

A
VASÚTÜGY TÖRTÉNETE

ÍRTA

ÚJHELY GÉZA

A KERESKEDELEMÜGYI M. KIR. MINISTERIUMBA BEOSZTOTT MÁV. FŐELLENŐR,
A VASÚTI TISZTKÉPZŐ TANFOLYAM TANÁRA



BUDAPEST

AZ ATHENAEUM IRODALMI ÉS NYOMDAI R.-T. NYOMÁSA

1910.

ELŐSZÓ.

A közgazdasági és kulturális élet fejlesztésének nemcsak egyik legtevékenyebb eszköze, de egyik legfontosabb tényezője: a *vasút*. A vasútügy története tehát méltán sorozható az emberi művelődéstörténet körébe.

A vasút, mint közlekedési eszköz, mélyen belenyúl az ember egyéni és társadalmi életének minden ágába, nagy jelentőségű átváltoztatásokat, átalakulásokat idézve elő mindenfelé. Emelőleg, fejlesztőleg, termékenyítőleg hat az állam és társadalmi élet minden nyilvánulására. A szó legteljesebb értelmében a közgazdaság és kultúra hatalmas és ma már nélkülözhetlen tényezője egy kifejlett közlekedési hálózat, melynek áldásos hatásai a társas együttlétben még csak fejlődhetnek.

A közlekedésügy irodalmának általában, de különösen a vasútügy történetének mégis kevés mi velője akadt. Nem fejtegetem itt ennek okait, csak rámutatok a tényre. Rámutatok, mert *a magyar vasútügy történetét* sem írta meg eddig senki sem.

Az 1887-ben *Baross* Gábor által létesített vasúti tiszt-képző tanfolyamon tanítandó tárgyak egyikéül a *vasútügy története* is kijelöltetett. A tárgy előadó tanárává *Vörös* László azzal a kötelezettséggel neveztetett ki, hogy tankönyvet írjon. *Vörös* László majdnem tíz évig maradt a tárgy előadója, de — mint később sajnálatának adván kifejezést — nagy elfoglaltsága következtében kénytelen volt lemondani arról, hogy szándékát megvalósítsa és megírja könyvét.

Kossuth Ferencz kereskedelmi minister úr, mindjárt hivatalba lépése után, tudomást szerezvén arról, hogy az akkor majdnem két évtized óta fennállott vasúti tisztképző tanfolyam tankönyvei sorából a vasutügy történetének tankönyve még mindig hiányzik és hogy azok a jegyzetek, melyek a hallgatóság rendelkezésére állanak, *a magyar vasutak történetére* nem terjeszkednek ki, e hézagot pótolni kívánta és a tanulmányi eredmények hátrányára szolgáló helyzetet megszüntetendőnek találta, minél fogva a vasutügy történetének előadóját: *Hajnal* Vilmos máv. főfelügyelő, ministeri osztálytanácsos urat utasította, hogy a tankönyvet írja meg és annak kéziratát, záros határidő alatt, mutassa be. Mivel pedig a tanácsos úr eddig is csak jelentékeny mérvű hivatalos elfoglaltsága miatt nem írta meg ezt a könyvet, csekély személyem osztatott be mellé kisegítőül, mint a kinek »*A vukovár-füümei vasút története*« című, abban az időben megjelent, könyvét úgy a napi mint a szaksajtó a legnagyobb elismeréssel fogadta.

Hajnal tanácsos úr — időközben — vezető állásba helyeztetett. Most még annyi ideje sem maradt történelmi kutatásai számára, mint eddig volt. Érezte, hogy a hivatalnok ember kötelességérzete szembe került az író ambíciójával. Egy pillanati megállott a válaszúton, de nem sokáig habozott. A kötelesség útját választotta: lemondott eddig viselt tanári állásáról és arról a megbízatásról, hogy könyvet írjon.

Helyébe én neveztettem ki tanárnak és bízattam meg a tankönyv elkészítésével is. A két egyénre bízott feladat rám ruháztatott. Elindultam vele a töretlen, az alig járt úton.

Történelmet irtani, tehát vezérlő csillagom — az egész nagy úton — az *igazság* és az *igazságosság* volt. Munkám épséggel nem volt könnyű.

Nem volt az éppen a *magyar* vasutügy terén, hol több nagy injuria bukkant föl előttem. A pártoskodó irodalom ugyanis egyszerűen agyonhallgat, vagy nem kellően domborít ki, sőt némely esetekben egyenesen hamis színben tüntet föl oly tényeket, mik egyik-másik előtte nem rokonszenves történelmi, politikai alak szereplését függenek össze. Ellenben egy másiknak talán éppen hibáztatható cselekedetét is, mint honmentő tény mutatja be, állítja elének.

Előttem is ott állott, hogy ha meleg vassal könnyű kisimítani a gyűrött szövetet, meleg szívvvel szépekké lehet tenni az elhibázott tényeket. Én *történetet, tankönyvet* akartam ám írni. Ehhez pedig kritika kell. A kritikához hideg tekintet s vagy nagy távolság vagy nagy közelség. Én szemtanúnak elkéstem, bírónak — korán jöttem.

Szigorúan tárgyilagos maradtam tehát és nem tettem egyebet, mint a tényeket, a történeteket — chronologikus sorrendben — soroltam fel. Hogy mennyiben tettem ezt és milyen jól, azt a gondolkodó, a szakértő olvasó döntse el.

Az eddigi irodalmat felhasználtam, de vitatkozásokba nem bocsátkoztam.

Vasútügytörténeti irodalmunk igen kicsi. A feldolgozandó anyag tömege rendkívül nagy. Ez szolgáljon mentességemül, ha könyvem kevésbé tökéletes, ha felfogásom itt-ott nem lenne helyes.

A tapasztalat azt mutatta, hogy a hallgatóság épenséggel nem ismeri hazánk legújabb történetét. Minden államban, de különösen Magyarországon a vasútügy fejlődése, története szorosán összefügg a politikai helyzettel. A tárgy megérthetése czéljából tehát Magyarország vasútügy történetét fejezetekre osztottam. E fejezetek alatt előbb elmondom az ország politikai helyzetét és azt, hogy milyen kormányzati forma állott abban az időben az ország élén, hogy a,n alakult az át és hogy mily tevékenységet fejtett ki a vasútügy terén.

Könyvemben Európa államainak vasútügyét tárgyalom.

A magyar vasútügy tárgyalása során szükségesnek, helyesnek, kívánatosnak tartottam a tankönyvbe felvenni az állami és az egyes magán vasutak külön és részletes történetét már csak azért is, hogy az illető hallgató tanulja megismerni annak a vasútnak szűkebb történetét, melynek szolgálatában áll. Éppen azért ám ezen vasutakról nem is lehetett csak annyit közölnöm, hogy: engedélyezettett, építettett, forgalomba helyeztetett.

A könyvnek Magyarország vasútügytörténetét tárgyaló részében közlök néhány mellékletet is. Ezek: a magyar vasútügygyel szerves összefüggésben lévő azon szabályzatok, melyek az első ízben létesített vasutak számára hozattak és a velük

kapcsolatos határozmányok, vagy egyes határpontokat jelző kormány tervezetek. Szükségesnek tartottam ezeket a tankönyvbe nemcsak azért felvenni, hogy azokat a hallgatóság megismerje, hanem azért is, mert egyik-másik már most is alig kutatható fel, de mindenesetre nehezen hozzáférhető.

A rendelkezésemre állott idő — mely alatt könyvem kéziratát bekellert mutatnom — rövid volt. Eddigi foglalkozáskörömben a történelmi tudományoknak csak szűkös órákat szentelhettem, minélfogva, megvallom, nem minden tartózkodás nélkül bocsátom munkám a nagy nyilvánosság elé. Hiába! »Nemo dat, quod non habet.«

Felkérem azokat, kik könyvemet elolvasásra méltatják, lennének kegyesek annak hiányosságait, helytelenségeit, valamint az esetleges kiegészítésekre vonatkozó megjegyzéseiket velem közölni. Minden, a javítást célzó legkisebb megjegyzést, kritikát, nézetet szívesen fogadok és egy esetleges második kiadásban méltatni és értékesíteni fogok.

Mielőtt könyvemet nagy útjára bocsátanám, elmulaszt-hatatlan kötelességemnek tartom, hogy köszönetét mondjak:

Hajnal Vilmos máv. főfelügyelő, ministeri osztálytanácsos úrnak, ki nagy szakirodalmi jártasságával támogatott:

Köszönetét mondok továbbá: dr. *Vértessy* Jenő és *Keresity* István uraknak, a Magyar Nemzeti Múzeum öreinek;

Fülöp Áron úrnak, a magyar képviselőház könyvtárosának; dr. *Plechl* Béla és dr. *Nagy* Miklós segédkönyvtárosok, valamint *PanTca* Károly könyvtári segédtsízt uraknak, kik nagy tudásukkal és igazán fáradságot nem ismerő buzgalommal voltak segítségemre.

Budapest, 1910. január ho.

Újhelyi Géza.

Forrásmunkául a következő műveket használtam:

Belügyministerium (m. kir.): Törvények gyűjteménye. (1867—1907).

Borszéky Soma: Székely vasutat a székelységnek.

Boros Béni: Az arad—kőrösvölgyi vasút ismertetése.

» » : Vasutaink csoportosítása.

Epstein (Max. Jur. dr.): Das neue österreichische Eisenbahn Betriebs-Reglement.

Fenyvessy Adolf: Az első magyar vasút. (Budapesti Szemle. 1883. 78. 79.)

Gonda Béla: A magyar hajózás.

» » ; A magyar tengeri kereskedelem és a fluviumi kikötő.

Gonda József: A magyar vasútügy 1848—49-ben. (Közgazdasági Szemle. XX. 4.)

Gubody Sándor: A keleti vasút ügyében.

Győry Sándor: A közlekedés rendszereiről. (Tudománytár. 1835. 8.)

Hollán Ernő: Magyarország vasúthálózatának rendszere.

Hajnal Vilmos: A vasútügy története. (Autografizott jegyzetek.)

Hunfalvy J.: Hazánk közlekedési eszközeiről.

Jellinek Lajos és *Gonda József*: A magyar vasutak díjszabásügyének fejlődése.

Dr. Joób L.: A vasúti politika alapelve.

Kállay Béni: Olcsó vidéki vasutak Magyarországon.

Kárpáti János és *Kada Elek*: A vasutak keletkezése, fejlődése és üzeme.

Kohn: Eisenbahn Jahrbuch der Österr.-ung. Monarchie. (1869—1885).

Kemény Ödön: A tengerészet és a nemzeti törekvések.

Kovács Ferencz: Gr. Széchenyi István közéletének három utolsó éve.

Keresk. m. kir. ministerium: Az alsóbbrendű vasutakról szóló törvény tervezete. (1908.)

Közmunka- és közlekedési m. kir. ministerium: Vasúti okmánytár.

Lukács Béla: A magyar keleti vasút.

Mándy Lajos: A hazai vasútügy fejlődésének története.

Pap Lajos: Emlékirat a keleti vasutak csatlakozási pontjára nézve.

Pollanetz (Josef): Sammlung der österreichischen Eisenbahnenwesen betreffenden Gesetze, Verordnungen, Staatsverträge etc.

Pollanetz (Josef): Das Betriebs-Reglement für die Österreich-Ungarischen Eisenbahnen.

Itiedl Frigyes: A kocsi. (Magyar Nyelvőr. -1882.)

Széchen Antal gróf: Tanulmány az 1839—40-iki országgyűlésről. (Budapesti Szemle. 1882.)

S—st (L. v.): Das Ungarische Eisenbahn-Netz.

St. L.: Szlavónia és vasútjának ügye.

Strack (Hermann): Geschichte der Eisenbahnen der Österreich-Ungarischen Monarchie. (Herausgegeben vom Österreichischen Eisenbahnbeamten-Verein.)

Szerémiéi Samu: A honvédelmi bizottmány keletkezése.

Szilágyi Sándor: A magyar nemzet története. (I—X. kötet.)

Szögyény-Marich László idős (országbíró): Emlékiratai.

Széchenyi István gróf: Eszmetöredékek.

Tóth Károly: A vasútkezelési rendszerek.

Vargyas Endre: A magyar szabadságharcz története 1848—49.

Vörös László: Magyar Vasúti Évkönyv.

» » : A vasútügy története. (Autografírozott jegyzetek.)

Dr. Wenczel Gusztáv: Az európai vasútügy fejleményei és eredményei a magyar magánjog szempontjából.

Zichy Antal: Gróf Széchényi István. I—II. kötet.

Hírlapok, Folyóiratok és időszaki nyomtatványok:

Kossuth Lajos: Országgyűlési tudósítások.

Pesti Hírlap: (1841—1846).

Budapesti Híradó: (1846).

Budapesti Szemle: (1882).

Heti lapok: (1846).

Központi Vasúti és Közlekedési Közlöny: (1872).

Közgazdasági Szemle: (1896).

Kormányj elentések.

Magyar Nyelvőr: (1882).

Pesti Napló: (1870).

Magyar országgyűlés képviselőházának naplója: (1844—1907).

A kereskedési és azzal kapcsolatban levő tárgyak iránt kiküldött választmánynak jelentése. (1843).

Az országos közszükségek és azok miképen leendő fedezése tárgyában országosan rendelt küldöttségnek jelentése. (1844).

Für die Arad—Hermannstädter Eisenbahn.

Die ersten fünfzig Jahre der Kaiser Ferdinands-Nordbahn.

Vasúti politikánk és a közvélemény.

Üzletjelentések.

BEVEZETÉS.

Alig van esemény, mely az emberiség szellemi haladására és anyagi jólétének emelésére oly messzeható következményekkel járt volna, mint a vasút feltalálása. Körülbelül kilencz évtizede annak, hogy az első gőzmozdonyú vasút megnyílt s a haladás, melyet az emberiség gazdasági, társadalmi és politikai élete ezen aránylag rövid idő alatt elért, máris vetekszik a korábbi évezredek munkájával kivívott eredményekkel. E haladásban — nagyon igaz — sok része van másegyéb tényezőnek is, de annyi bizonyos, hogy a vasutak nélkül, vagy helyesebben szólva: a gőzerőnek tovamozgató erőül való alkalmazása nélkül, a haladás többi tényezői sem érvényesülhettek volna egész teljességükben.

A közlekedési eszközök fejlődése, vagyis a tökélynek azon foka, melyre az ember a tér és idő korlátainak legyőzésében eljutott, minden korban a művelődés mérőfoka is egyszermind, s megfordítva, minél inkább előrehaladt a művelődés, annál nagyobb volt a szükség és az inger a közlekedés könnyítésére és fejlesztésére. A forgalom és a kultúra tehát egymást feltételezik s egymásra folytonos kölcsönhatást gyakorolnak. Térbelileg elválasztott emberek érintkezése, árúk szállítása, hírek továbbítása a gazdasági és művelődési életcélok egész sorozatának múlhatlan előfeltétele s bátran lehet állítani, hogy a család és a törzs körét túllépő érintkezések nélkül az emberiség alig emelkedett volna a kezdetleges fejlődés fokánál magasabbra.

A közlekedési eszközök ezen nagy jelentősége magyarázza meg, miért képezte azok fejlesztése már a legrégebb időkben is az állam gondoskodásának tárgyát, habár az első lökést jó közlekedési utak létesítésére nem is mindig gazdasági, hanem gyakran politikai és főként hadászati célok szolgáltatták.

Minél inkább erősödött az államhatalom, annál inkább terjesztette ki tevékenységét a közlekedés könnyítésére és előmozdítására. Különösen

midőn a vasutak terjedésével a közlekedés tökéletesedésének hatásai minden téren előbb nem is sejtett mértékben, kezdtek mutatkozni, az államhatalom mindegyre fokozottabb közreműködésre érezte magát indíttatva a közlekedési eszközök gondozása körül.

A hely változás könnyítésére és tökéletesítésére irányuló ez a törekvés különben oly régi mint az emberiség maga. *)

A kényszerítő helyzet például létrehozta a bányákban a fapályákat. Midőn pedig 1767-ben a vas ára a túltermelés következtében leszállót, Reymold, a Colebrook-Dale-i vasművek egyik tulajdonosa — hogy a termelést korlátozni s a munkásokat elbocsátani ne kelljen — a nyersvasnak ideiglenes értékesítését keresve, azt hosszú és homorú lemezekbe öntette és ezekkel bevonatta a fapályákat. A vasnak ezen új alkalmazási módja megteremtette a fatalapzaton nyugvó *vaspályákat*, melyek különösen Anglia bányáiban terjedtek volt el.

*) A helyváltoztatás céljaira hosszú ideig elég volt az ember és a teherhordó állat izomereje, a mi egyszersmind a járművet szolgáltatta. Hogy mikor kezdődik a jármű használata, senki sem tudja. Még az is csak régészeti leletek által támogatott feltevéseken alapszik, hogy milyenek lehettek a kezdetleges járművek. A kulturhistorikusok szerint ezek szánszerű szerkezetből állottak, a melylyel a kezdetleges ember a táplálkozáshoz szükséges füveket, gyökereket stb. összehordhatta. Később, a midőn az ember rájött arra, hogy a tovagördülő mozgás kevesebb hajtóerőt igényel, ezen szánok alá fatörzset alkalmazott. Hosszú idő telhetett el, a míg az ember ezen fatörzs helyett csak annak két végét hagyta meg. Ismét sok idő telt el, a míg a korongot küllős kerékkel cserélték fel s hogy ez a haladás a görög hőkorbán már bekövetkezett, Hoine-rosból következtethetjük, a mint leírja, miképpen készítette Vulkán Junó szerkerét. Sőt — az újabb ásatásoknál fölszínre került domborművek c's ábrázolatok mutatják — az assyrok és egyiptomiak idejében is voltak már kétkerekű járművek. Hogy a négykerekű járművek a görög-perzsa háborúk idejében még ritkaságszámba mentek, kiténik Herodotosból, a ki külön felemlíti a Xerxes táborában általa látott négykerekű szerkeret. Egyáltalában azonban még a római korszakban is a kétkerekű járművek voltak túlnyomólag használatban, különösen a mi a személyszállítást, nemzeti ünnepélyeket (diadalmenetek) és a hadviselést illeti. De teherhordásra már e korban kiválólag négykerekű szekeret szolgáltak.

A jármű fejlődése szorosan összefügg az útépités fejlődésével, mert az út minőségétől függ a jármű szerkezete, mely azon használandó. Érthető tehát, hogy miután a rómaiak idejében az útépités technikája magas fokon állott, a járművek építési technikájáról is ugyanezt mondhatjuk. E részben a gallok és kelták voltak a rómaiaknak tanítómesterei, kik a járművek készítésében meglehetősen ügyességet fejtettek ki. A gazdaságosság követelménye azonban a járműveknél bizonyos tekintetben ellentétes igényeket támaszt, mert gyors közlekedés könnyű-, a teherszállítás ellenben masszív, tehát nehéz járművet kíván. Ez ellentétes követelményeket a rómaiak akként egyenlítették ki, hogy a járműveket specializálták, vagyis azon célhoz alkalmazták, a melyre azokat használták. Mutatja ezt az, hogy a latin nyelvben egy egész sereg kifejezés van a jármű megjelölésére, a járművek megannyi külön fajtát jelentvén. Így pl. *plaustrum* (a legnyergesebben kidolgozott kétkerekű parasztkocsi), *birota* (két-

A gyakorlati tapasztalat útmutatásait követve, az emberek a homorú sínekről csakhamar áttértek a domború sínekre, melyeknek szélein, hogy a kerekek le ne csúszszanak, kiemelkedő szegélyt (nyomkoszorút) alkalmaztak; majd célszerűbbnek mutatkozott e szegélyeket (karima) átvinni a kerékre. Később a faszerkezetet mellőzték és keresztbe fektetett talpfákra, vagy kőkoczkákra fektették a síneket.

A sín-út feltalálása maga után vonta a mozgató erő változását is. Az ércszel, szénnel, mészszel, kővel stb. megrakott kocsikat (kutyák, csillék) a bányákból és hutákból nem emberi, hanem lóerővel vontatták. Így keletkeztek a *lóerejű vasutak*, melyek a bányák tárnáiból a föld felszínére kerültek, hol eleintén a bányáktól a legközelebbi kikötő vagy rakodóhelyekig vezető utakon, kizárólag a bányüzem czéljainak állottak szolgálatában.

kerekű), *carrus* (kétkerekű, később négykerekű), *esseda* (gall parasztkocsi), *pilentum* (gall luxus-kocsi), *covinus* (brit harci szekér), *petorritum* (kelta négykerekű), *sarracum* (falusi kétkerekű, utazásra), *biga*, *cisium* (könnyű, kétkerekű, szíjakon függő kocsikkal, gyors utazásra), *rhedá* (kelta eredetű, eleinte két-, később négykerekű, leginkább hosszabb utazásoknál használták, mert némi kényelemmel volt berendezve.) *Arcéra* (ez már csak keveset különbözik a mai szekértől.) *Carraca* (négykerekű gálakocsi, melyet különösen az állami méltóságok használtak a császárság idejében).

A római kultúra hanyatlásával a *középkorban* a járművek fejlődése is megszünt és újra kellett feltalálni azt, a mi már egyszer gyakorlati alkalmazásban volt. A középkor első századaiban tehát ismét tökéletlen járművek jönnek annyira a mennyire használatba, mert már az utak rossz állapota miatt is csak csekély mértékben voltak a járművek használatban. Ehhez járult az is, hogy a középkori felfogás szerint csak a lovaglás tartott szabad emberhez illőnek, míg a kocsin való utazást elpuhulás jeléül tekintették. Ezért egyes fejedelmek meg is tiltották a lovagoknak és nemeseknek a kocsis használatát. Csak a későbbi középkor kezdő után gondot fordítani a járművek szerkezetére és azok fejlesztésére, de nem annyira a célszerűség, mint inkább a luxus szempontja volt irányadó. Ugyanis a XIV—XV. században az egyes uralkodók nagy fényűzést fejtettek ki a díszhintók készítése körül. A XVII. században a »C« rúgós járművet kezdték használni s a XVIII. században olyanokat, a melyeknek első kerekei kisebbek, a mi a könnyű fordulást teszi lehetővé, és ugyancsak e században kezdték — a technika haladásával lépést tartva — a járművekhez szükséges anyagot jobban megválogatni.

A járművek újrafelépítésében — mint azt *Riedl* Frigyes írja — Magyarországnak is van osztályrésze, a mennyiben a XV. század elején kocsikat először *Magyarországon*, és pedig Komárom megye *KOCA* nevű községében készítették,

A kocsi szónak és e szóval megjelölt járműnek eredete annak idején sokat vitatott kérdés volt — írja *Riedl*. — Kétségtelen, hogy a német »Kutsche«, a francia »coche«, a spanyol »coche« (kocse), az olasz »cocchio«, az angol »coach«, a lengyel »kocz«, a flamand »goetse«, a svéd »kusk«, a magyar »kocsi«-val közös eredetűek.

Hol van ezen internacionális szó hazája? Benkő német, Cornides magyar, Weigand cseh, Diez olasz, Larousse francia származásának mondja. Cornidesnek

Sok bányavasúton a megrakott kocsikat csak lefelé kellett vonatni, míg fölfelé a kocsik üresen szállítottak. Ez oly berendezésre vezetett, hogy mindig két vonatot indítottak. A két vonatot egymással valami kötéllal hozták összeköttetésbe. Így teremtődött meg a *kötélpálya*.

A hol a terhet a bányából fölfelé kellett vonatni, alkalmazást talált az álló-gőzgép.

A mozgató erőnek ezen módosulásai csak a szűkkörű helyi szükségletnek feleltek meg. Gyökeres átalakulás csak a gőzerőnek tova-mozgató erőül való alkalmazásával, vagyis a gőzmozdony feltalálásával és ennek a sín-uttal való kapcsolatba hozásával következett be.

Míg ez az összeköttetés meg nem történt, a kísérletek a *gőzkocsi* feltalálására irányultak, mely hivatva lett volna a ló által vont közúti járművet az országúton helyettesíteni. Az első e nembeli kísérlet

a »Windisch-Ung. Magazin« című folyóirat I., II. és IV. kötetében megjelent értekezése mélyreható és alapos fejtegetéssel igyekszik bebizonyítani a szó és az ipar magyar voltát. Jogos feltevés az, hogy a »kocsi« idegen eredetű szó, mert műveltségi szó és nyelvünkben a műveltségi szavak idegen eredetűek. A kérdést a szó története dönti el. A »kocsi« szó a XVI. században lesz közhasználatúvá. Francziában Montaigne feljegyzésében látjuk először: »Le privilège d'aller en coche pár la ville«, olasz nyelven Giovanni Cecchi, a spanyolban pedig Avila az első említé. Ha a szó magyar eredetű lenne, nálunk már ezek előtt használták volna. Tényleg azt konstatálhatjuk, hogy nálunk már a XV. században van nyoma a szónak. Dombay 1494—1495-ben használja a »kocsi« szót. A XVI. században már igen sűrűn alkalmazzák. Az 1523-iki országgyűlés elrendeli, hogy a nemesek hadi felszereléssel jelenjenek meg mon in Kotsi prout plerique solent« (Corp. Juris 1523. évi XX. t.-cz.). Ha csakugyan a magyar »kocsi«, a nyelvi sajátságoknak megfelelően elferdített kifejezések forrása, akkor a régebbi idegen nyelvű elnevezésnek jobban kellene az eredetihez hasonlítani, mint az újabbaknak. Ez így is van. Még 1562-ben Schneller így ír: »Der Herzogin von Bayern Gotschiwagen«. íme a XVI. századbeli német szón határozottan érzik a magyar zamatot. A" spanyol Avilának, V. Károly történetírójának feljegyzése minden kétséget eloszlat. 1548-ban megjelent »Emlékiratai«-ban ezt olvassuk: »Ivéroly olyanforma fedett szekeren aludt, a minöket Magyarországon »kocsi«-nak neveznek, mert a név, valamint a találmány ebből az országból való.«

A nyelv és történelem tanúsága szerint magyarnak vallhatjuk a kocsit. Mi a szó etymológiája? Erről Herberstein orosz követ tesz említést, mikor 1517-ben hivatalos küldetésben beutazza Magyarországot. Negyedik állomása Bruck, Magyaróvár, Jaurinum után — a mint írja — »Győrtől 6 mérföldre Cotsfalva, melytől a szekerek és vezetőjük nevét vették, mindkettőt »kocsi«-nak nevezvén.« Cuspius beszédeiben ezt találjuk: a szekér, melyet várostól »gotsi«-nak neveznek.

E szerint a »kocsi« szó jelző, a szekér mint jelzett szó mellett. A múlt század irataiban még itt-ott a teljes kifejezésre akadunk: »kocsi szekér«. Hasonló módon ment a »landauer Wagen« kifejezésből a »landauer« jelző, mint »Landauer« főnév a közhasználatban.

Végeredmény tehát — Cornides szerint — az, hogy a »kocsi« a XV. században keletkezett magyar szó, mely a komáromgyei Kocstól ered.

1769-ben, Párisban, a *Cugnot* Károly gépével történt. Ez azonban még annyira tökéletlen volt, hogy egyhuzamban csak egy negyedóráig járt, azután újra kellett vizet tölteni a kazánjába. E mellett irányítható sem lévén, egy próbamenet alkalmával az utczafordulatnál az arzenál falába ütközött és összetört.*)

Sok más kísérletezés között a legnevezetesebb, mert a további kísérleteket új irányba terelte, *Trevithick* Richard kísérlete. Ő volt az első, a ki a gőzmozdonynak és sín-útnak összetartozására rámutatott és a sín-úton tett kísérletet, s a ki az első, habár még sok tekintetben hiányos mozdonyt szerkesztette. A nehéz mozdony alatt az öntött vasból készített sínek eltöredeztek. *Trevithick* e bajon könnyebb mozdony építése által vélt segíthetni, mely azonban nem fejtett ki elég nagy tapadást. Ettől kezdve mintegy tíz éven át a legkülönbözőbb oly szerkezetek (mesterséges lábak, fogaskerekek stb.) feltalálására törekedtek, melyeknek célja lett volna a mozdony súrlódási képességét mesterséges úton fokozni. Ez azután a *fogaskerekű vasút* feltalálására vezetett.

A dolgok ily állapotában kezdett a gőzmozdony iránt *Stephenson* György (olv. Stefenzn v. Sztifinzn) érdeklődni, kinek nevéhez fűződik azután a gőzmozdony feltalálása.**)

*) Romjai máig is őriztetnek a párisi »*Conservatoire des arts et des méliers*» nevű múzeumban.

**) *Stephenson* György született 1781 június 9-én, Northumberland angol grófságnak a Tyne (olv. Tajn) folyó mellett Newasctle (olv. Nyükeszl) közelében fekvő Wylam (olv. Wajlem) falujában, szegény munkás szülőktől, kiknek hat gyermeke között György a másodszült volt. Minden iskolázás nélkül nőtt fel, mert már kora gyermekiségétől fogva kénytelen volt marhát őrizni, hogy némileg ő is hozzájáruljon a család megélhetésének könnyítéséhez. Majd 14 éves korában kazánfűtősegéd lett atyja mellett s azon nagy ügyességénél fogva, melyet e foglalkozásában tanúsított, csakhamar a gép mellé, mint tanoncz osztatott be. Csak 15 éves korában kezdte látogatni az esti iskolákat, hogy írni, olvasni tanuljon s főleg, hogy a kiváló érdeklődése tárgyát képező matematikában magát kiképezze. Már 20 éves korában mint fékező nyert alkalmazást s mint-hogy ezzel aránylag jó keresetre tett szert, 1802-ben megnősült, nőül vevén Henderson Fannyt, a ki szintén kenyéradó gazdájánál szolgált. Ekkor gépkezelő lett, mely állásában több szabad idővel rendelkezvén, azt hézagos iskolai képzettségének utánpótlására fordította s e mellett a mechanika iránt táplált hajlamát követve, órák tisztításával és javításával is foglalkozott. 1803-ban született fia Róbert (1803—1859), a ki idővel a munkában és dicsőségben egyaránt apjának részesévé lett. A rákövetkező évben ugyancsak gépkezelői minőségben Killingworthba, később dicsőségének színhelyére került, a hol szorgalmasan tanulmányozta a mechanika körébe vágó azon műveket, melyek éppen kezeügyébe akadtak s már ekkor egy mechanikai javításra jött rá. Feleségének 1806-ban bekövetkezett halála után mint gépész talált alkalmazást Monstroseban (Skóczia) egy szövőgyárban, de már 1808-ban ismét Killingworthban találjuk őt, a hol a gépeken és gőzszivattyúkon eszközölt többrendbeli javításokkal vontta magára a figyelmet. Különösen hozzájárult hírnevének megállapí-

Az angolországi bányákban épült, lóerőre berendezett, magánhasználatú vaspályákat csakhamar követi az efajta vaspályáknak a közforgalom céljaira való alkalmazása.

