentén lerakni.

h) *Az épületeket, őrházakat, kutákat, csatornázásokat és egyéb állomási építkezéseket előállítani.*

A magas-építmények az engedélyokmány, illetve építési föltételek értelmében állítandók elő.

A felvételi épületek, lakházak és őrházak téglavagy kőfalazatból, az árúraktárak falazott lábazon fából, a rakodók kő- vagy téglafalazattal, a mozdonyszínek, vízállomási épületek, a szabadon álló árnyékszékek kő- vagy téglalapzatra helyezett favázás falakból, a gabonaszínek, köszén-, kézi- és pályafentartási raktárak és melléképületek egészen fából állítandók elő.

Az épületekre vonatkozó részlettervek az állomási részlettervekkel együtt vállalkozók által a magyar királyi államvasutak igazgatósága útján a magas kormánynál kieszközözendő jóváhagyás végett négy példányban bemutatandók.

Az épületek alapozása oly mélyre fektetendő, a mint az a talajviszonyoknak megfelelőleg az alapkiemelés alkalmával szükségesnek fog találatni. Azon épületeknél, melyekben lakások vannak, tartoznak vállalkozók a falak szárazon tartására szükséges óvintézkedéseket az engedélyes közegei által megállapítandó módon megtenni.

Az állomási és őrházi kutak oly mélyre ásandók, hogy rendeltetésüknek megfeleljenek.

A vízállomási kutaknak oly vízbőséggel kell birniok, hogy 24 óra alatt a mindkét irányban közlekedő 15–15 ötven tengelyes vonat lokomotívjai számára s szükséges vízmennyiséget minden körülmények között szolgáltatni képesek legyenek.

Az összes épületek zsindelettel látandók el s általában kiállítasukra a m. kir. államvasutak épületeinek leírása érvényes. Az épülettervek kormányhatósági jóváhagyása alkalmával megjelölt épületek csatornázással létesítendők.

A létesítendő épületek száma és kiterjedése a következőkben állapítatik meg, megjegyezve, hogy a területek megállapításánál mindenkor a földszinti terület a falak beszámításával értendő:

A vasútvonal mentén a ..... állomáson és ..... megállóhelyen a következő épületek és építmények létesítendők:

1. .... őrház egyenként (36 m<sup>2</sup>) harminchat m<sup>2</sup> területtel, küttal és melléképületekkel a jóváhagyandó szabványterv szerint.

2. .... felvételi épület és pedig: ..... egy emeletes (160 m<sup>2</sup>) egyszázhatvan m<sup>2</sup> területtel; ..... egy földszintes (144 m<sup>2</sup>) egyszáznegyvennégy m<sup>2</sup> területtel; ..... földszintes egyenként (110 m<sup>2</sup>) egyszázötvennégy m<sup>2</sup> területtel; végre ..... és ..... megállóhelyeken földszintes egyenként (70 m<sup>2</sup>) hetven m<sup>2</sup> területtel. A felvételi épületek a lakásoknak megfelelő pincékkel építendők.

3. .... külön álló árnyékszék külön osztálylyal a férfiak és nők számára, minden állomáson egy.

4. .... hengerkeres házi kút, az ..... állomáson, megfelelő kőből vagy téglából falazva.



5. .... árúraktár és pedig: .... egyenként (112 m<sup>2</sup>) egyszázötvenkettő m<sup>2</sup> területtel; .... egyenként (56 m<sup>2</sup>) ötvenhat m<sup>2</sup> területtel.
6. .... nyílt rakodó és pedig: .... egyenként (320 m<sup>2</sup>) háromszáz-húsz m<sup>2</sup> területtel, .... nyílt rakodó negyven méter hosszban homlok-rakódásra is berendezendő; .... egyenként (80 m<sup>2</sup>) nyolevan m<sup>2</sup> területtel.
7. .... gabonaszín és pedig .... egyenként (160 m<sup>2</sup>) egyszázhatvan m<sup>2</sup> területtel; .... egyenként (80 m<sup>2</sup>) nyolevan m<sup>2</sup> területtel.
8. .... marharakodó minden állomáson egy.
9. .... mozdonyszín és pedig .... két mozdony részére, öt ágyas laktanyával, (15 m<sup>3</sup>) tizenöt m<sup>3</sup> víztartánnyal, ejector berendezéssel, külső és belső tisztító gödrökkel.
10. .... vízállomási kút és pedig .... állomásokon kettő-kettő, ejector berendezéssel és vízdaruval.
11. .... szabadon álló tisztító gödör.
12. .... szénraktár (40 m<sup>2</sup>) területtel.
13. .... fentartási raktár egyenként (20 m<sup>2</sup>) húsz m<sup>2</sup> területtel.
14. .... gazdasági udvar és .... szemétgödör minden állomáson egy-egy.
15. .... fordítókorong (4.6 m.) négy hattized méter átmérővel.
16. .... rakodó minta.
17. .... hídméreg Fairbanks-féle mozdonnyal járható.
18. .... kézi raktár.

### Órházak.

A nyílt pályán a nagyméltóságú kereskedelemügyi miniszter által meghatározandó helyeken összesen (3) három órház lesz építendő. Minden órház mellett kenyérsütő-kemence is létesítendő.

i) Az üzleti telegráf-hivatalt fölállítani és azt szolgálatra képes állapotba helyezni.

A telegráfolas céljaira szükséges vezeték fölállítása, valamint a csatlakozó állomásokba való bekapcsolása, továbbá az összes állomásoknak távirdai készülékekkel való felszerelése vállalkozókat terheli.

E telegráf-készülékek a szükséges tartalékrészekkel is ellátandók. A pálya mentén fölállítandó telegráf-vezeték összes költségeit a vállalkozók viselik. Minthogy az engedélyokmány 18. §-a értelmében a vasútvonal mentén szükséges üzleti telegráf-vezetéknek a pálya indóházain és esetleg órházain alkalmazandó utolsó elszigetelőig, valamint a forgatható védjelző készülékéig való kiépítését az engedélyesekkel megállapítandó egyezmény alapján az illető kerületi kir. telegráf-igazgatóság hajthatja végre, ennél fogva vállalkozók kötelesek az engedélyesek közbejöttével a m. kir. telegráf-igazgatóságot a telegráf elrendezése és a fentjelzett egyezmény megállapítása végeztet idejékorán megkeresni, úgy hogy ennek a telegráf építéséhez szükséges anyagok beszerzésére és a telegráf építésének a pálya megnyitásáig leendő elkészítésére elég ideje legyen.

Az órházakon harangjelzők nem alkalmaztatnak, — a ..... kitérőben építendő órházon azonban harangjelző lesz alkalmazandó.

.....től.....ig a helyi-érdekű vasút céljaira külön telegráfot tartoznak vállalkozók létesíteni és a ..... órház és ..... állomás között távbeszélő lesz vállalkozók által berendezendő.

k) *A pálya elzárási és beosztási munkákat, a lejtmutatókat, intőtáblákat elkészíteni és elhelyezni.*

A pálya bekerítése általában, a védő gátakat és anyagárkokat is ideértve, csak különös figyelemreméltó helyeken és ott állítatik elő, a hol a pálya jelentékenyebb forgalmat közvetítő közutak vagy helységek közvetlen közelében és helységek kereszttel vezet el. Azon helyek, hol kerítések létesítendők, a magas kormány által fognak megállapítani. Az útátjárók elzárására szükséges sorompók csak nagyon látogatott útátjárótól, vagy olyan helyeken állítandók föl, hol a vonat közlekedése az útátjárótól legalább 100 méter távolságra észre nem vétethetik. A sorompóval el nem látott és a vonatról 150 méter távolságból nem látható útátjárók előtt figyelmeztető jelzők állítandók föl. Úgy a sorompók, mint a figyelmeztető jelzők helyei a kormány által fognak megállapítani.

Minden útátjárónál a pálya mindkét oldalán különálló intő tábla alkalmazandó, melyre az előirt szöveg irandó.

Minden (100) száz méterre a pálya jobb oldalán folytatólagosan számozott tölgyfa hectométer-karó és a kilométerek jelzésére nagyobb méretekkel bíró tölgyfa kilométer-karó állítandó.

A pályaszín törési pontjainál általában véve lejtmutatók alkalmazandók, megjegyeztetik azonban, hogy a távjelzőkön kívül eső nyílt pályán előforduló és  $3\text{‰}$ -t meg nem haladó csekély emelkedéseknél a lejtmutatók el is hagyhatók.

Minden állomás két végén a megfelelő távolságban állandó állomási védő jelzőtárcsák állítandók föl tölgyfa-oszlopokon, kivéve ..... kitérőt, a hol a fővágányba befektetendő 2 végváltó Block-készülékkel látandó el, mely ..... állomásra állítható legyen. Ezen kitérő fedezésére (3) három egymással és a végváltók blokk-készülékével szerkezeti összefüggésben lévő villamos védő jelző állítandó fel.

l) *A vasútvonal kiépítéséhez és felszereléséhez szükséges minden általános és részletes tervet, az ezekhez tartozó összes számítási és írásbeli műveleteket elkészíteni*

és jóváhagyás végett engedélyeseknek (5) öt példányban idejekorán, azaz oly időben bemutatni, hogy a jóváhagyási eljáráshoz szükséges idő által az építési határidő betartása veszélyeztetve ne legyen.

A tervek közül egy példány vállalkozóknak a jóváhagyási záradékkal ellátva fog visszaadatni.

m) *Minden kitűzési és felvételi munkálatokat végrehajtani, melyek arra szükségesek, hogy*

az építés megkezdhető, a terveknek megfelelően végrehajtható, ellenőrizhető és a fölülvizsgálat, valamint a leszámolás ezen szerződés határozatai értelmében megejthető legyen.

n) *Azon terveken kívül, melyek az építést megelőzőleg, vagy az építés folyamata alatt*

bemutatandók, az építés befejezése után vállalkozók tartoznak a fölülvizsgálat, illetőleg a leszámolás céljaira, a vonalak és az összes építményeknek a tényleges létesítéssel megegyező tervrajzait az előirt mértékben, kellő számú példányokban, — egy példány azon részét pedig mely a cs. és kir. hadügy-miniszterium számára szükséges, engedélyeseknek bemutatni és rendelkezésükre bocsájtani.

o) *A részvénytársulat alapítási költségei.*

A helyi-érdekű vasút részvénytársulat alapításával, igazgatásával és adminisztrációjával kapcsolatos és az építés ideje alatt fölmerülendő költségek, a társaság pénztárába befolyt összegek után netán elért kamatokkal fedezendő, a hiányt pedig vállalkozók fogják a szükségnek megfelelő összegben fedezni.

p) *Tartalékalap.*

Vállalkozók kötelesek az engedélyokmányban megállapított (20,000) húszezer forint összegű tartalékalapot engedélyeseknek rendelkezésre bocsátani.

q) *Pályafölszerelés.*

Az állomási épületek és őrházak bebutorozása, eszközök, világító, tüzoltó, jelző és egyéb a vasút forgalomba helyezéséhez megkívánt fölszerelést, a jelzőkészülékeket, az irodák fölszereléséhez szükséges eszközöket, nyomtatványokat és egyéb felhasználási anyagokat négy heti szükségletre a leltári tárgyakat és pályafölszerelést, a pályafenntartási és vonatmozgósítási fölszereléseket, valamint a gépészeti fölszereléshez és a kovácsműhelyhez tartozó szerszámokat a magyar királyi államvasutak fogják előállítani és szállítani, minek ellenében tartoznak vállalkozók a magy. kir. államvasutak igazgatóságának átalányösszegben legfeljebb (20,000) húszezer forintot a pálya megnyitása előtt 14 nappal fizetni.

r) *Forgalmi eszközök.*

A forgalmi eszközöket, ideértve hajtányt, pályakocsikat és postakocsikat általában az engedélyokmányban előírt mindennemű kocsikat és mozdonyokat és ezek tartalék részeit, fölszerelésüket s a hozzátartozó felhasználási anyagokat a magyar királyi államvasutak fogják előállítani és szállítani, minek ellenében tartoznak vállalkozók a magyar királyi államvasutak igazgatóságának (88,000) nyolevannyolecezer forintot az üzemszerződésben meghatározott időben készpénzben lefizetni.

Az állami és államvasúti közegeken felül az engedélyesek is jogosítva vannak az építésre minden irányban és mindenkor felügyelni. E felügyelet költségeit azonban nem viselik a vállalkozók.

s) *Építési felügyelet.*

A magy. kir. államvasutak által gyakorolandó építési felügyeletért járó átalányösszeg (6000) hatezer forintban állapítatik meg, mely összeget vállalkozók a magy. kir. államvasutak igazgatóságának az üzleti szerződésben meghatározott időben készpénzben rendelkezésére bocsájtani tartoznak.

t) *Változtatások, pótmunkálatok és miniszteri szabályrendelet.*

Vállalkozók tartoznak a kormány által az engedélyokmányban gyökerező jogok alapján az építés közben esetleg elrendelendő építési változtatásokat, úgymint: pályaszín-emeléseket, műtárgy, útátjáró vagy párhuzamos útbeiktatásokat szintén az átalányösszeg terhére foganatosítani, általában pedig a pálya kiépítésének módzatai tekintetében a szabványos nyomtávú helyi érdekű vasutak építésénél és felszerelésénél irányadó alapelvek tárgyában <sup>7635.</sup>  
1889 sz. a kibocsátott miniszteri szabályrendeletet követni, a részle-

tekre nézve azonban a magy. kir. államvasutaknál érvényes feltétfüzet határozmányai kötelezők.

A fölmerülő kormány, illetve hatósági eljárási és bizottsági stb. költségek viselése vállalkozókat terhelik.

Engedélyesek fenntartják maguknak a jogot, hogy az építés végrehajtását saját közegeik által ellenőrizhessék. Ezen közegek őrködni fognak a felett, hogy vállalkozók a munkálatokat a jóváhagyott tervekkel, leírásokkal és feltétfüzetekkel megegyezőleg műszakilag helyesen és szilárdul teljesítsék, a szerződésileg megállapított határidő betarthatása végett elég gyorsan végezzék, általában, hogy a szerződés és kiegészítő részeinek minden határozatai pontosan megtartassanak.

A vállalkozók kötelesek, minden az engedélyesek közegei által kiadandó és az építési föltételeknek, valamint a szerződésnek pontos teljesítésére vonatkozó utasításoknak eleget tenni. Vitás kérdések eldöntés végett az engedélyeseknek, illetve a vasúttársaság igazgatóságának terjesztendőek elő.

Ugyszintén kötelesek a vállalkozók mindazon utasításoknak és rendeleteknek, melyek a vasúttársaság vagy pedig a hatóságok részéről a pályán való rend fenntartása érdekében hozzájuk intézettek, eleget tenni és arról gondoskodni, hogy a közlekedés az utakon fennakadást ne szenvedjen és a szomszédos területeken kár ne okoztassék.