A XIX. század első évében építik meg a földfölötti első lóvonatú vaspályát, a London melletti Croydontól Wandsworthig (Surrey vasút). Ezután alig múlik el év a nélkül, hogy az angol parlament lóvonatú vasútra engedélyt ne adott volna, úgyannyira, hogy pl. 1824-ig 24 ily vasútra vonatkozó Act-ot (törvényt) fogadott el a parlament. Ezek között a legnevezetesebb, mert a vasútügy fejlődésére legnagyobb befolyással volt, az 1821-ben engedélyezett s a Darlington melletti kőszén- és mészkőbányákból a Themse folyó torkolatáig, vagyis Stockton kikötővárosig (az Északi tengerig) vezető vasút. Pease Eduárdnak, e vasút tervezőjének, sok akadálylyal kellett megküzdenie, míg az engedélyt kieszközölnie sikerült. Évekig húzódott e vasút ügye egyrészt Cleveland lord ellenzése miatt, kinek vadászterületét szelte volna át, másrészt pedig a fuvarosok és hajósok mozgalma miatt, kik a stocktoni kikötőből hajókon továbbítandó nagymennyiségű szállítmányok elvesztésével keresetük nagymérvű csökkenésétől tartottak a vasút létre-

tásához az a tény, hogy 1811-ben sikerült egy régi Newkomen-féle gőzgépet — melynek megigazításával gépészmérnökök hasztalan próbálkoztak — használható állapotba hozni. Ez a siker gépészi állást szerzett neki a killingworthi kőszénbányában, a hol nemsokára alkalma nyílt újabb bizonyosságát adni feltaláló tehetségének. A killingworthi bányákban 1814-ben történt bányalégrobbanás adta az ösztönt Stephensonnak, hogy foglalkozzék azon gondolattal, miként lehetne hasonló szerencsétlenségeknek elejét venni. És sikerült is neki Davytól, a fizika hírneves tanárától függetlenül s azzal egyidejűleg biztonsági lámpát feltalálnia, melyért 100 font sterling jutáimat nyert. Erre Stephenson lord Rawensworth által, az ennek tulajdonába átment killingworthi szénbányának igazgatójává neveztetett ki s ez állásában jutott abba a helyzetbe, hogy megkezdhette a járó gőzgép problémájának megoldására irányuló működését, mire főleg elődjének e téren tett kísérletei ösztönözték.

Stephensonnak alkalma lévén a Benkinshop által szerkesztett gőzkocsit látni és hiányait megismerni, ajánlatot tett lord Rawensworthnak, hogy egy jobb gőzmozdonyt állíthasson elő. Ajánlata elfogadtván, a killingworthi bányák számára egy mozdonyt készített, még pedig lényeges javításokkal, de egészen mégis a Benkinshop-féle gőzkocsi mintájára. A következő évben (1815) újabb mozdonyt épített és ettől fogva folyton javítva és tökéletesítve, 1825-ig összesen 53 mozdonyt készített, a melyek legnagyobb része a környékbeli bányavasutak számára, néhány azonban külföldre is volt rendelve.

Midőn 1821-ben a Darlingtontól Stocktonig tervezett vasút építése megkezdődött, az építés vezetésével Stephenson György bízott meg. E megbízatás jelentékeny kihatással volt a mozdony körül kifejtett működésére, mert sikerült neki az engedélyes társaságot rábírní, hogy a vasúton a tervbe vett lóerő helyett az általa gyártott gőzmozdonyok alkalmaztassanak. Főleg a megrendelésre való tekintettel alapította Stephenson mozdonygyárát 1824-ben Newcastleban, mely fiának Róbertnek vezetése alatt nagyhírűvé vált s hosszú időn keresztül látta el mozdonyokkal az angol és a külföldi vasutakat.

jövetele esetén. Csak mikor a vonal irányát megváltoztatták és az érdekelt fuvarosok és hajósok kedvéért pedig az engedélyokmányban felvétellett az a kikötés, hogy a stocktoni kikötőbe rendelt kőszén után tonnamérföldenként fél pennynél magasabb szállítási díj nem szedhető, kerülhetett a sor a vasút megépítésére.

Az építés vezetésével Stephenson György bízott meg, ki a legnagyobb erélyvel látott a munkához s mindenképpen azon volt, hogy ezen a vonalon a gőzerőnek vonóerőül való alkalmazását biztosítsa. Rábeszélésével sikerült a vasúttársaságot az eszmének megnyernie és 1823-ban a parlament pótló engedélyét is kieszközölte. Kezdetben felváltva ló- és gőzerő használtatott — különösen a személyszállításnál, — 1827-től kezdve azonban kizárólag a gőzerő szolgált vonóerőül.*)

Még nagyobb jelentőségűvé vált Stephenson működésére az, hogy 1826-ban a liverpool—manchesteri vasút építésének legfőbb vezetése is reábizott. Ez alkalmazásában érvényesítette befolyását oly irányban, hogy a liverpool—manchesteri vasúttársaság pályadíjat tűzött ki a legjobb és leggyorsabb mozdony feltalálására. E pályadíjat az 1829-iki híres mozdonyverseny alkalmával a Stephenson György »Rocket« (olv. Rákét = rakéta) nevű mozdonya nyerte el.

Miben állanak azon javítások, melyekkel a »Rocket« a többi és korábbi mozdonyokat felülmúlta, annak kifejtése a technológia körébe vág. Itt csak annyit említünk, hogy a Rocket már a mozdonyok minden lényeges alkatrészét magában foglalta (forraló csövek, fűvő cső, kormányrúd), úgy hogy a további fejlődés egész napjainkig csupán a Stephenson találmányának javítására és tökéletesítésére szorítkozik. Ezért tekinthető Stephenson — és joggal — a gőzmozdony feltalálójának. A pályadíj elnyerésének közvetlen következménye abban állott, hogy a liverpool—manchesteri vasút számára szükséges mozdonyok a Stephenson és fia newcastlei gyárában rendeltettek meg s egyáltalán a newcastlei mozdonygyár tulajdonosainak nagy vagyont szerzett.

Stephenson életének további folyama a dicsőségek és kitüntetések lánca. Mint Európa legkeresettebb és legtekintélyesebb mérnökének vasútépítési ügyekben nemcsak honfitársai, hanem a külföldi kormányok is gyakran kikérték véleményét. Azon kevés szerencsések egyike az emberiség nagy jótevői között, ki még életében élvezhette találmányának gyümölcseit és megérhette annak nagyszabású fejlődését. 1840-ben visszavonult üzleteitől (a mozdonygyáron kívül több kőszénbányának és a clayrossi nagy vasműveknek a tulajdonosa is volt) és kizárólag a mezei gazdálkodásnak élt Tapton-House (Chesterfield mellett.) nevű mezei birtokán, a hol meg is halt 1848 augusztus 12-én és Chesterfieldben temettetett el. Honfitársai még életében szobrot emeltek neki Newcastleban, a fia által épített híres Tyne-hídon. Az utókor sem feledkezett meg róla. Nemcsak Angliában, hanem számos külföldi vasúti állomáson szobra emelkedik. Születésének századik évfordulóját is nagy ünnepélyességgel ülték meg Newcastleban, valamint Anglia és a külföld számos városában.

*) Mikor 1821-ben a stockton—darlingtoni vasúti vonalra az angol kormány által az engedély kiadott, abban az a megszorítás foglaltatott, hogy a vasút nyomtávolsága nem lehet nagyobb az eddig közlekedett angol postakocsikénál, melyeknek kerekei öt angol lábnyira voltak egymástól. Az engedményes, tekintettel arra, hogy vasútját — egyelőre — így is, úgy is csak a személyforgalomra kívánta berendezni, egyenesen ilyen postakocsikat alkalmazott, mindössze is csak azok kerekeit cserélte ki megfelelőekkel. A próbajaratoknál kitűnt, hogy

Még nagyobb jelentőséggel bír a vasútügy fejlődése szempontjából a *liverpool—manchesteri vasút* története. A két város forgalmát csak igen tökéletlenül szolgálta két csatorna-vállalat. Nem maradt tehát hátra más mód a közlekedési bajok elhárítására, mint vasút építése. E végből már 1818-ban kiküldötte volt Liverpool városa mérnökeit a killingsworthi bányákba a gőzmozdonyok tanulmányozása végett és miután a kiküldöttek jelentése kedvező volt, megalakult a vasúti bizottság Liverpool és Manchester városok polgáraiból, mely 1825-ben a liverpool—manchesteri vasútengedélyezés iránti bilit (törvényjavaslat, kérvény) a parlament elé terjesztette.*)

A javaslat első ízben nem ment keresztül. A vasút tervezői azonban a részvények jelentékeny hányadának (25%) átengedésével elhallgattatták a közvetlenül érdekelt csatornavállalatokat; 1826-ban újra folyamodtak s akkor sikerült kieszközölniök az engedélyt.**)

az öt lábnyi nyomtávolság nem elegendő, mert a gőzhengerek Stephenson gépein, még a kerekék közt voltak. Hosszas utánjárással sikerült az engedélyesnek annyit kieszközölnie, hogy a nyomtáv 5 láb és 82 hüvelyk, azaz 1435 milliméter lehessen, mivel a gyárból kikerült mozdonyok ilyen szabványra készültek. Minthogy, kezdetben, az egész kontinensre a Stephenson-féle gyárból szállították a gőzgépeket, mindenfelé 1435 milliméteres nyomtávolságú vágányokat fektettek. Mikor pedig már máshol is gyártottak mozdonyokat, a vasúti hálózat kiterjedtsége folytán meg kellett tartani az 1435 milliméteres nyomtávolságot.

*) Angliában a vasutakat kezdettől fogva a parlament engedélyezte. Az angol parlament e jogát akként gyakorolta, hogy a vasútengedélyezés iránt eléje terjesztett bilitet a kebeléből kiküldött bizottság elé utasította, melynek feladata volt a tervezett vasút közhasznúságát, szükségességét és az engedélyezési feltételeket megállapítani s csak miután a bizottság a vasutat engedélyezendőnek találta, kerülhetett a bill a parlament teljes ülése elé. A bizottság előtt valószínű peres eljárás módjára folyt a tárgyalás, melyre úgy a vasút-engedélyt kérők, mint a vasutat ellenzők megjelentek ügyvédekkel, tanúikkal stb. Különösen az első időkben hetekig, sőt hónapokig tartottak az ily tárgyalások egy-egy vasút fölött s ennél fogva nagy költségekkel is jártak. Az engedélyezési eljárás költségeit értették *parlamenti költségek* (legal and parliamentary expense) elnevezés alatt, mely tétel minden vasút tőkeszámláján jelentékeny összeggel szerepelt s nem ritkán az egész építési tőkének 10%-át is eléri. (A stockton—darlingtoni vasútnál 4000 font, a liverpool—manchesteri vasútnál 70.000 font sterlingre rúgtak a parlamenti költségek.)

**) Az engedélyokmányhoz a csatorna-engedélyokmányok szolgáltak mintául s innen van, hogy abba több oly pont is vétetett át, mely a vasútra nehezen, vagy egyáltalán nem alkalmazható. Ezen szempontból kiemelendők az engedélyokmány azon határozmányai, mely ekből kitűnik, miszerint a vasutak engedélyezéséről is azt hitték, hogy feladatukat betöltöttnek vélik a vasút előállításával, másoknak engedvén át a fuvarozási üzlet ellátását a csatornatulajdonosok legnagyobb részének példájára. Ezért az engedélyokmány első sorban a *pályahasználati illethekeket* állapítja meg, vagyis azon illethekek maximumát, melyeket a pályatulajdonosok szedhetnek azoktól, kik a pályát saját járműveikkel veszik igénybe. S csak másodsorban következnek azon *maximális tételek*, melyeket

Az engedélyokmány megadja a kisajátítási jogot, megállapítja az építési tőkét, annak beszerzési módját, szabályozza a részvényesek és részvénytársaság viszonyait, meghatározza a műszaki feltételeket, melyek igen szigorúak voltak.*)

szedhetnek az esetre, ha személy- és áruszállítási ügylettel maguk a pályatulajdonosok is foglalkoznak. Különösen figyelemreméltó, — mert a vasútügy történetében nagy szerepet játszott — az engedélyokmányok a csatornaokmányokból átvett azon pontja, mely az imént kifejtettekhez képest kimondja, hogy *mindenkinek jogában álljon a vasutat használni saját járműveivel és gépeivel, feltéve, hogy a pályahasználati illeteket megfizeti és teljesíti azon műszaki feltételeket, melyeket a járművek és gépek szerkezete tekintetében a vaspálya-tulajdonos előírni jönnek lát.*

Mindezen határozmányoknak alapjául nyilván azon várakozás szolgált, hogy a vasutak épp oly bárki által felhasználható közlekedési utak lesznek, mint az országutak és a csatornák, a melyeken ki-ki a maga járműveivel és gépeivel szabadon közlekedhetik, s a rajtuk ez alapon kifejlődő szabad verseny épp úgy fogja szabályozni a fuvardíjakat, miként azt az országúti és vízi közlekedésben annyira természetesnek találták. Néhány évi tapasztalat azonban elég volt arra, hogy e várakozást hiábavalónak bizonyítsa, mert a vasutak technikai sajátosságánál fogva a forgalom rendje és biztonsága kizárja a mozgásnak azt a szabadságát, mely nélkül a bárki általi használat nem lehetséges. Ennek dacára az angol vasutak engedélyokmányaiban mindvégig megtaláljuk e kikötést, melynek keresztülvitelére irányuló törekvés úgyszólván rányomta bélyegét az angol vasútügy történetére és megszabta annak korszakait. Az angol felfogás annyira nem tud belenyugodni a szabad verseny hiányába a vasút üzletkörében, hogy a vasútügy egész fejlődése szüntelenül annak megvalósítására tör s azon utak, módok keresésében merül ki, miként lehetne bevinni a szabad versenyt a vasúti forgalomba. Ez a felfogás megteszi körútját más államokban is. Átmegy Belgiumba, mi kitűnik abból, hogy az első vasút költségvetési tervezetében a mozdonyok és járművek költségelőirányzatát hasztonal keresnék, világos jelölésű annak, hogy ezek szolgáltatását a vasutat igénybe vevők feladatának hitték. Átmegy Franciaországba, a hol az első vasutak engedélyokmányaiban megállapított maximális díjtételeknek kettős sorozata (pályahasználati illeték és fuvardíj) szintén e felfogásra vall. Átmegy Poroszországba, a máig is érvényben álló 1838. november 3-iki első és alapvető vasúti törvénybe azzal a korlátozással mégis, hogy e törvény az első három évre legalább a pályatulajdonosoknak kizárólagos használati jogot biztosít s annak leteltével a más által való használhatást a kormány engedélyétől teszi függővé. Ellenben pl. Ausztriában a vasutak kezdettől fogva, mint kizárólagos szabadalmak engedélyezettek s nem jutott el az angol felfogás hazánkba sem, a hol az első nagy vasúti vitában az 1836-iki országgyűlésen nyoma sincs e felfogásnak.

Es sajátos jelenség a vasútügy történetében, hogy ámbár már az első vasutakról kitűnt, miszerint a vasút, nem alkalmas a szabad közlekedésre oly értelemben, mint a közutak és vízi utak mégis a 70-es években Németországban és Ausztriában újult erővel tör magának utat az angol felfogás a vasutakról az irodalomban a *síneken való verseny* eszméjének hangzatos jelszava alatt, úgy állítatván oda, mint a melynek megvalósítása a közgazdaság követelménye, a vasúti bajok orvoslásának csodás hatású eszköze.

*) A pályaszínben való keresztvezést például nem engedi meg.

Ezen vasút építésének vezetésével is Stephenson György bízott meg, kinek sikerült a társaságot arra bírni, hogy 500 font sterling pályadíjat tűzzön ki a legjobb mozdony számára. *)

A liverpool—manchesteri vasút nagy ünnepélyességgel nyílt meg 1830 szeptember 15-én, *az első, melyen kezdettől fogva a gőzerő alkalmaztatott* s a melynek megnyitásával kezdődik tulajdonképpen az érdeklődés és bizalom a vasút nagy jövője iránt úgy a vasútnak hazájában, Angliában, mint más országokban.

Anglia után az északamerikai Egyesült-Államokban épül gőzmozdony ú vasút. A kontinensen Belgiumot illeti a kezdeményezés dicsősége.**)

A vasútfejlődés természetesen a különböző államokban különböző. Véletlen körülmények, hely- és időviszonyok, az egyes nemzetek jellege, kultúrája és gazdasági fejlettsége, a különböző államok különböző pénzügyi helyzete szabják meg fejlődésének menetét.

A bizalmatlanságot, a kételkedést vérmes remények, lázas tevékenység váltják fel. Élénkebb tevékenység mindazonáltal csak a közönség által a vasutak felől táplált előítéletének leküzdése után — a negyvenes években — kezdődik, midőn már a kormányok nemcsak ellenséges magatartást nem tanúsítanak a vasutakkal szemben, hanem maguk is beállnak azok buzgó pártfogói, sőt építői sorába is.

Az a magatartás, melyet az egyes államok tanúsítottak vasútjaik fejlesztése körül, kiváló figyelmet érdemel már csak azért is, mert ez részét képezi az illető állam kultúrpolitikai történetének is.

Minden egyes európai állam vasút ügyének története külön-külön van tárgyalva, a hol utalás történik nemcsak azon érdekes sajtószerűségekre, melyeket az az egyes államokban feltüntet, hanem ki van

*) A pályázat határidejére 1829. október 1-ére négy mozdony érkezett Liverpoolba, névszerint:

1. A »Novelty« (újdonság) Braitberwaite Erikson londoni gyárából.

2. A »Rocket« (a rakéta) Stephenson Róbert és társa newcastlei gyárából. (Stephenson György és Róbert tervei szerint építve.)

3. A »Sanspareil« (a páratlan) Hockworth Timotheustól Shildenből és

4. a »Perseverance« (állhatatosság) Burstalltól.

A próba 1829. október 6-tól 14-éig tartatott meg a Liverpool közelében fekvő Rein-Hill melletti sík pályán s a Stephenson »Rocket«-jének fényes győzelmével végződött. (A verseny különben csak a Novelty és Rocket közt folyt, mert a Sanspareil a pályázati feltételeknek nem felelvéen meg, versenyre nem is bocsátott, a Perseverance pedig elromlott, mielőtt megindult volna.) Stephenson Rocketjének (máig is látható Londonban a South Kensington múzeumban) diadala döntő kihatásúvá lett a gőzmozdony gyakorlati alkalmazására és elterjedésére, meggyőzvéen a kételkedőket is a felől, hogy a gőzerő mint tovamozgató erő is sikerrel alkalmazható.

**) Könyvemben csak annyiban nem követem ezt a sorrendet, hogy első helyen Magyarország vasútügyét tárgyalom.

emelve az illető államnak a vasutakhoz való viszonya, vagyis: *az ott uralkodott és meghonosodott rendszer**)

*) Angliában, az Északamerikai Egyesült-Államokban, valamint a legtöbb európai államban is, a vasutak építése és üzlete kezdetben a magánvállalkozásnak engedtetett át. Belgiumban és néhány kisebb német államban, mint Braunschweig, Hannover, Baden és Württembergben már a kezdet kezdetén az a nézet kerekedett fölül, hogy a vasutakat kizárólag az állam tartozik *megépíteni és üzemben tartani*.

A magán vasúti rendszer körül egyes államokban szerzett kedvezőtlen tapasztalatok arra indították a kormányokat, hogy az államvasúti rendszerre térjenek át. Ez a felfogás a 70-es évek második felében tért hódít és Bajorország (1875), Szászország (1876), majd Poroszország (1876), Magyarország (1876—1880), Ausztria (1877—1880), Olaszország (1875), Oroszország (1881-ben) áttérnek a kizárólagos államvasúti rendszerre.

Az, hogy melyik rendszer a helyesebb, nem annyira *elvi*, mint *czélszerűségi* kérdés. Egyik országban az egyik, másik országban a másik rendszer lehet a megfelelő.

Az államvasúti rendszer hívei azt állítják, hogy az egész országra kiterjedő vasúti hálózat egységes, jól átgondolt terv szerint csak államilag létesíthető, mert a magánvállalkozás a legjobban jövedelmező és legkönnyebben építhető vonalakat választja ki. Később, a kevésbé jövedelmező vonalakra nem akad vállalkozó és így a hálózatban hézagok maradnak, minélfogva az nélküli a teljességet, az egységet, a tervszerűséget, melyek kitöltése azután csak az állam pénzügyi érdekeinek érzékeny sérelme árán lehetséges. Ezzel szemben a magánvasúti rendszer hívei azt állítják, hogy a hálózat tervszerűsége és teljessége akkor sincs biztosítva, ha az állam veszi kezébe a vasutak építését, mert az állam nélküli a vonalirány helyes megválasztásának, a jövedelmezőség megítélésének kritériumát. Ezen felül az állami építkezés mellett a kormány például pártpolitikai célok által befolyásoltatja magát s a tervszerűség és egység rovására a vonalirány megválasztásánál azon vidékeket veszi első sorban tekintetbe, melyeknél kedvezni akar, vagy kedvezni kénytelen. Ennek követőközménye lesz aztán, hogy idő előtt kiépülnek szükségtelen vonalak, míg a valóban szükségesek építése elmarad.

Az állami és magán vállalati építkezésnek tulajdonított előnyök és azoknak felrótt mindezen hátrányok bekövetkezhetnek s tényleg elő is fordultak a legtöbb országban, mert éppen a hálózat tervszerűsége és egysége az, mely ellen legtöbb hiba követtetett el, a mennyiben kevés kivétellel majdnem mindenütt meghatározott terv nélkül fogtak a vasút építéséhez.

Sokkal inkább van még az államvasúti rendszer támadásoknak kitéve az üzletvitel tekintetében. A vasúti üzlet nem való az állam kezébe, — mondják a magánvasúti rendszer hívei — mert az állam feladata a kormányzás, a közigazgatás és a jogszolgáltatás, de nem az üzérkedés. A bürokratizmus, a nehézkesség, a nagymérvű Írásbeliség, melyet a felelősség megállapíthatása és a sokszoros ellenőrzési apparátus hoz magával, oly hátrányok, melyek az állami igazgatás természetében gyökereznek, melyet tehát nem tűrhet meg az üzletvitel. Az államvasúti rendszer hívei ezzel szemben a postára és távírdára utalnak, mely közlekedési eszközöknek üzlete a legtöbb államban, még Angliában is, az állam kezében van. Ez ám két különböző és így össze sem hasonlítható dolog, mert a postánál és távírdánál az üzlet technikája és ökonómiaja épp oly egyszerű, mint a mily bonyolult a vasúti üzlet s míg az elsőből hiányzik a spekulációs elem minden mértéke, addig az teljesen szükséges a vasúti üzlethez.

Annyi bizonyos, hogy a magánvasúti rendszer az államvasúti rendszer fölött bizonyos fölényvel bír az üzlet tekintetében. Másrészt azonban a vasúti üzletben különösen a végrehajtó szolgálatnál az üzleti tevékenység épp úgy mint a közigazgatásban, naponta ismétlődő azonos cselekményekből és teendők-ből áll, melyek szabályokba foglalhatók és amint az államvasúti rendszer körül szerzett tapasztalatok után ma már kétséget nem szenved, államilag egészen jól elláthatók.

Az üzletvitel költségeire vonatkozóan azt mondják, hogy olcsóbb és takarékosabb a magánvasúti üzletvitel, mint az államé. Axiomaként ezt sem lehet elfogadni, mert kedvező üzleti hányadot egyes államvasutak épp úgy mutatnak föl, mint a magánvasutak. A vonalszolgálat költségei — többnyire — a részvénytársasági vasutaknál csekélyebbek, mert ezek jobban takarékoskodnak a személyzeten is, mint az államvasutak. Ellenben az államvasúti rendszer mellett vagy legalább nagyobb államvasúti hálózatnál, a központi igazgatás költségei kisebbek, mert a magánvasutaknak mindegyikének külön-külön központi igazgatósági szervezetre (igazgatóság, igazgató-tanács, felügyelő-bizottság) van szüksége. Ez a magánvasúti rendszert elfogadott államokban a vasutak összeolvasztására (fúzió) vezetett. Angliában, már az 50-es években hatalmas nagy vasúti vállalatok állottak elő a számos apró magánvasút egyesüléséből. Ugyanez történt és szintén már az 50-es években Francia és Németországban, a 60-as években Olaszországban, Magyarországon és Ausztriában a 70-es években merült föl a vasutak csoportosításának kérdése. Ennek megvalósításától várták a vasúti bajok orvoslását.

F/< AZ önálló vasúti vállalatok összeolvadásával megszűnik ugyan a szakadozottság, de az így keletkezett hatalmas nagy vasúti vállalatok mintegy államot képeznek az államban, melyek uralják a helyzetet és egész teljességében kifejlesztik a magánvasúti üzem díjszabási rendszerének összes visszasságait.

Az állam közgazdasági érdekének védelmére, fejlesztésére és támogatására a leghathatósabb eszköz a vasúti díjszabási jog állami gyakorlása. Ez vezethet egyedül megfelelően *mérsékelt, egyenletes*, mindenkiel szemben egyaránt igazságos, tehát az *egyenlő elbánás* és a mi annak feltétele, a teljes *nyilvánosság* alapján nyugvó és lehetőleg *állandó* jellegű egyszerű és áttekinthető díjszabásokhoz.

Politikai szempontokat és azt hozzák fel a vasutak állami üzlete ellen, hogy ugyanis, ha az egész ország vasúti hálózatának üzletét az állam kezeli, az állam szolgálatában állók száma tetemesen megnövekszik. Ezáltal számos család sorsa függ a kormány jóindulatától és így a kormány nagyszámú szavazatokkal rendelkezik, a mi politikai szabadság szempontjából aggályos.

Ezen politikai aggályok azonban a magánvasúti üzlet mellett sincsenek kizárva, csakhogy így a hatalmas nagy vasúttársaságok tesznek politikai befolyásra szert, a mi nemcsak a polgárok politikai jogainak minden idegen befolyástól ment szabad gyakorlására hat korlátozólag, hanem végzetes lehet az ország függetlenségére is oly esetben, mikor a vasút külföldi tőkéből épült s a részvények zöme idegen tőkepezések kezében van. Példa rá nálunk a magyar középponti (duna-balparti) vasút.

A vasútkezelési rendszerek két alaptypusa a kizárólagos államvasúti vagy kizárólagos magánvasúti rendszer a két véglelet képviseli. Úgy az elméletben, mint a gyakorlatban megkíséreltetett az ellentétek kiegyenlítése s mintegy a középúton kerestetett a rendszerkérdés helyes és gyakorlati megoldása. E törekvések folytán keletkeztek a közvetítő rendszerek. Ilyenek:

a) a *vegyes rendszer*, mely a két kezelési rendszernek kombinációjában az államvasutak és magánvasutaknak állandó és tudatos együttességében és egymás mellett működésében véli elérhetőnek a legmegfelelőbb állapotokat. A vegyes

rendszer elmélete azt kívánja, hogy ugyanazon államban, egymás mellett, működ-
jék a magánvasúti és az állami üzem, mert azon kölcsönhatás eredményekép,
melyet a két rendszer ily módon egymásra gyakorol, mindkét rendszernek az
előnyei fognak megvalósulni.

b) A bérletrendszer, mely annyiban foglal el közvetítő állást az államvasúti
és magánvasúti rendszer végletei közt, a mennyiben az ellentétek kiegyenlítése
érdekében mindkettőnek koncessziót tesz. Az állam építse ki a vasúti hálózatot,
— mondja — az üzletet azonban engedje át bérbe a magánvállalkozónak, kinek
az inkább való, mint az államnak.

c) A magánvasutak, mint az állam megbízott közegei. Az állam közgazdasági
tevékenysége ne közvetlenül és saját orgánumaival, hanem magángazdasági
szervek által érvényesüljenek, melyeket bizonyos célokra felhasznál. Az állam
által közgazdasági teendők ellátásával megbízott e fajta szervek lehetnek részvénytársaságok is, melyek nem mint magánvállalatok, hanem mint az állam delegált közegei, a mezőgazdaság formája alatt, közgazdasági célokat szolgálnak s magángazdasági szempontok által csak annyiban vezettedik magukat, a mennyiben az összesség céljaival összeütközésbe nem jönnek.

**EURÓPA ÁLLAMAI VASÚTÜGYÉNEK
TÖRTÉNETE.**

I. MAGYARORSZÁG.

1. A centralisztikus kormány tevékenykedése.

a) Általános rész.

A kalapos királynak, II. Józsefnek, halálhírét Magyarországon kitörő örömmel fogadták. Nem a haláleset miatt, hanem mert a korona, ez a »király és nemzet közötti jegygyűrűk visszakerült Budára. A magyarnak egész lángoló lelkesedése fellobbant, midőn ismét hazája határain belül üdvözölhette országa függetlenségének ezt a szentelt jelvényét.

Új korszak kezdődött vele. Az a hatalom, mely eddig fogva, lekötve tartotta a magyart, megszűnt. A *központi (centrális) hatalom* túlságos megfeszítésének ellenhatása következett be: minden erő a nemzetre szállott vissza. A fejedelmi hatalomnak az & terve, hogy az országot saját szempontja szerint szervezze, teljes hajótörést szenvedett. A munka, mely az országot átalakítsa, az alkotmányt, társadalmat reformálja, ismét a nemzetre hárult. Századok óta először jutott ismét a magyar abba a helyzetbe, hogy sorsa, jövője felől maga határozzon.

Ez a sajátos, annyi merész óhajt keltő és oly széles kilátást nyitó helyzet nem kizárólagosan a nemzet saját szellemi ébredésének és önérzetének volt eredménye. Megteremtésében közreműködött az általános európai viszonyok bonyodalma is.

Két nagy esemény foglalkoztatta akkor világrészünket. Az egyik a francia forradalom, a másik a török háború. Az első példát mutatott az elnyomott nemzetnek arra, hogy hogyan segítsenek magukon, »a királynak helyébe a nemzet felségét téve«; a másik olyan helyzetbe sodorta Ausztriát, melyben szövetségeseivel: az oroszszal együtt, szemben találta magát nemcsak Törökországgal, Anglia és Hollandiával, de Poroszországgal is.

József császár a halála előtti időben ki akarta engesztelni Magyarországot, hogy szembeszállhasson az ellenséggel.

Magyarország ám nem békült meg. Nehogy ez a Habsburg-ház teljes tragikumával végződjék, II. Leopold — József utóda — finom diplomáciával igyekszik a nehéz helyzetből kibontakozni. Elsősorban is kijelenti, hogy ő békét akar. Ezzel nagyban csökken az európai háború valószínűsége.

Magyarország nem bizván az európai hatalmak politikájának őszinteségében és becsületességében, nem tartja ez idő szerint célra-vezetőnek a haza függetlenítésére irányuló harcot, tehát nem fog fegyvert, bár lengyel és porosz izgatásban nem volt hiány.

Nem ült föl a bujtogatóknak, nem lett pártütő, nem tett még csak készülődést sem az elszakadásra, de előtérbe állította a trónöröklés, a királyválasztás, a teljes önállóság nagy kérdéseit, mert remélte, hogy a királylval való megegyezése így kedvezőbben alakul.

Ilyen körülmények között jött össze — egy negyedszázadnyi félbeszakítás után — Magyarország gyűlése. Az országgyűlést az utasítást adó és a választást eszközölő megyék készítették elő. Csak természetes tehát, hogy a helyi érdekeken kívül a magyar alkotmány törhetlen fenntartása, a nemesi jussok körülbástyázása voltak a vezető jelszavak.

Ha nem is érték el azt, mit a lelkesedés e napjaiban óhajtottak, a nemzet függetlenségének, alkotmánya folytonosságának elismerése meg volt mentve. A bölcs és jóakaró király 1790 november 10-én élőszóval biztosítja a rendeket, hogy kívánságaikat — a mennyiben azok az ország *jólétére* czéloznak — előmozdítja és kedves Magyarországnak »gyarapodását« szívesen segíti elő.

A koronázás nagy fénynyel ment végbe, de azért a király már november hó 19-én visszatért Bécsbe.

Az izgatottság és az ünnepek után következett az országgyűlésnek az a szaka, melyben teljes nyugalommal szentelhetette magát törvényhozói feladatának. Ennek gyors elintézésében nagy segítségére voltak a diétának a kerületek és bizottságok már végzett munkái. A királyi hitlevél szerint, a mi ebbe bele nem juthatott, a felség megegyezésével, utólag válhatott törvénynyé és a királyi előadások ajövőezen eseményeire nemcsak rámutattak, de lényegükre útmutatást is szabtak.

A felhalmozódott annyi fontos kérdés megvitatása és eldöntése után, végéhez közeledett ez a nevezetes országgyűlés.

A minő érdekes és a nemzeti élet minden oldalát megvilágító ennek az országgyűlésnek a története, oly fontos az általa végzett munka is. Tagadhatlan, hogy egyrészt az alkotmány helyreállításán és megerősítésén kellett munkálnia, másrészt a kor szellemének befolyása alatt reformokat kellett megvalósítani, mégis feltűnő, hogy milyen keveset foglalkozott ez a különben oly sokoldalú és tevékeny 1790—91-iki diéta az anyagi kérdésekkel. A vámkérdés, az Ausztriával való kereskedés ügye, a gazdasági elnyomás — mely annyira foglalkoztatta az előbbi és későbbi diétákat — itt alig fordul elő. Mindössze báró Pod-

maniczky József, Heves megye követe vetette fel és ajánlotta a rendek figyelmébe a *kereskedelem* ügyét.

A rendek a vám- és kereskedelmi ügyet, tisztán mint Magyarország belső ügyét vélték elintézhetőnek. Az államtanács, tehát a kormány is abból a szempontból indult ki, hogy a magyar rendeknek van ugyan beleszólásuk a vámügyekbe, de csak a központi kormánnyal együtt dönthetnek. Ezt a döntést az országgyűlés különben sem várhatta volna egyhamar, meghozta tehát az 1790—91: LXVII. törvény-cikket,*) melyben országos bizottság kiküldését rendeli el. Ezen bizottságnak feladatává tétetik, hogy a vám-, kereskedelmi és iparügyekre nézve készítsen javaslatot.

Az országgyűlés azonban eloszlott a nélkül, hogy akár a szellemi érdekek terén, akár a gazdaság mezején valami nagy eredményt teremtett volna, de megfelelt kötelességének mégis, mert míg egyrészt az elmúlt korszaknak a nemzet létét veszélyeztető felforgatásai után új, törvényesalapokat szerzett az ország függetlenségének, addig másrészt talajt

*) *Az 1790/91: LXVII. t.-cz. — A közigazgatási és törvénykezési ügyek s más ez országgyűlésen el nem végezhetett tárgyak rendezésének kidolgozására, küldöttségek rendeltetnek és küldöttek neveztetnek.*

Minthogy mind a kegyelmes királyi előterjesztések, mind pedig a megyei sz. leír. és illetőleg bányavárosi utasításokban előadott több kívánatos, s illetőleg országos sérelmek, nagyobb részben oly tanácskozás tárgyait foglalják magukban, melyek rendszeres és hosszabb időbe kerülő munkálattal igényelnek; annál fogva nehogy a jelen országgyűlés, mind a magánosoknak, mind az adózó népek terhére hosszabb időre terjedjen, az ország karainak s rendéinek alázatos előterjesztésekre, ő cs. Felsege kegyelmesen hozzájárulni méltóztatott, hogy akár a kegyelmes királyi előterjesztés, akár pedig a kívánalmak és ország sérelmei szerinti mindazon tárgyak, melyek az országgyűlésen teljesen be nem végezhetettek, a karok és rendek által előterjesztett forma szerint, ő cs. Felsege által is megállapított s törvényesen rendelendő külön küldöttségekben, *majd az országgyűlés után, elhatározás alá vétessenek és akkép kidolgoztassanak, hogy a jövő és a legközelebbi 1792. évben sz. kir. Buda városában egybehívandó s hirdetendő országgyűlésen előadathassanak és a mint országgyűlésileg elhatározottak, azonképen a köztörvényekbe beírathassanak,*

Az előrebocsátottak folytán annál fogva a dolgozandó tárgyak megnevezése mellett, következő országos küldöttségek rendeltettek:

1.....

4. *A kereskedelmi harminczadi, s közigazgatás iránti küldöttségben: a harminczadi terhek elvének szabályozása. — A közlekedés előmozdításának és sokféle akadályai eltávolításának terve, hová az utak, csatornák s folyók szabályozása is tartozik.*

9.....

Mindezen küldöttségek ő királyi Felsegének, az ország nádorának igazgatása alatt lesznek, az országlakó urak közül, következő egyének neveztetnek és rendeltetnek:..... a kereskedelmiekben: Elnök: *gróf Forgács Miklós, Lomniczi Miklós, Almásy Pál, gróf Szapári János, báró Podmaniczky József, Reviczky József, Sárdi Somsich Lázár, Domokos Lőrincz, Mokocsinyi Antal és Demény Mátyás.*

nyert arra, hogy erkölcsi, értelmi és *anyagi* erejének kifejtése által megszerezhesse azt, mi valóban szabad és önálló nemzetté tehető.

Az 1790—91: LXVII. t.-cikk által kirendelt bizottság elkészített munkálatában megnyilatkozik a haladás eszméje, de év múlt el év után és semmi kilátás sem volt arra, hogy ezek a reformok munkába vehetők legyenek. Az az irtózatos küzdelem, — a korsikai hősnek csodás hadjárata — mely több mint két évtizeden át lekötötte Európát, Magyarországon sem vonult keresztül nyom nélkül.

A forradalom mindenütt megöli a reformot. Míg 1790-ben király és nemzet egyaránt, messzemenő változtatásokra gondol, most elég, ha a belső rendet és nyugalmat tudják biztosítani. Ha az országgyűlés össze is hivatott, a tanácskozások csak »a háború szerencsés befejezésére szolgáló eszközök« előteremtése körül folytak. Az 1805-ben összehívott országgyűlésen ennél fogva a rendek, tekintettel arra, hogy kedvező választ amúgy sem remélhettek volna, kerültek is a kereskedelmi ügyek feszegetését.

A francia császárság felállítása által azonban a forradalom eszmék veszedelme Európában megszűnván, Magyarországon ismét útja nyílt a reformnak. A miről tizennégy évig alig-alig esett szó, azt kívánták, hogy az 1791-iki országgyűlési bizottságoknak az egész közéletet átölelő munkálatai tárgyalás alá kerüljenek. A helyzet az 1811-iki országgyűlésen nagyon kényessé, nagyon nehézé lett. Hiszen a kereskedelem szabadságának viszonyosságáról beszélni is alig lehetett, »mert az a monarchia rendszerével is ellenkeznék«.

Az országgyűlést 1811-től azután össze sem hívták. Míg a háború tart — nincs rá idő. A háború után, egy sérelmi országgyűlés nyilatkozatai feszélyezők lettek volna.

Ezenközben azonban Európában oly jelenségek merülnek fel ismét Spanyol- és Olaszország felől, melyek a forradalmak kitörését szokták megelőzni. Az osztrák udvart különösen az olaszországi események nyugtalanították.

Ez is, meg a magyarországi állapotok is, hol a rendeletekkel való kormányzás miatt nagy volt az elégedetlenség, arra bírták a császárt, hogy a magyar rendeket országos ülésre hívja össze. Bergamóban, 1825 július 3-án írja alá az erről szóló meghívókat. Szeptemberben nyílik meg az országgyűlés. A sérelmek oly nagy számmal vannak, olyan széles alapokon pertraktáltak, hogy az 1826-iki esztendő a végét járta már, de alig végeztek még valamit. A kormány tehát azzal a fogással él, hogy kitűzi az országgyűlés berekesztésének határnapját. A fogás sikerül. A rendek félreteszik a sérelmeket és belekezdenek a törvényjavaslatok tárgyalásába. Most már azután lázas sietséggel dolgoznak, de a rendszeres munkálatokra nem kerülhet mégsem a sor. Hiszen — ha elegendő idő lenne is — 1790—91 óta a közgazdasági viszonyok annyira megváltoztak, hogy az azon országgyűlés által

kiküldött bizottságok munkálatai jó részben elavultak, azok a jelen országgyűlésen már a tárgyalás alapjául sem szolgálhattak.

Az elhalasztás szükségességét maga az országgyűlés is belátja. Meghozza tehát az 1825. évi VIII. t.-cikket*) és ennek alapján, a nádor elnöklete alatt egy országos deputációt küldenek ki azzal az utasítással, hogy az a rendszeres munkálatokat a jövő országgyűlésig dolgozza át.

Angliában ezenközben megnyílik az első vasút. Híre bejárja egész Európát. Hozzánk is eljutott az s mert vállalkozó is akadt, ki az eszmét megvalósítsa, létesül 1826-ban az első lóvonatú (próba) vasút.

b) A Pest-Kőbányai lóvonatú (próba) vasút.

Alig van találmány, mely a szociális életben oly jelentékeny változásokat idézett volna elő, mint a vasút. A kontinens művelt világa érezte a nagy hivatást, mit a vasút betölteni lesz hivatva. Mindenki tudta, hogy a kereskedelem kifejlődésének egy új korszaka nyílt meg. Sajtó, közvélemény ezzel foglalkozik és a vasútépítés eszméje nem tűnik többé le a napirendről. A pénzvilág ugyan még idegenkedik egy kicsit az új, az ismeretlen vállalattól minélfogva a tőkemegszerzés még nehézségekbe ütközik. Nemsokára le van küzdve ez is. Csak természetes, hogy — ilyen viszonyok között — azután talajra talál a túlspekuláció is.

Nálunk, mint Győry Sándor hírneves mérnök, akadémiai rendes tagnak a »Tudománytár«-ban megjelent »A közlekedés rendszeren öl« irt, széles látókörről tanúskodó, nagy tudásra valló munkájában, — melyben kimerítően fejtegetvén »a közmunkák körül« előrehaladt államokban követett politikát, oda konkludál, hogy országos terv szerint kell a közlekedési ügyeket vezetni és hogy a csatornákat és vasútatkat nem létesítheti mind maga az állam, hanem a magánvállalko-

*) Az 1825: VIII. t.-cz. — *A rendszeres küldöttségi munkálatok további tárgyalása a legközelebbi ország gyűlésre halasztatik.* Az 1791 LXVII. t.-cz. szerinti rendszeres munkálatok, mint legnagyobb érdekű és fontos következményű tárgyak tárgyalására hosszabb tanácskozást igényelvén, ő cs. Felsége kegyelmes meg-egyeződésének hozzájárulásával, a karok és rendek számos küldöttségnek kiküldé-ését határozták, mely magát alküldöttségekre osztván, az említett munkálatokat elővegye, az 1790/1: LXVII. t.-cz. fentírt elvei szerint tárgyalja és véleményét mind a küldöttségi munkálatok, mind a tervezendő törvényezikre nézve, okokkal támogatva, a jövő országgyűlésre előadja.

1. §. Ezen ő cs. kir. Fensége az ország nádora igazgatása alatt munkálandó küldöttség, Pesten fog összeülni, és ő szent Felsége kegyelmes rendeletét kiadni méltóztatni fog, hogy a fentebbi munkálatok tárgyalásához tartozó iratok, melyek azok fogalmazása után közbejöttek volna, avagy különben szükségesnek találtatnának, ő cs. kir. fentisztelt Fensége útján értesítés mellett, a kormányzékéi levéltárakból a küldöttségnek kiadassanak.

2- §

zásnak is szerepet kell juttatni, — mondja — a kezdő lépés egy próba-vasúttal történt. Az 1826-ik évben ugyanis Pestről a kőbányákhoz egy rövid vasutat vonnak, mely építőköveknek a városba való szállítására volt szánva és lóerőre berendezve. *József* nádor ugyanis, ki a közlekedési eszközökkel szemben nagy előszeretettel viseltetett, meg akarta azokat a magyar nemzettel is kedveltetni. Felkarolta tehát egy *Odmet* nevű bányamérnök eszméjét, ki arra ajánlkozott, hogy egy oszlopokon nyugvó (lebegő, Palmer-rendszer) vasutat épít *Pesttől Szolnokig*. A vállalkozás realizálása céljából, *Wenckheim* József báró elnöklete alatt, társaság alakul, mely — egyelőre — csak Kőbányaig építteti meg a »lebegő« vasutat, mely 1827 június hó 16-án nyílt meg, de már az első rakott kocsi súlya alatt letörtek a »keresztgerendelyek,« mert az ezeket tartó oszlopok igen nagy távolságban voltak elhelyezve. A pályát kijavították és Szent István napján, a nádor jelenlétében nyitották meg ünnepélyesen újból. Ekkor 6 kocsit, 300 mázsá teherrel Kőbányaig egy lóval a legnagyobb könnyűséggel elvontattak. Vissza 450 mázsát hozott két ló. Azonban a rendszer tökéletlen volt, minélfogva a társaság 1828 márczius hó 20-án kimondta, hogy tovább nem viszi a vasutat. Ezt a rövid vonalat pedig sorsára hagyták.

Ettől kezdve azután mély csend uralkodott a vasútépítés terén nálunk hosszú ideig, mígnem a külföldi mozgalmak következtében állásfoglalásra indítatva érzi magát a kormány is. Kényszerítették erre nemcsak a gróf *Széchenyi* István által az ország anyagi érdekeinek gondozására irányzott céltudatos törekvések, melylyel a közvéleményt felrázta, hanem az Angliában, Belgiumban és Franciaországban, de különösen a Németországban és az osztrák örökös tartományokban, a vasúti vállalkozás terén történtek is.

Minthogy pedig a vasutak létesítését Európa legtöbb államában, akkor még magánosok eszközük, a karok és rendek kötelességüknek tartják arról gondoskodni, hogy efféle vállalatok jótéteményeiben Magyarország is minél előbb részesüljön, minélfogva törvény által kívánják elhárítani azokat az akadályokat, melyek ilyen vállalat létesítését gátolhatnák.

c) Az első magyar vasúti törvény.

(Az 1836: XXV. t.-cz.)

Az 1825—27-iki országgyűlésen a történelmi jog megmentésében összpontosult minden erő. Az 1836—7-ik évi országgyűlésre összehívott karok és rendek a közgazdasági reformok elöl sem zárkóznának el, ha azoknak megvalósításához volna elegendő idejük s ha az elődeik által csaknem negyven évvel azelőtt lerakott alap, melyre építeniük kellene, jórészen hasznavetetlené nem vált volna. A mellett, hogy

a politikai közszellem ébredésével szükségképpen megszállja őket a cselekvés vágya, saját kötelességérzetük, fejedelmük kifejezett akarata*) is sarkalja őket, hogy felvegyék az elejtett fonalat s az 1790—91-iki rendszeres munkálatok átdolgozására nézve intézkedjenek.

A XVIII. század végén bekövetkezett nemzeti ébredés tehát hazánk közlekedési viszonyainak hátramaradottsága és fejletlensége előtt sem hunyt szemet.

Az 1790—1: LXVII. t.-cz. értelmében: »a közpolitikai és bírósági ügyeknek és más tárgyaknak, melyek az országgyűlésen nem voltak bevégzhetők, rendszeres kidolgozására bizottságok rendeltetnek és megbízottak neveztetnek ki.« Ezen »Regnicolaris Deputatio«-k egyike: a kereskedelmi, harminczadi és közgazdasági. Ennek feladata volt »a közkeres-

*) *Élőbeszéd.* Miután Istenben boldogult dicső emlékezetű császár és apostoli felséges I. Ferencz a hív magyar nemzet iránt viseltetett atyai indulatából abbéli kegyelmes ígéretének teljesítéséül, hogy az 1790/1: LXVII. és 1827: VIII. törvény-czikkek következtében rendelt országos küldöttségek által megkészített rendszeres munkáknak országgyűlési tanácskozásba vételével és használatával alkotandó törvények által a köz jó további megerősödéssel gyámolítatván, örök évekig biztossáttassák és naponként virágzóbbá tétessék, s eképpen a lefolyt századok számtalan viszontagságai között szerencsésen megtartott ősi alkotmány, és a hazának amennyiben szükséges új törvények hozásával megörökítendő boldogsága, a maradékra legbecsesebb örökség gyanánt által bocsátassék, az Ūr eljövételének 1832. karácson hava 16. esett 3. virágvasárnapjára, Pozsony szab. kir. városába az ország karait és rendéit országgyűlésre egybehívta s ezt Ő Felséges személyében kinyitotta, és vezéreltette: múlt 1835. bőjtmás hava 2. történt, s hív magyarjainak megbeshedett sziveiket fájdalmasan illetett halála azonban ama közremény, és várakozás teljesítésétől, melyet ezen országgyűlésnek egybehívása gerjesztett; a néhai fejedelmet elzárta, még életében szerencsésen megkoronázott első szülött fia és közvetlen örököse felséges V. Ferdinánd apostoli király pedig mindjárt az ország, és ehez kapcsolt részek kormányának általvételekor ugyan az 1835. bőjtmás hava 2. az országosan egybegyűlve volt rendekhez elbocsátott kir. kegy. levelében tett nyilatkozása szerint a megdicsőültek közé felemelkedett felséges atyja hamvai iránti tiszteledésőnek legméltóbb nemét ebben helyeztetvén, a jelen országgyűlésének szakadatlan folytatását rendelte; miután továbbá a fejedelem és az ország rendei közt történt országgyűlési egyezkedések következtetésében, a földesurak és jobbágyok közötti viszonyoknak, a kölcsönös igazdlnak, és kötelességeknek világos törvénnyel leendő elhatározása tekintetéből legelsőb is az úrbéri tárgy vétetett volna tanácskozás alá, az országosan egybegyülekezett rendek az úrbéri és azon némely tárgyak feletti tanácskozásaiknak berekesztésével, melyek az úrbéri törvényekkel szoros kapcsolatban állanak, vagy a melyek a nemzet kívánsága és *a haza közjává* nézve halasztást nem szenvedhetnek, az általuk alkotott törvényczikkeket oly biztos reménnyel, hogy a törvény világos rendeletének, s ismételt ön kegyelmes ígéreteinek betöltésével ó Felsége a *közboldogság gyarapítását* tárgyazó törvények alkotása végett az országgyűlését a törvénybe kijelelt határidő alatt, sőt, ha az ország java, s szüksége úgy kívánná, hamarébb is ismét összehívni fogja; ő Felségének alázatosan előterjesztették; esedezvén: hogy azokat elfogadni, királyi hatalmával jóváhagyni, s mind maga megtartani, mind pedig mások által is sértetlenül megtartatni méltóztassék.

kedelem előmozdítása és sokféle akadályai elhárítása tervének elkészítése is, hova azután a csatornák és folyók szabályozása is tartoznak». Ez a bizottság a »De viarum structura et conservatione«) czímmel kitűzte többi között azt a 12 közúti útvonalat, mely az országos alapból lett volna kiépítendő.*

Az 1825—27: VIII. t.-cz. értelmében szervezetileg is megállapított Regnicolaris deputatio, mely a nádor elnöklete alatt mindjárt az országgyűlés szétoszlása után összeül és nagyobb buzgalommal mint szakértelemmel végzi feladatát — munkálataiban, mely »*Opinio excelsae Regnicolaris Deputationis, motivis suffulta pro pertractandis in conse-*

*) *Articulum. De viarum structura et Conservatione. §. 1. Constabüto sub his Comitibus Fundo publico, capitales Regni hujus ductus signanter: a) Pestino per Jaurinum, Mosonium, Viennam. b) Pestino per Albam-Regiam, Siofok, Canisam, Varasdinum, Zágrábiam, Carlostadium, viam Ludoviceam, ad maré Adriaticum. c) Pestino per Földvárinum, Eszékium, Petrovaradinum, Zemlinum. d) Pestino per Strigonium, Tyrnaviam, ad Moraviam et Silesiam. e) Pestino per Miskolcimum, Cassoviam, Eperiessinum, Leopolim ad Galiciám, f) Pestino per Szolnokimum, Debreczinum, Magnovaradinum, Claudiopolum. g) Pestino per Szegezinum, Temesváriam, Cibinium in Transylvaniam. h) Vienna respectiva a limitibus Austriae per Sopronium, Ginsium, Sabariam, Körmendinum, parte ex una Varasdinum, et ad maré Adriaticum, parte ex alia per Canisam, Quinque ecelesias, Eszékium, et sic ultro ad Turciam. i) Vienna per Posonium, Tyrnaviam, Vágujhely, Solnam, inde veró per Jablunkam ad Silesiam, et per Skalitze et Podvilk, Cracoviam. k) Tyrnavia per Nitriam, Civitates montanas, Cassoviam. l) Cassovia per Leutsoviam, Kesmárkinum, Ófalu, Cracoviam. m) Miskolczino per Tokajimum, et vei Uzsok, vei Vereczke in Galiciám et Russiam, — exceptis iis segmentis, quae in ductus hős cadunt, et per Civitates, vei privatos adminiulo prae-existentium teloniorum in pari statu sustentari debebunt, ex eodem Fundo publico struentur, et reparabuntur; — conservatio tamen jam debite structurarum viarum harum, prout hactenus gratuitis plebis contribuentis operis porro quoque praestabitur. §.2.....*

Magyarul: Törvényczikk az utak építéséről és jöntartásáról. 1. §. Az ezen országgyűlés által létesített alapból az országnak következő főutai fognak építtetni és jöntartatni: a) Pestről Győrön, Mosonon át Bécsbe; b) Pestről Székesfehérváron, Siófokon, Kanizsán, Varasdon, Zágrábon, Károlyvárosan, a via Ludoviceán át az Adriai Tengerig; c) Pestről Földváron, Eszéken, Péterváradon át Zimonyba; d) Pestről Esztergomon, Nagyszombaton át Morvába és Sziléziába; e) Pestről Miskolczon, Kassán, Eperjesen, Lembergen át Galieziába; f) Pestről Szolnokon, Debreczenen, Nagyváradon át Kolozsvárra; g) Pestről Szegezen, Temesváron, Szebenen át Erdélybe; h) Bécsből, illetve az osztrák határtól Sopronon, Kőszegen, Szombathelyen, Körmenden, egyrészt Varasdon át az Adriai Tengerhez, másrészt Kanizsán, Pécsen, Eszéken át és onnan folytatólag Törökországba; i) Bécsből Pozsonyon, Nagyszombaton, Vágujhelyen, Zsolnán, innen pedig Jablunkán át Sziléziába, valamint Skalicén és Podvilkon át Krakkóba; k) Nagyszombatról Nyitrán, a bányavárosokon át Kassára; l) Kassáról Lőcsén, Késmárkon, Ófalu át Krakkóba; m) Miskolczról Tokajon és vagy Uzsokon vagy Vereczkén át Galicziába és Oroszországba. Kivételnek a fenti közalap terhére való építésből azon útszeletek, melyek a felsorolt útirányokba esnek és a városok vagy magánosok által már gyakorolt vámszedési jognak bevételeiből tartandók jókarban; ezen utak jókarban tartásához az adózó köznép ingyenes munkája is igénybeveendő, úgy mint eddig is történt. 2. §.....

*quentiam Articuli 67. 1790-91 elaboratis Systematicis Operatis Articulo 8. 1825/27 exmissae, circa objecta etc. *)* cízzel az 1830. esztendőben került nyilvánosságra, de csak 1831-ben nyomtatott ki és küldetett széjjel a törvényhatóságoknak. »*De utilibus operibus per societate vel privatos struendis*« **) javaslatában már a *vasutak (ductus ferreos)* építésének eszméjével is foglalkozik, kimondván, *hogy a magánosok vagy társulatok által építendő csatornák vagy vasutak vonalai egészen más irányban létesítendők, mint az országos alaptól építeni szándékolt állami utak*, továbbá »ha valamely társaság vagy magános vállalkozó a kijelölt fő kereskedelmi vonalakon hidakat, vagy a kereskedelem megkönnyeb- bítése és az ország lakosainak kényelme végett utakat, csatornákat vagy *vasutakat* építeni szándékoznék, úgy annak bizonyos évekgi, különbség nélkül, *taxát* szedni megengedtessek és részére, kárpótlás mellett,- a szükséges *kisajátítás* is elrendeltessék«.

Szó sincs róla, az ebben a javaslatban lefektetett elvek nem állanak valami magas színvonalon, meglátszik rajtuk, hogy készítők a tradi-

*)
Opinio
Excelsae
Regnicolaris Deputationis
motivio suffulta,
pro pertractandis
in consequentiam Articuli 67: 1790/91 elaboratis
Systematicis Operatis
Articulo 8. 1825/7 exmissa,
circa objecta
ad Deputationem Commerciale[m] relata.
Editio Secunda
Auctoritate Comitiorum impressa
Posonii
in Typographia S. Ludovici Weber 1831.

**) *Articulus. De utilibus Operibus per Societates vel Privatos struendis.*

Cum intersit, út privatis quoque, vel societatibus, quae utilia Regno praesertim in promotionem Commercii opera, propriis impensis suscipere cupiunt, modus omnis suppedietur, annuente sua Sacratissima Majestate Status et Ordines decreverunt:

§. 1. Si aliqua societas, aut privatus in majoribus Regni fluviis, praesertim ad capitales urbes, aut in principalibus viarum commercialium ductibus, stabilem et fixum pontéin, vei praeter illos, qui ex Fundo publico, aut juxta iudicatum dirigentis Dicasterii per Regni Jurisdictiones suscipiuntur, pro ampliore Commercii facilitate, Regnicolarumque commoditate longiores viarum tractus, aut canales vei *ductus ferreos* ad longiorem distantiam, vei denique aliud simile cum reali publica utilitate conjunctum copiis propriis impensis struere vellet, eidem Jure alieno, et iis, quibus competit, praestanda indemnitate ceteroquin salvis, per Regiam Majestatem Privilégium ad certos pro ratione utilitatis et impensorum sumptuum determinandos annos, defixam in Tariffa taxam, unde sumptus resarciantur, desumendi tribuetur.

§. 2. Defixam praeviam taxam omni absque discrimine, qui opere tali

cziók és a tényleges viszonyok alól nem képesek magukat emancipálni, de azért annyi gyakorlati eszmét tartalmaznak, hogy ha ezeknek csak egy részét is át lehetett volna — már akkor — vinni az életbe, ha megvalósíthatók lettek volna, a haladás ügye sokat nyert volna. De nem lehetett. Mert daczára annak, hogy a munkálatban lefektetett elvek kiindulási pontja a kor felfogásának teljesen megfelelők voltak, az ember azon gyarlóságánál fogva, hogy a nagy tömeg vagy nem bír ily dolgok iránt érzékkel, vagy egyáltalán nem törődik a reformmunkákkal, és ha már igen: akkor azokon az apró-cseprő dolgokon rágódik, melyek hozzá legközelebb állanak s melyeket korlátoltságánál fogva leginkább képes megérteni, a javaslatban felszínre hozott eszmék nem tudtak testet öltetni.

Köztudomásra jutott ezenközben, hogy Ausztriában egy, Bécsből Lembergig húzódó vasúti vonalat engedélyeztek. Ez megragadta az éppen együtt lévő 1836—37-ik évi magyar országgyűlés tagjainak

uti voluerit, solvere tenebitur, evoluto vero determinato tempore, quibusvis Regnicolis usus ejus absque ullo penso liber manebit.

§. 3. Ut denique opus tale porro etiam conservari possit, illi qui Privilegium ejusmodi impetraverit, simul obligatio imponetur, decursu privilegiatorum annorum certam annui lucri partem reponendi, et cum exitu Privilegii ad Fundum publicum, ad quem idem opus recidet, resignandi.

Magyarul: Törvényezik a társulatok, vagy egyes magánemberek által létesítendő közhasznú munkálatokról.