Hasonlóképen fenntartják maguknak engedélyesek, illetve a vasúttársaság azon jogot, hogy a sinek gyártását az illető gyárakban ellenőrizhessék.

#### 6. §. Az általányösszeg megállapítása.

Engedélyes urak kötelezik magukat vállalkozóknak a jelen szerződésben vállalt munkálatokért és egyéb kötelezettségeikért általányként a következő összegeket kifizetni, illetve átengedni:

I. a) A magy. kir. póstakincstár 50 éven át évenként (2000) kétezer forintban megállapított hozzájárulását.

b) Az államkincstár által 10 éven át évi (10,000) tizezer forintban megállapított hozzájárulását.

Ezen két rendbeli hozzájárulás akként engedtetik vállalkozóknak át, hogy azok az alakítandó részvénytársulat által saját cége alatt vállalkozók hozzájárulásával valamely pénzügyintézetben lesznek leszámítandók, s a jelen szerződés határozatai szerinti időben kifizetendőek.

c) A magánérdekeltek, városok, községek és törvényhatóságok törzsrészvényekre a mellékelt jegyzék szerint (100,000) egyszázezer forint erejéig törzsrészvényekre történt és ezentúl történő jegyzéseit, illetve ezek készpénz-egyenértékét olykép, hogy a részvényjegyzések az alakítandó társulat által behajtatnak.

II. (643,000) hatszáznegyvennyolcezer forintot az alakítandó részvénytársulat 72% árfolyammal számított, tehát (900,000) kilencszázezer forint névértékű 5%-os elsőbbségi részvényeiben esedékes szelvénynyel.

III. A törzsrészvénytőkéből a történt jegyzések folytán kiadott részvények levonása után fenmaradt részvények vállalkozókat illetik.

Vállalkozók ezen ügyletből folyólag a fenti általányösszegen kívül sem többletértémenyért, sem elemi csapások folytán, szóval semminemű címen kárpótlást vagy többfizetést nem igényelhetnek. Azonban ha a leírt épületeken kívül több épület, vagy egyes épület térfogatának nagyobbítása követeltetnek, és ha a mellékvágányok szaporíttatnának — úgy ezen többmunká-

latok és többszállítások vállalkozóknak külön lesznek megtérítendőek és pedig a borderau-regulateurben felvett egységárak aránylagos fizetése mellett. A felülvizsgálati jegyzőkönyv jóváhagyásától kezdve a vis-majorból eredő károk vállalkozókat nem terhelik.

### 7. §. Építési határidő.

Vállalkozók az általuk elvállalt munkálatokat befejezni, nevezetesen az egész vonalat teljesen fitermképes állapotban átadni, az engedélyokmány keltétől számítva (1 $\frac{1}{2}$ ) egy és fél év alatt tartoznak.

### 8. §. Késedelmi kötbér.

Vállalkozók a 7. §. szerint megállapított építési határidő pontos megtartására oly módon köteleztetnek, hogy, ha a vasút a kikötött időben a forgalomnak átadható nem volna, minden késedelmi napért (100) száz forint bírságot fizetnek.

Ezen késedelmi bírság alól vállalkozók csak azon esetben lesznek felmenthetők, ha a késedelem vis major által okoztatott. Menthetőnek tekinthető a késedelem akkor is, hogy ha háború ütne ki, melyben Magyarország résztvenne, vagy ha a véderő mozgósítása rendeltetnék el.

Azon esetre, ha vállalkozók az itt említett kimentő késedelmi ok nélkül ezen szerződés határozatainak pontosan eleget nem tennének, különösen ha az építést abbahagynák, vagy oly lanyhán folytatnák, hogy a befejezésnek a 7. §-ban megjelölt határideje veszélyeztetve látszanék, ez esetben engedélyesek, esetleg jogutódaik jogosítva lesznek, az építkezést részben vagy egészben vállalkozók költségén s veszélyére véghez vinni, vagy más vállalkozó által véghez vitetni és az ez által előállandó káruk és veszített hasznuk megtérítését követelni.

Ily eset beálltával az engedélyeseknek, illetőleg jogutódaiknak jogában állandó vállalkozóknak összes munkaeszközeit, szerszámaikat, s szerelvényeit, valamint az építés helyére kiszállított építési anyagait, — még pedig az előbbieket megtérítés nélkül, az építési anyagokat pedig becslés szerinti ármegtérítés mellett használni mindaddig míg a teljesítendő munkálatok be nem fejeztetnek.

### 9. §. Szerződési feltevések.

Jelen szerződés azon feltevésben jött létre, illetve kötöttet meg, és jogérvénye attól tétetik függővé, hogy

a 6. §-ban I. a), b), c) alatt felsorolt hozzájárulások jogérvényesen lekötvék.

### 10. §. Szállítási kedvezmények.

Az építéshez szükséges mindennemű anyagok után a m. kir. államasutat vonalain az 1881: XXXI. t. c. 8. §-a értelmében vállalkozók a következő önköltségi viteldíjakra tarthatnak igényt, ú. m.:

a) egyes kocsiakománnyokban való szállítás esetén — az illetékeknek kocsis és fuvarlevelenként legalább 1000 kilogrammert leendő fizetése mellett — 100 kilogramm és kilométerenként 0.10 kr. egységtétel, — 100 kilogrammként 2 kr. kezelési illeték és a törvényes szállítási adón alapuló díjtételek;

b) teljes, de legfeljebb 30 kocsiból álló vonatokban szállítandó kavics-, talpa-, kő-, téglá-, cement-, mész- és sinküldemények után, vonatkilométeren-

ként 1 frt 50 krnyi egységtételen és a törvényes szállítási adón alapuló viteldíj fog számíttatni.

Egyebekben úgy az *a*), mint a *b*) alatti viteldíjak érvényesítésénél a szállított küldeményekre nézve a m. kir. államvasutakon fennálló díjszabási és forgalmi határozmányok mérvadóak.

A fenti kedvezmények alkalmazása iránt az építési vállalkozó a m. kir. kereskedelemügyi miniszter úrhoz a szállítást megelőzőleg folyamodni tartozik, miután a jelzett kedvezményekre a vállalkozó csakis a kieszközölt engedély napjától számítva a h. é. vasút megnyitása napjáig és annak mérvehöz képest tarthat igényt.

### 11. §. Csatlakozási állomások.

A ..... kitérőn szükséges munkálatok az engedélyokmányban megállapítva lévén, ezen megállapodások alapján a m. kir. államvasutakkal fog a csatlakozási szerződés kötteni.

### 12. §. Lokomotívok használata.

A mennyiben vállalkozók a forgalmi eszközökre előirányzott összegből a lokomotivokra eső összeget, a m. kir. államvasutaknak készpénzben oly időben fogják kifizetni, hogy abból a lokomotívok már a felépítmény lerakásának megkezdése időpontjáig beszerezhetőek lesznek, ez esetre a beszerzendő lokomotívoknak az építés céljaira leendő felhasználása, a pálya kavicsolásának megkezdése előtt, meg fog engedtetni; vállalkozók azonban tartoznak az értékesükkenést a m. kir. államvasutaknak megtéríteni.

Ha azonban a befizetés meg nem történék, úgy a lokomotívok használata mérsékelt díj mellett meg fog engedtetni; mindazonáltal 8 napi felmondási jog fentartása mellett, illetve oly megszorítással, hogy szűkség esetén a bérbeadott lokomotívokat vállalkozók a m. kir. államvasutak igazgatóságának rendelkezésére azonnal visszabocsátani lesznek kötelesek.

### 13. §. Egyetemlegesség, óvadék és jótállás.

Vállalkozók a jelen szerződésben elvállalt minden kötelezettségeik tekintetében egymásért egyetemleg jót állanak.

Kötelezettségeiknek biztosítására (50,000) ötvenezer forintnyi óvadékat tartoznak készpénzben vagy óvadékképes értékpapirban letenni.

Tartoznak a teljesített munka szilárdságáért s tartósságáért, az engedélyokmány kiegészítő mellékletét képező „építési és tüzleti berendezésre vonatkozó feltételek“ IX. „Jótállás“ című fejezetben meghatározott időpontig oly értelemben jótállani, hogy minden a meghatározott jótállási határidő alatt felhasznált anyagok rossz minőségéből, vagy rossz munkakivitelből eredő hiányokat s hibákat saját költségükön tartoznak helyreállítani, illetőleg pótolni. Ebbeli kötelezettségüknek biztosítására az óvadékból a jótállási idő tartamára (25,000) huszoneezer forint fog visszatartatni, (25,000) huszoneezer forint pedig a felülvizsgálati jegyzőkönyv jóváhagyása után 14 nappal visszaadatik.

A jótállásra kötelezett munkák biztosítására visszatartatott (25,000) huszoneezer forint biztosítékból (10,000) tizezer forint a felülvizsgálatnál észlelt hiányok pótlása után 14 nappal, — a még hátralevő (15,000) tizenöt-ezer forint pedig a jótállási határidő letelte és illetve a pótvizsgálatnál észlelt pótlása után 14 nappal fog kiadatni.



Miután az engedélyokmány 10. §. értelmében az engedélyesek által leteendő 50,000 frt biztosítékot értékpapirokban, helyettök vállalkozók teszik le, ezen a jelen pont értelmében vállalkozók által nyújtandó biztosítéki összeg letettnek tekintendő.

De ezen esetben is az óvadék a társulat részéről vállalkozóknak a fenti megállapodások szerint a fent kitett időpontokban adandó vissza.

Ezen értékpapírok szelvényei vállalkozóknak időközbeni lejáratuknál mindaddig kiadandók, míg vállalkozók szerződési kötelezettségeiket be tartják.

A sinek, kapcsolószerek, valamint a forgalmi eszközök jótállási idejének lejártáig a gyárak által jótállási levelek letétben maradnak. A sinekért ezen jótállási leveleken kívül egyéb óvadék nem követelhető.

A felülvizsgálati tervek a kereskedelemügyi miniszter ő excellentiájához való benyújtása után két hónap határidő alatt tartozik a részvénytársaság a felülvizsgálat megejtését kieszközölni, a mennyiben az évszak és időjárás a munkák felülvizsgálására alkalmas.

#### 14. §. Jótállás.

Vállalkozók az építési munkálatok és anyagok jóságáért és szilárdságáért a m. kir. államvasutak feltétfüzetében és az engedélyokmányban és az építési feltételekben foglalt határozmányok értelmében vállalnak jótállást.

A különböző létesítményeknél használt anyagok jó minőségére, nemkülönben az előállított munkák megfelelő helyes és szilárd kivételére nézve a magyar kir. államvasutaknál érvényben lévő feltétfüzet határozmányai mérvadók.

A jótállási határidőkre nézve kikötötték, hogy a sinek kivételével mindazon munkálatokért, melyekre a m. kir. államvasutak feltétfüzetében jótállás követeltetik, vállalkozók a műszaki felülvizsgálat középidéjétől számítandó egy évig tartoznak jótállani, a sinekre nézve ellenben az üzlet megnyitása napjától számítva három évi jótállás, a felépítményre nézve pedig szintén az üzlet megnyitása napjától számított legalább 20 napi fenntartási kötelezettség állapíttatik meg.

A vasútvonal megnyitását követő 20 nap alatt, a pályafenntartásnak a m. kir. államvasutak igazgatósága által leendő teljesítéseért, valamint az ezen 20 napon át felhasználandó beagyazási anyag pótlásáért, vállalkozók (2600) kétezerhatszáz forintot fognak a m. kir. államvasutaknak fizetni; jogositva lesznek azonban ezen fenntartást maguk is eszközöltetni.

#### 15. §. Képviselet és haláleset.

Vállalkozókat, az engedélyesekkel vagy jogutódjaikkal szemben csak egyikök fogja képviselni még pedig az, kinek számára a másik három vállalkozó meghatalmazást fog e végből kiállítani.

A mennyiben pedig ilyen meghatalmazást ki nem állítanak, két vállalkozó, meghatalmazás kiállítás nélkül is, jogositva lesz mindnégy vállalkozó nevében eljárni, pénzt és pénzürtékeket felvenni. — Viszont az engedélyes urakat a vállalkozókkal szemben egyedül a bevezetésileg első helyen említett engedélyes úr fogja képviselni, minélfogva az esetleges levelezések egyedül hozzá lesznek címezendők.

Bármelyik szerződő fél halála esetén jelen szerződés az örökösök által folytatandó lesz.

## 16. §. Fizetések.

A 6. §-ban megállapított átalányösszegek építési vállalkozóknak a munka előrehaladásához képest, jelen szerződés kiegészítő részét képező fizetési ártáblázatban megjelölt részletekben, s a 6. §-ban említett értékek egymásközi arányában fog kifizettetni, illetve kiszolgáltatni.

A részletek fizetése végett minden hónap 20-án a teljesített munkák a részvénytársaság ellenőrző közegei által vállalkozók vagy közegek közreműködése mellett felvételnek. — Az eme felvételek alapján készített kereseti kimutatást vállalkozók minden hó 23-án a társulat által ezzel megbízott mérnökének fogják átadni, kinek kötelessége lesz a kereseti kimutatásokat számszerint érdemileg felülvizsgálni, a fizetési ártáblázat szerint a kereseti összegeket megállapítani, s utalványozás végett a benyújtástól számított 3 nap alatt a részvénytársaság igazgatóságának előterjeszteni. Az ekképen felülvizsgált kereseti kimutatás egy példánya a részvénytársaságnál marad, másik példánya pedig az építési vállalkozóknak visszaadatik.

A felülvizsgált kereseti kimutatás szerint vállalkozóknak járó összegeket a részvénytársaság 3 nap alatt tartozik készpénzben, illetve a kikötött címletekben kifizetni, még pedig mindezeket a fizetési ártáblázatban megállapított arányokban.

Megjegyeztetik azonban, hogy a fizetési ártáblázatban kitett mennyiségek (mérétek) csak hozzávetőlegesek, az építési vállalkozók az illető munkanemeket akkor is tartoznak folytatni, s teljesen elkészíteni, ha az ártáblázatban kitett méreteket már túl is haladta; ha pedig az illető munkanemre előirányzott összeg utalványozások által már kimerítettett, akkor a még ezen túl teljesítendő munkáért további utalványozásnak nincs helye.

Viszont, hogy ha a fizetési ártáblázatban foglalt mennyiségek és árak alapján történt utalványozások az építés ideje alatt e vállalkozóknak kijáró átalányösszeget nem merítették volna ki, a fennmaradó pénz és címletek összege, — beleértve a vállalkozóknak kijáró törzsrészvényeket is — a megnyitás után 20 napra vállalkozóknak ki fog adatni, a mennyiben az ártáblázatban ellentétes intézkedés nem foglaltatik.

Azon anyagok, melyekre vállalkozóknak fizetési előleg adatik, a kereseti kimutatás felvétele alkalmával a részvénytársaságnak tulajdonjoggal átadandók s ezen átadás tényleges megtörténte a kereseti kimutatáshoz fűzött jegyzőkönyvvel igazolandó.