Míthogy közérdek, hogy a magánosoknak vagy magántársulatoknak, ha saját költségükön az országnak különösen a kereskedelem előmozdítása szempontjából hasznót hajtó munkálatokra akarnak vállalkozni, ez minden módon megkönnyíttessék, ő Felsége hozzájárulásával a KK. és RR. a következőket rendelték el:

1. §. Ha valamely társulat vagy magánember az ország nagyobb folyóin kivált az ország nagyobb városaihoz vagy a kereskedelem főutaihoz vezető állandó és tartós hidat, vagy azon útvonalakon, csatornákon vagy *vasutakon* kívül, a melyek akár országos közalpból, akár a királyi kormányzéseknek a törvényhatóságokhoz intézett utasításai, szerint ezek által fognak építtetni, a kereskedelem könnyebbé és a honpolgárok kényelme céljából ugyanilyen hosszabb útvonalakat, vagy nagyobb távolságra menő csatornákat vagy *vasutakat*, vagy végül más hasonló, valósággal közhasznú művet óhajt saját költségén építeni: neki mások jogainak sérelme nélkül és az arra jogosultak *kártalanításának biztosításával*; a kir. Felség által — bizonyos vállalat hasznosságával és a költségekkel arányban álló évekre — adandó kiváltság alapján, saját költségeinek fedezésére tarifában *meghatározott taksza* szedésének joga adassék.

2. §. Ezen taksát mindenki különbség nélkül, a ki az ilyen művet használni óhajtja, fizetni tartozik, a meghatározott idő leteltével pedig minden honpolgárnak minden fizetség nélkül szabad lesz azokat használni.

3. §. Hogy végre az így létesült munkálat továbbra is fentartható legyen, azoknak, kik az említett kiváltságot megkapják, kötelességévé tétetik az, hogy a kiváltság időtartama alatt minden év végén az évi haszonnak bizonyos részét letétbe helyezték és a kiváltság leteltével ezen összegről azon közalap javára, melyre az illető munkálat ráháramlik, lemondjanak.

figyelmét. *Kossuth* Lajos az »Országgyűlési Tudósítás«-a ezt írja róla: »A legújabb idők jelei azon élénk mozgás, mely a közösülésnek (közlekedés) vasutak általi könnyítése iránt egész Európán keresztül forrásban van, nem lehet, hogy a hazáját híven szerető magyar keblében a fájdalmat aggódó félelemmel ne érlelhessen.« Majd meg: »Ha csak azt az egyet meggondoljuk is, miként fogja a bácsi természet, ki gabonáját Gönyőig a Dunán fölventatni, onnan pedig Bécsig tengelyen szállítani kénytelen, a Lembergtől Bécsig egy mázsányi terhet hat pengő krajczárért szállítandó vasúttal a konkurrencziát kiállani: lehetetlen, hogy át ne lássuk, miként többé nem jobblét, hanem élet és halál kérdése van abban, ha akarunk-e mozogni s élni, vagy a semmit nem tevés és előítéletek hínárjában vesztegelve meghalni.«

A széles körben olvasott ezen könyomatú újság cikkének irányító, elhatározó hatása lett. A karok és rendek, kik ha a kereskedelem politikai fontosságát nem ismerték is fel, elég korán és elég tökéletesen, a kenyérkérdés iránt mindig nagy fogékonyságot tanúsítottak.

»Forrón óhajtotta a nemzet, hogy míg a jelen országgyűlésen a kereskedési rendszeres munka egész kiterjedésében felvétessék — mondja a karoknak és rendeknek — »az ország közjavát és kereskedését gyarapító magányos vállalatoknak ápolása és biztosítása tárgyában a Méltóságos Főrendekhez szóló izenete — s alkotandó hasznos Törvények és célérányos intézkedések által a nemzeti kereskedelem biztosíttassék, mert mélyen s fájdalmasan érzi, hogy kereskedésének sínlódó s számtalan gátokkal küzködő állapotja a nemzeti szorgalom kifejlődésének, a Haza virágzásának s az egyes polgárok jóllétéből származó köz boldogságnak, legnagyobb akadály. Int az előre haladó idő, sürget a szorongató szükség, hogy ha már a nemzet óhajtása egész kiterjedésében nem tellyesedhetett haladék nélkül, történjen legalább valami, a mi a nemzet kereskedésének minden kifejlődését sorvasztó mostani állapotjában enyhítést szerezzen.

Előttünk a külföld példája, hol a munkás szorgalommal párosított emberi elme, bámulást gerjesztő roppant munkálatai által emelvén az egyesek jóllétét, biztosabb alapra építette a nemzetek köz boldogságát és sok tekintetekben kivívta az emberiség háláját. Most tehát, midőn Európa miveit Nemzetei, a nemzeti köz jóllétnek előmozdításában illy munkás törekedéssel haladnak előre, egyedül a Magyarnak munkátlanul vesztegetve elmaradni nem tanátsos, sőt elmaradni nem is szabad, mert ha létesülnek mind azon javaslatok, melyek a kereskedési közösülés előmozdítására a távolabb és közelebb külföldön már munkában vágnak, Magyar Országban pedig e részben semmi nem történik, a Haza legtermékenyebb vidéki sem fognak a termékek oltsóbbságára nézve a szállítás tetemesebb költségei miatt más Tartományokkal vetélkedetni s ez által az óhajtott előre haladás helyett vég romlásra jut az egész kereskedelem, alább fog szállani a fekvő jószágok betse, még

inkább megcsökkenik a köz szorgalom, s a Nemzetnek legbiztosabb tőkéje, melly az egyes polgárok értékéből s munkásságából áll, naponként kevesedik, ezen köz elszegényesedésnek gyászos következményei nyomorúságra juttatják a Hazát s minden jóllét, minden köz boldogság elenyészik.

Mínt hogy pedig a kereskedelmi közösülésnek gyorsabb, biztosabb és oltsóbb eszközését, köz tapasztalás szerint máshol is leginkább magányos vállalatok mozdítják elő, a Karok és Rendek a Haza eránti szent kötelességnek esmerik gondoskodásokat haladék nélkül arra fordítani, hogy legalább e féle vállalatok jó teteményeiben Magyar Ország is minél előbb részesüljön s törvény által kívánják a lehetőségig elhárítani, mind azon akadályokat, melyek valamely illyes vállalatnak felállítását ne talán gátolhatnák s nem akarván ez úttal mindazon rendelkezésekbe botsájtkozni, mellyek a köz pénztárból, vagy a köz Igazgatás utján a törvényhatóságok által készíttetni szokott köz munkákat tárgyazzák, a magányos vállalkozók által a nemzeti kereskedés hasznával létre hozandó *vasutak*, vízcsatornák és ezekhez szükséges hidak eránt törvény javaslatot készíttetek*) s Ő Cs. Kir. Fő Herczegségét

*) *Törvényczikkely. Az ország közjává és kereskedését gyarapító magányos vállalatokról.* 1. §. Minden olly magányos személyek vagy társasági egyesületek, mellyek saját költségeiken az Ország kereskedésének előmenetelét eszközlő víz tsatornák, vas utak, és ezekhez szükséges hidak meg készítését vállalják magokra, a törvényhozás és köz állomány pártfogása, és biztosítása alá vétetvén, következő feltételek és szabályok alatt, úgymint: 2. §. Minden ollyaton vállalkozók szándékokat, vállalati terveknek, és az ehhez tartozó adatoknak előterjesztésével az alább rendelendő *országos állandó küldöttségnek* előleges megvizsgálás végett múlhatatlanul bejelenteni kötelezetnek, e vállalatok tellyesedésbe hajtásához egyedül akkor foghatnak, ha vállalatok közhasznú volta az országos küldöttség által megemértetik. 3. §. Az illy vállalatok kezdő és vég pontjait, s egész vonalát vonalában eső földek és épületek tulajdonosai kötelesek az e végre szükséges, és az országos küldöttség a vállalkozókkal egyetértőleg fogja meghatározni. 4. §. A vállalat egész egyedül erre fordítandó helyet tökéletes és egész mértékű kárpótlás mellett által engedni, és ha a tulajdonosok akár a helynek által engedése, akár annak mennyisége eránt, vagy a kárpótlás felett a vállalkozókkal meg nem egyezhetnének, az országos állandó küldöttség bírói minéműségben a feleknek meghallgatásával, s minden a tárgyhoz tartozó adatoknak és körülményeknek megfontolásával szabja és Ítéltje meg, hogy az illető tulajdonosok mit és mennyit tartoznak a vállalkozóknak által engedni? ezek pedig minő kárpótlással tartozzanak? és végzetét tüstént vegye tellyesedésbe. 5. §. Ezen vállalati munkáknak használatától, az utasok és szállítók által fizetendő bérnek mennyisége a vállalkozóktól függvén, azt, hogy a bórszedés mikor kezdődjék? és hány esztendőig tartson, minden körülményeknek gondos megbírálásával az országos küldöttség a vállalkozókkal kötendő alku által határozza meg s határozatában a kijelelendő esztendők lefolyásáig legkissebb változtatás sem történhetik. 6. §. A vállalkozók törvénynyel biztosíttatnak, hogy a meghatározandó esztendők kiteléséig, vállalati munkáik két végpontjai között, s annak egész vonalában senkinek másnak hasonló munkát készíteni egyáltaljában szabad nem leend. 7. §. Mind azon kér-

szíves tisztelettel, a Méltóságos Fő Rendeket pedig hazafiúi tellyes bizodalommal felszólítván az eránt, hogy azon ide rekesztve közlött törvényjavaslathoz járulásokkal annak kir. K. megerősítés alá leendő terjesztését egyesült részvétellel elősegíteni méltóztassanak . . .«

Az ezen »üzenet« kapcsán megküldött törvényjavaslatok közül a Pest és Buda között létesítendő állandó hídra vonatkozó tárgyalatott elsősorban. Ez az 1836. évi február hó 3-iki kerületi ülésen vétetett fel a tárgyalás alapjául. Ezen az ülésen a vitakozás nagyobb része, az általános kisajátítási törvényre és a vasútépítésre terjedt ki.

Buda és Pest városa ugyanis a tulajdonukat képezett hajóhidért és az építendő állandó hídhoz szükséges telekrészekért túlságos igényeket támasztottak. A hosszúra nyúlt vita berekesztése érdekében *Deák Ferencz* azt indítványozta,¹⁾ hogy azon esetre, ha ebben a kérdés-

déseket, és körülményeket, mellyek a fellyebb érdeketeken kívül még a szerződési egyezkedések és határozatok alkalmával, vagy későbbben is a bérszedésre engedett esztendők lefolyáséig magokat elő adhatják, az országos küldöttség a fennálló törvények értelmében igazságosan határozza el. 8. §. A vállalkozók részére kikötött esztendők eltelésével, minden nekik engedett kedvezések megszűnván, a további rendelkezés a törvényhozást fogja illetni. 9. §. A fellyebb említett országos küldöttség tagjaivá következők neveztetnek ki. . .«

¹⁾ »Az a kérdés, hogy a kisajátítás elve, a státusnak eme tagadhatatlan joga és az ily vállalatoknak múlhatatlan feltétele, miként alkalmaztassák? Angliában, hol a parlament minden esztendőben együtt ül, be lehet várni, míg ilyenmü közhasznú vállalat végett társaság létesül és magát bejelenti, hogy részére a kisajátítás elrendeltesék; nálunk a dolog máskép áll. Itt ilyes dolgokat halasztgatni annyit tesz, mint eltemetni. Valamint tehát a budapesti hídra nézve, még mielőtt társaság jelentette volna magát, mind a vállalat szükséges volta, mind pedig a kisajátítás alkalmazása kimondatott, úgy azt egyéb vállalatokra nézve is már a diétán előlegesen ki lehet mondani, annyival inkább pedig, mert bizonyosan gyanítja, hogy minden követnek e tárgyban utasítása van. Tudvalevő dolog ugyanis, miszerint a *ode utilibus operibus per societates vei privatos struendisi* című törvénycikkelyben az országos küldöttség javaslatba tette, hogy ha valamely társaság, vagy magános vállalkozó a fő kereskedelmi vonalakon hidakat, vagy a kereskedelem megkönnyebbitése és az ország lakosainak kényelme végett utakat, csatornákat vagy *vasutakat* építeni szándékoznék, úgy annak bizonyos évekig különbség nélkül taxát szedni megengedtessek és részére kárpótlás mellett a szükséges kisajátítás is elrendeltesék; az országos küldöttségnek e javaslata a törvényhatóságokkal közöltetett és arra semmiféle votum separatum sem jelentkezett.

Mindezek következtében kettő az, a mit tenni lehet: 1. Vagy ki kell törvény által mondani, hogy oly vasútra vagy csatornára nézve, mely Bécs városát a Duna hajózható részével vagy Pestet a török határszéllel, vagy a tiszai részeket például Szolnoktól vagy Szegedről véve Pest városával, vagy pedig magát Debreczent Pesttel összeköti, ha valamely társaság ilyennek építését magára vállalni akarná és a vonal magánosok birtokán menne keresztül s az iránt a birtokosokkal meg nem alkudhatnék, részére a kisajátítás elrendeltetik és a kárpótlási összegnek megállapítása végett a budapesti híd iránt kirendelt országos küldöttség bírói hatalommal felruháztatik. Vagy pedig 2. lehet az országos küldöttség javaslatát némely módosításokkal elfogadni és általában kimondani, hogy azon esetben, ha valaki közhasznú vasutat, hidat, vagy csatornát akar

ben egyezség nem jönne létre, rendeltessék ki bíróság a megváltási összeg megállapítására és mondassék ki egyszersmind — mint azt a törvényhatóságokkal annak idején közölt és általuk minden megjegyzés nélkül hagyott »de utilibus . . .« című szerkezetben javasoltatik — törvény által, hogy ha *elismert közérdekű vállalat* céljából a hazának valaki vagyonára szüksége van, és az az iránti egyezség a tulajdonossal nem sikerül, akkor tartozzék azt az illető — illő kárpótlás mellett — átadni.

A kisajátítási jognak a vasútépítés terén ilyen nagy általánosságban való megállapítása, mivel tartani lehetett attól, hogy a közhaszon ürügye alatt a kormány földeket von majd el, némelyek előtt nem látszott tanácsosnak. Az javasoltatott tehát, hogy a kisajátítási jog ily értelemben csak az országgyűlés által meghatározott és az ez által *névszerint kijelölendő* útirányokban épülő vasutak vagy csatornák részére adassék meg, mert valamely csatorna vagy vasút *közhasznosságának* kimondása csakis a *törvényhozást* illeti meg. A kisajátítási kedvezmény ellenében azonban mondassék ki a *visszaháramlási jog*, illetve hogy, az illető közlekedési vonal, ha a tőketörlesztésre szánt idő lejárt, a nemzet tulajdonába menjen át.

A külföldi törvényhozás nem szolgáltatott példát az államra hárulásra nézve és így a magyar törvényhozók, kik a jognak mindenkor éber és hű őrei voltak, ebben is csak önmagukhoz maradtak következetesek.

Még sokkal nagyobb nézeteltérés mutatkozott a KK. és RR.-nél azon kérdés körül, hogy kit illet meg a vasútállatokra nézve az engedélyezési jog? A kontinens többi államaiban az engedélyezést az államhatalom jogának ismerték el. Ezt az elvet a magyar országgyűlés is magáévá tette, csak azt kívánta megállapítani, hogy a jogot a törvényhozás gyakorolja-e vagy pedig a korona, illetve a kormány. Ebben ám nem tudtak megállapodásra jutni, minélfogva a döntést hosszú és ingerült vita után elhalasztották.

Az országgyűlés egyik kerületi ülésén tárgyalták ezt a törvény javaslatot. Törvényerőre emelkedése azonban csak a legnagyobb küzdelmek, s az országgyűlés részéről a kormánynyal szemben tett tetemes engedmények árán vált lehetségessé.

Az országgyűlés a vasút engedélyezésekre vonatkozó alkotmányos befolyását ugyanis egy országgyűlési bizottság által oly módon kívánta gyakorolni, hogy a vasutak engedélyezésének és a kisajátítás megadásának joga ezen bizottságot illette, s mereven elzárkózik a kormány azon igénye elől, hogy az engedélyezést a korona privilegiális úton gyakorolja.

építeni és az egyezség nem sikerül, úgy a kisajátításnak lesz helye és az *országos bizottság bíraskodik*. Hogy melyiket fogadják el a rendek, az a többségnek bölcs ítéletétől függ; de hogyha hazánknak, nem mondom: felvirágzását, de csak exisztenciáját is szívéünkön viseljük, hallgatva nem vesztegelhetünk, sem pedig félszeg és időt rabló rendszabásokhoz nem nyúlhatunk.«

A törvényjavaslat megerősítésének, a korona részéről történt ismételt visszautasítása után azonban a KK. és RR. belátták azt, hogy álláspontjuk további merev fentartása a tervezett egész intézkedés létrejöttét veszélyezteti, minélfogva a kérdést akként oldják meg, hogy az országgyűlési bizottságra vonatkozó fentartásokat a törvényjavaslatból kihagyják, viszont azonban felvették azt a határozmányt, hogy »a törvény csak addig irányadó, míg a haza közjavát előmozdító magányos vállalatok iránt a legközelebbi törvényhozás kimerítőleg intézkedni nem fog.« Így a megalkotandó törvényt ideiglenes jellegűvé tette.

A vasúti vonalak kitűzésének nagy feladatára nem volt az országgyűlés kellőleg elkészülve, és mivel már amúgy is közvetlenül a berekesztés előtt állottak, elővették az 1825—27-iki országgyűlésnek »az utak építéséről és fenntartásáról« (Deviarum . . .) szóló tervezetét és kijelölték vasúti útvonalakul az ezen operatumban felvett tizenkét kereskedelmi útvonalat, megtoldván azt egygyel, a tizenharmadikkal. Így tehát egy többnapos és élénk vita után meghozatott »az ország közjavát és kereskedését gyarapító magányos vállalatokról« szóló, 1836. évi XXV. t.-cikk,¹⁾

*) Az 1836 XXV. t.-cikk. Az ország közjavát és kereskedését gyarapító magányos vállalatokról.

A legközelebbi országgyűlésig, melyen a haza közjavát előmozdító magányos vállalatok iránt a törvényhozás kimerítőleg okvetlenül fog rendelkezni, ideigleni határozat gyanánt rendeltetik, hogy:

1. §. Minden oly magányos személyek, vagy társasági egyesületek, melyek
- 1- ször Pestről Bocs felé Ausztria határszéléig.
- 2- ször Pestről a magyar tengeri révpartokig.
- 3- ször Pestről Zimonyig.
- 4- szer Pestről Morva és Szilézia széléig.
- 5- ször Pestről Galiczia határszéléig.
- 6- ször Pestről Erdélyig Kolozsvár felé.
- 7- szer Pestről Erdélyig Nagy-Szeben felé.
- 8- ször. Béctől s illetőleg Ausztriának határszéleitől egyrészlől a magyar tengeri révpartig, másrészlől Eszékig és így tovább Törökországig.
- 9- ször Béctől s illetőleg Ausztriának határszéleitől Magyarországon keresztül Krakkóig.
- 10- szer Nagy-Szombattól Kassáig.
- 11- szer Kassától Krakkóig.
- 12- szer Miskolcztól Galiezia s Oroszország felé.
- 13- ször Sziszeztől a magyar tengeri révpartokig, az ország kereskedésének előmenetelét eszközölő vízcsatornák, vasutak, és ezekhez szükséges hidaknak, még pedig akár a feljebb kijelölt két végpontok közötti vonalnak egész kiterjedésében általánosán, akár pedig csak bizonyos részben, saját költségeiken leendő megkésztését vállalják magukra, a jelen törvény által engedett kedvezéseket használhatják, és ennek oltalma alatt egyedül ezek állandanak.

2. §. Minthogy az ily vállalatok eleve nagyobb készülleteket és felméréseket kívánnak, midőn a vállalkozók oly előmunkálatokat tenni szándékoznak, magokat esetről-esetre az illető köztörvényhatóságok előtt jelentsék s ennek megtörténtével a megyék ugyan szolgabíráiknak és esküdtjeinek, a szabad kir. városok és külön portájú kerületek pedig tanácsbeli tagjaiknak egyikét az efféle munkálatokra alkalmaztatandó földmérőknek, vagy egyéb személyeknek minden akadá-

mely *első vasúti* törvényünk, de a melyben csak »a *legközelebbi országgyűlésig*, melyben a haza közjavát előmozdító magányos vállalatok szerint, a törvényhozás kimerítőleg *okvetlenül* fog rendelkezni, *ideigleni* határozat gyanánt rendeltetik . . .«

lyoztatás elhárítására szükséges és gyors segedelem nyújtása végett tüstént rendeljék ki, kiknek kötelességeikben fog állani az is, hogy az előmunkálatok alatt történhető minden károkat sommás úton, s egyedül a birtokon kívüli felelbbvitel fenhagyásával, Ítéljék meg, s a károsított birtokosnak rögtöni teljes elégtételt szerezzenek; hogyha pedig valaki megítélt kárának valóságos lefizetése után is az előmunkálatok teljesíthetőségét gátolná, annak ellenkezését az illető köztörvényhatóság hatalomkar rendeléssel is multhatatlanul háráttassa el.

3. §. A vállalatok egész vonalába eső földek és épületek tulajdonosai kötelesek az e végre szükséges és egyedül ezen célra fordítandó helyet, tőkéletes és teljes mértékű kárpótlás mellett általengedni s miután a helynek átengedését és annak mennyiségét a főkormányzók meghatározandja, ha a kárpótlás felett a tulajdonosok a vállalkozókkal még nem egyesülhetnének, a megyékben ugyan az alispán, szolgabíró és esküdt társaival, a szabad királyi városokban a városi saját határon belül a törvények értelmében a városi tanács, a külön portájú kerületekben, továbbá, ha a kérdés az egyes lakosok birtokát illeti, a helybeli tanács, ha pedig egy egész község birtokát illeti, a kerületi törvényszék, végre, ha a kérdés, jelesen az egyesült kerületek által közösen bírt, s jövedelmeiket a kerületi pénztárba adó földekről forog fenn, az ország nádora, mint a jászok és kunok grófja és bírása által rendelő bíróság, legelsőbbben is a megbecsülendők megbecsülését megtévén, a tulajdonosok és vállalkozók közötti egységet eszközölni igyekezzenek, ennek nem sikerülése esetében pedig a feleknek meghallgatásával, és minden a tárgyra tartozó adatok és körülményeknek megfontolásával sommás úton szabják és Ítéljék meg, hogy a vállalkozók a tulajdonosoknak minő kárpótlással tartozzanak? s ítéleteiket a törvényes orvoslásoknak általános kizárásával tüstént vegyék teljesedésbe; az Ítéleten meg nem nyugvó fél részére a birtokon kívüli felelbbvitelnek egész a legfőbb törvényszékig való folytathatása, oly nyilvános hozzáítéssel engedtetvén meg, hogy az ily sommás úton elítélt pereket a felelbbviteli ítélőszékek közelebbi összeülések alkalmával multhatatlanul felvenni és elítélni tartozzanak.

4. §. Ezen vállalati munkáknak használatától az utasok és szállítók által minden különbség nélkül fizetendő bérnek mennyisége a vállalkozóktól függvén, azt, hogy a bérszedés mikor kezdődjék, és hány esztendőig tartson? a főkormányzók a vállalkozókkal kötendő alku által fogja meghatározni s határozatában a kijelölendő esztendők lefolyásáig legkisebb változtatás sem történhetik.

5. §. Minden kérdéseket és körülményeket, melyek a feljebb érdeketeken kívül még a szerződési egyezkedések és határozatok alkalmazásával, vagy későbbben is, a bérszedésre engedett esztendők lefolyásáig magokat előadhatják, bírói ítélettel elhatározást kívánnak s a jelen törvény 3. §-ában kijelölt bíróságok, és az ugyanott megrendelt utak és módok követésével a fennálló törvények értelmében igazságosan határozzák el.

6. §. Mi illeti a vállalatok vonalában eső úrbéri földekért nyerendő kárpótlást, a jobbágytelki a végre fordítandó állománynak földesura köteles, a miatt az úrbéri lajstromot megigazítani s illető jobbágyának kilenczed és egyéb adózásait, szolgálatait, igazságos arányban leszállítani, s mindezekért magát azon földesurat, a jobbágyot pedig annyiban, a mennyiben a fentebbi IV. törvényzikk 6. §-a által tulajdonított haszonvétel szabad eladási jussában szenved csonkulást, teljes mértékű kárpótlást illeti, megjegyztetvén az, hogy az ily úrbéri földek

Ez a törvény tehát csak ideiglenesnek volt szánva. Érvényessége határát maga a törvény a legközelebbi országgyűlésig korlátozta s tényleg előbb az 1840. évi XVIII. és a XL. t.-cikknek *) által kiegészítettett, később pedig az 1848: XXX. t.-cz. által, mind a három — alakilag is — hatályon kívül helyeztetett.

iránti értekezések alkalmával az illető köztisztviselő ügyvédek is jelen legyenek és meghallgattassanak.

7. §. A vállalkozók ugyan a vállalat utáni közadózástól felmentetnek, tökéletesen biztosítatnak arról is, hogy vállalatokra nézve minden önkényes adózástól és taksáltatástól mentek lesznek: mindazonáltal az úrbéri kisajátított és a vállalat helyéről használt javakra aránylag eső adót megfizetni tartoznak; nemkülönben mindazon mesteremberek, felvigyázók és cselédek is, kiket a vállalkozók munkálatokra és szolgáltatásokra fordítandanak, ha különben nem nemesek, az adózási fennálló rendszer szabályai szerint adózni köteleztetnek.

8. §. Az ily vállalatokra való felügyelés az illető köztörvényhatóságokra tartozik, továbbá az akár véletlenül, akár hibáiból okozott károkért a 3. §-ban kijelölt bíróságok a kárnak ahhoz érték által megbecsültetése után ugyan az említett §-ban megrendelt sommás úton, és minden törvényes orvoslások általános kizárásával, s egyedül a birtokon kívüli felelősségre egész a legfőbb törvényszékig való folytathatása fenhagyásával a vállalkozók részére rögtön teljes elégtételt szerezzenek, s ezenfelül hogy azok, kik szegénységük miatt a kárt megtéríteni nem képesek, ezen törvény általhágására a büntetés elmaradásának reményességével magokat ne kecsgethessék, az ilyenek úgy szinte mindazok is, kik hibából, vagy éppen készakarva okoztak károkat, mint közfenyíték alá eső vétket elkövetett személyek a köztisztviselő ügyész felperessége alatt, ellenök az illető köztörvényhatóság törvényszéke előtt indítandó per útján megszabandó, s tetteik mivoltához mértékrendő büntetés alá vonassanak. Végre:

Mindazok, mik a jelen §-ban foglaltatnak, kölcsönös viszonyossággal a vállalkozók, úgy a szolgáltatásokban levő emberek által másoknak okozott károkra, és a kártévők megbüntetésére is egyaránt, és oly nyilvános hozzátétellel terjesztetnek ki, hogy a szolgáltatásokban levő embereik által okozott károkért, ha azok fizetni képesek nem lennének, fenn maradván az azokon leendő követelések, teljes elégtétellel magok a vállalkozók tartozandnak.

*) Az 1840: XVIII. t.-cz. *(a részvénytársaságokról)* 3. fej. 55. §.: A kik részvénytársaságot akarnak alakítani, a *váltótörvényszékhez* Írásban beadni kötelesek:

a) az *alakulandó társaság célját* s azon adatokat, melyeken a kitűzött cél elérésének lehetősége alapul, világosan elkülönöztetve a bizonyosokat a valószínűektől és bizonytalanoktól, b) a *szükséges tőke mennyiségének közelítő kiszámítását*, c) a *részvények számának, befizetési idejének s elosztás módjának előlcses feljegyzését*, vagyis a részvénytervezet, melyben annak is ki kell jelölve lenni: vajjon az alapítók szándékoznak-e az összes részvényeknek valamely részét, és jelesen mennyit, a közönségnek nyilvános aláírás útján átengedni? d) az *alakulandó társaság előleges alapszabályait*. Ezen oklevelek letetetvén a *váltótörvényszék*nél, megtekintésük mindenkinek megengedtetik, e) *Ha az alakítandó részvénytársaság nem tisztán kereskedő társaság, vagy ha az 1836: XXV. t.-cz. rendeleté alá tartozó vállalat létrehozását szándékolja*, akkor az előbbi pontokban megemlített okleveleket még a *helytartó tanácsnak* is be kell mutatni

Az 1840:XL. t.-cz. Az 1836: XXV. törvényben az ott kijelölt vonalakra nézve a magános vállalkozók javára foglalt kedvezések egy *Becstől Magyarországon keresztül Triesztig vezető vasútépítési vállalatra is ezennel világosan kiterjesztetnek.*

A magyar vasúti törvényhozás gyökérszála a gróf *Széchenyi* István által a Lánchíd létesítése tárgyában folytatott hosszas és erős küzdelmek talajába nyúlnak tehát le. S bizony az ezen korszakos műalkotásakor megszabott elvek a vasutakról rendelkező első magyar törvényen fel is ismerhetők.

Az 1836: XXV. törvénycíkket különösen azért mondják hiányosnak, mert az államraszállás kérdését nyitva hagyja.

Szó sincs róla, ez nem nagy előrelátásról tesz tanúságot, sőt azzal, hogy oly kormánynak, melyhez bizalma a törvényhozásnak nem volt, sőt nem is lehetett, felhatalmazást ad arra, hogy tizenhárom irányba építsen vasúti vonalat, mely irányoknak csak a végpontjait jelöli ki, végzetes csapást mérhetett volna a magyar vasúti hálózatra. Ezt a *pouvoir*t kezéből csak úgy lett volna szabad kiadnia az országgyűlésnek, ha — mint az általa proponált törvényjavaslatban tervezve volt — országos küldöttségre bízott volna a vállalatok engedélyezése, illetőleg a vállalkozókkal való szerződés-kötés.

Nem szabad azonban éppenséggel szem elől téveszteni, hogy a magyar törvényhozás épp úgy, mint akkor más, több állam törvényhozása is, csak a tapogatódzás stádiumában élt. S nem szabad felejtünk azt sem, hogy míg ez idő szerint Franciaországban egy vasút engedélyezésénél 4—5 hatalmas pénzcsoport versengett egymással, míg az angol parlamentnek inkább a vasúti vállalkozások lebirásával kellett küzdenie, Amerikában pedig valóságos vállalkozási düh vett erőt a kedélyeken, addig Magyarországon a pénzemberek egyáltalán nem mutattak kedvet a vasútépítési vállalkozásra és a kormánynak messze-menő kedvezményekkel kellett őket erre édesgetni.

Nem egyedül ez a hiányossága van ennek az első vasúti törvényünknek. Kimaradt abból a közforgalomra szolgáló vaspályák meghatározása, az engedélyezési felségjog miképp leendő gyakorlása, a visszaváltási és az átháramlási jog, valamint az államfelügyeleti jogok megállapítása. Mint azonban láttuk, ezekre történtek utalások, de e fogalmak fölött az országgyűlés nem tudott megállapodásra jutni és ezért nem kerültek ezek bele az 1836. évi XXV. törvénycíkkbe.

Az 1836. évi XXV. t.-cz. megjelölve azokat az útirányokat, a melyeken »az ország kereskedésének előmenetelét« szolgáló vasutak létesít tessenek, 4-ik §-ában kimondja, hogy »ezen vállalati munkáknak használatától az utasok és szállítók által minden különbség nélkül fizetendő bérnek mennyisége a vállalkozóktól függvén, azt, hogy a bérszedés mikor kezdődjék és hány esztendőig tartson, a főkormány-szék a vállalkozókkal kötendő alku által fogja meghatározni s határozatában a kijelölendő esztendők lefolyásáig legkisebb változás sem történhetik«.

A vasutak létesítésével összefüggő elvi kérdések még Európa egyik államában sem voltak tisztázva. Nem lévén irányító elv, a díjszabási

jog gyakorlását a magyar törvényhozás a vállalkozókra bízta s csak azt kötötte ki, hogy az idő megállapítása, melynek folyamán a díjakat szedi, a vállalkozóknak a főkormánysszékkal kötendő szerződés tárgyát képezze és hogy ezek az engedély tartama alatt változatlanul megmaradjanak.

Ezzel a teljes tarifaszabadság elvét mondták ki.

A szállítási díj fogalma sem volt tisztázva még. A hidvámhoz hasonló illetékek lebegtek a törvényhozás szemei előtt. Ez látszik ki a törvénynek Orosz József, a 30-as és 40-es évek eme jónevű publicistája és Írója által eszközölt német fordításából is, hol a vasút használatáért szedhető »bér«, latinul: »taxa« szót »Zoll«-nak fordítja.

Voltak azonban a magyar törvényhozásnak már 1836-ban is oly tagjai, kiknek éleslátása felismerte a vasutakban a létesítendő kereskedelemnek, mint az ország vagyonosodásának egyik főtámaszát és a magánvállalkozásnak adott díjszabási szabadságban rejlő veszélyt nemcsak sejtették, de aggályaik alaposságát a nemzetgazda logikus és higgadt érveléseivel indokolták is.

Ezek az 1836. évi XXV. t.-cz. tárgyalása alkalmával felszólaltak az országgyűlésben a vasúti vállalatokat kötelező maximális tarifákkal mellett s a maximális tarifák megállapítását a vasútengedélyezés egyik előfeltételül kívánták kimondatni.*)

Az országgyűlés többsége azonban elvetette a maximális tarifákra vonatkozó indítványokat, de mivel a törvény a végleges építési engedély (bérzedés tarifa) megadását a helytartó tanácsnak »a vállalkozókkal kötendő alku«-tól tette függővé, alkalmat szolgáltatott az államhatalomnak arra, hogy a törvényből kihagyott intézkedést, a közjó érdekében, az úgynevezett engedélyezési szerződésekben érvényesítse.

S tényleg az 1836: XXV. t.-cz. alapján a kir. helytartó tanács által, 1839 április hó 16-án, az »Első magyar pozsony—nagyszombati lóvonatú vasút«-tal létesített engedélyezési szerződés díjszabási határozmányában benne találjuk, — mint a magyar államhatalom befolyásának első megnyilatkozását — hogy:

»3-szor. A vitelbér a megállapított és annak idejében a vármegye által hitelesítendő s több főhelyeken nyomtatott táblákra függesztett tarifa szerint személykülönség nélkül szedettessen ugyan, de annak mennyisége az utazás mennyiségi különbsége miatt nemcsak egy egész

*) A maximális tételek, valamint a tarifák revizionálási joga már az első angol vasúti engedélyokmányban benne foglaltatnak. A tarifarevizio, illetve osztalék korlátozási jog, vagyis az államnak azon joga, mely szerint az esetre, ha az osztalék bizonyos megállapított magasságot elért, a díjtételek leszállítása volt követelhető, a gyakorlatban alig nyerhetett alkalmazást, mert a vasutak értették a módját, hogy ha a maximális osztalék eléretett, az a társulat évi mérlegében ne jusson kifejezésre.

mértföldre, hanem a szállítás helyeire is alkalmaztatva és a távolság arányán felül önkényesen- semmi se kívántathasson.«

»4-szer. Minthogy a bérfizetés legnagyobb mennyisége az érintett tarifában a vállalkozó társaság által önként megállapított, annak *felemelés nélkül* leendő megtartására zsinórmérték gyanánt a társaság köteleztetik, az *alább szállítás szabadsága, midőn érdekében leend, magától értetődvén A*

»5-ször. Az ily módon rendezendő bérszedésre a vállalkozó társaságnak a vasút elkészítése napjától fogva, mely a felvigyázó törvényhatóságoknak bejelentendő lészen, 50 azaz ötven esztendőök engedtetnek . . .«

8-szor. A vitelbér a megállapított és annak módján hitelesített tarifa szerint, mely a különböző távolságokhoz képest nemcsak mértföld számra, hanem az állomási helyekhez is alkalmazkodó, különben kinyomtatva és az állomási helyeken táblákra függesztve lészen, minden személykülönbség nélkül szedethetik ugyan, a meghatározott arányon túl pedig mitsem szabad szedni . . .

A 10. pontban a bérszedésre a megnyitástól fogva »80 esztendőök engedtetnek«.

Az engedélyezési szerződés 4. pontjának határozata csak látszólag nincsen ellentétben az 1836. évi XXV. t.-cz. 4. §-ával. A törvény ugyanis azt rendeli, hogy a díjszabásokban »a kijelölendő esztendőök lefolyásáig« általában »legkisebb változtatás sem történhetik«, s így tulajdonképpen a díjak leszállítása is törvénybe ütközik, az államkormány azonban mégis meghagyta a vasúti társaságoknak a díjszabások alábbszállításának jogát, a midőn ez érdekükben fekszik. Vissza tükrözi a szerződés az *egyenlő elbánás* elvét is abban, hogy a szállítási díjak személykülönbség nélkül és egyenlő mértékben való szedését mondja ki, a díjszabások *nyilvánosságát* abban, hogy közhírré tételüket kötelezővé teszi.

A szerződések megállapítván a maximális díjtételeket, határozottan kikötik, hogy »a meghatározott távolság arányán túl mitsem szabad szedni«. Ennek folytán elrendelik, hogy a díjszabások ne csak mértföldszámra dolgoztassanak ki, »hanem az állomási helyekhez is alkalmaztassanak«. Ezen intézkedés az állomási díjszabások eredetének tekinthető.

A mi az engedélyezési szerződések idézett pontjaiban díjszabási tekintetből bizonyára legérdekesebb, az az a körülmény, hogy hazánkban az államhatalomnak közvetett befolyása alatt létesült első vasúti díjszabás drágább díjtételeket szab meg az értékebb »*kalmárúrukra*« és olcsóbbat »*más közönséges teherre*«.

* *
*

A kontinensen uralkodott vasúti láz egy-egy lobbanása átjutott hozzánk is. Megvolt a vasúti törvény, mely úgy a hogy szabályozta a viszonyokat, tehát megkezdődött a vasútépítési mozgalom. Ennek szüleménye volt elsősorban:

- a) Az első magyar pozsony—nagyyszombati lóvonatú vasút.
- b) A bécs—győri (duna jobbparti) vasút.
- c) A sopron—bécsújhelyi vasút.
- d) A magyar középponti (duna balparti) vasút.
- e) A vukovár—fiumei vasút.

a) Az első magyar pozsony—nagyyszombati lóvonatú vasút.

Magyarország vasútügye szoros összefüggésben halad az osztrák örökös tartományokéival. A bécs—lemergi (bochniai) vasút engedélyezésének Ilire ösztönzést ad a karok és rendeknek az 1836: XXV. t.-cz. megalkotására. Mikor pedig Pozsony város hatósága megkapja a hivatalos értesítést, hogy a bécs—bochniai vasút engedményesének: Rothschild bárónak előmunkálati engedély adatott a bécs—bochniai vasút német-ágrámi állomásától, Pozsony irányában, egész a magyar határszélig vezetendő szárnyvonal tanulmányozására, a vidék nagy birtokosai és nagykereskedői — felfogván a tervetnek a város érdekeire való nagy jelentőségét — tizenhét tagból álló társasága mozgalmat indít a Német-Agrámból tervezett szárnyvonallal való kapcsolat létrehozása és a pozsonymegyei négy szabad királyi városnak: Szent-György, Bazin, Modor és Nagyszombat, Pozsonnyal »sin-út« által leendő összeköttetése végett.

Az előzetes tanulmányok befejezte után, az alapítók bizottsága arra kérte a helytartó tanácsot, hogy a tervek és költségvetések elkészítésére engedné át néhány mérnököt. A kérésnek fogamatja lön, a mennyiben a helytartó tanács *Hieronymi* Ferencz Ottó Duna-térképező királyi igazgató-mérnököt, továbbá *Lechner* Gyula, *Reitter* Ferencz, *Rauschmann* Gusztáv és *Perleberg* Gusztáv mérnököt átengedi a társaságnak, kik közül a két első a bizottság által tanulmányútra küldetett.

Hazatértük után a vasutat építő társaság tagjai alakuló gyűlésre jönnek össze Pozsonyban, 1838 január hó 22-én, a hol az építési tőke 500.000 forintban állapítatik meg. A vasút neve az »*Első magyar pozsony—nagyyszombati vasút*« lesz.*) Az igazgatóság még 1838. évi január hó 15-én beadványt intéz a helytartó tanácshoz, melyben az építési engedélyért esedezik. Egyben kéri a becsatolt alapszabályok és számítási díjszabás jóváhagyását.

*) A legelső közgyűlésről szóló jelentésnek a címe: »*Die Pressburg-Tyrnauer Holz-Eisenbahn*«.

Miután Magyarországra érvényes »vasútengedélyezési szabályzat-még nem volt, a helytartótanács csak 1839 márcziusában intézkedik az engedélyezési szerződés megkötése iránt.

Ausztriában ugyanis a császár 1838 június hó 18-án kibocsátja az »*Allgemeine Bestimmungen übe das bei Eisenbahnen zu beobachtende Concession-System*« című szabályzatot. E szabályzat az akkori politikai és közjogi viszonyokból kifolyólag a Magyarország területén építendő vasutakra is kiterjedt. A szabályzat 1839 márczius hó 5-én szentesítettett ő felsége által, minek következtében a helytartótanács az első magyar pozsony—nagyyszombati vasúttársasággal megkötö a szerződést.

Ezen, a Pozsonymegye 1839 május hó 13-án tartott közgyűlésén kihirdetett, »Egyezkedés oklevélben« engedélyt nyer a társaság a pozsony—nagyyszombati, mintegy 8 mértföld hosszú vonalra s maximális díjtételekűl, 50 év tartamára, a következő díjtételek állapították meg:

a) személyszállításnál egy személyért, mértföldenként:

az I. osztályban	15 kr.
a II. »	10 »
a III. »	8 »

b) Árúk szállításánál, mázsa- és mértföldenként:

kereskedelmi árúkért	2½ kr.
csekély értékű árúkért.....	2; »

A pálya építése még 1838-ban megindult, de csak igen lassan haladt előre, úgy hogy *az egész vonal kiépítésére kilencz év leforgása volt szükséges.*

Hogy a vonalat jövedelmező vállalattá tehesse, 1854-ben, az abszolút uralom alatt, azon fáradozott az igazgatóság, hogy a pályát mozdony-vasúttá alakítsa át s valamely más vasúttal hozza kapcsolatba. E végből kísérletek tétettek több ízben, de finanziaális nehézségek miatt sikertelenül. 1868-ban a vállalat igazgatósága a kormányhoz a gőzmozdonyuvá átalakítandó pályára állami kamatbiztosítás engedélyezéséért folyamodott, de kérélmé teljesíthető nem volt. A vállalat igazgatóságának minden, valamely pénzalap előteremtésére irányozott törekvése hasztalan maradt. Midőn a vágvölgyi vonal kiépítésére egy részvénytársaság alakult, a pozsony—nagyyszombati vasúttársaság társul csatlakozott. Időközben a vonal megvétele iránt többrendbeli ajánlatot kapott, de ezek azon feltételhez voltak kötve hogy a vonalnak folytatása más vasútig kieszközöltessék, mely ajánlatok ennél fogva, s mert különben is csekély vételárak ajánlottak, komoly alku tárgyává nem is tétettek. Az 1871. év végéig szüntelen alkudozásokat folytatott a vállalat igazgatósága a pályának eladása, bérbeadása és gőzmozdonyuvá leendő átalakítása érdekében, míg végre sikerült a pályát eladnia a Brenner—

Windischgraetz-féle, a vágvölgyi vasút létesítésére alakult konzorciumnak.

A társaság, 1872. évi február hó 18-án tartott utolsó közgyűlésében, az eladást jóváhagyván, megválasztotta a lezáoló-bizottságot, mely a társaság ügyeit a pálya átadásáig vezette. Apálya az új tulajdonosoknak 1872. évi márczius hó 12-én adatott át, kik azt október hó 10-éig még lóerővel tartották üzemben, mikor is a forgalmat rajta beszüntették, hogy a gőzmozdonyú pályára való átalakítási munkálatok foganatba vehetők legyenek. Miután azonban a vágvölgyi vasútnak nem sikerült nemzetközi csatlakozás létesítésére engedélyt nyernie 1879. évi február hó 27-én a pozsony—nagyyszombati vasúttársaság vonalát, a vágvölgyi vasúttársulat által időközben megépített vonalakkal egyetemben az állam vásárolta meg és a m. kir. államvasutakhoz csatolta.

b) A bécs-győri (duna—jobbparti) vasút.

A karok és rendek azon határozatának közlésével kapcsolatosan, hogy a vasutak, hajózási csatornák és az ezekhez szükséges hidakra nézve országos bizottság határozza el minden esetben a kisajátítás jogát, *Kossuth »Országgyűlési Tudósítása* egy hirt közöl, mely szerint: »a bécsi leggazdagabb bankárok egyike, a ki egyszersmind gazdag magyar birtokos, nem idegenkednék — ha alkalmas törvény létesülne — egy vasút építését elvállalni, mely a. hajókázható Dunát, Gönyő tájékától Béccsel, vagy legalább az ausztriai malmokhoz becsapva, Sopronnal összekötnéd És sajátságos találkozása a véletlennek, hogy ugyanazon a napon, a melyen az ország rendei tanácskozásait megkezdik a fölött, hogy a közlekedési vállalatok engedélyezése a kormányra, vagy pedig az országgyűlés egy küldöttségére bizassék-e? báró Sina György engedélyért folyamodik, hogy a bécs—győri vasút építéséhez szükséges trasszírozást megkezdhesse.*)

A magyar udvari kancellária ezen kérvény alapján 1836 február hó 26-án kiadja az engedélyt egy *Becsből Győrbe* és *Becsből Sopronon át* ugyancsak *Győrbe* vezető vasúti vonal helyszíni tanulmányozására.**)

*) Erre vonatkozólag a KK. és RR. tárgyalásánál ezt találom: »Tudva van, hogy br. Sinának legtöbb részvénye van a gőzhajózásnál, melyre a balparti vasút rossz hatással lehet. Hogy tehát ez csak manőverből történt a balparti vasút ellen. (Szlaha Imre, Jászkun kerületek követe, 1844 július 16-án, a 238. kerületi ülésen.) — Találtam e körülményt igazoló más adatokat is, de a helyszűke miatt ezeket itt nem közlöm.

**) A győr—soproni vasút annyira nem volt komoly kezdeményezése a bécs—győri (jobbparti) vasút társaságnak, hanem csak a pozsony—pesti vasút (balparti) elleni börzejátéki üzérkedés, hogy 1844-ben a győr—soproni vasút állítólagos megépítésére vásárolt fákat Pozsonyban a Dunaparton árulták. (Szentkirályi, Pest megye követe, 1844 július hó 16-án, a 238. kerületi ülésen.)

A tanulmányozások *Schönerer* Mátyás által végeztettek. Ezek befejezte után, 1837 február 27-én engedélyt kér báró Sina ő felségétől egy a bécsi glacistól Győrig, a Lajtha melletti Bruckon és Mosonyon át szárnyvonallal Pozsonyba, valamint Bécs-Ujhelyen és Sopronon át Győrbe építendő vasútra nézve azon kijelentéssel, hogy az alakítandó társaság minden időben kész folytatni a vasutat egyfelől Budáig, másfelől Triesztig. Márczius 23-án azután a magyar udvari kancelláriához folyamodik a magyar vonalak iránti felségi kérvényének támogatása iránt. Benyújtja az előmunkálatok iránti folyamodványt május 18-án a helytartótanácshoz, mely kedvező véleményét június 28-án felterjesztvén, Sina 1838 január 2-án megkapja ő felségétől az 1837 december 19-én helybenhagyott »*benignum privilegium exclusivumot*«. Ennek következtében 1838 márczius 20-áról keltezten közzéteszi a bécs—győri vasút programját osztrák, magyar és külföldi lapokban és április 2-án részvények aláírására hív föl.

Egy trieszti társulat Bécsnek e kikötővárossal való vasúti összekapcsolására külön engedélyt kért, mire Sina az egyesült császári, királyi udvari kancelláriától augusztus 2-án azt az értesítést nyeri, hogy engedélyt csakis Bécsből Bruckon át Győrig és Gönyőig, és egyúttal pozsonyi szárnynyal építendő vasútra kaphat. Csakhamar megegyezett azonban Sina a triesztiakkal, hogy Gloggnitzon át az ő társasága fogja a tengerhez a vasutat kiépíteni s mivel a Bécset Pesttel megszakítás nélkül egybekötő vasút mellett nagy izgatás folyt, Sina ő felségéhez benyújtott folyamodványában engedélyt kér a győr—budai vonalon teendő előmunkálatokra is. Ugyanekkor kifejti, hogy nem tesz különbséget, hogy a tervezett Duna-jobbparti vasút végállomása Buda, mint-hogy az általa szerződésileg elvállalt »Lánczhíd« úgy is nemsokára össze fogja Budát kötni Pesttel.*)

Felszólítja még Pozsony városát is, hogy jelölje ki a Duna azon pontját, melynél a szárny vasút a közönséges forgalomra is szolgáló vasutat építse, hogy a vasút ekként a város közvetlen közelébe legyen vezethető. 1838 június 31-én báró Sina a vasút engedélyezése tekintetében a legfelsőbb helybenhagyó határozatokat veszi és miután kijelentette, hogy egész kiterjedésében akarja használni az engedélyt, nemsokára felhivatott, hogy alakítsa meg a részvénytársaságot. Megteszi. Az április 2-iki ezen aláírási felhívás szerint a 12,500.000 firt társulati tőke 25.000 darab 500 pengő forintos részvény utján lesz beszerzendő.

Október 1-én tartatik meg Bécsben az első közgyűlés. Az első aláírók, a kik legtöbbsnyire osztrák bankárok, nagykereskedők és birtokosok, meglehetősen számmal jelennek meg. A magyar érdeklődők között ott vannak gróf *Széchenyi* Miklós, *Wodiáner*, sőt a Duna bal-

*) Mikor *Sina* megkapja az engedélyt a Győrtől Budáig vezethető vasút előmunkálataira, Buda fővárosa őt örömeiben díszpolgárának nevezi ki.

partján Marchegg-, illetve Pozsonytól Pestig húzódó vasúti vonallal a Duna jobbpartján végighúzendó eme vasúti vonaltervezettel versenyre szállt *Szitányi Ullmann* Móricz is. E közgyűlés bizottságot küld ki, mely a társaság részére Sinától az engedélyt végérvényesen átvegye s az alapszabályokat helybenhagyás végett felterjeszse. A közgyűlés határozatai felterjesztetvén az udvari kancelláriához s helytartótanácsához is, ez 1839 január hó végén felhívja Moson, Pozsony-Sopronmegyét, Pozsony és Sopron városát, hogy a bécs—győri vasút, társaság kiküldendő képviselőivel teljesítsék a bejárást és tegyenek mielőbb jelentést.

A társaság közegei előkészítik a terveket, ezek felterjesztetnek 1839 szeptember 13-án a helytartótanácsához azzal a kérelemmel, hogy engedélyezze a Mosontól Győrig terjedő vonalon az építés végrehajtását; mire e főhatóság a terveket megküldi a nevezett két megyének a helyszínen leendő megvizsgálás végett. Időközben a társaság alapszabályai a császári királyi egyesült udvari kancellária által 1839 május 6-án megerősítetnek.

A magyar törvényhozás még egy igen nagyfontosságú tervezettel foglalkozott abban az időben. Nevezetesen a Duna—Tisza-csatorna létesítésével. Ennek érdekében a karok és rendeknek a királyhoz intézett felírásába felvételre a jobbparti vasút pártolása is. A helytartótanács ennél fogva oda törekedett, hogy a Duna jobbpartján építendő vasút érdekében létesült társaságot egyesülésre bírja azzal a másik társasággal, mely a Duna balpartján létesítendő vasúti vonal érdekében alakult volt.

Mint az 1840 május havában a kancelláriához intézett átiratból kitűnik, ez a fáradozás eredménytelen marad. A kancellária ennél fogva június hó 19-én megkérdezi a császári királyi általános udvari kamarát, hogy helyes-e és lehet-e a Duna mentén két pályát építeni? Nem okoz ez vámkezelési szempontból nehézségeket?

Alig néhány hónappal később, 1841 elején, nagy pénzválság következett be. Az osztrák nemzeti bank megszorítja a hitelnyújtást, több, a jobbparti vasút körül érdekelt cég és bankház bukik. Ezenfelül Ausztriában kormányválság áll be. Az új kormány az 1841. év végén vasúti programot ad, melyben a bécs—trieszti vasút, Magyarország kikerülésével jelöltetik ki. Ez nagyon megingatja a hitet és bizalmat a jobbparti vasutat építő társaság iránt.

Érezte ezt a társaság is és 1842 július 18-án Bécsben megtartott közgyűlésén kimondja, hogy felhagy a bécs—győri vonal építésével. Ezen közgyűlési határozat felterjesztése után a császári királyi általános kamara meghallgatja az osztrák és a magyar főkormányshoz és ezek nyilatkozatai után kimondattatik az alsó-ausztriai kormányshoz utján 1842 december 17-én:

hogy a részvényekre hátralevő két részlet befizetése elmarad,

hogy a társaság elveszti a bécs—győri s bécs—pozsonyi vasútra nyert engedélyt, és továbbá

hogy a társaság vállalata az alsó-ausztriai vasutak megépítésével be lesz fejezve, végre

hogy köteles a bécs—győri nevet letenni s a bécs—gloggnitzit felvenni.

Ez a bécs—gloggnitzi nevet felvett vasúti társaság 1844 február 4-ikén az osztrák kormánytól új engedélyt nyer a bécs—brucki vonal építésére és a további elhatározások végett július 30-ára rendkívüli közgyűlést hirdet. Az érdeklődés, még mielőtt az ügy a magyar országgyűlés elé került volna, nagyobb arányokat öltött ugyan a megyegyűléseken és a sajtóban, de ez csak a vég kezdete, az utolsó lélegzetvétel volt, mert a társaság országos határozattal harmincz megye igen, és tizenhétnek nem-mel való szavazatával a bécs—győri (jobbparti) vasútvonal építésétől eltiltatott.

Az eltiltás, melyről a társaság másnap még nem szerezhetett tudomást, éppen egy nappal azelőtt történt, mikor a megtartott közgyűlésén újra kimondja a Bruck és Győr felé*) való építés folytatását az osztrák határig, egyfelül Bruckig, másfelől Katzelsdorfig, hogy azokat azután egy majdan megalakítandó magyar társaság folytathassa Pozsonyig, Győr-, illetve Sopronig. Hosszú ideig nem történt azután ebben a tárgyban semmi, míg végre

1846 szeptember 15-én megnyílik a bécs—brucki vonal.

Az 50-es évek elején ugyan a bécs—gloggnitzi vasúttársaság újra megkapja az engedélyt, hogy a bécs—győri vasúttársaság nevet felvegye, vasutat azonban Magyarországon nem épít.

c) A sopron—bécsújhelyi vasút.

Ez, mint láttuk, a bécs—győri vasútnak mellékterménye lett volna csak: Sina báró finanszírozási biztatására gróf *Széchenyi* István, herczeg *Eszterházy* Pál és társaiból egy társaság alakult, mely Német-ujhelytől akart egy vasúti vonalat Sopronig vonni.

Ezzel a társasággal a helytartótanács 1845 márczius 27-én szerződést köt. Időközben *Széchenyi*, ki a helytartótanács közlekedési osztályának elnökévé hivatik meg *Metternich* által, látván, hogy a vasút

*) A balparti társaság most a főkörmány székkal szerződésre lépven, a vasút építéséhez tettel is hozzáfogott. És éppen e pillanatban lép föl Sina a jobbparti társaság nevében oly tervvel, mely szerint Brucktól Győrig vasutat építeni akarna, jóllehet csak két évvel ezelőtt a még nem létező paralellától tartván, ezen vonalt sem lehetségesnek, sem jövedelmesnek állította volt s már most ezen paralella a balparton készülöben van, tehát jövedelmes és lehetséges. (Zsedényi, Szepesm. követe 1844 július hó 16-án, a 238. kerületi ülésen.)

nem épül, 1846 január havában inicziálólág lép fel és a szerződést újra megköti a társasággal.

Erre a vasút épülni kezd és

1847 augusztus 20-án a Sopron—katzelsdorfi rész meg is nyílik.

A megnyitásról a helytartótanácsnak nem teszen jelentést a megye, mire *Széchenyi*, november 19-én felhívja a megye közönségét, hogy a »megnyitásnak mikor és mily körülmények közti megtörténtéről« tegyen jelentést. Erre a megye november 22-én jelenti, hogy a vasút három hó előtt megnyitott, a »közönség hasznának átadatott«. A helytartótanács hivatalosan 1848 január hó 11-én veszi ezt tudomásul.

A kort jellemző dolog, hogy ez a kompetens hatóság, mikor egy vasút megnyitásáról, annak megtörténte után öt hónap múlva értesül, annyit válaszol a megyének, hogy »jövöre előzőleg és idejekorán« tegyen jelentést.

A vonal nem épült ki egészen úgy, a hogy tervezve volt, mert mint a legtöbb a kontinensen akkor épült vasút, ez is túlment az eredeti építési tőkén és kénytelen volt 950.000 frt kölcsönt felvenni, mi azonban szintén nem lévén elég, a vasúti vonal építése abban hagyatott. Csak évekkel később vétetett az újra fel és épített ki.

d) A magyar középponti (duna—balparti) vasút.

Ferdinánd király apáthiája, az udvar és a kormány idegenkedése az új közlekedési eszközöktől, a bonyolult bürokratikus rendszer, az akkori kor lassú közlekedése teszi csak érthetővé azt, hogy a vasúti ügyek miért haladtak olyan nehezen előre.

A Pozsony és Bécs közötti összeköttetés érdekében az első lépés még az 1836: XXV. t.-cz. létrejötte előtt történt meg. Rothschild S. M. báró ugyanis 1836 márczius hó 4-én engedélyt kapott, hogy *Bécs* és *Bochnia* közt vasutat építsen. A mint ennek az engedélynek birto- kába jutott, már márczius hó 7-én engedélyt kér ő felségétől, hogy az említett vasút német-ágrámi állomásától Pozsonyig egy szárnyvasút előmunkálatait megtehesse. Az engedély megadatott és erről Pozsony- megye s a város értesítetik. Ezen értesítés folytán a város felírt ő felségéhez, hogy adná meg e kapcsolatra a privilégiumot a folyamodónak. A folyamodásnak nem látván sikerét, deputációt küldött ki. Ez a deputáció gróf *Reviczky* udvari kancellártól és a bécsi ministerektől megnyugtató választ kapott ugyan, de a fejlemények nem látszottak meg, minélfogva 1837 január 13-án megkeresést intéz az udvari kancelláriához. Gróf *Pállfy* Fidél, az új udvari kancellár ezen megkeresés folytán átír a császári királyi egyesült kancelláriához, hogy eszközölné ki ő felségétől az építendő szárnyvonalra az engedélyt. Erre az osztrák kancellár válaszol, tudatván, hogy bizottság hivatott általa egybe azon szabályok megállapítása végett, melyeket ezentúl a vasutak enge-

délyezésénél és létrehozásánál követni kell. A míg e szabályzat kidolgozva s ő felsége által helybenhagyva nem lesz, addig nem engedélyeztetik semmi új vasút. A magyar udvari kancellár most már természetesen e szabályzat bizottsági tárgyalásának befejezését sürgeti, mire — hosszú idő után — az egyesült császári királyi kancellária tudatja, hogy a szabálytervezet ő felségéhez fel van terjesztve. Pozsony - megye erre május hó 4-én megsürgeti az engedetem mielőbbi megadását, hogy a munka a tavaszi és nyári időben megkezdhető legyen. Válasz nem érkezvén, a város ír fel a helytartótanácsához és kéri, már csak arra való tekintettel is, hogy a Ferdinánd-pálya igazgatósága sokat áldozott a vonal tanulmányozására, a szárnyvonal engedélyezését. Erre sem jön válasz, mire újból a megye ír fel, minek következtében gróf Pállfy kancellár ismét átír az egyesült császári királyi udvari kancelláriához, hogy eszközölje ki ő felségének mielőbbi helybenhagyását a vasútengedélyezési szabályzatra, mert a csatlakozási vonalnak Ausztria területén való biztosítása előtt Magyarországon vasúti vállalatok meg nem indulhatnak. Az osztrák kancellár erre az átiratra adott válaszában azt mondja, hogy nem gondolná, miszerint a szabályzat egyhamar helybenhagyassék.