## 17. §. Eltérés a jóváhagyott tervektől.

Az építés csak jóváhagyott tervek alapján kezdhető meg és a jóváhagyott tervektől bármely eltérések csak előzetesen kieszközözendő kormányengedély alapján foganatosíthatók, vállalkozók azonban feljogosítottak a vasút építésénél eltéréseket, illetve könnyebbitéseket javaslatba hozni és a mennyiben azok a magas kormány által engedélyeztetnének, a kikötött átalányösszeg csökkentése nélkül igénybe is venni.

## 18. §. Belföldi anyagok és munkások alkalmazása.

Vállalkozók kötelesek az engedélyokmány 8. szakasza értelmében az építésnél használandó anyagokat belföldön beszerezni, valamint a munkálatoznál belföldi munkásokat alkalmazni, mely rendelkezés alól csak a kereskedelemügyi m. kir. miniszteriumtól esetenként előzetesen kikérendő engedély alapján lehet kivételnek helye.



### 19. §. Átvétel, felülvizsgálat.

A szerződés tárgyát képező összes munkálatok befejezésük után felülvizsgáltnak és a feltétfüzetek értelmében, részben véglegesen, részben ideiglenesen átvételnek.

A kavicsmennység a 20 napi pályafentartási kötelezettség leteltének időpontjában a m. kir. államvasutak ellenőrző közegével együttesen fel fog mérteni és a felülvizsgálatnál figyelembevétel végett jegyzőkönyvileg konstataálni.

Az átvételek megtörténtéig vállalkozók tartoznak a munkálatokat fenntartani, illetőleg rongálástól megóvni.

Az ideiglenesen átvett munkák és szállítmányok végleges átvétele közvetlen a jótállási idők lejárta előtt történend.

A felülvizsgálat a m. kir. kormány által kiküldendő bizottság által fog megejtetni s az erről felvett jegyzőkönyv a m. kir. kormánynak jóváhagyás végett előterjesztetni. A felülvizsgálati jegyzőkönyv felett hozott felsőbb határozatnak vállalkozók magukat feltétlenül alávetni tartoznak.

### 20. §. Ideiglenes és végleges megnyitás.

Engedélyeseknek joguk lesz a vasutat a végleges megnyitás előtt is teherszállítás végett a közforgalomnak átadni, ha eziránt benyújtandó folyamodásukra is a megejtendő vizsgálat után a magas kormány arra az engedélyt előzetesen megadja. A jótállási határidők azonban ezen ideiglenes megnyitás által nem érintetnek.

A végleges megnyitásra szintén a magas kormány engedélye előzetesen kikérendő lesz.

### 21. §. Részvénytársulat alakítása.

Engedélyes urak a jelen szerződés megkötése és az engedélyokmány kiadása után 8 napra részvénytársaságot fognak alapítani, s ezen részvénytársaságra fogják átruházni úgy az 1. §-ban említett engedélyokmányban általában, valamint a jelen szerződésben vállalkozókkal szemben szerzett minden jogaikat.

Viszont az alapítandó részvénytársulat saját terhére vállalandja el mindazon kötelezettségeket, melyek engedélyeseket az engedélyokmányból általában, jelen szerződésből pedig vállalkozókkal szemben terhelik.

Ugy a jogok átruházása az alapítandó részvénytársaságra, valamint a kötelezettségek elvállalása ezen részvénytársaság által azonnal beáll, mihelyt utóbbi megalakítva és törvényszékiileg bejegyezve lesz, minek következtében tehát engedélyesek vállalkozókkal szemben a jelen szerződéssel vállalt kötelezettségeik alól teljesen felszabadulnak; kivéve azon kötelezettségeket, melyekre nézve a jelen szerződés 20. §-ában a kivételt kifejezetten megállapítja.

Engedélyesek kötelezik magukat, hogy a részvénytársulat alakuló közgyűlésén a társulat hozzájárulását ki fogják eszközölni mindazon kikötésekhez, melyek az engedélyesek és vállalkozók között, az utóbbiak által elvállalt teljesítményekre s ezek viszontszolgáltatásaira nézve a jelen szerződésben megállapítva lettek.

Egyáltalában e szerződéssel kapcsolatosan felmerülendő minden kérdés úgy oldandó meg, mintha a szerződés már most eredetileg is vállalkozók és a részvénytársulat között lett volna megkötve.

A részvénytársulat első megalakulásánál az igazgatóságba (4) négy hely engedélyes uraknak annyiban marad szabad kijelölésére, a mennyiben a kormányhatóság által e helyek igénybe nem fognak vétetni, a többi hely vállalkozók kijelölése szerint lesz betöltendő.

A részvénytársulat székhelye .....; a közgyűlések és igazgatósági ülések ....., esetleg Budapesten tartatnak.

## 22. §. Engedélyesek személyes szavatossága.

Engedélyeseknek szavatossága a részvénytársulat megalakítása után is a következő pontokra nézve marad épségben:

a) Engedélyesek az alakuló közgyűlésen a társulat hozzájárulását kiközösíteni tartoznak mindazon kikötésekhez, melyek engedélyesek s vállalkozók között az ezen szerződésben foglalt teljesítmények s ezekért való viszontszolgáltatásokra nézve megállapítva lettek.

b) Engedélyesek továbbá azért is szavatolnak, hogy a 6. §. c) pontja szerint osztrák értékű 100,000 frnyi törzsrészvény-jegyzés az alakítandó részvénytársulat javára jogérvényesen fennáll.

Ezen kötelezettségekre nézve engedélyes urak egymásért egyetemleges jótállást vállalnak.

## 23. §. A szerződés mellékletei.

Jelen szerződés kiegészítő részét képezik a következő mellékletek:

- a) engedélyokmány és annak melléklete;
- b) közigazgatási bejárásokról felvett jegyzőkönyv;
- c) ezen jegyzőkönyvhöz csatolt térrajz és hosszszelvények;
- d) borderau regulateur;
- e) a m. kir. államvasutak általános és részletes feltétfüzetei;
- f) a törzsrészvények jegyzéséről szóló kimutatás;
- g) az államgépgyár és diósgyőri m. kir. acélművek igazgatóságának 1889. augusztus 3-án 6309. és augusztus 13-án 6825. sz. a. kelt leveleinek eredetijei, illetőleg másolatai.

A mellékletekben foglalt határozatok ép oly érvénnyel bírnak, mintha ezek a szerződésben felsorolva volnának.

## 24. §. Bélyeg és illeték.

Jelen szerződés, úgymint minden az építkezésre vonatkozó fizetés az 1880:XXXI. t.c. 5. §-a értelmében bélyeg- és illetékmentes.

## 25. §. Peres ügyek.

Felmerítendő peres kérdések esetében mindkét fél aláveti magát a sommás szóbeli eljárásnak, valamint felperes által választandó bármely budapesti kir. járásbíróság illetőségének.

Minék erejéül jelen szerződés két példányban kiállított.

Kötött Budapest, .....

## Fizetési táblázat.

(Bordereau.)

Az építési vállalat részére az 1889. évi november 19-én kötött építési szerződés 14. cikke alapján felállítandó havi részletfizetésekre nézve.

A kereseti kimutatások, melyek alapján az építési vállalatnak az általa teljesített munkálatokra havi részletfizetések kiutalványoztatnak, az alább következő határozatok alapján fognak felállítani, határozottan kikötve, hogy az alább következő egységek csakis a havi részletfizetések felállításánál szolgálnak alapul és a vállalattal eszközözlendő végelszámolásra nézve semmi befolyással nem lehetnek, minek következtében ezek alapján semmi utókövetelésnek helye nem lehet. — Az egyes munkanemekre nézve az egységek és határozatok a következők:

### I. Ellenőrzés, tervek kidolgozása és építésvezetés

Az ellenőrzésért, minden eddig elkészített és ezután elkészítendő tervekért, egyszóval minden irodai és helyszíni munkálatokért s ezen címen viselendő költségért vállalkozó összesen 54,900 frt, szóval ötvennégyezerkilencszáz forintot o. é. nyerend és pedig 21,500 frtot, azaz huszonegyezer és ötszáz forintot o. é. készpénzben, illetőleg a társulat pénztárába befolyt egész készpénz kiadása után törzsrésvényekben, és 33,400 frt, azaz harmincháromezer és négyszáz o. é. frtot névleges értékű elsőbbségi részvényekben.

a) A társulat megalakítása után egy hónappal 10,000 forint — azaz tízezer forint o. é. lesz készpénzben vállalkozóknak kifizetve a közigazgatási bejárás céljaira készített tervekért. — A fennmaradt 11,500 frt készpénz és 33,400 frt elsőbbségi részvényekből álló s vállalkozóknak még kijáró összeg pedig a következő módon fog kifizettetni:

- b) a részletes tervek benyújtásakor ezen maradványösszegnek 15% ;
- c) a földmunkák az egész vonalon való megkezdésekor további 10% ;
- d) a felépítmény lerakásának megkezdésekor további 15% ;
- e) a felépítmény elkészítésekor 15% ;
- f) a pálya megnyitásakor 20% ;
- g) a felülvizsgálat megtartásakor 25%.

A részletek a fenti arányban lesznek úgy készpénz, mint elsőbbségi részvényekben kiutalványozva.

Vállalkozók tartoznak a m. kir. államvasutak igazgatóságának az ellenőrzésért járó o. é. 5500 frtot az üzemszerződésben meghatározott időben, készpénzben megfizetni.

A mint a kereseti kimutatásokban ezen cím alatt a jelzett 54,900 frt ki lesz utalványozva, többé ezen címen utalványozás nem eszközölhető.

### II. Kisajátításra vonatkozólag.

Az összes kisajátítási, elhatárolási, hitelesítési és telekkönyvezési munkálatokért, beleértve a műszaki műveleteket is, valamint a kártalanítás címén teljesítendő minden fizetésekért, ideértve a megszerzett területek után a pálya forgalomba vételének napjáig járandókat is, a vállalkozóknak szerződési illetményük gyanánt o. é. 78,000 frt — szóval hetvennyolcezer forint fog kifizettetni, — még pedig o. é. 30,500 frt, szóval harmincezeröttszáz frtot készpénzben, illetve a társulat pénztárába befolyt összes készpénz kiadása után törzsrésvényekben és o. é. 47,500 frtot szóval negyvenhétezeröttszáz forintot névleges értékű elsőbbségi részvényekben.

- a) Ezen összegből 10% — tíz százalék — ki fog adni a társulat megalakulása után egy hónappal;
- b) további 10%, midőn a földbirtokosoktól a pálya hosszának legalább  $\frac{3}{5}$  részén a munkaengedély kieszközöltetett;
- c) további 10%, midőn a pálya hosszának felénél nagyobb részében az egyezségileg vagy törvényben megállapított kisajátítási tervek alapján a telekkönyvi feljegyzés eszközöltetett;
- d) további 10%, midőn ugyancsak a pálya hosszának felénél nagyobb részében a fizetendő kártalanítási összegek mennyisége akár egyezség, akár bíróilag véglegesen megállapított;
- e) 45% fizetetik azon időpontokban, a midőn a kisajátítás által érdekelt felek részére a kártalanítási összegek valósággal kiadatnak, vagy pedig bírói kézhez letétnak, még pedig azon mérvben, a mint a kifizetésnek meg letételnek időről időre meg kell történni;
- f) azután 5%, midőn a kisajátítási munkálatok hitelesítése foganatosított;
- g) az utolsó 10% az összes munkálatoknak — teljes befejezése, az érdekeltnek teljes kielégítése s a központi telekkönyvezésnek megtörténte után lesz kifizetve.

### III. Alé p í t m é n y.

E címen fog fizetetni o. é. 281,000 frt, azaz kétszáznyolcvanegyezer forint és pedig o. é. 109,900 frt, szóval százkilencezerkilencszáz frt készpénzben, illetve a társulat pénztárába befolyt összes készpénz kiadása után törzsrésvényekben o. é. 171,100 frt, szóval százhetvenegyezerszáz frt névleges értékű elsőbbségi részvényekben.

#### A) Földmunka.

A kereseti kimutatásokban a teljesen befejezett földmunkálatokra felvételik o. é. 125,000 frt, azaz százhuszonötezer frt, még pedig 48,900 frt szóval negyvennyolcezerkilencszáz frt készpénzben, illetőleg a társulat pénztárába befolyt összes készpénz kiadása után törzsrésvényekben és 76,100 frt, szóval hetvenhatezerszáz frt o. é. névleges értékű elsőbbségi részvényekben.

A földmunka a következőképpen fog fizetetni:

a 0 — 30 köztii szelvényeknél	3,000 m. hosszig	à = 3 frt 80	össz. = 11,400 frt
30—130 " " "	10,000 " " "	" = 3 " 10 "	" = 31,000 "
130—155 " " "	2,500 " " "	" = 3 " 80 "	" = 9,500 "
155—268 " " "	11,300 " " "	" = 3 " 10 "	" = 35,030 "
268—275 " " "	—,700 " " "	" = 3 " 80 "	" = 2,660 "
275—303 " " "	2,800 " " "	" = 2 " 90 "	" = 8,120 "
303—318 " " "	1,500 " " "	" = 4 " 80 "	" = 7,200 "
318—335 " " "	1,700 " " "	" = 2 " 90 "	" = 4,930 "
335— a pálya végeig	3,000 " " "	" = 5 " 05 "	" = 15,160 "
Összesen . . .			= 125,000 frt

Még pedig a munka haladásához képest a munka hossza szerint az itt felsorolt folyóméterenkénti áraknak százalékaiban kifejezve. A készpénz és elsőbbségi részvények a cím fejen kifejezett egymásköztii arányban szolgáltatnak ki.

A fenti árakból a szelvények befejezésekor fizetetni fog 95%-ig.

Az utómunkálatok befejezése után a 100%-nak hátralevő része.

Mihelyt a kereseti kimutatásokban a földmunkálatok címén érdeembe hozott és utalványozott összeg o. é. 125,000 frtot eléri, e címen több utalványoztatni nem fog.

### B) Hidakra és átteresztőkre vonatkozólag.

A részletfizetéseknél minden folyóméter nyílásért, hogyha a hid minden mellék munkálatával már elkészült, o. é. 560 forint, szóval ötszázhatvan forint fog kifizettetni.

Minden teljesen befejezett útáteresztő darabszám szerint o. é. 230 frt, azaz kétszázharminc forint.

A jelzett egységárak alapján a részletfizetés a következőképen fog történni:

#### a) Falazott hidak.

Az alapozás s alapfalazás befejeztével . . . . .	30 <sup>o</sup> / <sub>o</sub> -ig
Az ellenfalak felfalazása után . . . . .	65 <sup>o</sup> / <sub>o</sub> -ig
A szerkezet elhelyezése után . . . . .	90 <sup>o</sup> / <sub>o</sub> -ig
A hidak teljes elkészülte után . . . . .	a 100 <sup>o</sup> / <sub>o</sub> -nak

hátralevő része.