November 28-án a megyéhez leküldetik a Ferdinánd császár északi vasúti társaság azon kérvénye, melyben az ország határától Dévényen át Pozsonyig vezetendő szárnyvasútra szóló privilégium kéretik. December 28-án intézi felterjesztését a gansendorfi határszéli kapcsolat tárgyában a magyar udvari kancellária, 1838 márczius hó 5-én pedig a megye válaszol, kijelentve, hogy a privilégium kiadása, illetve a Gánsendorftól kiágazó és Dévényen át Pozsonyig építendő szárnyvasút engedélyezése ellen semmi nehézség sem forog fenn, sőt a megye egyenesen kéri a privilégium megadását. Azonkívül május hó 14-én körlevelet intéz a dunáninneni és felső megyékhez, melyben felkéri azokat, pártolják a királyhoz intézett kérelmét.

Ő felsége 1838 június hó 18-án megerősíti az Ausztriára nézve kötelező engedélyezési szabályzatot. Ez — megfelelő rendtartás megállapítása végett — közöltetett a magyar udvari kancelláriával. Innen leküldetett a helytartótanácsához, a hol e szabályzatnak az 1836: XXV. törvénycikkkel való összhangba hozatala fölött hosszas tanácskozás indul meg, míg végre november hó 24-én a király elé terjesztik.

Ő felsége 1839 márczius hó 5-én erősíti meg azt a »szabályzatot«, mely »Magyarországon vasutak és csatornák engedélyezésénél a kormánynak irányt adjon.«

A helytartótanács ennek következtében április hó 2-án megadta az engedélyt a Duna balpartján, Pesttől Pozsonyig, *Szitányi Ullmann* Móricz által építeni tervezett vasútra, ki az 1836: XXV. t.-cz. létrejötte után kérte volt már ezt. *Ullmann* ugyanis 1837 október hó 25-én azon megkeresést intézte a helytartótanácsához, engedné meg, hogy ő

előmunkálatokat tehessen egy Pesttől az osztrák határig és Budáról Győrre építendő fővonalra, valamint Esztergomba s Komáromba vezető szárnyvonalakra nézve, mint a mely vasutakra még eddig semmi vállalkozó nem jelentkezett. November hó 14-én engedtetik ez meg *Ullmannak*. Egyben a helytartótanács felhívja a tervezett két vonal által érintett megyéket és szabad királyi városokat, hogy támogassák *Ullmann* mérnökeit a felvételeknél. *Ullmann* nem kap szakembereket, minélfogva 1838 január hó 1-én az iránt folyamodik a helytartótanács-hoz, engedne át neki az előmunkálatokra királyi mérnököket. A meghallgatott királyi főépítészeti igazgatóság jelentése nyomán azt a választ kapja, hogy a pozsony—nagyyszombati vasútnál és a Duna térképezésénél vannak a hivatal mérnökei elfoglalva, azonkívül pedig sok a munka a Duna, Tisza és Kulpa tervbevett szabályozásával, minélfogva mérnökök nem bocsáthatók rendelkezésre.

Ullmann, ki vezérmérnökül még 1837-ben megnyerte az amerikai vasutak építésében résztvevett Charles F. *Zimpel* főmérnököt, későbbben *Bök A.* porosz királyi építészeti felügyelőt és *Confalonieri* Antal osztrák főhadnagyot vette fel; április 3-án engedélyt nyer a helytartótanács-tól, hogy az előmunkálatokat Pestről Debreczenig folytathassa, minélfogva az érdekelt megyék és szabad királyi városok itt is felhívták, hogy *Ullmann* embereit kellőképp támogassák. Felhatalmaztatik továbbá *Ullmann*, hogy a szokásos programot kibocsáthassa s utasíttatik, hogy az engedély megadhatása és az esztendő meghatározása végett, melyek alatt e vasutaktól díj szedhető lesz, terjeszsze fel a formászerű terveket.

Ullmann erre 1839 június havában egy térkép-vázlatot mutatott be a tervezett hálózatról és részletes tervet a pest—váci szakaszcól. Az előbbi egy 30 czm. széles és 17 czm. hosszú térkép-vázlat, melyen a szélső pontok egyrészt *Gloggnitz* és *Nagyvárad*, másrészt *Kassa* és *Arad*.

A térképen a következő felírás olvasható: »Megjegyzés. Részszerint, hogy a vonalak leghasznosabb fekvése s a legcsekélyebb építési költségek kieszközöltessenek, részszerint pediglen, hogy a magas törvényhatóságoknak és az egyes részvényeseknek is szabad választásuk legyen, ki vannak dolgozva minden fővonalakból kimenő egyesítő vonalak is.«

A tervezett hálózat részint gőzerőre, részint lóerőre építendő vonalakra oszlik: az előbbieket közül a pozsony—pesti vonal részletesen fel van véve s »vízszin mérve« s ehhez képest ki van dolgozva a teljes építési terv a költségekkel együtt, míg a buda—győri csak általában van felvéve s építési költsége csak megközelítőleg számítva. A pest—debreczeni két variáns lóerőre terveztetik és a felvétel és költségvetés csak általános. Az egyik variáns a mai összeköttetés *Czeplédén* és *Szolnokon* át, a másik *Gödöllőn*, *Hatvanon* és *Mezőkövesden* át, de innen

azután mindjárt délkeletre fordulva *Debreczen—Újvároson* át lóerőre terveztetik továbbá, de csak későbbi kivitel mellett egy vonal *Török-Szt-Miklóstól Mezőtúron, Csabán, Kétegyházán, Kurtíton* át *Aradig*, továbbá *Debreczenből* egyfelől *Tokajig*, másfelől *Nagyváradig*.

Tartalmaz a terv a Duna jobbpartján először egy vonalat *Budáról Bicskén* és *Nagy-Igmádon* át *Győrig*, szárnyvonallal *Bánhidáról Tatán, Új-Szőnyön* át *Gönyőig* a bécs—győrihez csatlakozva. Tartalmaz továbbá vasutat *Budáról Fehérvárig* azon irányban, mint a mostani déli-vasút s onnan *Moóron* és *Kisbéren* át *Győrig*, azonkívül kapcsolóvonal *Bicske* s *Martonvásár* közt. Végre külön vonalt *Budáról Esztergomba*, nem a Duna mentén, hanem átszelve a bécsi országotat, *Pilis-Csabánál*. A balparton azon vonalon kívül, mely csekély eltéréssel *Pesttől Pozsonyig* tényleg kiépült, egy másik vonal, mely *Nánától* tovább a Duna mentén *Komárom* mellett *Csallóközön át Pozsonyig*, és egy szárnyvonal *Komáromtól Gönyőnél* való áthidalással. A társaság megalakulása s finanszírozása végett *Ullmann* nemsokára az engedély elnyerése után, már 1839 május végén Pestről kibocsátja a magyar középponti (duna balparti) vasút programmját s kijelenti: »Hogy a fő- s oldalonalaival alkalmasint több mint hetven geográfiai mértföld hosszú pályának nagy kiterjedésénél fogva, a számtalan akadályok ne legyenek legyőzhetetlenek és mérsékelt építési költséggel a főcél, háborítatlan kereskedési összeköttetéseket lehető legrövidebb idő alatt létrehozni, eléressék, e pálya előlegesen nagyobb részint lóvontatásra fog építtetni, mindazonáltal olyképen, a legújabb tapasztalatokkal összhangzó szilárd mód szerint, hogy az, ha az erőművészet láthatóan előre lépő javításai s a vasúti ügynek általában tökéletesb kifejése által biztos sikerek mutatkoznak, idő folytával gőzerőművek járására is minden további akadályok nélkül használtassák.« A programmal *Ullmann* felhívást intéz a vasút részvényeinek aláírására. A részvények kibocsátását és általában a vállalat ügyeit egy: *Burg Adám, Coith C. H., Dietrich József báró, Landauer József, Libenberg Lipót, Löwenthal J. J., Myrbach Károly, gróf Pálffy Ferdinánd Lipót, gróf Sándor Móricz, Sigismund schotteni s telki apát, báró Rothschild S. M. s Szitányi Ullmann Móriczból* álló választmány intézte.

A magyar középponti vasút kérdése a sérelmek és kívánatok egybeszedésére rendelt választmány útján 1839 október hó 10-én, mint Pozsony vármegyének kívánata, az országgyűlés elé utasított.

Még mielőtt az ügy az országgyűlésen tárgyalás alá kerülhetett volna, Pozsonymegye december 2-ik és következő napjain tartott közgyűléséről körlevelet intézett a törvényhatóságokhoz azzal a kérelemmel, hogy miként e megye, úgy ők is adnák utasításul követeiknek a középponti vasút lelkes pártolását és egy országgyűlési felhívásnak elfogadását, a melyben ő felségétől Gánsendorftól a magyar határszélig építendő szárnyvasút engedélyezése kéressék. E terjedelmes körlevélben

Pozsonymegye kifejti a balparti vasút elsőbbségét a jobbparti fölött törvényességi és közgazdasági szempontból. Nagy fölényt tulajdonít a megye a középponti vasútnak a bécs—győri fölött abból az okból, hogy míg ez utóbbi gőzerőre épül és így a sínekért és gépelyekért a pénz külföldre vitetik: addig a balparti vasút »eleinte csak lóerőre leendvén alkalmazva, ehhez a magyar vas meg ló is használható leszen, következőleg a 'pénz bejön és benn marad, ekkép kétszeresen is nyertes hazánkban«.

A pozsonyi kívánalom 1840-ik év december 6-iki kerületi ülésen került tárgyalás alá. A vita folyamán *Deák Ferencz* is felszólal. »Ha provinciális szellemből kellene kiindulnom, — úgymond *Deák* — a Duna jobbpartjabeli vasút mellett nyilatkoznám, mert megyémre s vidékekre közvetlenül ez volna a hasznosabb; de ha mint törvényhozó elfogulatlanul veszem fel a dolgot, úgy találom, hogy mindakét vonal ellen lehet több fontos kifogást tenni. Lehet mondani, hogy a jobbparti szállításnál a Bécsig lévő különféle vámok és accisák miatt a termékek ára tetemesen fog csökkenni; a balparti ellen pedig azt lehet mondani, hogy az északi fővonal,*) melylyel a kérdéses szárnyvonal összekötetni czéloztatik, oly rosszul van építve, hogy hozzáértők alig Ígérnek neki néhány esztendő, sőt a rajta történt többszöri szerencsétlenségek miatt a kormány meg is intette már az igazgatóságot, hogyha még több szerencsétlenség történik, elveszti szabadalmát és ez az oka, hogy az északi vasút részvényei is alább kezdenek szállani s meg lehet, hogy e szárnyvonal megnyitása által akarják azokat emelni s így agiotage lehet a dologban. Ezeket azonban mellőzve, hasonló körülmények közt én azt pártolom, a melyik hosszabb, jobb és biztosabb és azért ily fokozatot állítok fel: A vállalkozók egyike Debreczentől Bécsig, másika Pesttől Bécsig Ígéri vonalát vezetni. Ha már most mindkettőnek létesülését hinném, bizonyosan a hosszabbikat pártolnám, valamint kisebb szakaszokban is inkább azt pártolnám, mely Gönyőtől Bécsig, mint mely csak Pozsonytól Bécsig visz; inkább pártolnám azt, mely Pestről Bécsig, mint mely csak Gönyőtől Bécsig megy. Továbbá, ha hasonló esetben Debreczentől Pestig két vállalkozó volna s az egyik elegendő kezességet adna, a másik nem, akkor ahhoz állanék, a melyik kezességet nyújt. Végre különböző esetben, az egyik vállalkozó vasutat kívánna csinálni például Gönyőtől Bécsig, a másik Pozsonytól Gánsendorfig, s ez elegendő garantiával bir, amaz pedig nem, akkor ehhez hajolnék, bár rövidebb vonalat akar, de mert inkább ad biztosítékot. *Hanem én azt hiszem, hogy a Debreczen és Pest közti vonalra nézve alig van valaki a rendek között, ki velem együtt — tekintve a vasútoknak más országokbeli történetét, s hazánk ez alsó részének statistikai és geographiai helyzetét, a fuvarnak e vidéken olcsóságát — álomnak ne tartaná azt, hogy itt valaha vasút létezhessen; ha pedig mégis találkozónék olyan, a ki ezt hiszi, nem bánom, aludja*

*) Ez alatt a Ferdinánd Császár északi vasút értendő.

tovább édes álmát, sőt adja Isten, hogy az én éberségem legyen álom, a ki ezt nem hiszem, az ő álma 'pedig valósuljon. Éppen úgy nem hiszem, hogy Sina a vasutat Bécstől egész Pestig vigye. A dolog tehát úgy áll, hogy a vasút inkább létesülhet Bécstől Pozsonyig, vagyis a másik parton Gönyőig, mint ugyanonnan Pestig, de odáig mégis inkább, mint Debreczenig. Ily helyzetben mire alapítsam elhatározásomat, midőn sem egyik, sem másik részről biztosító adatot nem látok? Meg lehet, hogy mindakettő létesül; de mint törvényhozó a nemzetre nézve ily érdekes tárgyban bizonytalan lépést tenni nem merek, s valamint egy-részről Sina kezébe monopóliumot adni nem akarok, úgy másrésztől félek, nehogy a kérdésben kis vonallal egy sokkal nagyobbat öljek el. Még a parallel vasutak megállhatóságára nézve sem tudtam magamat elhatározni. Néhol a tapasztalat azt mutatja, hogy ez fönn nem állhat, más esetben pedig monopóliumot szül. Mindezek oly lépések, a melyek következéseire nézve a felelet terhét lelkiismeretemre nem vállalhatom. Ennélfogva azt hiszem, hogy miután itt a pozitív lépés nem kötelesség, én, mint óvakodó ember következetes csak akkor leszek, ha sem egyikbe, sem a másikba nem avatkozom, hanem, bízom mindegyiket a történelemre. Most ugyan Pozsony megye azt kívánja, hogy a magyar törvényhozás vesse magát közbe Ófelsége előtt az éj szaki vasúttársaság mellett azon kis részért, mely az ausztriai határra esik; én ugyan arra:s ráállok, hogy Angliánál vetné magát közbe Ófelsége a hasonló esetben; de minthogy míg egyik vagy másik, vagy mindkettőre nézve biztosító adatok által megnyugtatta nem vagyok, egyikét sem pártolhatom.« *)

A kerületi ülés után az országos ülés foglalkozott a dologgal, hol hosszabb vita után kimondatik: »Pozsony vármegye kívánatát mind azért, mivel a kívánatban érdekelt vonal az 1836: XXV. törvény-cikkben ki jelöltekkel nemcsak megegyezik, sőt egyenesen az e cikkekben kijelölt vonalak létesítésére eszközül szolgál, mind pedig azért, mivel figyelmezőleg a magyar középponti vasúttársaságnak nyilatkozására, mely szerint Bécs városát Pozsony, Pest és Debreczen városokkal a Duna balpartján építendő vasúttal összekötni szándékozván, Pozsony vármegye kívánatának teljesevé az ország nagyobb részének érdekében fekszik, a karok és rendek pártolják ugyan és ő felségének fölterjeszteni óhajtják: mindazonáltal, hogy a vállalkozó társaságnak szilárdságos kitüntetésére és bizonyítására, hogy tudniillik Pozsonyt

*) *Kárpáti János és Kada Elek: »A vasutak keletkezései* című munkájukban azt állítják, hogy *Deák Ferencz* ezt a beszédet nem mondta és hogy az nincs is a *Deák*-beszéd gyűjteményei közé felvéve. Nem úgy van! *Deák Ferencz* ezt a beszédet — mint a kerületi ülés naplójából kitetszik — 1839 december hó 6-án tényleg elmondta. Ez a beszéd »A Duna jobb- vagy balpartján építtessék-e vasút?« cím alatt a *Kónyi Manó* által összegyűjtött és kiadott »*Deák Ferencz beszédei*« (1829—1841) című könyv I. kötetének 412. oldalán van felvéve.

Pesttel és Debreczennel valósággal és mielőbb összekapcsolni elszántan akarátja legyen, annál nagyobb alkalmatosság nyújtassék, a karok és rendek azt a biztosítást kívánják, hogy *a)* Pozsonytól Gánsendorfig húzandó vonalat a társaság mindaddig ne használhassa, míg a pest—pozsonyi vonal összekötve nem leszen, és *b)* hogy Pesttől Debreczen felé való munkálkodását is a társaság elkezdje. Magától értetődővén, hogy a Magyarországon készítenő vonalat akár egész kiterjedésében, akár részletesen, vagy tudniillik a mint az elkészítették, az 1836: XXV. t.-cz. világos értelménél fogva a társaságnak azonnal »használni szabadságában álljon«.

A Duna balparti vasút eszméje tehát az 1839—40-iki országgyűlés által is akzeptáltatik. Az erről szóló üzenet közöltetik a főrendiházzal. A tárgyhoz az 1840-ik évi márczius hó 21-iki ülésen ott is többen szólnak hozzá, köztük gróf *Batthyány* Lajos is, a rendek üzenete mellett. Utoljára a nádor nyilatkozott. Szavai egy kis társadalmi képet adnak a pozsony—bécsi viszonyokról, és mutatják, hogy nem volt valami nagy rokonszenvvel a vasutak iránt. A mit a két pályáról mondott, azt a későbbi években sokszor idézgették, idézte nem egyszer *Kossuth* éppen a balparti vasút javára. A nádor mindenekelőtt kimondhatni véli a többséget a karok és rendek kívánata mellett. Észrevétel tesz az egyik főrendi tag által felhozott azon érvre, hogy a balparti vasúton szállítandó portékák *accisa* s vámtól mentesek maradnak, minthogy e vonal egyenesen Morva-, Csehország és Európa északi részeire vezet. *»Én nem vagyok ez értelemben, — úgymond a nádor — még pedig azon tapasztalatnál fogva, mely e részben egész Európában mutatkozik, és a mely szerint a vasutak ritkán portékák, hanem nagyobbrészt a személyek szállítására szolgálnak, különösen ott, a hol a vasutakkal ugyanazon irányba folyók is vannak. Miután a mi terményeink súlygsak és kisebb értékűek, ennél fogva a Dunán fognak Bécsbe szállítatni s így mint eddig, el nem kerülnek az accisát. A mi a személyek szállítását illeti, tudjuk, a kik itt Pozsonyban vagyunk, hogy az országgyűlés ideje alatt a hét végével a népeség nagy része Bécsbe menni s onnan hétfőn vagy kedden szokott visszajönni; ott megfizetik az accisát és elköltik minden pénzüket. Kérem tehát: származik-e a hazára nagyobb haszon a vasúiból?«* — A nádor e fejtegetése adja magyarázatát azon elterjedt hiedelemnek, hogy nem fogják a gánsendorf—pozsonyi szakasznál tovább építeni a vasutat. Jövedelmezőnek csak a személyforgalmat tartották és azt gondolták, hogy ez a rövid vonal igen nagy személyszállítást biztosít, holott a pozsony—pesti vonalon hosszúságához képest igen gyér lesz a személyforgalom. Látszik, hogy a nádor sem nagyon bízott az egész balparti vonal kiépítésében. Egyébként azt ő sem helyeselte, hogy meg ne engedessék a vállalatnak egy kész szakaszt megnyitni, mielőtt a többi elkészült.

A főrendek tehát elfogadták a követek táblájának határozatát a pozsonyi kívánatra vonatkozólag és az ügy az országgyűlésen el is intéz-

tetett; azonban előkerült indirekte még egyszer a duna—tiszai csatorna kérdésénél, de a vasút ügye azért a végleges engedély elnyeréséhez egy lépéssel sem jutott közelebb. A helytartótanács és udvari kancellária ugyanis úgy vette azt a pártolást, mely az országgyűlés által a Duna jobbparti vonallal kapcsolatosan tárgyalás alá került duna—tiszai csatornáról szóló felírásba a jobbparti vasút érdekében felvétel, mintha az országgyűlés ezt a vasutat egészen azzal a nyomatékkal sürgetné, mint a balpartit. A helytartótanács ezért arra törekedett, hogy miután hite szerint a két pálya fönn nem állhat, vagy lépjen vissza az egyik, vagy egyesüljön a két vállalat egy vonalra. A kancelláriához 1840 május havában intézett iratában a helytartótanács kifejti, hogy e módosítások egyikére sincs kilátás, kifejti továbbá, hogy a jobbparti vállalat korábban kapta az előleges engedélyt, mint a balpartit; hogy a jobbparti vasút a már meglevő forgalmi irányban haladna, a míg ha a balparti épül, akkor a dunántúli vidék nagyon károsul, holott, ha ez nem épül, a balparti vidék legalább nem veszít; ámbár nem lehet, szerinte kicsinyelni másrészt, hogy a középponti társaság által tervezett pest—debreczeni vonal is fölötte fontos. A kancellária ennél fogva megkérdi június 19-én a császári királyi általános udvari kamarát: helyes-e két pályát a Duna mentén építeni, nem tiltja-e ezt a vámkezelés érdeke?

A balparti vasút sorsa ennél fogva függőben marad. Az ország közvéleményében azonban már nagy hullámokat vert az 1840-iki országgyűlés után megindult reformmozgalom. E szellemi munkában kiváló rész az adó-, a hitel-, a vám- s közlekedési politikának jutott. A kormány maga is, de az ország kiválóbb férfiai is belátták, hogy az ország anyagi gyarapodása és ezáltal szellemi haladása érdekében multhatatlanul szükséges a *közteherviselést* keresztülvinni. Különösen a kő-, vízi s vasúti hálózat kiépítése nagy költsékezést igényel az államtól.

Győzött az akkori kornak egyetlen helyes felfogása, hogy nemcsak a vízi-, de a vasutakat is kizárólag az ország létesítse közadók és kölcsön útján. Ezen eszme mellett szállottak síkra gróf *Desseffy* Emil, gróf *Széchenyi* István, *Kossuth* Lajos, *Trefort* Ágoston és *Lónyay* Menyhért is.

Időközben a bécs—győri vasúti társaság — mint láttuk — kénytelen volt végleg lemondani a magyar vonalakra nyert engedélyről. E kedvező alakulat daczára fölötte lassan fejlődik a balparti vasút ügye.

Felterjesztett alapszabályai nem erősítettnek meg, mert a helytartótanács és az udvari kancellária még nem kapott választ a császári királyi udvari kamarától azon kérdést illetőleg, hogy kívánatos-e két párhuzamos vasútnak építése a Duna mentén? A kancellária pedig nem ad választ, míg meg nem hallgatja az udvari kamarát, mert a vámügyet érdeklő minden kérdésben e hatóságot, mely a monarchia összes vámügyeit intézte, mindig meg kellett kérdezni. Gróf *Majláth* Antal udvar kancellár május 23-iki sürgető felterjesztése után végre 1844 január

24-én leérkeznek a helytartótanáctól a megerősített alapszabályok, mire ő felsége márczius 4-én külön oklevelet ad ki a társaságnak, a helytartótanács pedig 13-án, tehát az előmunkálati engedély kiadától számított hét évre megköti a szerződést az igazgatósággal. A szerződést a vasúti társaság részéről *Ürményi Ferencz, Sztányi Uumann Móricz* és *Sichrovsczly József* titkár írják alá, a helytartótanács részéről *Mérey Sándor* és *Kondé János*. E szerződésben megadja a helytartótanács a középponti vaspályatársaságnak a végső engedelmet

Pesttől Pozsonyig az osztrák határszélig és

Pesttől Debreczenig építendő fővonalakra

és az ezekből *Komáromig, Aradig, Nagy-Váradig* és *Rakamazig* vezetendő oldalpályákra. Kiköti azonban, hogy az építést, mind a két oldalról egyszerre kell megkezdeni.

A tarifára nézve a helytartótanács a társaság által önként megállapított tarifának mondja azt, mely a szerződésbe felvételre, de azért hozzáteszi, hogy: »a tarifának *felemelés* nélküli megtartására köteleztetik, *alábbszállítása*, midőn érdekében fekszik, szabadon neki fönnmaradván«. A maximális díjtétel egy mértföldre egy személytől az I-ső helyen 12, a II-ik helyen 10, a III-ik helyen 8 krajczár; továbbá egy mázsától vagy egy mázsán aluli nyalábtól értéke vagy terjedelméhez képest három osztályban 3, 2, 1½ krajczár pengő pénzben szabott meg e vasútnál is. A vitelbér kinyomatva az állomási helyeken kifüggesztendő lesz és »minden személykülönbség nélkül szedethetik*. Az így megszabott bérek szedése a társaságnak a vasút forgalomba helyezésétől számított 80 évre engedtetik meg. Hogy mi történjék a bérszedési évek lejárta után, arról hallgat a szerződés, mert erről általában nem rendelkezik az 1836. évi XXV. t.-cz sem. Az építés megkezdéséről s befejezéséről mit sem rendel a szerződés, valamint annak következményeiről sem, ha a társaság nem teljesíti kötelességét.

Az országgyűlés kerületi üléséből kiküldött kereskedelmi választmány elnöke *Palóczy László* 1843 október 5-én felhívja a balparti vasút igazgatóságát, nyilatkozzék arról, hogy mikor kezdi meg az építést, képes-e azt országos segély nélkül kivinni, vagy igénybe akarja-e venni a törvényhozás intézkedését? *) Az igazgatóság október hó 29-én azt

*) A közgazdasági élet terén két felfogás merült fel. Az egyik »a *szocialisztikus*« azt vallja, hogy az állam gazdasági tevékenykedése nem szorítkoztatik a negatívumra, melynek csupán az a célja, hogy az állam a gazdasági erők szabad működésének útjában álló akadályokat hártsa el, hanem az állam munkáljon közre cselekvőleg a nemzeti jólét megvalósítása érdekében. A másik »a *manchesterianismus*« az államot gazdasági téren tétlenségre akarja kárhóztatni. Alapelve az, hogy az állam hagyja magára az egyeseket, mert az ember természeténél fogva önérdékét szolgálva, a közérdeket is szolgálja egyszersmind.

Mind a két théoria, végtel, tehát helytelen. Az állam — mint az emberi társas együttlét legfőbb orgánuma — a kebelébe zárt egyesek erejét egyesíti

feleli, hogy még nincsen szerződése és hogy még nincs engedélyezve a gansendorfi szárnyvonal, de azért előadja kívánságait. 1837 óta sok tapasztalatot tettek a vasúti építés és üzem terén, mondja. Az egyszerű s olcsó amerikai rendszer nem alkalmazható, azért az eredetileg tervezett 8 millió építési tőkét 16 millióra kell emelni. Továbbá azon idő óta megdrágult a tőke. Kér ennél fogva az építési költségre, a pálya forgalomba vételétől kezdve 5 százalékos *kamatbiztosítást*, mi csak fikтив lenne. Ennek bizonyítására számítást tesz a pest—pozsonyi vonalon elérhető jövedelemről. A személyforgalmat 180.000 egyénre teszi; ebből 40.000 ember Pesttől—Pozsonyig 5, és 50.000 egyén 4 forintjával,

magában, minél fogva az államhatalom hivatása polgárainak szükségletét a gazdasági téren is kielégíteni, ha a szükséglet kielégítés feladata oly természetű:

a) melyre az egyes nem, csak az állam képes;

b) melyet az egyesek nem végeznek, bár végezhetnének, azaz megvan a képesség, de hiányzik a készség, és

c) melyekre nézve jobb, ha az egyesek, bár arra képesek, nem végzik, mivel vagy hiányzanak, vagy meg nem engedhetők a magántevékenység sikeres működésének feltételei.

Az ó- és középkorban az állam építi az országos utakat s nem is volt kétség az iránt, hogy e feladat feltétlenül az államot illeti meg. Az újabb korban — különösen a XIX. században — mér a tőke és a vállalkozási szellem oly erős, hogy nincsen az a nagy feladat a közlekedés terén, mely elől a tőketársulás (részvénytársaság) meghátrálni lett volna kénytelen.

A készség e feladatok betöltésére megvolt különösen akkor még, mikor még túlzott reményeket tápláltak a vasutak jövedelmezősége felől. A legnagyobb volt ez Angliában és az északamerikai Egyesült-Államokban. Gyengébb volt Franciaországban, még gyengébb Németországban, Magyarországon és Ausztriában. E készség később nagyon megcsappant mindenütt s az államoknak kellett a vállalkozási kedvet újra élesztetniük, életre kelteniük. Azon történelmi alapon kifejlődött eszközök és módok szerint, a melyekkel az egyes államok a vasutak támogatása körül eljárta két csoportba oszthatók; *negatív* és *'pozitív támogatások*.

Negatív (indirekt) *támogatások* az államkincstár közvetlen igénybevétele nélkül nyújtott segélyek. Ezek vagy értékes jogok adományozásában, vagy kötelezettségek alóli felmentésekben és oly bevételekről való lemondásban állanak, melyekre az állam a vasút létre nem jövele esetén úgy sem számíthatott volna. Ilyen például az *adók és egyéb illetékek* hosszabb-rövidebb időre való *elengedése*.

Pozitív támogatások az államkincstár közvetlen megterhelésével, vagy a közvagyonból nyújtott segélyezések. Ilyen a fix szubvenció, midőn az állam — *bizonyos meghatározott összeggel* — a visszafizetés kötelezettsége mellett, vagy a nélkül hozzájárul az építési tőkéhez. Egy másik módja a támogatásnak, hogy az állam maga is beáll részvényesnek, akár úgy, hogy az *átvállalt részvények* után osztalékra igényt nem tart, akár pedig úgy, hogy csak a többi részvényes kielégítése után részesül osztalékban. Mérsékelt kamat mellett, vagy egészen kamatmentesen a vasútnak nyújtott *kölcsön* is egyik módja a támogatásnak. Ez főleg Poroszországban talált alkalmazásra. Pozitív támogatás a *földadományozás is*, mely abban áll, hogy az állam a vasúttal szükséges földterületet ingyen engedi át a vállalatnak.

a közbeeső állomásokon pedig 1 frt 30 krajczár, azután 1 frt és végre 30 krajczárral számítva egyenkint, a többi összesen 90.000-nyi személyforgalmat, tesz ez a bevétel 400.000 forintot. Épp ily alacsonyan számítja az áruforgalmat. Az egészet 1,309.000 mázsára teszi s a dohány-nak kivételével 27 krajczárral számítva átlagosan a szállítóbért, 604.550 írtra megy a bevétel. Ha ez 1,094.550 frt összes bevételből 50 százalék, mint ezt a tapasztalat tanítja, üzleti s egyéb költségre felemésztetik, akkor marad 547.000 frt, a mi több mint a pest—pozsonyi vonal 10 milliónyi építési tőkéjének 5-ös kamatja. A pest—debreczeni forgalom hasonló számítás szerint csak 190.000 frt tiszta jövedelmet adna.

Van a pozitív segélyezési formák közt egy csoport, melynek kiváló előnyét az képezi, hogy a tényleges viszonyokhoz simul és az állam igénybevételét a fenforgó. szükség mérvéhez korlátozni képes. Ez a *jövedelembiztosítás*.

A *jövedelembiztosítás* lényege az, hogy az állam kötelezi magát, miszerint a vasút jövedelmét bizonyos maximumig kiegészíti oly feltétel alatt, hogy az ekképpen előlegezett (kamatelőlegek), a megállapított maximumot felülhaladó jövedelemből visszatéríttetnek. A kötelezettség tehát mindkét részről feltételes. Az állam fizetési kötelezettsége csak akkor áll be, ha a tényleg elért jövedelem a meghatározott maximumot el nem éri. A vasút visszafizetési kötelezettsége is feltételes: a jövedeleni mérvétől függő. Miután a vasúti részvények ily esetben ugyanazon biztonsgot nyújtnak, mint az állampapírok, mert az állam mintegy a hitelét kölcsönzi általa a vállalatnak, az állam mintegy a hitelével van segítségére a vállalatnak, tehát a tőkebeszerzés megkönnyíthetik általa. A másik előnye, mint már említettük, *alkalmazkodási képességében*, azaz abban áll, hogy az államkincstár nem vétetik nagyobb mértékben igénybe, mint a fenforgó viszonyok közt szükséges, t. i. csak a mennyiben a vasút jövedelme kiegészítésre szorul. Az államkincstár túlságos igénybevétele jövedelembiztosítás esetén sincs azonban kizárva, ha az alapítási költségek túlságosak, vagy a tőke mesterségesen felszaporítatik, pl. túlságosan alacsony árfolyam által. Ezért ebben az esetben a jövedelem magasságának megállapítása a fő.

A *jövedelembiztosítás* a vasutak állami támogatásának leghathatósabb és egyszersmind legkiterjedtebb alkalmazást nyert módozata. Elterjedését főleg annak köszönheti, hogy elméletileg jogosultsága ellen alig lehet kifogást tenni. Az államok eleinte azon várakozást táplálták, hogy az az állam részéről csak mintegy erkölcsi támogatás (hitelképesség emelése) jellegével bír, az államkincstár tényleg igénybe vétetni s megterheletni nem fog, vagy legfőlebb csak a kezdet nehézségeinek leküzdésére szükséges rövid ideig. Alaposan csalódtak azonban e várakozásban. Az elméletileg helyes és kifogástalan jövedelembiztosítás a gyakorlati alkalmazásban kedvezőtlen eredménnyel járt, mert a gyakorlatban visszaélésekre, szédelgésekre vezetett, miért is nem egy államban a vasútügy történetének legszomorúbb emlékei fűződnek a jövedelembiztosítás rendszerének időszakához.

Az a baszna azonban — tagadhatatlan — megvolt a jövedelembiztosítási-rendszernek, hogy gyorsította a vasúti hálózat kiépülését. Az államkincstár vesztesége pedig — közvetve — legalább megtérült a vasutak közgazdasági haszna által, különösen ott, a hol az állam befolyást biztosított magának a vasút üzletvitelére, mivel így az államkormány-nak módjában állott a vasutakat a közgazdaság érdekeinek megfelelő eljárás útján tartani, szükség esetén arra rákényszeríteni.

A tiszta jövedelem e szerint okvetlenül kiadja az építési tőke 5 százalékát, sőt meg is fogja haladni. Ha a kért támogatást megkapja, akkor közgyűlésileg kötelezni fogja magát, bizonyos évek múlva, mikor az egész tőke a jövedelemből törleszhető lesz, a 70 mértföldnyi vasutat minden tartozékával az államnak ingyen átadni. A társaság ajánlata, a kerületi s országos ülésekben meg a sajtóban nagy vitát indított meg, a kamatbiztosítás melletti magán- és közkieltségen építendő állami vasutak előnyeit és hátrányait fejtegetvén.

Az országos támogatás ügye egy másik választmánynál is megfordult június hó 19-én. Az országgyűlés mindkét háza ugyanis 1844 márczius havában megegyezett abban, hogy országos választmányt küldjön ki a közszükségletek és ezeknek mi módon való fedezése iránti javaslattétel végett. E választmányba a követek táblája kiküldötte márczius hó 15-én *Szentkirályit*, *Fehérvári Miklóst*, *Radvánszky Antalt*, a két *Bezerédyt*, ifjabb *Majláth Györgyöt*, *Zsedényit*, *Klauzált*, *Lónyay Menyhértet* és *Beöthy Ödönt*; a főrendek pedig ugyanezen hó 18-án *Majláth György* országbíró, *Lonovics püspököt*, báró *Mednyánszky Alajost*, *Vay Miklóst*, gróf *Apponyi Györgyöt*, *Széchenyi Istvánt*, *Batthyány Lajost*, ifjabb *Zichy Ferenczet*, *Barkóczy Jánost*, *Wenckheim Bélát* és *Széchen Antalt*. A delegáltak április 17-én tartották első ülésüket. Hosszas vitatkozás után három alválasztmánnyá alakultak; az egyik foglalkozzék a közadók kivetés s behajtási módjával, a másik a kezelés kérdésével, a harmadik a közszükséglettel. Gróf Széchenyi István ez utóbbiba került. Ez az alválasztmány felszólította a központi vaspályatársaság igazgatóságát, küldene ki meghatalmazottakat, hogy az országtól kívánt támogatás felett a tárgyalást be lehessen fejezni. Az ideiglenes igazgatóság elnökét, *Myrbach* vezérőrnagyot és *Ullmann*t, továbbá báró *Pereira-Arenstein* Lajost küldi ki, s ezek a közszükségleti alválasztmánynak június hó 12-én és 13-án tartott tanácskozásaiban részt is vesznek. Az eszmecsere arra az előleges megállapodásra vezetett, hogy az alválasztmány az adott viszonyok között a kamatbiztosítást a legjobb eszköznek ismerte el a vasút létesítésére.

A kerületi gyűlés a középponti vasúttársaságnak a kereskedelmi választmány előtt megfordult kérvényét, a kamatbiztosítást és a párhuzamos vonal elleni megóvást illetőleg július 16., 18. és 19-én tárgyalja.*)

*) Különösen a párhuzamosság kérdése támasztott nagyobb vitát. A jobbparti vasút tendenciájának jellemzéséről álljon itt ez a két felszólalás:

I. Múlt országgyűlésen, midőn Sina a vasútépítésre felszólított, a vállalatban Rothschild is szerepelt, vagy ha tetteleg részt nem vett is, de megígérte, miszerint a vállalkozók érdekeit előmozdítani iparkodik; akkor Sina a Duna balpartján kívánta létesíteni a vaspályát; midőn azonban a pozsonyiakkal meg nem egyezhetett, a jobbpartot választotta. Később a balparti vonal építésére fellépett Ullmann a Pestnek Becsesei leendő összeköttetésére ajánlkozott, még azon esetben is, ha a jobbparti vasút építettik. Sina szinte Ígéretet tón az egybekötésre, de egyszers-

A vasútigazgatóság ennél fogva július hó 26-án ajánlati tárgyalást hirdet augusztus hó 25-ére a pest—váczi vonalon szükséges al- és felépítményekre, nevezetesen 50.000 darab »kereszt-gerendely«-re s 1844 augusztus 2-án megkezdte a munkát Pest mellett a váezi töltésen. Egyben folytatja a megkezdett tárgyalásokat az országos választmánnyal.

Ezen tárgyalások egyes fejleményei, az országos választmány által, a kerületi ülés elé vitettek, majd az országos ülésbe is bekerültek, hol felszólal a középponti vasút tervezetének nagy ellenzője, gróf Széchenyi István is. »Olyan lapos téren, — úgymond — hol a lakosok legnagyobb része marhatartásból és fuvarozásból él, könnyen indítanak háborút a vasút ellen és fokép eleinte, mikor ingyen fognak fuvarozni, a vasút semmit sem fog jövedelmezni. Attól is lehet tartani, hogy majd fölszedik a vasutat. Csak egy pár vásár

mind folyamadott, hogy Ullmannak az építés ne engedessék meg, mivel különben a jobbparti vonal nem létesíthető. Azonban a műit országgyűlésen a KR. és RR. egyik vagy másiknak ügyvivői lenni nem akarván, a konkurrenczia fentartás tekintetéből, mindkét félnek a vasútvonal építését megengedték. (Zsoldos Ignác, Veszprém követe, 1844 július hó 16-án, a 238. kerületi ülésen.)

II. Ha tekintetbe veszem azokat, miket tett a jobb- és balparti társaság, lehetetlen a balparti mellett nem nyilatkoznom. Ugyanis a jobbparti társaság az 1836: XXV. t.-cz. keletkezte után az építési engedelmet csakhamar megnyerte és hogy szándéka komolyságát megmutassa, némely előlépéseket tett, nevezetesen egy szárnyvonalnak Pozsonyba vezetése iránt tervet készített, megvizsgálására megém részéről küldöttséget kért, mely foglalatosságában el is járt és az építés Becsnél megkezdett. *Azonban azt csak addig folytatta, meddig különösen nagy hasznot hajtónak hitte s így Magyarországra nem vitte;* de annak építéséről, minthogy azt hitte, hogy a balparti társaság szinte engedelmet nyrend, le nem mondott. Később, midőn gondolta, hogy ez szándékával felhagyand, s ez által mind a budapesti híd, mind pedig a gőzhajózási társaság actiái állását biztosítottnak hitte, kinyilatkoztatá, hogy ő a vasutat Magyarországon építeni nem fogja; minek következtében bécs—győri vasúttársaság ezimét bécs—gloggnitziv al cserélte fel.

Ellenben a balparti vasúttársaság, mindamellett, hogy a jobbparti vonallal egyenlő állásba nem helyeztetett s küzdeni volt kénytelen, mert az 1839-iki országgyűlés csak azon feltétel alatt vette azt pártolás alá, hogy a Bécs és Pozsony közt létesítendő vonalat mindaddig ne használhassa, míg azt Pestig el nem készíti s annak építését Debreczen felé meg nem kezdi, — midőn a jobbpartinak az engedelem minden megszorítás nélkül meg volt adva — szándékával fel nem hagyott, hanem az engedelem kiadását ezen terhes feltétel mellett is folyton sürgette, de azt csak akkor volt képes megnyerni, midőn a jobbparti társaság építési szándékáról lemondott.

Mostan tohát, midőn már ez az engedelmet megnyerte s építéshez fogni kíván, a jobbparti társaság — más név alatt ugyan — ismét feláll s hogy a híd és gőzhajózási társaság actiái ne csökkenjenek, egy jobbparton építendő vasútra engedelmet szorgalmaz, azt akarván elérni, hogy az által a balparti actiák értéke csökkenvén, a vállalatot dugába döntse. (Olgyay Titus, 1844 július 16-án, a 238. kerületi ülésen.)

alatt lesz azon járás-kelés, különben nyugodni fog azon a 25 mért-földnyi pályán a lokomotív»)*

Végre az országos választmány és a vasútigazgatóság befejezhették tárgyalásaikat. A választmány megteszi »Az országos közszükségek és azok miképen leendő fedezése tárgyában országosan rendelt küldöttségnek Jelentései (1844 szeptember 9.) című nagy-kiterjedésű és rendkívül érdekes és értékes munkálatában jelentését az egyezkedésről, mit a karok és rendek november 8-iki ülés-

*) Széchenyinek különben — kit éppen ezért azzal vádoltak meg, hogy nagyszámú Lánchíd-, Dunagőzhajózási társasági és jobbparti vasúti részvényei vannak és ezért ellenzi olyan macacsul a balparti vasút tervezetét — nem ez az egyetlen pesszimisztikus beszéde. Egy másik alkalommal ugyanis nyílt ülésen gróf Dessewffy Auréllal polemizálván, e szavakra fakad:

»A mi a bizalmat illeti, kénytelen vagyok bevallani, hogy azon nyolcz és fél év nyomtatványban, melyet a vállalat érdekében kiosztottak, biztosítékot nem találok. Ebből azt látom, hogy ott van először is egy magyar mágnás neve (gróf Sztáray Albert), a ki a dolgot, mint valami felette jót, pártolja s ajánlja. Tisztelet, becsület, de ezt garanciának nem vehetem. Olvasom később báró Rothschild nevét, hogy ő tudniillik jótáll, csak pártolják a rendek a pozsonyi postulatumot; jótáll és én már látom őt, miképp dolgozik szinte Debreczennél, hogy egy év leforgása, sőt kisebb idő alatt elvégez — ugyan mit? Az egész vonalat Gánsersdorftól a magyar határig! Valóban szép garancia az egészre nézve! Tapasztalom végre a nyolcz és fél nyomtatott ívben, hogy báró Dietrich, vagy az ideig-óráigi választmány — pártolják csak a rendek addig is a pozsonyi postulatumot — mindjárt megkezdeni Ígéri Pesttől fölfelé és lefelé a vasút vitelét, midőn a helytartó-tanácsdal e tekintetben megegyez — és a körülmények engedik. Ilyenfőle garanciák a bizalmat nem emelték, sőt azt is, a mi volt, megsemmisítették. Sokkal hasznosabb a balparti út az országra nézve. Már ha Debreczentől Pozsonyig megyen, ezt tagadni sem kívánom, tudniillik, ha valóban létez és nem marad a papiroson. Ettől pedig nagyon félek; kivált ha Pesttől Párkányig a Duna partján látom a vasút vitelének szándékát, egy olyan folyamnak, melylyel semmi vasút a világon, a legnépesebb környékek közt sem k onkurr álhat, kivált az úgy is kissé hosszadalmas kanyarulatában a folyónak. Egyéb-iránt épüljön. Hazudtoljanak meg a vállalkozók. Én igen fogok örülni, ha Pesten egy derék pályaudvar támadand és töltése az útnak, ha nem is gőzkocsiknak, de legalább a Duna kiömlései ellen fog szolgálni. Áll a napló s a jövő kor fogja eldönteni, nekem vagy a grófnak volt-e élesebb belátása a jövődbe? Ha épül az út és mi egymással gőzkocsin utazunk az érintett vonalon, akkor én hódolok a grófnak; ha pedig talán mégis gyalog lennénk kénytelenek menni Visegrád felé, akkor megint én állok magasban s ezt ítélje el a jövő kor.«

És bizony Széchenyi István grófnak a jövőbe való éleslátását megint csak elhomályosította az elfogultság.

Csoda-e, ha, mint maga mondja: »komolyság és hidegvér helyett, melynek e tárgy taglalásánál uralkodni kellene, oly ingerültségig fejlődtek ki a szenvedélyek, hogy akár magán-, akár nyilvános tanácskozás folyt legyen e tárgyban, valóban sokszor jó lett volna előre szinte pisztolyokat a zsebbe tenni.«

Pesszimisztikus felfogásával különben nem állott egyedül abban a korban. A széles tudású Lipovniczky Vilmos, Bars vármegye első követe, ki szintén a balparti vasút ellen foglal állást, így nyilatkozik:

sükön észrevétel nélkül helybenhagynak. E szerint a társaság 80 helyett 70 év múlva ingyen átengedi a vasutat, 8 év alatt befejezi az egész építést, a kamatbiztosítást az egész vasút megnyitása utáni 30 évre veszi igénybe; a paralell vonal építése 6—8 éven belül eltiltatik.

A sok huza-vona után végre 1845 november hó 10-én megtartatik Pest és Palota között az első mozdonypróba és

*1846 július hó 15-én megnyílik a magyar középponti (duna halparti) vasút pest—váczi vonala, *)*

»Nem látok — mondja — abban biztosítékot, hogy megépül a debreezen—pesti vonalrész, ha azt a kikötést teszszük is a társaságnak, hogy addig nem nyithatja meg a gánsormdorf—pozsonyi szakaszt sem, mert megépül legfeljebb is csak ez a szakasz, de nem épül meg sohasem a pozsony—pesti rész is, mivel az igen költséges lenne. Nem biztosítók erre az sem, hogy a társasági vállalkozók neve között ott szerepel a Rothschild neve is. Pesttől Váczig hegyen-völgyön keresztül nehéz lesz az építés, sőt hidakat is kellend építeni. Különb t. KK. és RR. — folytatja — legjobb lesz nemcsak lokomotivekről, de csónakokról és halászati eszközökről is gondoskodni, hogy midőn a vaspálya a vizek fenekén fog vesztegelni, legalább halászattal és vadkacsavadászattal mulathassuk magunkat.*

*) A vasút hivatalnokai ezüst rojtos fekete frakkban tettek szolgálatot.

Az első vonatot a »Pest« és »Budct« nevű mozdonyok vontatták.

A megnyitás idejét, a *menetrendet* (lásd I. függelék), valamint a díjszabást (lásd II. függelék) »hirdetmények«-ben és az egykorú hírlapokban közölt hirdetésekben adja az igazgatóság a közönségnek tudomására.

Az encyclopedikus tartalmú, a *közgazdaszáira, műiparra és kereskedésre különös tekintettel levő »Hetilap«* 1846 július 17-iki számában mindössze ennyit ír az országra szóló eseményről, az első vasútvonal megnyitásáról:

magyar középponti vasút pest—váczi részvonalát f. hó 15-én ünnepelesen megnyitották, s 16-ától fogva a közlekedésnek átadták. Isten adjon ez epocha után jobb jövőndőt a hazának, — bús napjai már valának!«

A »Pesti Hírlap« 1846 július 17-én megjelent száma így ír:

»A középponti vasút váczi részének megnyitása. Megvan tehát elvégre. Mit régen óhajtánk, minek mindenesetre meg kellett történni, de a mit a sok halogatás után már szinte nem mertünk hinni, csakugyan elértük. A központi vasút készen levő része, a pest—váczi vonal július 15-én valósággal megnyitott. A meghívó jegyek ugyan eléggé rossz magyarsággal voltak írva s kifordított magyar czímerrel voltak ellátva, de legalább mégis magyarok voltak. A szegény magyar ember azonban, ki társaskocsin menne a vasúthoz s nem tud németül, nem igen a vasúthoz juthatna, mert a vasúthoz vivő társaskocsikon egyedül német nyelven van fölríva, hogy a vasúthoz járnak. Ő Fensége az ország nádora, családja és udvara kíséretében megjelenvén, tömérdek nép jelenlétében délután 3 órakor »Buda és Pest« gőzmozdonyok nyolcz kocsin, Vác felé indították a meghívottakat, számra nézve mintegy harmadfélszáz személyt. A közbenső állomásoknak Palota és Dunakeszi, csak másodikánál állapodánk meg s beszámítva az itt töltött 10 percznyi időt, 59 perez alatt értünk Vácra. Tehát a négy s valami egy harmadnyi rész mér földi távolságot nem a legsebesebben haladtuk meg. Vácznál azonban tűzbe jöttünk. Azaz Vácra érkezünkkor a városban nagy tűz volt, mi egész ottlétünk alatt folyton tartott, sőt növekedett, valamint eljövételünk percében is mindig növekedő erővel dühöngött, ő Fensége a kocsiból leszállván, nem fogadta el a küldöttség tisztelgő üdvözlését sem, azonnal sietett megjelenni

1847 szeptember hó 1-én pedig a pest—szolnoki rész adatik át a közforgalomnak. *)

*) Ennek a megnyitása is nagy ünnepélyességgel ment végbe, a melyben a királyi helytartó István főherczeg, valamint öcsese József főherczeg is résztvettek. Előbbi e czélból szakította meg körútját, a melyet az országban tett és a vasútszakasz megnyitása után ismét folytatott. A megnyitó vonat tovaszállítására az »István« és a »Haza« névvel felruházott mozdonyok álltak készen, a mire Széchenyi István gróf azt a tréfás megjegyzést tette, hogy: »ime itt is István viszi előre a Hazát.« a vész helyén. A nemzeti ünnep örömeivel eltelt keblek, a jó vócziai szerencsétlensége által meghatva, magokba rejték az örvendő érzelmeket és szótlanul maradtunk a pusztító vész láttára. A vasúttársaság nemcsak semmit sem rendezett vendégei számára Váczon, hanem még pénzért sem lehetett valamit kapni.«

A *oBudapesti Híradód* 1846 évi július 23-án megjelent számában pedig ezeket mondja:

»Elvégre Magyarország évlapjaiba is iktatjuk egy oly ünnep megünnepeését, melyről eddig csak olvastunk. A civilisatio legújabb fejleménye Hunnia fővárosának is nyujtá azon élvezetet, melynek majd minden európai főváros már egy idő óta örvend és kikocsikáztatá egy csodaszerű gőzelőfogattal a meghívottak százait, egyszerre a pamlagok kényes ölen, villámi az az vasúti sebességgel, t. i. 50 és néhány perez alatt Vác városába, hova eddig a pestiek csak egyenkint, legfőlebb párosán, vakító homokfelhőkön keresztül, és a legsziljabb magyar ló félnapi megizzasztásával, gyönyör nélküli és unalomteljes utazással érhetek. — 1846 július 15-én délután 3 óraker rendkívül mozgás támadt Pest városában. A nép ezeryi csoportjai a pályaudvar felé nyomultak, hol a sorkatonaság és a polgári őrsereg díszes egyenruhában tisztelgett; a főnemesség és a királyi hivatalnokok fényes hintóikban, az uracok sebes tilburykban vágatva érkeztek: mert négy órára volt kitűzve az első magyar gőzmozdonyos vasút ünnepélyes inauguratioja, mely annyiszor hirdetve volt, de most egyszer teljességbe ment. Alig szemléltük meg a csinos és legnagyobb kényelemhez alkalmazott, nagyszerű 58 személyt befogadó waggonokat és a legfényesebb díszszel bútorozott udvari kocsit, alig rázták meg kezeiket az ország minden részéből összesereglett vendégek, megérkezett a fenséges nádor is főherczegi családjával, mire a meghívottak helyet foglaltak hét oly nagyszerű waggonban, melyekbe könnyen 350 személy férhetett; azután virágokkal koszorúzott és zászlókkal díszített gőzmozdony »Buda és Pest« egyet nyerítének vagy sivítának, és az udvari kocsi megindult hét waggonnal a sokaság bámulatára, a mely alig kiabálhatott egy-két »éljent« örömeiben, annyira meg volt a látvány sajátzerű rendkívülisége által lepetve. Alig tűnt el szemünk elől az utolsó pesti néző: már is palotaiak és a főtiak állanak előttünk, kikhez tán távolabb helyiségökbeli lakosok is valának vegyítve, mert hintókat és kocsikat lehetett látni a pálya egész hosszában (mely épen nem kietlen vidéken vonul el, minthogy egyfelől a budai hegyek, másfelől egy kellemes rónaság változékonyasága díszlik) és 25 perczyi utazás után a dunakeszi állomáson megállunk, hol fával a tenderek és vízzel a katlanok láttatnak el, mire ismét elindulnak és Göd mellett elrepülvén, 24 perczyi utazás után a mozsarak ropogása között Váczon leszálltunk. Itt azonban az ünnepélyesség komoly fordulatot vesz, mert a városban félreverik a harangot, és az épen nádoré Fensége elibe készült káptalan, előljáróság és lakosság visszatekintvén házaikra, azokból rémülve egy komor füstből álló nagy oszlopot lát a felhőkbe nyúlni, mire a nádor ő Fensége csakhamar a vész-

A harmadik szakasz: a marchegg—pozsonyi 1848 augusztus 20-án készült el, de a politikai viszonyok következtében csak később volt üzembe helyezhető.

»A magyar középponti (balparti) vasút üzletvitel a »Nándor császár éjszakai vasút«nak adatott át az építő társaság által.

helyre irányozza lépteit, honnan már a siránkozó hordozóskodók megmentendő holmijukkal futkostak. Természetes, hogy az elrémült városban, hol a házfödeleket leöntözték vagy lebontották, a pesti vendégek hamar elszéledtek, egyenkint visszatérvén a pályaudvarhoz, honnan a szerencsétlen történet által lehangoztatott kedélylyel visszamentünk nagyobb gyorsasággal Pestre, hol temérdek nép várva visszaérkezettünk, mely távollétünkben a pályaudvar és a kocsik megtekintésére bebocsáttatott, most pedig alkonyaikor a városba visszavándorolt. A pálya, az az ausztriai pályákhoz képest rendkívüli munkákat nem mutathat, mert nagy töltések éppen nincsenek ezen vonalon, a bevágások pedig jöllehet ezek már kissé nevezetesebbek, mint a töltések, csak könnyen munkálható földdel ásattak, kanyarulatot is csak egyet és pedig igen mérsékeltet vettünk észre, tehát az utazás kellemeire és biztosságára nézve alig lehet kényelmesebb vasutat kívánni; a külső csínnak is oly mértékben van megfelelően mindenkor, hogy e tekintetben Pest város sem maradt az általános csínosságon alul, és így ámbár e vasúthoz még csak a kapunyitást üdvözöljük, melyen át a nyűgöt civilisatíója felé indulunk, ezen inauguiatíói ünnepegyességet mindenestre oly ünnepnek véljük tekinthetni, melynek emlékét e lapokban letenni annyival inkább szükséges, mennyivel inkább kétes vala kevéssel ezelőtt egész Európa előtt, vajjon van-e ebbeli merényleti kísérletünkben egy jövődöbeli fejleménynek csirája?«

Az édes apámtól, ki a 40-es években a nemzeti ébredés idején Pesten élt és ki a szabadságlarczot is végig küzdötte, hallottam gyermekéveimben, hogy mikor Pestről Vácra az első vonatot indították, *Petőfi* Sándor a feletti örömeiben, hogy Magyarországon vasút nyílt meg, beült egy kocsiszakaszba Pesten és Vácra utazott. Vácra nem szállott ki, hanem visszajött Pestre, s ezt az utat még kétszer tette meg így, oda és vissza.

Mikor a vasútügy történetének megírására szóló megbízást kaptam és az ügygyei komolyan foglalkozni kezdtem, eszembe jutott az édes apámtól hallott ez az elbeszélés és csodálkoztam volna, ha *Petőfi* nem ad valahogy a vasút megnyitása fölött érzett ezen örömeinek kifejezést. Megnéztem *Petőfi* költeménygyűjteményét, abban az itt következő versre találtam;

Vasúton.

Tenger kéj vészén körül
Közepében lelkem fürdik . . .
A madár repült csak eddig
Most az ember is röpül !
Nyilsebes gondolatunk,
Későn indulánk utánad,
De sarkantyuzd paripádat,
Mert elérünk, elhagyunk.
Hegy, fa, ház, ember, patak
Es ki tudja, még mi minden ?
Tünedez föl szemeimben
S oszlik el, mint ködalak.

A nap is velünk szalad
Mint egy örült, a ki véli,
Hogy őt, össze-visszatépni,
Űzi egy ördög csapat.
Futott, futott s hasztalan !
Elmaradt . . . fáradva dől le
A nyugati hegytetőre,
Arczán szégyen lángja van.
S még mi egyre röpülünk
Egy sziporkát sem fáradva
Ez a gép tán egyenest a
Más világba megy velünk!

e) A vukovár—fiumei vasút.*)

A pozsony—nagyszombati vasúti vállalat pénzzavarba jutott. *Kossuth* Lajos felismervén a vasutak politikai és kereskedelmi fontosságát, felhívást intéz lapjában, a »Pesti Hírlap«-ban, a *hazai* nagybirtokosokhoz és tőkepenzesekhez, hogy vegyenek át újabb részvényeket, mert »a forgalom szolgálatára hivatott közlekedési eszközök a fejlődés folyamán a gazdasági és társadalmi élet legfontosabb mozzanataira kiterjedő organizmus gyanánt jelentkeznek« — épüljenek tehát vasutak.

A negyvenes évek elején az egész kontinenst lázban tartotta a vasútépítés eszméje. Magyarországon bár sokan és elég sokat foglalkoztak vasúti tervekkel, alig vetődött fel realisabb, közgazdaságilag fontosabb eszme, mint a mely az ország belsejét a fiumei tengerparttal kívánta egyenesen összeköttetésbe hozni.

Miért nem csináltatok

Száz vasutat, ezeret!	Ezek a föld erei,
Csináljatok, csináljatok!	Bennök árad a műveltség,
Hadd fussák be a világot	Ezek által ömlenek szét
Mint a testet az erek.	Az életnek nedvei.

Eddig is már? . . . vas hiányzott?

Törjetek szét minden lánczot,

Majd lesz elég vasatok!

(Pest, 1847.)

Ez a vers ám 1847-ről van keltezve. Nem mertem hát megírni, hogy Petőfi ezt a versét az első vasút megnyitásának hatása alatt írta, hanem előbb levelet intéztem dr. *Ferencsy* Zoltán egyetemi tanár úr, Petőfi élete és irodalmának e nagy ismerőjéhez, közölvén vele kételyeimet. A *hazai* literatura e kiválóságától levelemre a következő választ kaptam:

»Az anekdota, hogy Petőfi a budapest—váczi vonalon háromszor fel- és visszautazott, tényleg létezik. Megírva is emlékszem, hogy olvastam, de aztán hallottam többször. A budapest—váczi vonal 1846 jul. 15-én nyílt meg s 1847 szept. 1-én a budapest—szolnoki. Mikor a budapest—váczi vonal megnyílt, akkor Petőfi Pesten volt s így nincs semmi akadálya annak, hogy a fenti tényt megtörténtnek vegyük. A szolnoki vonal megnyitása alkalmával nem volt Pesten s így arra az adoma nem is vonatkozhatik. De a »*Vasúton*« című költemény, mely 1847 decz. 18-ika tájt, vagyis 15—20. közt kelt, szintén *nem a szolnoki, hanem a váczi vasútra vonatkozik*. Petőfi t. i. házassága után szüleit Váczon helyezte el s oda ment ki hozzájuk. Ekkor írta a verset és egyáltalán nem 46-ban. Azonban eléggé kifejezi azt, hogy az ő meggyőződésében egy haladó Magyarország élt. Általában Petőfinél sok helyes nemzetgazdasági elv található. Hogy aztán miért nem írta meg ezt a költeményt 1846-ban? erre felelni persze csak conjecturával lehet. Budapest, 30./VI. 908. igaz hive Ferenczy Zoltán.«

Igazán örülnék ha Magyarország vasútügy történetének megírása közben egy ilyen irodalomtörténeti vonatkozást sikerült volna tisztáznom.