#### b) Jármás hidak.

A jármak cölöpözésének befejezte után . . . . .	30 <sup>o</sup> / <sub>o</sub>
Az ellenfalak felfalazása után . . . . .	65 <sup>o</sup> / <sub>o</sub>
A felszerkezet elhelyezése után . . . . .	90 <sup>o</sup> / <sub>o</sub>
S a hid teljes befejeztével . . . . .	a 100 <sup>o</sup> / <sub>o</sub> -nak

hátralevő része.

A hidak és átteresztők költségére o. é. 90,500 forint, szóval kilencven-ezeröttszáz forint lévén felvéve — még pedig 35,400 frt készpénzben, illetőleg mint az előbbi címekben az körülírva lett, esetleg törzsrésvényekben és o. é. 55,100 frt elsőbbségi részvényekben, mely összeg a fenti előhaladási és készpénz és címletek itt jelzett egymásközi arányában lesz vállalkozóknak kifizetendő; mihelyt az utalványozott összeg o. é. 90,500 frtot eléri, e címen több utalványozás nem történik.

### C) Mellék- és partvédő-munkálatok.

E címen o. é. 34,300 frt, szóval harminnégyezerháromszáz forint o. é. lett felvéve a következő egységárakkal:

A pályatest biztosítására eszközölt fűzfafonásokért, fűtégla rakásért, kőburkolatok s kőhányásokért kilométerenként o. é. 940 frt, szóval kilencszáznegyven forint fog fizettetni.

Ezen egységár alapján a részletfizetés a munkálatok menete szerint fog fizettetni és pedig 85<sup>o</sup>/<sub>o</sub> erejéig, míg a 100<sup>o</sup>/<sub>o</sub> hátralevő része a pálya megnyitásakor fog vállalkozóknak kiadatni.

A 34,300 frt összeg vállalkozóknak o. é. 13,400 frt készpénz, illetőleg a mint az az előbbi címekben kifejtve lett, esetleg törzsrésvényekben és o. é. 20,900 frt pedig névleges értékű elsőbbségi részvényekben fog kifizettetni.

### D Útépítés.

A részletfizetések összesen o. é. 31,200 frt, szóval harmincegyezer kétszáz forint erejéig, még pedig o. é. 12,200 frtot készpénzben s a mint az előbbi címekben jelezve lett, esetleg törzsrésvényekben és o. é. 19,000 frt

névleges értékű elsőbbségi részvényekben lesz vállalkozóknak a következő egységi árak szerint kifizetve:

Minden négyüzögméter utépítésért, értve a tiszta alépitményt, o. é. 1 frt 80 kr., szóval egy forint nyolcvan krajcár.

Minden négyüzögméter bányakavicsal való kavics-

lásáért 15 cm. vastagságban . . . . . 0:50 kr.

Ugyanolyan munkáért de csak 10 cm. vastag . . . . . 0:35 kr.

Ugyanolyan " " " 5 " " . . . . . 0:20 kr.

Minden befejezett munkanemért a fenti árak 100%-a fog kifizettetni.

Mihelyt a kereseti kimutatásokban az utépítés címén o. é. 31,200 frt ki lett utalványozva, — e címen több nem fog utalványoztatni.

#### IV. Felépitményre vonatkozólag.

E címen fog fizettetni összesen o. é. 580,000 frt, szóval ötszáznyolcvanezer forint, még pedig 76,500 frt, szóval hetvenhatezeröttszáz o. é. frt készpénzben, illetőleg a társulat pénztárába befolyt összes készpénz kiadása után törzsrészvényekben és o. é. 503,500 frt, szóval ötszázháromezeröttszáz forint névleges értékű elsőbbségi részvényekben.

##### a) *Sínszállítás kapcsolószerekkel együtt.*

E címen felvétellett o. é. 410,000 frt, szóval négyszáztizezer forint o. é. és pedig névleges értékű elsőbbségi részvényekben, 400,000 frt, azaz négy-százezer forint és készpénzben 10,000 frt, szóval tizezer forint.

Minden métermázsa sinért és kapcsolási anyagért a rakodó helyre szállítva fog a fenti arányban fizettetni o. é. 20 frt, szóval húsz forint.

Mihelyt a fenti 410,000 frt utalványozások által kimerítettett, e címen több utalványozás nem fog eszközöltetni.

##### b) *Egyéb felépitményi anyagok és felépitményi munkálatok.*

E címen fog fizettetni 170,000 frt, szóval százhetvenezer frt, még pedig o. é. 66,500 frt készpénzben, illetőleg a társulat pénztárába befolyt összes készpénz kiadása után törzsrészvényekben és o. é. 103,500 frt, szóval száz-háromezeröttszáz forint névleges értékű elsőbbségi részvényekben a következő egységárak szerint.

Minden folyóméter teljesen készen fektetett, felemelt és kiigazított vágányért úgy a nyílt pályán, valamint a pályaudvarokban értve a felépitmény lerakását o. é. 90 krajcár.

Minden teljesen előállított t. i. lekötött, befektetett s beemelt váltóért keresztezéssel együtt o. é. 700 frt, szóval hétszáz forint.

Minden darab a rakodó helyre szállított alkalmas talpfáért o. é. 1 frt 10 kr., szóval egy forint tíz kr.

Minden váltóféért a rakodó helyre szállítva, ha ez a felépitményhez alkalmasnak találtatik, köbméterenként 40 forint.

Minden teljesen lekötött váltókészülékért keresztezéssel együtt a rakodó helyre szállítva o. é. 350 forint.

Minden folyóméter fektetett és szögelt vágányért, úgyszintén minden befektetett s teljesen lekötött váltókészülék s keresztezését az egységárak 90%, minden folyóméter teljesen kiemelt és kiigazított vágányért s minden teljesen kiemelt váltóért a fenti árak 100%.

c) *Kavicsolás.*

Minden folyóméter beágyazását a nyílt pályán fizettetik o. é. 1 frt — kr.

" " " az állomásokon " " " 1 " 10 "

Minden köbméter tartalékanyagért o. é. . . . . 1 " 40 "

A még nem kész beágyazásért a munka előhaladásához mérten fog fizettetni:

a) a vágányoknak első kiemelése után a fenti árnak . . . 45%

b) a vágányoknak a niveauba való beemelése után . . . . 90%

c) a vágány teljes kiigazítása után . . . . . 100%

A midőn a sineken kívül szükséges egyéb felépítményi anyagok szállítása és a felépítmény elkészítésére összesen már o. é. 170,000 frt kiutalványozva lett, több utalványozás e címen nem fog történni.

### V. Magasépítményekre és gépészeti felszerelésükre vonatkozólag.

E címen fog fizettetni összesen 130,000 frt, azaz százharmincezer frt o. é. és pedig o. é. 50,000 frt, szóval ötvenezerkilencszáz forint készpénzben, illetőleg a társulat pénztárába befolyt összes készpénz kiadása után, tőrszrészvényekben és o. é. 79,100 frt, szóval hetvenkilencezerszáz forint — névleges értékű — elsőbbségi részvényekben a következő egységarak szerint:

a)	Egy teljesen kész felvételi épület	..... drb. 12,000	frt
b)	Felvételi épületek darabonként	.....	8,700 " "
c)	Felvételi épület	.....	6,600 " "
d)	Egy kettős órházért	.....	3,700 " "
e)	" órházért mellékeépülettel és kúttal	.....	1,900 " "
f)	" 56 □ alapfelületű áruraktárért	.....	1,900 " "
g)	" 112 " " " "	.....	3,900 " "
h)	" 120 " " " " nyílt rakodó	.....	770 " "
i)	" 160 " " " " "	.....	1,000 " "
j)	" 300 " " " " "	.....	1,900 " "
k)	" 100 " " " " gabonaszínért	.....	2,600 " "
l)	" 25 " " " " szénraktárért	.....	400 " "
m)	pályafenntartási raktárért	.....	400 " "
n)	" rakodó mintáért	.....	100 " "
o)	" szabadon álló árnyékszékért	.....	230 " "
p)	" állomási kútért	.....	280 " "
q)	" hidmerlegért teljesen felszerelve	.....	3,900 " "
r)	" ejektor-vízállomásért daruval	.....	2,650 " "
s)	" tisztító gödörért	.....	300 " "
t)	" egy lokomotivnak való mozdonyszínért	.....	8 m <sup>3</sup> tartánnyal
		.....	4,700 " "
u)	" 4—6 átm. fordító korongért	.....	4,000 " "

Ezen egységi árak a munka előhaladásához mérten a következőképen fognak kifizettetni:

a) *Téglaépítkezéseknél.*

Az alap- és pince-falak falazásáért . . . . . 20%

Az emeletes épületnél az első emelet padozat egyenig 35 "

Földszinti épületeknél a falazás elkészültekor . . . 60 "



Az emeletes épületnél a fedélszék egyenig . . . . .	60%
A tetőzet teljes befejezte és a külső-belső vakolat elkészítésekor . . . . .	80 „
Az összes más mesterember-munkák elvégzésekor . . . . .	95 „
A tőkéletes elkészülésénél a 100% többi része.	

b) *Falépületeknél.*

Az épület vázának felállítása után . . . . .	40%
Az épület bedeszkázása után . . . . .	80 „
Az épület teljes elkészültekor . . . . .	100 „

c) *Vízállomási épületeknél.*

A kút elkészülténél . . . . .	20%
Az alapozás elkészültekor . . . . .	30 „
Az ácsmunkálatok befejezésekor . . . . .	65 „
A többi mesterember és a mechanikai munka befejezésekor . . . . .	95 „
A vízállomás teljes befejezésénél a 100% hátralévő része.	

d) *Fordító korong.*

A szerkezetnek a helyszínére való szállításánál . . . . .	80%
A szerkezet felszerelése és teljes befejezésekor a 100% hátralévő része.	

e) *Hidmérleg.*

A falazás elkészültekor . . . . .	30%
Az ács-, asztalos-, lakatosmunkák befejezésével . . . . .	50 „
A mechanikai felszerelés és a teljes befejezés után a 100% hátralévő része.	

f) *A tisztító gödör.*

A falazás elkészültekor . . . . .	30%.
A hossztalpfák elhelyezésénél a teljes befejezéskor a 100% hátralévő része.	
A mint a kereseti kimutatásokban az utalványozás a magas építmények címén a 130,000 frtot eléri, e címen több nem utalványozható.	

## VI. Vonalelzárásra és beosztásra vonatkozólag.

E címen fog fizettetni o. é. 9000 frt, szóval kilencezer frt; és pedig készpénzben, illetve a társulat pénztárába befolyt összes készpénz kiadása után törzsrésvényekben o. é. 3500 frt, szóval háromezeröttszáz forint és o. é. 5500 frtot, szóval ötezeröttszáz forintot névleges értékű elsőbbségi részvényekben.

Oly vonalrészek, a hol ez a címen szükséges munkálatok befejeztettek, a kereseti kimutatásban kilométerenkint 250 frttal veendő fel, ellenben oly vonalrészekben, hol ezek még nincsenek teljesen készen, a részletfizetéshez felveendő az esetről esetre történendő becslés folytán az árnak arányos százaléka.

A mint a kereseti kimutatásokban az e címen utalványozott összeg a 9000 frtot eléri, e címen több nem utalványozható.



## VII. Telegráfvezetékek és egyéb jelzők.

E címen fog fizettetni o. é. 12,500 frt, szóval tizenkétezeröttszáz forint, és pedig osztrák értékű 4900 frt, szóval négyezerkilencszáz forint készpénzben, illetőleg a társulat pénztárába befolyt összes készpénz kiadása után törzsrésztvényekben és o. é. 7600 frt névleges értékű elsőbbségi részvényben.

A részletfizetés minden folyóméter vezeték után, beleértve a Kassa és Bácsa közötti vonalrészét, viszonyítva az általános összeghez a munka előhaladásának megfelelő arányában történik. A mint a kereseti kimutatásokban az utalványozott összeg a 12,500 frtot eléri, e címen több nem utalványoztatik.

## VIII. Forgalmi eszközök.

E címen fog fizettetni összesen o. é. 137,500 frt és pedig 53,800 frt, szóval ötvenháromezernyolcszáz o. é. forint készpénzben, illetőleg a társulat pénztárába befolyt összes készpénz kiadása után törzsrésztvényekben és osztrák értékű 83,700 frt, szóval nyolcvanháromezerhétyszáz forint névleges értékű elsőbbségi részvényekben. Vállalkozók ezen összeget a pálya megnyitása előtt egy hónappal fogják felvenni és tartoznak ezen a pálya megnyitása előtt legalább 14 nappal a m. kir. államvasutak főpénztárában a forgalmi eszközöknek az üzemszerződés szerint való szállításáért és szolgáltatásáért o. é. 88,000 frtot, azaz nyolcvannyolcezer forintot készpénzben lefizetni.

E címen egyéb utalványozás nem fog történni.

## IX. A pálya összes üzleti felszerelése, berendezése, leltári eszközök és anyagok beszerzése.

E címen a vállalkozóknak fizettetni fog összesen 31,000 frt, szóval harmincegyezer forint és pedig 12,100 frt, szóval tizenkétezeregyszáz forint o. é. készpénzben, illetőleg a társulat pénztárába befolyt összes készpénznek kiadása után törzsrésztvényekben és o. é. 18,900 frt, szóval tizennyolcezerkilencszáz forint névleges értékű társulati elsőbbségi részvényekben; vállalkozók ezen összeget a pálya megnyitása előtt egy hónappal fogják felvenni és — tartoznak a pálya megnyitása előtt legalább 14 nappal a m. kir. államvasutak főpénztárába az ezen cím alatt felsoroltaknak az üzemszerződés szerint való szállításáért o. é. 20,000 frtot, azaz huszezer forintot készpénzben befizetni.

E címen ennél több utalványozás nem fog történni.

## X. Tartalékalapra vonatkozólag.

E címen fog fizettetni a vállalkozóknak összesen o. é. 31,000 frt, szóval harmincegyezer forint és pedig o. é. 12,100 frt készpénzben, illetve ha a társulat pénztárába befolyó összes készpénz már kiadatott törzsrésztvényekben és o. é. 18,900 frt, szóval tizennyolcezerkilencszáz forint névleges értékű társulati elsőbbségi részvényekben. Vállalkozók ezen összeget a pálya megnyitása előtt fogják nyerni és tartoznak a nagyméltóságú m. kir. kereskedelemügyi miniszterium által meghatározandó napon a társulat pénztárába 20,000 frt, szóval huszezer forintot készpénzben befizetni.

## XI. Az építő anyagokra vonatkozólag.

Építési anyagokra, melyeket az építési vállalat a vasútépítés céljából az egyes építési helyekre szállított, a mennyiben azok a beépítésre alkalmasoknak bizonyultak s a mennyiben ezen anyagokra nézve már az előbbi I—VII. pontokban határozat nem hozott, előlegezések a következő egységarak szerint fognak utalványoztatni:

1. Téglá à ezer darab 12 frt, szóval tizenkét forint o. é.
  2. Terméskő à m<sup>3</sup> 2 frt, szóval két forint o. é.
  3. Műkövek à m<sup>3</sup> 40 frt, szóval 40 forint o. é.
  4. Vízben kötő méz à métermázsa 1 frt 40 kr., szóval egy forint negyven krajczár o. é.
  5. Faragott tölgyfa és vörösfenyőfa à m<sup>3</sup> 30 frt, szóval harminc forint.
- Oly kereseti kimutatásokban, melyben oly műtárgy értéke utalványoztatik, a mely műtárgyhoz való anyagokra előbbi kimutatásban előleg adatott, ezen felhasznált anyagokra az adott előleg részben vagy egészben levonandó.

## XII. Arányos összeállítása a készpénznek és részvényeknek.

Tétel	M e g n e v e z é s	Összes költség névleges	Készpénz és törzsrészvény	Elsőbbségi részvények
I.	Tervezetek, építési ellenőrzés . . . . .	54,900	21,500	33,400
II.	Kisajátítás . . . . .	78,000	30,500	47,500
III.	Alépitmény . . . . .	281,000	109,900	171,100
IV.	Felépitmény a) sínek . . . . .	580,000	a) 10,000	400,000
	„ b) egyéb száll. és munka . . . . .		b) 66,500	103,500
V.	Magasépitmény . . . . .	130,000	50,900	79,100
VI.	Vonalelzárás és beosztás . . . . .	9,000	3,500	5,500
VII.	Telegráfvezetékek és egyéb jelzők . . . . .	12,500	4,900	7,600
VIII.	Forgalmi eszközök . . . . .	137,500	53,800	83,700
IX.	Főlszerelés, berendezés és leltár . . . . .	31,000	12,100	18,900
X.	Tartalékalap . . . . .	31,000	12,100	18,900
	Összesen . . . . .	1.344,900	375,700	969,200

A törzsrészvényekből származó készpénz az egész effektív tőkerész 35%-át, az elsőbbségi részvények pedig 65%-át képezik, melyek 72% ki-bocsátási árfolyamon számítva, a fenti névleges elsőbbségi részvényösszeget adják.

## XIII. Vég megjegyzés.

A teljesített munkálatok s építési anyagok után utalványozandó részletfizetések felállításakor szolgáljon zsinórmértékül, hogy egy bizonyos munkanemért a későbbi részletfizetésben számításba hozott magasabb százalékban az ugyanezen munka vagy annak egy részére az előbbi részletfizetésben már felszámított kisebb százalék bennfoglaltatik, úgy hogy a részletfizetések felállításánál egy és ugyanazon munka csak egy tételben legyen felszámítható.

Az esedékes havi részletfizetések összegeit azon összegek képezik, melyek az előbbi kereseti kimutatása szerint utalványozott összegek levonása által eredményeztetnek.

Az építési vállalat köteles a magyar államvasutak ellenőrző közegeinek a részletfizetések felállításakor szükségesnek talált segédeszközöket, terveket, okiratokat, kimutatásokat, számításokat stb. szerszámokat mindenkor rendelkezésre bocsátani.

A részletfizetések alkalmával az ezen ártáblázat szerint készpénz-járandóságként kimutatott összeg mindaddig készpénzben adandó ki a vállalkozóknak, a meddig ilyen a társulat pénztárába az érdekeltek befizetéseiből befolyik. Azon időponttól kezdve, midőn az összes törzsrészvény-jegyzésekből befolyt összeg vállalkozóknak kereseti kimutatásuk alapján a társulat pénztárából már ki lett egészen fizetve s a midőn a törzsrészvények jegyzéséből több bevétel már nem eszközöltetik, az e bordereau szerint vállalkozóknak készpénzben kifizetendő összeg teljesen befizetett (liberált) törzsrészvényekben fog kifizettni és pedig, egyszerre egy összegben a pályá megnyitása napján.

### Szerződés,

mely egyrészeről a Brassó—háromszéki helyi-érdekű vasút részvénytársaság, mint a Brassó—háromszéki h. é. vasút tulajdonosa, másfelől a magy. kir. államvasutak igazgatósága között a megnevezett h. é. vasút üzletének kezelése iránt következőkben kötöttet:

1. §. A Brassó—háromszéki h. é. vasút-részvénytársaság a kereskedelemügyi m. kir. miniszter úr által kiadott 1890. évi ápril hó 18-án 23,028. sz. a. kelt engedélyokmány értelmében engedélyezett Brassó—háromszéki h. é. vasút Zernest—brassó—kézdivásárhelyi vonala üzletének kezelését átadja a m. kir. államvasutak igazgatóságának, mely az üzletkezelést a megnyitás napjától kezdve átveszi, s azt a jelen szerződés érvényének tartama alatt olyként fogja ellátni, hogy az alábbi 4. §-ban kikötött illetékek fizetése ellenében saját személyzetével és saját költségén teljesítendő az összes üzleti szolgálatot, nevezetesen az általános igazgatási, pályafelügyelet és pályafentartási, a forgalmi és kereskedelmi, a vontatási és anyagkezelési szolgálatot, valamint a járművek fentartását.

A m. kir. postát a Brassó—zernesti és Brassó—kézdivásárhelyi vonalakon a m. kir. államvasutak igazgatósága a helyi érdekű vasút-részvénytársaság helyett a jelen szerződés 4-ik §-ának e) pontjába megállapított illetékek fizetése ellenében a kereskedelemügyi m. kir. miniszter úrnak 1891. év február hó 18-án 3775/V. szám alatt kelt és ezen szerződéshez másolatban annak kiegészítő részeként mellékel I. és II. rendeleteiben a m. kir. postának továbbítása tekintetében kötött föltételek mellett fogja szállítani, kikötöttvén azonban, hogy az utóbb említett két miniszteri rendelet 5-ik pontjában említett forgalmi akadályok beállta esetén a postaküldeményeknek átszállítása, illetve az esetleg ideiglenesen berendezendő közuti postajáratok költségeit a Brassó—háromszéki h. é. vasutak részvénytársaság tartozik viselni és fizetni.

A m. kir. államvasutak igazgatósága részére kikötöttik azon jog, hogy az üzletkezelésbe veendő h. é. vasút építését saját közegei által ellenőriztethesse, önként értetődővén, hogy ezen ellenőrzés a kereskedelemügyi m. kir. miniszter úr felügyeleti jogát nem érintheti.

Az említett ellenőrzés folytán a m. kir. államvasutakra háramló költségeket, ideértve a m. kir. államvasutak közegeinek a h. é. vasút építésére vonatkozó bizottsági eljárásoknál való közreműködése folytán felmerülő

utiköltségeit is a h. é. vasút-részvénytársaság viseli és tartozik e címen 13,200 frt, azaz tizenháromezerkétszáz forintot legkésőbb a vasútvonalak forgalomba helyezésének napjáig a m. kir. államvasutak főpénztárába befizetni, megjegyeztetvén, hogy a vasútvonalak részleges megnyitása esetén a fentebbi összegnek kilométer aránylagos része lesz legkésőbb az illető vonalrész megnyitásáig befizetendő.

A helyi-érdekű vasút-részvénytársaság a m. kir. államvasutaknak megteríteni tartozik azon költségeket is, melyek e forgalomnak átadandó vonalakra kirendelendő vasuti személyzet átköltözködése folytán annak idején fölmertülni fognak, úgyszintén ezen kirendelt személyzet illetményeinek azon részét is, mely az átköltözködés és a nyilvános forgalom megnyitása közti időre esik.

Ezen utóbbi költségek a m. kir. államvasutak erre vonatkozó számlájának kézbesítésétől számítandó 8 nap alatt a helyi érdekű vasút-részvénytársaság részéről a m. kir. államvasutak budapesti főpénztáránál megfizetendők.

2. §. Az üzletkezelés tárgyát képező vasút a pályatesttel, épületekkel, felszereléssel, ideértve az altiszti és szolgaszemélyzet első ruhaszükségletét is és a megnyitáshoz, illetőleg az első 4 heti üzlet időszakára szükséges elhasználási anyagokkal együtt, a megnyitást megelőzőleg és pedig a műtanrendőri bejárás alkalmával a m. kir. államvasutak igazgatóságának átadandó s illetőleg ezáltal ideiglenesen átveendő.

A pálya és épületeinek bebutorozását és felszerelését, valamint a lelári tárgyakkal és a fennebb említett elhasználási anyagoknak, nemkülönben a szolgáló és altiszti személyzet első ruhaszükségletének beszerzését a h. é. vasút-részvénytársaság helyett a m. kir. államvasutak igazgatósága fogja eszközölni, minek fejében a h. é. vasút-részvénytársaság 40,500, azaz negyvenezeröttszáz forintot köteles a m. kir. államvasutak főpénztárába legkésőbb a vasútvonalak forgalombahelyezésének napjáig befizetni, megjegyeztetvén, hogy részleges vonal megnyitás esetén csak a kilométer aránylagos költséghányad lesz legkésőbb az illető vonalrész megnyitása napjáig megfizetendő.

A vasútvonal akkor tekintetik a h. é. vasút-részvénytársaság részéről végleg átadottnak, illetőleg a m. kir. államvasutak igazgatósága részéről átvettnek, ha a vasútvonal műszaki felülvizsgálatának eredménye felett a kereskedelemügyi m. kir. miniszter határozott s e határozathoz képest a műszaki felülvizsgálat alkalmával talált hiányok pótolattak. Magától értetik, hogy a közforgalom megnyitásától a műszaki felülvizsgálat befejezéséig terjedő időben, a rendes üzlet körüli fölmertülő és abból származó költségek a m. kir. államvasutakat terhelik; az engedélyokmány kiegészítő részét képező építési és üzletberendezési feltételek IX. cikkében kikötött 20 napi felépítmenyi fentartásból származó költségek, továbbá a műszaki felülvizsgálatból esetleg kizárt vonalrészek fentartásából eredő rendkívüli költségek azonban ilyeneknek nem tekinthetők, hanem ezek a h. é. vasút-részvénytársaságot, illetve az építési alapot terhelik.

Az engedélyokmány kiegészítő részét képező építési és üzletberendezési feltételek IX. cikkében kikötött 20 (husz) napi fentartási kötelezettséget a h. é. vasút-részvénytársaság helyett a m. kir. államvasutak igazgatósága vállalja el, a h. é. vasút-részvénytársaság tartozik azonban ezen kötelezettség megváltása fejében 6000, azaz hatezer forintot a m. kir. államvasutak budapesti főpénztáránál lefizetni, megjegyeztetvén, hogy fenti összegben a Brassó—

hosszafalui vonalra a 20 napi pályafentartás megváltása címén fizetendő refundálási összeg is bennfoglaltatik és hogy részleges vonalmegnyitások esetén ezen megváltási összeg csak a forgalomba helyezett vonalak hossza arányában lesz lefizetendő.

A műszaki fölülvizsgálatból kizárt vonalrészek fentartásából eredő rendkívüli költségeket a m. kir. államvasutak fogják megállapítani és a h. é. vasút-részvénytársasággal kiegyenlítés végett közölni; a mennyiben pedig a h. é. vasút-részvénytársaság és a m. kir. államvasutak igazgatósága között netalán nézeteltérés merülne föl arra nézve, hogy mily költségek tartoznak az említett rendkívüli költségek közé, a vitás kérdésben a szerződő felek a kereskedelemügyi m. kir. miniszter úr által végérvényesen hozandó határozatnak magukat minven fentartás nélkül alávetik.

A szerződő felek közmegegyezéssel abban állapodnak meg, hogy az üzletbe átadott, illetve átvett vasútvonal alkatrészeire, berendezésére és felszerelésére vonatkozólag a műszaki fölülvizsgálatról, esetleg pótfelülvizsgálatról fölvett jegyzőkönyvekben konstatált állapotot ismerik el mint a valóságnak megfelelőt és ennél fogva külön leltár fölvételétől eltekintenek.

Tartozik azonban a h. é. vasút-részvénytársaság, a műszaki fölülvizsgálat alkalmával az üzletbe átadott vasútvonal kiviteli terveinek 4 példányát beszolgáltatni, a melyeknek egy példánya a műszaki fölülvizsgálatról fölvendő jegyzőkönyvhöz csatolandó, a többi 3 példány pedig, úgyszintén a kisajátítás hitelesített zármunkálatának két másolati példánya a m. kir. államvasutaknak lesz átadandó.

Saját költségén tartozik továbbá a h. é. vasút-részvénytársaság mindazon pótépitkezéseket, átalakításokat, kiegészítéseket vagy leltárszaporításokat, melyek jövőben az üzlet s a forgalom akadálytalan lebonyolítása vagy köztekintetek, illetve hatósági intézkedések, pl. a közegészség, közbiztonság, vízvezetés stb. céljaira és a melyek erőhatalom (vis major) által beállható károk megakadályozására szükségeseknek fognak mutatkozni.

A mennyiben mindezen létesítményekre nézve a szerződő felek között egyetértés létre nem jöhetne, a kereskedelemügyi m. kir. miniszter úr dönt.

3. §. Szerződő részvénytársaság köteles sajátjából viselni azon kiadásokat, melyek a vasútvonal vagy tartozékain vis major (háború, árvíz, földrengés, csuszamlás, rendkívüli hófúvás stb.) által okozott károk vagy megrongálások helyreállítása, úgyszintén melyek az árvíz-veszély elleni védekezés folytán netán felmerülni fognak, valamint azokat is, melyek, mint pl. a h. é. vasút igazgatósága és felügyelő bizottságának, s az üzletkezelés ellenőrzésére netán kirendelendő társasági közegeknek díjazása, a közgyűlések, igazgatósági és felügyelő bizottsági ülések egybehívása és megtartásával járó kiadások, a címletek jegyeztetéseért, beváltásáért valamint az osztalékok kifizetéseért fizetendő díjak és jutalékok, mindennemű adók stb. az 1. §-ban körülírt üzleti szolgálattal összefüggésben nincsenek.

4. §. Az összegs üzleti szolgálat ellátásáért és teljesítéseért a m. kir. államvasutak igazgatósága a következő önköltségi díjtételeket, illetve részleteket fogja felszámítani.

a) a személy- és podgyászforgalomban a tényleg elért tiszta szállítási bevételek 50 százalékát;

b) gyorsárúért, minden teljesített tiszta tonnakilométer után 4·5 krt;

c) teherárúért, minden teljesített tiszta tonnakilométer után:

- |                                      |          |
|--------------------------------------|----------|
| 1. darabárúknál . . . . .            | 2·5 kr., |
| 2. kocsiarakományi áruknál . . . . . | 1·0 kr.; |

d) élő állatokért, és pedig:

1. egyenként feladva kilométer- és 100 kilogrammonként . 0·34 krt,
2. kocsiakományoknál, és pedig:
  - α) szarvasmarhákánál kocsi- és kilométerenként . . . 8·0 krt,
  - β) sertéseknél:
    1. egy emelet használatánál kocsi- és kilométerenként . 8·0 krt,
    2. két emelet használatánál kocsi- és kilométerenként . 13·0 krt,
    3. a dob használatánál kilométerenként . . . . . 1·5 krt;

e) a postaszállításért, és pedig:

1. egy négykerekű postakalauz-kocsi utáni kilométerenként 10 krt,
2. egy fél négykerekű postakalauz-kocsi után „ 5 krt,
3. egy egész posta-mellékkocsi után kilométerenként . . 6·6 krt;

f) idegen vasutak részére szállított és saját tengelyein futó járóművek után, a midőn a kölcsönös kocsi-szabályzat értelmében ilyen szállításokért a h. é. vasút javára legfeljebb a hatszoros futásbér számítható fel, a kétszeres futásbért.

Ezenfelül a kezelési illetek a kocsik késedelmes megrakásáért a felek által fizetendő kocsikésedelmi bírságok a megrendelt kocsiknak meg nem rakása esetén a vasútintézet javára visszamaradó felpénzek. valamint a felek külön kívánatára szállítmányaik befedésére kölcsön adott letakaró ponyvák után a felektől beszedett ponyvadíjak, a kocsidaruk használatáért esedékes bérek, a kocsifertőtlenítési illetek, a hamis árubevallás vagy helytelen súlybevallás címén behajtott bírságok is a m. kir. államvasutak javára esnek.

5. §. Az üzletkezelés tárgyát képező ezen vasút részére szükséges forgalmi eszközöket — a mozgó postakocsik kivételével — a m. kir. államvasutak fogják rendelkezésre bocsátani.

A m. kir. államvasutak ezen forgalmi eszközeinek használata fejében köteles a szerződő részvénytársaság az előző 4. § ban megállapított önköltségi díjtételek címén a m. kir. államvasutak javára eső összegnek (a kezelési illeteket ide nem számítva) 10, azaz tíz százalékát a m. kir. államvasutak igazgatóságának megtéríteni, kikötve, hogy az ekként megtérítendő pótlék évi összege 11,130 ft, azaz tizenegyezeregyszázharminc o. é. forintnál kisebb nem lehet.

A h. é. vasút-részvénytársaság köteles ezen, a forgalmi eszközökért fizetendő külön pótlék fedezetéül 222,600 ft, azaz kétszázhuszonkétezerhat-száz forintot készpénzben, és pedig legkésőbb a szóban forgó zernest—brassó—kézdívásrhelyi vonalak megnyitása napján a m. kir. államvasutak tulajdonába bocsátani, illetve azok főpénztárába befizetni; megjegyeztetvén, hogy a vasútvonalak részleges megnyitása esetén a fentebbi összegnek kilométer aránylagos része lesz legkésőbb az illető vonalrész megnyitásáig befizetendő.

A befizetett összeg 5%-os kamatai a fenti pótlék javára lesznek irandók, úgy hogy a h. é. vasút-részvénytársaság csak ezen kamatok és pótlék közötti különbözetet tartozik készpénzben kifizetni.

6. §. A h. é. vasút-részvénytársaság a személy- és podgyász-szállítás tekintetében úgy a helyi, mint a csatlakozó forgalomban a m. kir. államvasutak zóna-rendszerét fogja életbeléptetni, úgy azonban, hogy a h. é. vasút különállása a csatlakozási forgalomban is biztosítva maradjon. A teherárúforgalomban pedig a h. é. vasút részvénytársaság maga állapítja meg a beszedendő díjakat és mellékilleteket. Ezen díjszabások és mellékilletek



megállapítására nézve a h. é. vasút-részvénytársaság az engedélyokmány határozmányai által vont korlátok közt szabadon mozoghat s kivételt csak azon eset képez, ha a m. kir. államvasutak igazgatósága a forgalom fejlődése érdekében a díjtételeket, mint magasakat, kifogásolná, mely esetben a h. é. vasut-részvénytársaság azt olyképpen köteles leszállítani, hogy a díj-szabás a m. kir. államvasutak részére a jelen szerződés 4. §-a szerint biztosított önköltségi tételeknek, ide nem értve a kezelési illetéket és a forgalmi eszközök használatáért az előző 5. §. értelmében a m. kir. államvasutak fizetendő pótlékot, két és félszerelenél magasabb ne legyen. Ezen mértéknél tovább menő leszállítás csak a szerződő felek kölcsönös megegyezésével eszközölhető.

A kezelési illetékeket, a kocsikésedelmi bírságot, a megrendelt kocsikért leteendő felpénzt, a ponyvadíjt, a kocsi-daru használati díjt, a kocsifertőtlenítési illetéket és hamis árúbevallás vagy helytelen súlybevallás címén behajtandó bírságot, a m. kir. államvasutak igazgatósága egyoldalúlag állapítja meg; mindazonáltal oly megszorítás mellett, hogy ezek nem lehetnek magasabbak azon illetékeknél, melyek a h. é. vasút illető díjosztályának megfelelő magyar államvasuti díjosztályra nézve érvényben vannak.

Kiköttetik és megállapítatik egyébként, hogy a Brassó—zernesti és Brassó—Sepsi-Szentgyörgy—kézdivásárhelyi vonalak egymásközti, de a m. kir. államvasutak közbeneső rövid vonala által megszakított forgalmában kétszeres kezelési illeték nem szedhető be, hogy továbbá a Brassó—zernesti vonalnak a m. kir. államvasutak nyílt vonalába való beágazási pontjától a brassói állomásig terjedő m. kir. államvasuti vonalrészben a kétszeres kezelési illeték beszedése szintén mellőzendő s végre, hogy a h. é. vasút által közösen használandó ezen vonalrészben a teherforgalomban a m. kir. államvasutak javára csak a tényleges hossz után esedékes h. é. vasuti egység-tételek szedhetők be.

A személy- és podgyászforgalom után ugyancsak az említett közbeeső m. kir. államvasuti vonalrész együttes használata fejében ellenben, a h. é. vasút összes vonalain elért tiszta szállítási évi bevételekből a m. kir. államvasutak javára 1000, azaz: egyezer forint mindenkor az üzleti év végén előzetesen levonatik, mely összeg a szoban forgó közbeeső magyar államvasuti részre nézve a pályahasználati díjat képezi; a fennmaradó bevételek a fenti 4. §. a) pontja értelmében fogván a szerződő felek között megosztatni.

A közbeeső vonalért ekként megállapított pályahasználati díj ideiglenesen a vasút megnyitásától számított 3 év tartamára marad érvényben, — fentartatván ezen díjnak a tényleges bevételi eredmények alapján a 3-ik év lejártával újból leendő megállapítása.

7. §. A főbb tömeges árucikkek részére, a mennyiben azok kocsirakományokban fel- és leadásra kerülnek, a jelen szerződés tárgyát képező h. é. vasút állomásai és a m. kir. államvasutak nagyobb állomásai között közvetlen díj-szabások fognak felállíttatni. Ily esetekben a h. é. vasút javára eső díjrésztletet az előző 6. §-ban foglalt határozmányok figyelembentartásával annak igazgatósága állapítandja meg.

8. §. A fentebbi 6. és 7. §-ban említett díjak és mellékilletékek a m. kir. államvasutak igazgatósága által fognak beszedetni, a h. é. vasút javára iratni és a 4. és 5. §-ban megállapított illetékek levonásával legkésőbb a számadási hónapot követő 4-ik hó folyamán a m. kir. államvasutak főpénztáránál kiutalványoztatni.

A kiutalványozandó díj-szabási és mellékilletékeken felül a h. é. vasutat

illetik meg, a saját állomásaikon levő vendéglők, raktárak, rakhelyek s a pályához tartozó földterületek után befolyó bérleti és a tulajdonjog elismerése címén fizetett összegek, valamint a saját állomásuk távirda, bevételai is.

A h. é. vasút részvénytársaság a m. kir. államvasutakat egyszer s mindenkorra felbatalmazza, hogy idegen felekkel a h. é. vasút állomásához vagy nyílt vonalához csatlakozó iparvontató stb. vágányok, illetve ily vasutak kiépítése és üzletben tartása iránt a h. é. vasút részvénytársaság minden további meghallgatása nélkül szerződéseket köthessen, önként értetődően, hogy az ezen csatlakozó vasutak vagy vágányok kiépítése és üzletbentartásával járó kiadások és bevételek kizárólag a m. kir. államvasutakat illetendik meg.

9. §. A h. é. vasút rendes üzleti céljaira szükséges mindennemű anyagok, berendezési és felszerelési tárgyak stb., a h. é. vasút vonalain mint önkezelési küldemények ugyanazon elvek és szabályok szerint szállítandók, mint a m. kir. államvasutakon, ennél fogva a h. é. vasút ezen küldemények után bárminemű szállítási bevételre egyáltalán nem tarthat igényt; viszont azonban a h. é. vasút az önkezelési küldemények után önköltségi díjtételekkel megterhelhetni nem fog.

A m. kir. államvasutak üzleti céljaira rendelt bárminemű anyagok (kőszén és mindennemű fa, azonban együtt és összesen évenként legfeljebb 15,000, azaz tizenötezer tonna mennyiségig), továbbá berendezési és felszerelési tárgyak stb. a h. é. vasút vonalain is, mint önkezelési küldemények kezelendők ugyan, de ezek után a h. é. vasút a m. kir. államvasutaktól a következő egységtételeken alapuló tiszta szállítási bevételt igényelheti, még pedig, ha a küldemények darabárúként szállítatnak, kilométer és 100 kilogrammonként gyors- és személyvonatok használatánál 0·2 krt, vegyes vagy tehervonatok használatánál 0·1 krt, ha pedig a küldemények kocsirakományonként szállítatnak, kocszi- és kilométerenként gyors- vagy személyvonatok használatánál 10 krt, vegyes vagy tehervonatok használatánál 5 krt.

Viszont a h. é. vasút beruházási céljaira, vagy a h. é. vasút tartozékain vis major folytán bekövetkező s a jelen szerződés 3. §-ának határozmányai szerint a h. é. vasút részvénytársaság által viselendő károk vagy rongálások helyreállítására szükséges bárminemű tárgyak vagy anyagok szállításáért a m. kir. államvasutak úgy saját vonalaikon, mint a h. é. vasút vonalain, tekintet nélkül a fennálló díjszabásokra, illetve a jelen szerződés 4. §-ában kikötött önköltségi díjrészekre, de figyelemmel az önkezelési küldeményekre nézve a m. kir. államvasutakon fennálló elvekre és szabályokra, a h. é. vasút terhére csak a következő szállítási illethekeket számíthatják fel:

1. Darabárúknál gyors- vagy személyvonatok használata mellett 100 kilogramm és kilométerenként 0·5 krt; vegyes vagy tehervonatok használata mellett 100 kilogramm és kilométerenként 0·2 krt;

2. kocsirakományú szállítmányoknál kocszi- és kilométerenként gyors- vagy személyvonatok használata mellett 30·0 kr.; vegyes vagy tehervonatok használata mellett 10·0 kr.

E szállítási illethekekben a kezelési illeték és a m. kir. államvasutak vonalain esedékes szállítási adó már bennfoglaltatik.

A helyi-érdekű vasút nyílt vonalán, azaz nem valamely rendes állomáson vagy a kilométermutatóban felvett kitérőn fel- vagy leadásra kerülő kocsirakományú küldemények után rendszerint a legközelebbi hátsó állomás, vagy megállóhely díjtétele számítandó, melyből a m. kir. államvasutakat az ezen szerződésben kikötött önköltségi díjrészek illetik meg.



Ha a nyílt vonalon fel- vagy leadásra kerülő ezen küldemények ki- illetve beszállítása külön vonattal vagy külön e célra kirendelendő mozdony-nyal eszközzendő, ez esetben a hátsó állomástól, illetve kitérőtől számított távolság esetleg a tényleges távolság alapján esedékes díjtételen kívül kizárólag a m. kir. államvasutak részére járó kiszállítási illeték fejében kocsinkint az illető árucikk után díjszabásilag megállapított kezelési illeték fele, de vonatonkint vagy menetenkint ezen illeték legalább tíz koci után szedendő be.

E külön illeték felszámításának esetleges mellőzése, valamint a tényleges távolság alapján való díjszámításnak esetleg engedélyezése minden egyes esetben a m. kir. államvasutak elhatározásának van fentartva.

10. §. A helyi-érdekű vasút részvénytársaság részére fentartatik az a jog, hogy saját vonalaikra érvényes, névre szóló, legfőljebb 20 darab éves szabad menetjegyet engedélyezhessen.

Minden egyéb állandó vagy egyes útra szóló szabad- vagy mérsékelt árújegy engedélyezése a kereskedelemügyi m. kir. miniszter által a m. kir. államvasutakra nézve kiadott utasítás értelmében a m. kir. államvasutak igazgatóságát illeti meg.

11. §. A helyi-érdekű vasút-részvénytársaság jogosítva van ugyan a vasút vonalára vonatkozó és a m. kir. államvasutaknál elhelyezett számadási okmányokba betekinteni és azokról másolatokat készíteni, de jogában nem áll ezen számadások és számadási okmányok eredetijének kiadását vagy másolatainak készítését követelni.

12. §. A helyi-érdekű vasút igazgatóságának üléseiben a m. kir. államvasutak igazgatósága magát képviseltetni fogja, mi végből a m. kir. államvasutak igazgatósága minden ülésre idejekorán meghívandó.

13. §. Jelen szerződés után netán fizetendő bélyeg és minden egyéb illeték kizárólag a helyi-érdekű vasút részvénytársaságot terheli és általa fizetendő.

14. §. Per esetére a budapesti VI. ker. kir. járásbíróság illetősége köttetik ki.

15. §. Jelen szerződés érvénye a szerződés tárgyát képező helyi-érdekű vasút Zernest—Brassó és Brassó—Sepsi-Szt. György—Kézdivásárhelyi vonalaira nézve az engedély egész tartamára kiterjed, s az egyik szerződő fél részéről sem mondható fel.

16. §. Ugyancsak a helyi-érdekű vasút szárnyvonalát képező s közuti vasútként kezelendő Brassó—hosszúfalui vonal üzetletét a helyi-érdekű vasút-részvénytársaság szintén átadja a m. kir. államvasutak igazgatóságának, illetve a nevezett igazgatóság ezen szárnyvonal üzetletének kezelését is átveszi, azonban csak az üzet megnyitásától számított 3 évre s kölcsönösen 1 évi felmondással olyformán, hogy ha ezen szárnyvonal üzetletkezelése a lejáratot megelőzőleg egy évvel fel nem mondatnék, az mindannyiszor további két évre meghosszabbítottnak lesz tekintendő.

A szárnyvonal üzetletének kezelésére nézve szintén a jelen szerződés részletes határozmányai lesznek irányadók, de a következő kiegészítésekkel, illetve eltérésekkel:

a) ezen szárnyvonal építési ellenőrzése fejében a helyi-érdekű vasút-részvénytársaság a m. kir. államvasutak igazgatóságának 2000 frtot fog legkésőbb az üzet megnyitása napjáig megtéríteni;

b) ezen szárnyvonal és épületeinek felszereléséről, illetve bebutorozásáról a helyi-érdekű vasút-részvénytársaság a szerződő m. kir. államvasutak

igazgatóságának közreműködésével maga fog gondoskodni, kivéve az altiszti és szolgálatszemélyzet első ruhazükségletét és az első négy heti elhasználási anyagszükségletet, mely kétféle szükséglet költségeit a helyi-érdekű vasút-részvénytársaság a jelen szerződés 1. §-ának utolsó bekezdése értelmében fogja a m. kir. államvasutak igazgatóságának megtéríteni;

c) az ezen szárnyvonal céljaira szükséges forgalmi eszközöket a helyi-érdekű vasút-részvénytársaság szintén maga fogja a m. kir. államvasutak igazgatóságának közreműködése mellett beszerezni. Ezen forgalmi eszközök a helyi-érdekű vasút tulajdonában maradnak s az üzletkezelés tartamára a m. kir. államvasutaknak átadandók.

A m. kir. államvasutak teherkocsijainak a szárnyvonalon való átmenetele esetén a brassói helyi forgalomban kocsihasználati díj fejében kocsinként 25 kr. fog a helyi-érdekű vasút terhére felszámíttatni. A mennyiben a kocsiknak a szárnyvonal többi állomásaira való átvitele is szükségesnek mutatkoznék, ez irányban a h. é. vasút és a m. kir. államvasutak között külön megállapodás lesz létesítendő.

d) A felek által fizetendő kocsikésedelmi bírságok és visszamaradó felpénzek, úgyszintén a ponyvadíjak is azon vasút javára számíttandók fel, a mely a kocsit, illetve a ponyvát rendelkezésre bocsátotta.

e) A szárnyvonalon, annak közúti vasúti üzemére való tekintettel, életbe léptetendő menetrendek, a h. é. vasút-részvénytársaság és a m. kir. államvasutak közös megegyezésével, véleményeltérés esetén pedig kereskedelemügyi miniszter úr döntő határozata szerint fognak felállíttatni.

f) A h. é. vasút fő- és szárnyvonala közötti forgalomban a kezelési illeték csak egyszer számítható. A m. kir. államvasutak brassói állomása és a Brassó város közötti forgalomban, úgyszintén a h. é. vasút szárnyvonalának Brassó város belterületén közvetített saját forgalmában a szárnyvonalon a m. kir. államvasutak javára csak a díjszabásszerű illeték fele lesz érvényesíthető.

g) A szárnyvonal üzletkezelésére szükséges személyzet az első három év alatt a m. kir. államvasutak létszámába ugyan, de csak ideiglenes minőségben s a h. é. vasút beleegyezésével fog felvétetni s a h. é. vasút-részvénytársaság ezen személyzetet átvenni lesz köteles azon esetre, ha ezen három év elteltével a szárnyvonal üzlete saját kezelésébe fog átmenni. Ellenkező esetben a személyzet véglegesítése érdekében még a harmadik üzletév eltelté előtt külön megállapodás lesz a h. é. vasút-részvénytársaság és a m. kir. államvasutak igazgatósága közt létesítendő.

h) A póstaszállítást a brassó-hosszúfalui vonalon és annak a m. kir. államvasutak Brassó állomása és a brassói posta- és távirtdahivatal között fekvő részén, a h. é. vasutak részvénytársasága helyett szintén a m. kir. államvasutak igazgatósága fogja teljesíteni.

Ezen szállítás tekintetében irányadók a kereskedelemügyi m. kir. miniszter úrnak 1891. évi február 18-án 3775/V. szám alatt kelt és ezen szerződéshez másolatban mellékelte II. rendeletében a m. kir. postának továbbítása tárgyában kikötött feltételek.

A postának szállításáért a m. kir. államvasutak igazgatósága brassó-háromszéki h. é. vasutak részvénytársasága terhére a következő önköltségi díjtételeket fogja felszámítani:

a brassó-hosszúfalui vonalon:

- |  |     |    |
|--|-----|----|
| 1. egy posta-kalauzkocsi felének használatánál kilométerenként . . . . . | 5   | kr |
| 2. egy egész posta-kalauzkocsi használatánál kilométerenként . . . . .   | 10  | kr |
| 3. egy mellékkocsi továbbításáért kilométerenként . . . . .              | 6.6 | kr |

II. A m. kir. államvasutak Brassó állomása és a brassói posta- és táviróhivatal között fekvő vonalrészen és pedig:

a) a m. kir. államvasutak Brassó állomásától a közuti vasút sétatéri állomásáig és viszont:

1. egy magyar államvasuti póstakocsinak vagy egy közuti póstakocsinak üres vagy rakott állapotban való szállításáért kilométerenként 10 krt
2. egy mellékkocsinak üres vagy rakott állapotban való szállításáért kilométerenként . . . . . 6.6 krt
3. a levélpósta-küldeményeknek egy személyszállító-kocsi egyik szakaszában vagy egy egyesített pósta-kalauzkocsiban való szállításáért kilométerenként . . . . . 5 krt

b) A póstakocsiknak, mellékkocsiknak és pósta-kalauzkocsiknak a sétatéri állomástól a postaudvarba és viszont való szállításáért tartozik a brassó-háromszéki h. é. vasutak részvénytársaság a m. kir. államvasutaknak évenként 750 frt, azaz hétszázötven forint átalányösszeget fizetni, mely átalány utólagos havi részletekben fog a h. é. vasutak terhére elszámoltni.

Kiköztetik ezenkívül, hogy a fentemlített miniszteri rendelet 2. pontjának utolsó kikezdésében említett s a postának közuti postajárművekkel leendő szállításának kötelezettsége egészben a h. é. vasutak részvénytársaságot terheli és hogy ugyanezen miniszteri rendelet 5. pontjában jelzett forgalmi akadályok beállta esetén a postaküldeményeknek átszállítása, illetve az esetleg ideiglenesen berendezett közuti postajáratok költségeit a brassó—háromszéki h. é. vasutak részvénytársaság tartozik viselni és fizetni.

i) A jelen szakaszban ezen szárnyvonalra nézve fenntartott felmondási jog érvényesítése esetében a brassó—hosszúfalui szárnyvonal fölszerelésével és forgalmi eszközeivel együtt tüzeltképes állapotban a h. é. vasútnak visszaadandó.

17. §. Jelen szerződés a h. é. vasút-részvénytársaságra nézve az általuk történt aláírás napján, a m. kir. államvasutakra nézve pedig a kereskedelemügyi m. kir. miniszter úr által történt jóváhagyás után válik kötelezővé.

18. §. Jelen szerződés két eredeti példányban állittatik ki, melyek egyike a szerződő részvénytársaságnak adatik ki, másika pedig a m. kir. államvasutak igazgatóságánál marad.

Kelt Budapest, 1891. június 2-án.

*Brassó-Háromszéki h. é. vasutak részvénytársaság.  
Magyar királyi államvasutak.*

### Szerződés,\*)

mely kötötett 1889. év május hó 31-én egyrészt a cs. kir. szab. Lemberg-Czernowitz—Jassy vasúttársaság üzletigazgatósága mint a Lemberg—Betzec (Tomaszow) vasútvonal forgalmi igazgatósága, másrészt ..... építő vállalkozó között, a Lemberg—Betzec (Tomaszow) vasútvonalon meglevő és később létesítendő föld- és felépítményi, fenntartási munkáknak megállapított átalányösszeg fejében való elnyerése céljából, fenntartva a nevezett vasutak igazgató-tanácsainak, valamint a cs. kir. magas kereskedelemügyi miniszteriumnak utólagos jóváhagyását.

\*) Lásd Ziffer „Localbahnen in Galizien und Bukowina.“

1. cikk. Alóírt ..... vállalkozó elvállalja a megnevezett Lemberg—Betzec (Tomaszow) vasútvonalon szükséges összes föld- és felépítményi, fentartási munkák elvégzését, ide értve a nyílt pályán levő valamennyi, avagy a jelen szerződés tartama alatt még létesítendő állomási építmények és iparvágányok (Schleppgeleise) fenntartását az 1889. évi június hó 1-től kezdőleg számítandó három egymásután következő naptári évre, a jelen szerződés kiegészítő mellékletét képező részletes feltételek határozmányainak megfelelően, bizonyos meghatározott átalányösszegért.

2. cikk. E szerződés alapját képezik azok a részletes feltételek, melyeket a föld- és felépítményi munkák fentartásának bizonyos meghatározott átalányösszegért való elvállalására nézve megállapítottak.

E feltételek, melyeket ..... vállalkozó beható megtekintés után elismert és aláírt, valamint az általános építő föltételeket az alépítményi és felépítményi munkálatoknak végrehajtására vonatkozó különleges feltételek, az üzletszabályzatokra, az üzleti rendtartásra és a személyes biztonság megóvására vonatkozó rendeletek, melyeknek alapos ismeretét a vállalkozó aláírásával szintén igazolja, a jelen okirathoz vannak csatolva s szerződő vállalkozóra nézve éppúgy kötelezők, mintha a jelen szerződésben szószert külön-külön el volnának sorolva.

3. cikk. .... vállalkozónak biztosít a cs. kir. szab. Lemberg—Czernowitz—Jassy vasúttársaság mint a Lemberg—Betzec (Tomaszow) vasútvonal üzletigazgatósága a föld- és felépítményi munkák fenntartásának egy meghatározott átalányösszegért való átvállalására nézve létrejött részleges föltételekhez kötött és ezek szerint végrehajtott teljesítményekért (szolgáltatmányokért), az e föltételek 9. cikke alapján évenként fizetendő ..... forintban meghatározott átalányösszeget.\*)

A többször említett részletes föltételek szerint meghatározott módok mellett részletfizetéseket teljesít az üzletigazgatósági pénztár Lembergben, és pedig a fent megnevezett vasútvonalnak forgalmi főnökeitől (Betriebsvorständen) kiállított és az üzletigazgatóságtól felülvizsgált olyan bizonylatok alapján, melyek a földmunkálatok és vágányoknak kifogástalan jókarban tartását igazolják.

4. cikk. .... vállalkozó kötelezi magát e szerződés jóváhagyása után a lemergi üzletigazgatóság gyűjtőpénztáránál ..... szóval ..... forintot mint óvadékot készpénzben vagy a napi tőzsdei árfolyam szerint számítandó letételekre alkalmas értékpapírosokban azonnal letenni.

Ez az óvadékösszeg biztosítékként szolgál egyfelől minden Lemberg—Betzec (Tomaszow) vasútvonal javára biztosított szolgáltatmányok, illetőleg e vasútvonallal szemben átvállalt kárpótlások és szavatolások irányában, másfelől a vállalkozónak átadott leltári tárgyak és szükséges szerszámok tekin-

\*) Ezek szerint esik folyóvágány-kilométerenként és évenként ..... 130 frt.

A kolomeai helyi-érdekű vasútnak

a) Kolomea—Sloboda vonalán folyóvágány-kilométerenként és évenként... 150 „

b) a Kmásdwor-féle elágazó szárnyvonalon folyóvágány-km - és évenként 100 „

A bukovinai helyi-érdekű vasutaknak :

a) Czernowitz—Novosielitza vonalán kilométerenként és évenként... 100 „

b) Hlibeka- „ „ „ „ „ 127 „

c) — „ „ „ „ „ 150 „

d) — „ „ „ „ „ 130 „

e) — „ „ „ „ „ 110 „

f) — „ „ „ „ „ 125 „

telében. A mennyiben pedig a vállalkozó e kárpótlásoknak és szavatolásoknak még nem felelne, avagy a neki átadott leltári tárgyakat és szerszámokat — a részletes feltételek 3. cikkében körülírottak ellenére — hiányosan vagy éppen nem adatná vissza, a nevezett vasúttársaság jogosítva van magát a követelés mértékéhez képest az óvadékösszegeből kártalanítani; az értéket képviselő letéteményből, és pedig ha az óvadék értékpapirosokból áll, oly módon, hogy a papirosokat a neki alkalmasnak tetsző időben minden törvénykezési eljárás mellőzésével eladja és az így nyert bevételt követelésének fedezésére fordítja.

Abban az esetben továbbá, ha vállalkozó az átvállalt kötelezettség szerint teljesítendő munkákat idejekorán végre nem hajtaná vagy nem a meghatározott és szükségesnek tartott módon hajtaná végre, hasonlóképpen jogában áll a vasúttársaságnak a szükséges munkálatokat a vállalkozó terhére elvégeztetni és ebből származó kiadásait a letett óvadékból fedezni

5. cikk. A vállalkozó e szerződést nem bonthatja fel a kikötött három egymásután következő naptári év alatt; a Lemberg—Betzec (Tomaszow) vasút beleegyezése nélkül pedig ezen az időtartamon belül harmadik személyre át sem ruházhatja.

A Lemberg-Betzec (Tomaszow) vasút azonban fenntartja magának azt a jogot, hogy jelen szerződést megokolás nélkül mindenkor felbonthatja.

Jelen szerződés azon esetben is azonnal hatását veszti, ha az osztrák vasutak csász. kir. főfelügyelősege mint felügyeleti hatóság a vaspályának fentartását biztonsági okokból meg nem felelőnek jelezni.

A vállalkozónak egyetlen ok sem szolgálhat ürügyül arra nézve, hogy ilyenek miatt a vaspálya-intézet ellenében bárminemű követeléseket támaszthat.

6. cikk. E szerződésből folyó mindennemű bélyegilletékeket egyedül a vállalkozó viseli.

7. cikk. A pályatest, valamint fentartásához szükséges leltári tárgyak, szerszámok és anyagok a helyszínén leltár szerint adatnak át.

8. cikk. E szerződés egy eredeti példányban állítottatott ki, mely a vasúttársaság birtokában marad és melyről vállalkozó láttamozott másodlatot kaphat.

Jelen szerződést felkért tanuk előtt teljesített névalírással hitelesítettük

K. m. f.

### Részletes föltételek

a föld- és felépítményi munkák fentartásának egy általányösszegért leendő átvétele iránt.

1. cikk. *Föltételek: a pályafentartási munkáknak általányösszegért való egyezményes végrehajtása iránt.*

Jelen föltételek tárgyát képezik: a pályátöltések és bevágások lejtőinek fentartása a nyílt pályán és az állomásokon; a bevágások oldalárkainak tisztítása és fentartása, a műépítményekhez vezető árkok fentartása, az anyagárkok ármentesítése; a pályához és a rakodókhoz vezető utak fentartása előtereikkel és a rakodók fősíkjaival együtt; az útátjárók valamint a folyó pálya és állomási kerítések fentartása; továbbá a folyó pálya és az állomások, valamint a váltók és vágánykeresztezők alépítményeinek fentartása és végül az összes felépítmény kavicsolása.

2. cikk. *A vállalkozó kötelessége.*

A vállalkozó köteles:

1. A földmunkák fenntartását illetőleg gondoskodni, hogy a nyílt pálya, valamint az állomásokon levő feltöltések és bevágások lejtői, valamint a rakodók és az ezekhez vezető utak és fősíkok feltöltései az eredeti alakban megmaradjanak és hogy a töltésoldalak gyöpsődése lehetőleg előmozdíttassék fűmaggal való bevetés vagy gyeppel való beborítás segítségével. Köteles továbbá az előállott, de 30 centiméternyinél nem mélyebb roskadásokat és töltésüledéseket, valamint a feltöltések és bevágások lejtőinek 20 centiméternyinél nem mélyebb szakadásait kiegyenlíteni, a főlslegessé váló anyagot pedig eltávolítani, továbbá a megroskadt vagy a szabványnak meg nem felelő púposodott padkákat feltölteni illetőleg elhordani és a földmunka koronájáról a vizet szivárgókkal elvezetni.

A vállalkozó köteles gondoskodni a meglevő oldal- és elvezető árkok fentartásával esetleg létesítésével: a víznek a bevágások árkaiból valamint az anyagtermelő helyekről való szabad lefolyásáról; továbbá tisztíttatnia kell a pályához vezető utakat, előtereket, a rakodók fensíkjaikat és az útátjárókat a sártól, és ezt el is kell hordatnia, valamint ő végzi e tárgyak vízmentesítését és kavicsolását. A nyílt pályán és az állomásokon levő kerítéseken szükségesnek mutatkozó javításokat szintén a vállalkozó köteles végezni a nélkül, hogy a hozzávaló anyagot ő adná.

A vállalkozó nem köteles végezni a töltések és bevágások csúszamlásából vagy szakadásából eredő munkákat, melyek a fent körülírt méreteken túl terjednek. Nem köteles továbbá alámosott töltéslejtők helyreállítását, valamint a töltéslejtőknek rózsekévékkel, sövényfonásokkal, befásítással, gyöpsítéssel, kikövezéssel vagy kőzattal leendő biztosítása útján való fenttartását végezni.

A töltések és bevágások olyan csúszamlását, valamint a töltéslejtőknek olyan alámosását azonban, mely hiányos fentartásukból vagy a lejtőkön keletkezett szakadásoknak hiányos kitöltéséből, vagy pedig az oldal- és elvezető árkokban a vízfolyás elégtelenségéből keletkezett: köteles a vállalkozó — a vasút ellenében támasztható minden követelés nélkül — saját költségén helyreállítani.

2. A felépítmény fenntartását illetőleg: köteles a vállalkozó a folyó pályának, valamint az állomási vágányoknak, a kitérőknek és vágánykeresztezéseknek pedig a hosszszetben is megadott adatok (coten) szerint szintén az eredeti fekvésekben teljesen jó, az üzletnek és a forgalom-biztonságnak megfelelő karban fentartani és a felépítménynek, különösen pedig a kitérő-készülékeknek való állandó vízlevezetéséről gondoskodni.

Köteles az elrothadt, nedves vagy erőhatással történt rombolás folytán használhatatlanná vált talpfákat és váltó-talpfákat, hídpadlókat és talpfáit, továbbá selejtes síneket és sinkapcsoló szereket, váltókat, vágánykeresztezéseket és alkotórészeiket kieserélni, egy szóval újakkal pótolni a felépítménynek hiányos alkotórészeit. Köteles még a csavarokat megszorítani, a szegeket leveretni, továbbá a felépítménynek a nyílt pályán, az állomásokon, valamint a fősíkok feltöltéseiben a kavicsolást végezni. Gondoskodik továbbá a pályához vezető utak és útátjárók területeinek fentartásáról és pótlékos kavicsolásáról, a padkák szabályozásáról és a kavicságnak a fűtől és gyomtól való tisztításáról. A szükséghez mérten tartozik a havat a kavicságyról eltakarítani és a hídpadlókról rendszeresen elsöprenni. A hófúvások okozta akadályok eltávolítása nem tartozik a vállalkozóra.



3. cikk. *Építőanyagok, szerszámok és eszközök.*

Az anyagot, mely a kerítések tatarozásához szükséges, továbbá a vas és acél felépítményi kellékeket, valamint a felépítményhez tartozó faanyagot és a kavicsot az esetről esetre való szükséglet mértékéhez képest, elszámolás mellett díjtalanul fogják a vállalkozónak az állomásokon és anyaggyűjtő helyeken kiszolgáltatni.

Ez anyagoknak a felhasználás helyeire való elhordását a vállalkozó végzi.

A vállalkozó tartozik a tőle kicserélt síneket és kapcsoló szereket, valamint a felépítményi fákat, a kitérők vas és fa alkotórészeit darabszám szerint a vasúttársulatnak visszaszolgáltatni. Esetleges hiányzó darabokat köteles a vállalkozó megtéríteni az anyagrajstromban foglalt árak szerint.

Eppen úgy kiszolgáltatják vállalkozónak számadásszerűen és jó karban a föld- és felépítményi munkák fentartásához szükséges szerszámokat és eszközöket, melyeket saját költségén köteles őrizetbe venni, jó és használható állapotban tartani, rájuk felügyelni, és a szükséges szerszámkamrákról magának gondoskodni. A jelen szerződés tartamának megszűntével a szerszámokat és eszközöket jó karban tartozik visszaadni, az esetleges hiányzó darabokat a leltárrajstromban foglalt árak szerint megtéríteni.

4. cikk. *Munkavonatok.*

A kavics- és földanyagoknak a gyűjtő és termelő helyekről a felhasználás vagy lerakás helyeire való elhordásához szükséges munkavonatok, ú. m. lokomotívok és kocsik, valamint a vonatot vezető és kísérő szolgálati személyzet, a vállalkozónak díjtalanul becsáttatik rendelkezésére és így díjtalanul szállíttatnak el a felépítményi anyagok távolfekvő gyűjtő helyekről, állomásról állomásra a rendes vonatokkal. Az anyagoknak a vasúti kocsikba való fel- illetve róluk való lerakását a vállalkozó köteles végezni. A vállalkozó a vonat közlekedéséért és a forgalom biztonságaért felelős vonatvezetőnek rendelkezéseit figyelembe tartozik venni.

Ha vállalkozó a maga vagy meghatalmazottja, alkalmazottjai vagy a személyzetéhez tartozó egyének közül bárkinek hibája vagy mulasztása folytán a munkavonatnál alkalmazott vonatszámjelzőt közben szerencsétlenül járva, vagy ha ilyen baleset más idegen személyen történne, a vállalkozó köteles az ebből támadható mindennemű költséget és kártérítést viselni, sőt még az illetők vagy mások követelésének is teljes mértékben megfelelni, még pedig olyképpen, hogy ez által sem a társaság, sem a nyugdíjintézet, sem pedig a betegsegítő alap — a melyekhez a cs. kir. Lemberg—Czernowitz—Jassy vasúttársaság személyzete tartozik — kárt ne szenvedjen.

5. cikk. *A vállalkozó különös kötelezettsége.*

A vállalkozó köteles a fentartási munkálatokat az e tekintetben fennálló vagy még felállítandó szabályoknak megfelelően végrehajtani és e munkák végrehajtása tekintetében érvényben álló általános és különleges építő föltételeknek megfelelni köteles, az al- és felépítmény létesítését szabályozó részletes föltételeknek, valamint még a cs. kir. főfelügyelőségtől a pályalejtésekre, a megengedett maximális esésekre és az átmeneti íveknek az egyenesből a kanyarodásokba való átmenetek át simulásának létesítése dolgában kiadott vagy ezután kiadandó rendeleteknek eleget tenni.

Ott, a hol a jelen kikötések pontozatai az itt előzőleg említett határozmányok és részletes építőföltételektől eltérnek, a jelen föltételek határozmányai lesznek irányadók.

A vállalkozó a tőle teljesítendő valamennyi munkát a forgalom megakasztása nélkül a vaspályát felügyelő közegek utasításai szerint köteles végrehajtani s ezért köteles magát még az ez iránt fennálló forgalmi szabályok, valamint az 1851. évi november 16-iki üzletrendtartás határozmányaihoz alkalmazkodni és őket pontosan megtartani.

6. cikk. *A fentartási munkák felügyelete és ellenőrzése társasági közegek által.*

A vállalkozó köteles valamennyi fentartási munkát az üzletigazgatóság vagy ennek kebeléből kiküldött közegek a forgalmi főnököktől és pályafelügyelőktől nyerendő intézkedés és utasításoknak megfelelően és pedig oly módon végrehajtani, hogy a forgalmi biztonság megóvassék. E tekintetben a vállalkozó munkálkodására a felügyelettel megbízott közegek ügyelnek ugyan, de ez az ellenőrzés nem oldja fel a vállalkozót a felelősség azon kötelezettségei alól, melyek őt az elvállalt teljesítmények végrehajtásának minősége tekintetében terhelik.

A munkálatokra való felügyelet és ellenőrzés, valamint a pályán és állomásokon eszközöndő bérfizetések teljesítése céljából történő dreszina- vagy pályakocsi-menetekhez köteles a vállalkozó a munkásokat díjtalanul rendelkezésre bocsátani.

A társasági mozgó pályaröktől köteleességszerűen teljesített csavar-meghúzás és szegleverteő munka nem menti fel vállalkozót e teljesítményeknek végzése alól.

7. cikk. *A vállalkozó felelőssége.*

A vállalkozó nem csak a vaspálya-intézettel, hanem még a politikai hatóságokkal szemben is felelős oly forgalmi akadályok, kisikamlások vagy egyéb balesetek tekintetében, melyek a nyílt pálya vagy az állomások felépítményének hiányos állapota folytán történtek. Az ilyen okból való balesetekért ő a felelős és minden költséget vagy kártérítő követelést, melyet a vaspálya-intézettel szemben idegen személyek támasztanak, ő elégít ki, akár személyek megsérülése és halála, akár a forgalmi eszközök, árúk vagy a pályatest tartozékainak megrongálódásából származnak.

A vasutakra háramló szavatoló kötelezettség természetéből kifolyólag velük szemben támasztható kártalanításokat tehát a vállalkozó a sajátjából fedi, és pedig olyképpen, hogy a vaspálya-intézetet bármely néven nevezendő ily természetű kiadás nem terhelheti, mivel az ebbeli szavatolását és képviseltesét ezennel a vállalkozóra ruhazza át, a ki az ilyenmő keresetek kielégítésétől megóvja a vasút-intézetet.

8. cikk. *A vállalkozó alkalmazottjai, töltéslejtő ellenőrző közegei, felügyelői és munkásai.*

A vállalkozó köteles egy műértő közeget mint munkavezetőt tartani, kinek alkalmazásához a vaspálya-intézet hozzájárulása szükséges; az utóbbinak jogában van minden okadatolás nélkül a közeg fölfogadását visszautasítani. Ép úgy megnevezendők a vállalkozótól felfogadott más alkalmazottak és munkások. Ezek közül az intézet ellenőrző közegeinek szintén jogukban van a meg nem felelőket a munkálatokban való részvevésből minden oki adatolás nélkül kizárni.

A vállalkozó valamennyi alkalmazottja a társasági közegeknek alá van rendelve s amazok kötelesek az utóbbiak rendelkezéseit készségesen követni, érintetlenül marad ama joguk, hogy panaszukkal a társulati előjárókhöz fordulhatnak.

A vállalkozó, a munkavezető, valamint az alkalmazottak, továbbá a



töltéslejtő ellenőrző közegek, felvigyázók és munkások a saját vonalukon szabadon utazhatnak, a cs. kir. szab. Lemberg—Cernowitz—Jassy vasút vonalain pedig 50% menetkedvezményben részesülnek.

A munkások lakásáról és betegápolásáról a vállalkozó saját költségén gondoskodik, a betegápolást illetően azonban, előzetes megegyezés szerint, számba vehető a társasági közegek részére alakult betegsegítő egyesület is, a szokásos fizetéslevonás mellett,

#### 9. cikk. *Átalányösszeg, részletfizetések.*

A jelen feltételekben foglalt teljesítmények ellenszolgáltatásként biztosítatik a vállalkozónak egy meghatározott évi átalányösszeg, melyből havonként a megfelelő törvényszerű bélyeggel felszerelt nyugtató ellenében utólagosan fizetendő részletfizetések eszközöltnének, a tizenketted résznek 90%-nyi összeg erejéig.

A többi 10%-ot minden év végén kiadják akkor, ha vállalkozó az elvállalt kötelezettségeknek pontosan megfelel; e kötelezettségekhez tartozik az esetleg megsértült munkások kártalanítása vagy a velük történt teljes kiegyezést tartalmazó bizonylatok bemutatása is. A fizetési nyugtatók és számadások bélyegilletékét a vállalkozó viseli. Az állomásokon létesítendő vágányszaporítások vagy megnyitandó új állomások és megállóhelyek részére elhelyezendő vágányoknak fentartása a meghatározott átalányösszegben nincs beleértve.

#### 10. cikk. *Óvadék.*

A vállalkozó óvadékol leteszi készpénzben vagy napi árfolyam szerint számítható értékben a szerszámok és eszközök teljes értékével még felemelt átalányösszeg 10%-ját, mely óvadék a szerződés letelte és az üzleti viszony (9. cikk) teljes lebonyolítása után visszaadatik.

#### 11. cikk. *Segédkezés rendkívüli munkálatok, elemi csapások okozta károk és balesetek alkalmával.*

A vállalkozó köteles a társaságnak, a szükséges felvigyázók és munkások rendelkezésre bocsátásával, segítségére lenni rendkívüli munkálatok, balesetek, elemi csapások okozta károk és erős havazások esetén, melyek eltávolítása különben nem tartozik vállalkozó köteleességéhez, de a melyek hathatós legyőzésére az ő közreműködése szükséges.

Ily esetekben a bérlajstromokat a társasági közegek szerkesztik és a szokásos módon kimutatott napi béreket is a társaság sajátjából fedezi.

#### 12. cikk. *A vállalkozó elsőbbségben részesítése, építkezések és egyéb fentartási munkálatok esetén.*

A társaság egyéb fentartási munkák, építkezések vagy anyagszállítókra vonatkozólag kiírt pályázatokkor a vállalkozónak elsőséget biztosít, harmadik személylyel szemben, ha egyenlő feltételek mellett ajánlatot tett.

#### 13. cikk. *Perlekedések.*

Olyan vitás kérdésekben, a melyek a munkálatoknak végrehajtása vagy rosszul vagy hiányosan történt végzése folytán keletkeznek, a mennyiben a minőség meghatározására és a munkálatok terjedelmére vonatkoznak, a cs. kir. szab. Lemberg—Cernowitz—Jassy vaspályatársaság dönt véglegesen.

Minden egyéb jogügylet a bécsi illetékes törvényszékre tartozik.

#### 14. cikk. *Bélyegilleték.*

Jelen szerződésből folyó bélyegilletéket a vállalkozó viseli.