*) Bővebben lásd: Újhely Géza »*A Vukovár—fiumei vasút története*« című munkáját.

A bécs—győri vasúttársaság azt ígéri, hogy a Bécset Trieszttel összekötni célzó vasúti vonalat Magyarországon keresztül vezet. Sopronmegye pártoló feliratot intéz e tárgyban az országgyűléshez, minek következtében meghozatik az 1840: LX. t.-cz., mely — bár az építés Magyarország eme sík táján keresztül sokkal olcsóbb lett volna, mint az Alpokon át — mégis a vasúttársaság számára kedvezményeket biztosít, ha vonalát Magyarországon át vezet.

Alig szentesítették ez a törvény, nyilvánosságra jut az osztrák örökös tartományok *állami* vasúti programja. Ebben a bécs—trieszti vonal Magyarország kikerülésével jelöltetik ki.

Az amúgy is méltatlankodó közvélemény látva már most azt, hogy a Trieszttel való összeköttetésnek — melynek támogatását az előbbi országgyűlésen különben is sokan kifogásoltak — még azt a csekélyke, kis hasznát is elveszíti az ország, hogy egy kis darab nyugati részét vasút szelje át, most még inkább felkarolja azt a tervet, mit *Kossuth* Lajos vetett fel, hogy a *Duna* és *Fiume* vasúttal kapcsolassák össze. »Higyjük el — írja *Kossuth* a »Pesti Hírlap«-ban — egy pest—fiumei vasút hasznát a Szilágyság, sőt a fiumei kikötőn javító munkák hasznát még a priszkopi rusznyák is megérzi. Triesztnak a bécsi vasút által nélkülünk is van jövődjője, nekünk Fiume nélkül önálló nemzeti kereskedési jövődjőnk nincs, azért hát az isten őrizzen, hogy Dunánktól Trieszthez s nem Fiuméhez építenénk vasutat. Ha konjunktúráink akként alakulnának, hogy a *fest—fiumei vonal roppant költségeire magunkat el nem határoznák, pusztá centralisationális szerelemből* *) nem kellene semmit sem tennünk, hanem építeni vasutat a Dunától Fiuméig, hol a legkevesebbe kerülne s melynek felépítésére valami szokatlan új teher s áldozat tán nem is kívántatnék.«

Kossuth Lajos látnoki ereje ebben is jóval megelőzte korát. A vasút, melynek létesítését a sajtóban, a megyéknél, a karok és rendek előtt, a helytartó tanácsnál olyan erélyesen és kitartóan, annyi szívóssággal sürgette, nem épült meg, de munkálkodása nem maradt meddő, mert ébren tartotta akkor, mikor arra legnagyobb szükség volt, a közvélemény ellenőrző erejét, tette serkentette azokat, kiknek kezében a hatalom volt. Ösztönszerűen érezte, hogy ez a vasút előny volna az országra, erőt adna a magyarnak, mert a népesebb városoknak egymással való összeköttetése nem egyéb lokális üzérkedési tervnél, a pusztá mezőgazdaság csak tengődés a nagy, a világra szóló, a tengerentúli kereskedelem nélkül. Kereste tehát a magyar tengerentúli kiviteli kereskedelem módját, útját, mint a gazdasági függetlenség iránti törekvésnek eszközét.

*) Gróf *Széchenyi* Istvánnak már akkor ismert azon nézetére céloz, hogy a létesítendő vasútvonalak mind egy központból: Pestről induljanak ki s az országot transversalis irányban szeljék.

Nem az volt a nemzet gazdasági, kereskedelmi fellendülésének érdeke, hogy Pest Béccsel köttessék össze, vagy hogy a Béccset Trieszttel összekötő vasút Magyarországon vezetessék keresztül. Az első vonal csak afféle lokális érdek volt, a másik nem gazdasági forgalmat, hanem egy nemét a függésnek idézte volna elő.

Az igazi, a nagy nemzeti érdek abban rejlett, hogy Délmagyarország, a kereskedelem alapját képező gabonatermesztésnek ez a gócpontja, a lehető legrövidebb összeköttetésbe hozassák Fiúmével.

Belátták ezt a fiumeiek is, minélfogva ott egy társaság alakult, mely annyira Fiume érdekének ismerte el az így létesítendő vasutat, hogy oda működött, hogy Fiume városa ajánljon fel erre a célra egy millió forintot egy oly társaságnak, mely Károlyvárostól Fiúméig vasutat építene, ha szerződésébe felvéteti, hogy »ezen vasútnak semmi ágát sem engedi az ausztriai tartományok felé huzatni, mert ez a magyar kereskedésnek tengerpartunkhoz csatlakozását megsemmisítené*.

Kossuth Lajos közvetlen az 1843-ik évi országgyűlés megnyitása előtt »Miként lehet Magyarhon legtermékenyebb vidékeit a magyar adriai tengerrel legczélszerűbben összekötni?« címmel részletesen kidolgozott tervet és költségvetést tesz közzé a »Pesti Hirlap«-ban és küld meg a megyéknek. Öröm és lelkesedés volt rá a válasz. Negyven megye pedig utasításba adta követének, hogy e vasút megépítését pártolja.

Széchenyi István gróf attól tartott, hogy ez a Triesztet kizárni, sőt megelőzni célzó mozgalom Bécsben »ujjhuzási« színben tűnik fel, miért is ellene van a tervnek, mondván, hogy: »Isten látja lelkemet, én e kapcsolati viszonyba Ausztriával szerelmes nem vagyok, de az elutasíthatlan szükségesség és geographiai helyzetünkben az egyedüli kapcsolat, melyben még létezhetünk nemzetiségünk veszélyeztetésén kívül.

Vegyes házasságunkban folyvást veszekedő felek voltunk, eddigi egy Ottlétünk — harcz és háború. Okos ember, ha már oly helyzetbe jutott, melyen változtatni nem bir, »modus vivendi«-t keres, a felek külön válnak asztaltól és ágytól, de együtt maradva megmentik a családot a pusztulástól és megóvják a tisztességet a világ előtt és türhetővé teszik maguknak az életet.

Nekünk is meg kell találunk a megférhetés módozatait. A dynastiát meg kell győznünk, hogy tőlünk a szakadás gondolata is távol van. Az örökös tartományokat pedig arról, hogy az ő érdekeik nálunk méltánylásra találnak, ha ők is viszont a mi érdekeink igényeit tekintetbe veszik és önálló fejlődésünket nem gátolják.«

Ezt a nézetét a »Jelenkor«-ban ki is nyilatkoztatja.

A vasút ügyében, ez alatt, a fiumei törvényhatóság költségén, Wallau Károly Mária, mérnök, munkálatokat végez és mert az országgyűlés kereskedelmi tárgyokban kiküldött választmánya szintén az Aldunától Fiúméig vezetendő vasútvonal mellett foglal állást, *Kossuth*

minden erejével azon van, hogy a vasút ügye még az 1843/4-ik országgyűlésen dőljön el.)* Nehogy azonban ez csak valami miatt is hajótörést szenvedhessen, 1844 június hó 5-én egy terjedelmes beadványt intéz az országgyűléshez, melyben a vasútnak államköltségen való kiépítését kéri, kijelentvén, hogy ha ez a kérelem »pártolást nem nyerne«, az aláírók késznek nyilatkoznak a vasutat »országosan biztosítandó jövedelem kikötése mellett, részvénytársaságilag felépíteni«.

A rendek 1844 november hó 10-én — éppen az országgyűlés bekezdésére kitézőtt napon — hosszú és ingerült vita közben tárgyalták e vasút ügyét, melyhez a főrendi ülésen *Széchenyi* István gróf több

**) »Hazánk — mondja a kereskedési és azzal kapcsolatban lévő tárgyak iránt az 1840-ik évi országgyűlés IV-ik törvénycikke által kiküldött kerületi választmányának az 1843-ik évi országgyűlés elé terjesztett jelentése — Európa szívében a polgáriasság és műveletlenség közé határol s közvetítőül helyezve, bír mindazokkal, mik szükségesek, hogy önálló s eredménydús nemzetgazdasági politikát követhessen.*

Mind kiterjedésére, mind népességére nézve Európa nagyobb országai közé tartozván, meg van áldva a mérsékelt éghajlat csaknem minden terményeivel; fele a legnemesebb övezeket bőven termő hegyekkel, építkezési s tűzianyaggal, vízerővel s az ottani földművelés természeti akadályok által korlátolt szükségait tetemesen meghaladó szorgalmatos s nyugalmas népességében, munkás kezekkel bővelkedvén, a természettől oda van utasítva, hogy tetemes műipart fejtsen ki; fele a világ legtermékenyebb térségeinek egyikéből állván, hajózható folyók által keresztülhasítva, sajátul bírja az égnek mindazon kedvezéseit, melyek a földművelés legtökéletesebb fokának előállítására megkívántainak s alig van ország, hol a honi kézműárúk s a hazai nyerstermények egymásközi felcserélésének — egy virágzó belkereskedésnek létesülésére kedvezőbb körülmények mutattathatnának fel.

Folyói s partvidéke által hazánk a világ útján, a tengeren, összeköttetésbe jöhet minden égvő tartományaival, körül nyugatról népes, a műveltség eddigé ismeretes legmagasabb fokán álló, nagy tökélyre kifejlesztett műipart űző országok s nemzetek, a nyers anyagoknak mindannyi vevői terjednek el; — keletről és délről szomszédjai a műveletlen s polgáriasság áldásait még soká nem élvezendő keletnek nemzetei, Európának és Ázsiának a kézműzet árúit évről-évre nagyobb mennyiségben kereső s fogyasztó népei; — s itt a vásár, melyen elkelhet mindaz, mit a legtökéletesebb műipar képes teremteni; — fennállónak a körülmények, melyek szükségesek, hogy mind nyersterményekkel, mind kézműzeti árúkkal a legvirágzóbb kül- s átmeneti kereskedés létrejöjjön.

Meglevőn tehát hazánkban a földművelés, a műipar, bel- s külkereskedés felvirágzására megkívántató minden kellékek, létező a források, melyekből általános jólét s gazdagság terjedhet szót az ország minden lakosai között; — miként van mégis, hogy e jólét, e gazdagság oly általánosan hiányzanak? . . . « A választ maga adja meg, mondván, hogy: »a kereskedő és iparos azért szerepel csak a belső forgalomban, mert közlekedési eszközeink egyáltalán nincsenek s a mik vannak, azok a belső kereskedelem közvetítésére sem alkalmasak. Egyes felvidéki és dunántúli megyék ugyan jókarban tartják az országutakat, de az ország többi részén, különösen az alföldön majdnem egész télen át ezek tökéletesen járhatlanok.

Az igazán páratlan tevékenységet kifejtő 1843—4-iki országgyűlés ennél-

módosítást ajánlván, az ügy az ez évi országgyűlés napirendjéről lekerült és a kormány sem nyilatkozhatott. *Kossuth* nem lévén képviselő, akkor meg már szerkesztő sem, tehát napilap sem állott rendelkezésére, Pest-megye közgyűlésén önté ki lelki fájdmát, kel ki *Széchenyi* ellen. E miatt a két antagonista között oly éles hangú levélváltás fejlődik, mely majdnem párbajra vezetett.

Kossuth azonban nem engedi a vasút ügyét elbukni. Ennek lelke, szervezője lesz, barátokat szerez az eszmének és már 1845 április 10-én »Felszólítás egy vukovár—fiumei vasútegylet alakítására*« címmel Vukovárról *Pejacsevich* Péter gróf, *Khuen* Henrik gróf, *Eltz* Hugó gróf,

fogva »megindult az anyagi javítások ösvényén«. Választmányt delegál »a nemzet közgazdasága minden ágának« viszonyai megvizsgálására, javaslatételre utasítja azt azon törvényhozási intézkedésekre nézve, »melyek által a kereskedést leg-sikeresebben vélte előmozdíthatni*.

A választmány azon javaslatában, melyben »módokat terjeszt elő, melyek a közlekedési eszközök létesítésére és fenntartására megkívántainak«, a közlekedési eszközöket — azon érdekek szerint, melyeket közvetlenül előmozdítanak — három osztályba sorozza:

1. országos közlekedési eszközök,
2. hatósági » »
3. községi » »

A két utóbbival, alárendeltebb jelentőségűknél fogva, nem foglalkozunk.

Az országos közlekedési eszközök létesítésére vonatkozólag a választmány jelentése így hangzik: »Hogy kereskedésünk nagyszerű, szilárd s virágzó legyen, különböző ágainak egy helyen, mint a vérnek a szívben, kell összpontosulni, s az ország törvényes önállásának és függetlenségének tekintete megkívánja, hogy a kereskedés gyűlpontja benn a hazában legyen. Geographiai helyzete, élénk felvirágzása, s maga honi kereskedésünknek eddigi természetes folyama hazánkban ily helyül sz. kir. Pest városát jelelték ki.«

Az irányoknak meghatározásában, melyek felé országos közlekedési eszközzeink Pestről vezetendők, a választmány három főszempontból indult ki:

1. Hogy a létesítendő közlekedési eszközök által az országnak minden nevezetesebb kereskedő városai s vidékei Pesttel közvetlenül összekötessenek, vagy a mennyire ez tökéletesen ki nem vihető, legalább közhatósági erővel felállítandó mellékútvonalok által könnyen összekötthessenek.

2. Hogy ezen közlekedési eszközök a külföldnek mindazon pontjai felé irányoztassanak, a melyek felé valamely kereskedési mozgalom akár már eddig is tapasztalható volt, akár jövőben reménylhető lesz.

3. Különös figyelmet vélt fordítandónak a választmány arra, hogy az országnak minden része, de leginkább honi kereskedésünknek gyűlpontja Pest a külfölddel, a világ útján, a tengeren, a lehetőségig gyors, olcsó, könnyű s biztos összeköttetésbe hozattassék, s e tekintetben a közlekedési eszközöket egyenesen a magyar tengerpart felé vélte irányzandóknak.

E nézetekből indulván ki, a Pestről vezetendő közlekedési vonaloknak irányát így jelöli ki:

Kötössék össze Pest:

I. Fehérváron, Siófokon, Nagy-Kanizsán, Zágrábon, Károlyvároson által a magyar tengerparttal,

II. Zimonynyal, s ezen irányban Eszéknél vagy Vukovárnál azon közleke-

Zsitvay József, Sebed Károly, Cseh Edvárd, Ebner Zsigmond, Lumnízer József, Cseh Antal és Rogulics János aláírásokkal körlevelet bocsát ki, melyben rámutatván arra, hogy annak aláírói mind részvényeket is jegyeztek, részvényjegyzésekre hív fel. Akciója folytán az alig megalakult magyar kereskedelmi társaság addig is, míg az ügy oda fejlődhetik, hogy a vasút építését finanszírozhatná, elvállalja az ügy-és pénzkezelés vitelét. A nádornál kieszközli, hogy ő fensége a helytartótanács útján utasítja a polgári és katonai hatóságokat, hogy a vukovár—fiumei vasút ügyében eljáró mérnököket és egyéb közegeket ebbeli munkájukban hathatósan támogassák. Beutazza a vonalat és mert a dósi vonallal, mely az alsótiszai vidékről szinte a magyar tengerpart felé lesz vezetendő,

III. Debreczenen által egyrésztől Nagy-Váradon keresztül Kolozsvárral, mási észről Nagy-Károlyon és Szathmár-Némotin keresztül Mármarcz-Szigettel,

IV. Becs felé vezetendő vonalban az ausztriai főhercegséggel,

V. Miskolczon és onnét egyrésztől Kassán, Eperjesen s Duklán, másrésztől pedig Tokajon s Vereczkén által Galicziával,

VI. Szolnokon és Békés- s Aradmegyéken keresztül Károlyfehérvár (Gyulafehérvár) felé Erdélylyel,

VII. Szegeden s onnét Temesváron keresztül Szeben felé vezetendő irányzatban Erdélylyel,

VIII. Pápán, Szombathelyen által Grátz felé vezetendő irányzatban Stiriával,

IX. Nyitrával s onnét Holicson keresztül Morvával, Jablunkán keresztül Sziléziával,

X. Beszterczón, Rozenbergen, Podvilkon keresztül Krakkó felé Galicziával.

A kivitel szempontjából »a közlekedési eszközöknek a meghatározott egyes irányokban használandó nemeiről« kinyilatkoztatja a választmány, hogy »nem lehetett figyelembe nem venni azon részint természetes, részint mesterséges közlekedési eszközöket, melyek némely irányzatokban részint már jelenleg is készen, részint tervezetben vannak«, minélfogva az ország költségén felállítandó közlekedési eszközök létesítése, fenntartása és azokra való felügyelése végett »az országos közmunkák igazgatóságának« szervezését ajánlja. Ennek, valamint a tervbe vett közlekedési vonalak létesítéséről külön-külön törvényjavaslatot terjeszt elő.

Így törvényjavaslatot készít:

1. Az országos közmunkák igazgatásáról.

2. Az ország számvevőhivataláról.

3. Az országos közlekedési eszközöknek irányzata és minőségének meghatározásáról.

4. A pest—fiumei, Eszék (vagy Vukovár)—károlyvári s pest—debreczeni vaspályák építéséről.

5. A Béga- és bácsi Ferencz-csatornáról.

6. A Lujza-útról.

7. Az országos kő- vagy töltött utak építéséről.

8. A fiumei kikötőről.

9. A pozsony—nagyszombati vasútról.

E javaslatok egyike-másika, az országgyűlés hirtelen történt berekesztése folytán a plénum elé sem került. Egy részük a későbbi időkben megvalósult, nagyrészt azonban csak mint az 1843—4-iki országgyűlés óriási tevékenységet kifejtő becses tradíciói maradtak fenn.

beállott pénzkrízis folytán elégséges részvényaláíró nem jelentkezik és magyar pénz megszerzésére alig van kilátás, külföldi tőke megszerzésén fáradozik, angol és francia bankokkal tárgyal. Közben érintkezésbe lép a központi vasnt vezető mérnökével: *Zimpel*-lel és mert a helytartótanács kebeléből kölcsönként *Kecskés* mérnök az időközben elhalt *Vásárhelyi* Pál helyére vissza hivatott, felülvizsgáltatja vele is, a *Kecskés* által már jónak és helyesnek ítélt Wallau féle vasút-tervezetet.

Zimpel 1845 szeptember 18-án számol be egy igen kimerítő munkában e megbízatásról. A vasúti tervet helyesnek, reálisnak mondja. *Kossuth* a legnagyobb óvatosságot tanúsítja, nem nyugszik meg ebben sem, hanem *Shepherd* angol mérnökkel is felülvizsgáltatja a *Wallau-féle* terveket. Az 1845. évi november 17-én kelt iratában ez is hasonlóan nyilatkozik, mint *Zimpel*, de Károlyváros és Fiume között atmoszferikus vasutat ajánl.

Az eszékiek, azon esetre, ha a vonal úgy vitetnék, hogy az városuk határát érintené, a vasút számára ingyen területet ajánlanak fel. *Kossuth* ezt a figyelmet megköszönendő, miután már a vonalat amúgy is beutazta, hogy a vasút kiépítésére Fiumében alakult társaságot az erre a célra már létező magyar társasággal való egyesülésre bírja, Eszéken át Fiumébe utazik. Ezen fáradozásának sikere fölött érzett öröm hatása alatt írja meg az impressionista lelkületű *Kossuth* visszatérte után, e vasút érdekében, a »Hetilap« 1846 január hó 27-én megjelent 8-ik számában a »Tengerhez magyar!« és »El a tengerhez« című örökké szép és becses cikkét,*) melyet így fejez be: »Nekünk Fiuméhez vasút kell! E határozatban hazánk jövődjének egyik kulcsa rejlik és ha e nemzet minket el nem hágy, a vasút meg lesz s benne egy oly mű leend alkotva, melyhez hasonlót e büszke világ nem sokat mutat, mely a magyar népnek dicsőséget vívand ki, minőről eddig alig álmodánk.«

A fiumei társasággal meg volt az alku, az egyesülés, de valami bizalmatlanság ülte meg a kedélyeket, minélfogva *Kossuth* 1846 január hó 26-án levelet intéz a fiumeiekhez, melyben a maga és társai számára bizalmat, a közös cél érdekében pedig támogatást kér.

Hogy az építési engedély kérhető legyen, szükség lett volna az összes műszaki tervek bemutatására, de — különösen — a károlyváros—fiumei vonalrészről ilyenek még nem voltak és nem akadt megbízható műszaki egyén, kire ezt a fontos és nagy lelkiismeretességet igénylő munkát nyugodtan rábízni lehetett volna. *Kossuth*, mivel már

*) *Kossuth* Lajosnak ezt a mondását gyakran halljuk, vagy látjuk idézve. A legtöbbször és a legtöbb helyen azonban elferdítve, így: »Tengerre magyar!«, mintha *Kossuth* a tengerészeiben való részvételre serkentette volna nemzetét. Bár más helyen és alkalommal *Kossuth* ezt is megtette, de az a mondása, hogy: »Tengerhez magyar! El a tengerhez«, tisztán csak arra vonatkozik, hogy vasút épüljön az ország belsejéből a tengerhez.

az egyszer oda kölcsönzött *Kecskés* elvonatott, magára az országos építési hivatalra kívánja bízni azt. E végből beadványt is intéz a helytartótanácshoz, de az időközben e hivatalban szervezett közlekedésügyi osztály élére állított *Széchenyi* sem *Kecskést* nem szabadságolja, sem a munkát nem vállalja, sőt *Hieronymi* — az építési hivatal igazgatója — azon felszólító levélre, melyben — egy régebben készített tervezet megküldése mellett — felkérte, nyilatkozzék, akarja-e vagy nem a Károlyváros—Fiume közti vonal előmunkálatait megkészíttetni, nemcsak hogy nem válaszol, de a neki megküldött terveket felbontatlanul visszaküldi. Ezeket *Kossuth* egy 1846 május hó 27-én kelt levelében *Wesselényi* Miklós bárónak is elpanaszolja, de tettereje nem lankad. Már 1846 július hó 27-én, *Batthyány* Kázmérral egyetemben, egyesülésre bírják a pécs — mohácsi vasút megépítésére alakult részvénytársaságot.

Azonban csapásra csapás. Most meg a fiumei társaság vált ki 50.000 forintnyi vagyonával együtt. Mérnököt sem tudtak kapni, míg végre *Kossuthnak* sikerül a bajor származású *Kreuzert* megnyernie, ki az országgyűléshez benyújtandó és az építkezés alapjául szolgáló műszaki terveket, hosszas huza-vona után elkészítvén, a vasútépítő-társaság egy 1847 november 4-én kelt terjedelmes és rendkívül érdekes emlékirattal az országgyűléshez fordul, választmány kiküldését kérvén, melylyel a szerződési feltételek iránt tárgyalhasson és kiemelvén, hogy a vonal megépítési tőkéje 20.000.000 forintot tevén ki, kijelenti, hogy a vasút csakis kamatbiztosítás mellett lenne létesíthető.

A magyarországi helytartótanács kebelében *Metternich* által tervezett közlekedési osztály élére meghívott *Széchenyi* egy 1848 január hó 25-én kelt »*Javaslat a magyar közlekedési ügy rendezéséről*« című munkát terjeszt február hó 2-án az országgyűlés elé. Ezen javaslatában ő is kitűzi a fiumei irányt, de azt *Siófok* s a *Balaton* mellett akarja Károlyvároson át Fiuméba vezetni és a vukovár—fiumei vasút ellen benne így allegál:

»Ha az eddig általam felállított főelvekre visszaemlékezünk, melyek szerint minden ipart, erőt, tevékenységet, minden kereskedelmi mozgást, minden nemzetiségek érintkezését az ország központjához kell vonnunk, csak akkor fog ezen terv, melyet egyetlen tengerünket nem Pesttel, hanem Vukovárral kötné össze, nagyszerű ballépés gyanánt feltűnni. Ismerve van előttem mindazon indok, mely a tervezőket ezen vonal felállítására vezette, midőn mind a tiszai, mind a dunai szállítmányoknak közös gyűlpontot kerestek. Ámde ne vegyük bár számításba azon — tán soha mégis nem mellőzhető — kötelességet, mit tőlünk nemzetiségünk követel; felejtjük azt, hogy ama vonal az első tervezetben hazánk legtávolabbi határainál, az utolsóban a kapcsolt részekben vonul egészen át, a nélkül, hogy egyetlen magyar falucskát érintene; felejtjük még azt is, hogy a pest—fiumei vonal a dunántúli

magyarság derekán, történeti emlékeink szent földén vonul át s a kapcsolt részeket is keresztül vágja; mindezeket felejtsük — bárha ezeket magyarnak felejtetni nem igen volna szabad — s vegyük a két tervet pusztá, rideg számokban vizsgálat alá, lehetetlen leend a választásban ingadoznunk. Ugyanis:

Előleges kiszámítás szerint a vukovár—fiumei és a pest—fiumei vonalak közt hosszúságra nézve igen csekély a különbség, mindössze néhány mértföld, következőleg kiállítási költségekben sem lehet nagy különbség.

Azonban a pest—fiumei vonal:

a) Összeköti nemcsak a fővárost, hanem ezáltal az egész országot állandóan s minden megszakadás nélkül a tengerparttal. A vukovár—fiumei vonal által ezen összeköttetés évenként három-négy hónapig megszakad, tudniillik míg a fagy tart.

b) A pest—fiumei vonal egész évben élénk forgalmat állíthat elő s folyvást jövedelmez, míg a vukovár—fiumei hónapokig jövedelem nélkül vesztegel.

c) A pest—fiumei vonallal kapcsolatba hozható sopron—kanizsai és mohács—légrádi mellékvonalak összevéve sokkal termékenyebb, népes s vagyonosb vidékeket kötnek össze, mint a vukovár—fiumei vonal.

d) Az altiszai gazdag termelés a Ferenez -csat ornája által Mohácsnál éppen úgy eléri a fiumei vonalt, mint különben Vukovárnál.

Végre kereskedelmi állapotaink rendezésében menthetlen lépés volna, kivált ha tengerpartunkat fontos pontnak tartjuk, éppen azt a fővárossal, a belkereskedés legfőbb fohelyével összeköttetés nélkül hagyni s a vukovár—fiumei vonallal megsemmisíteni a kereskedelmi összpontosítás egész rendszerét.«

A rendek ezen javaslat és a vukovár—fiumei vasút tárgyában előterjesztett emlékirat tárgyalására választmányt küldtek ki, mely *Széchenyi* elnöklete alatt — majd *Kossuth*, majd *Széchenyi* lakásán tartott tanácskozását — február hó 16-án kezdte meg. A vita tengelye a fiumei irány megállapítása volt. Úgy az egyik, mint a másik terv pártolói és ellenzői is nagy számmal és az érvek egész tömegével vonultak fel. Hosszú, izgalmas vita fejlődik ki közöttük, *Kossuth* bár elismeri azt, hogy *Széchenyi* terve jó, de — mint mondja — *Széchenyi* csak a jelennek, ő pedig a jövőnek dolgozik. *Széchenyi* terve csak hosszú idő múlva lesz kivihető. Ő pedig meg akarja előzni Triesztet, tehát épüljön, — ha lóvasút is — de épüljön vasút, ha másként nem lehet, egyelőre csak Vukovártól Fiúméig. A személyes élűvé fajult harezban egyik fél sem győzött. A közel márcziusi események leszorították a napirendről a vasút ügyeket. A vukovár—fiumei vasút nem is került többé felszínre a nyilvánosság előtt, de *Széchenyi* István gróf 1848 szeptember 18-án kelt, *Tassner* Antalhoz intézett egyik magán levelében ezt írja róla: . . . »wenn einer was in partibus thun wollte, oder was nicht

aus meinem Gehirn floss, so setzte ich den Extingnisher drauf«. (Ha valaki olyasvalamit akart megcsinálni, a mit nem én gondoltam ki, azt mindenképpen megakadályoztam.) Ugyancsak e levélben resignált lélekkel mondja, hogy: »Und ich, dér ich álles concentrirte für Casino, Wettrennen etc. und álles hinderte was andere wollten, wie Z. B. die Bahn nach Fiume, die das vernünftige war, was mán je gedacht.« (És én, a ki mindent összpontosítottam a Kaszinó és lóversenyekért, és mindent megakadályoztam, a mit mások akartak, mint például a fiumei vasutat, a mi pedig a legokosabb volt, a mit emberi agy valaha kigondolt.)*)

2. Széchenyi István gr.-nak, mint a m. kir. helytartósági tanács közlekedési osztálya főnökének vasútügyi tevékenykedése a dikaszteriális**) rendszer alatt.

Végigtekintve nemzetünk fejlődési történelmében, annak legérdekebb szakát az 1825—50-ig terjedő években látjuk lefolyni. Ennek a negyedszázadnak utolsó éveiben történik az a nagy politikai és társadalmi átalakulás, melynek fontosságát ugyanarra a színvonalra kell helyezni, mint a milyen volt a magyar faj áttérése a kereszténységre, mely e hazabani letelepedésének sorsát döntötte el. E korszaknak bőségesen kijutott a kitűnőségekből. De mindezek között a leghatalmasabb alak *Széchenyi István* grófé, kit *Kossuth Lajos* »a legnagyobb magyarénak nevezett el, a mely jelzőt kora — minden ellentmondás nélkül — el is fogadta.

A magyar vasúti rendszer alapja megalkotásának magasztos és nagy feladata épen úgy, mint annak idején a hajózásé ***) is gróf *Széchenyi Istvánnak* jutott osztályrészül.

*) *Széchen* Antal egy 1882-ben *Széchenyi* István grófról írt tanulmányában ezt írja *Széchenyi* István grófról: »*Széchenyi* István gr. az általános politikai szempontokat nem mindig vette kellő figyelembe, s ez értelemben nem volt államférfiú«.

**) *Dikaszteriális* kormányrendszer alatt azt értjük, melyben a hatalom hivatalnokok kezében van és az ügyek gócpontokból intéztetnek.

Centrális az olyan kormányrendszer, a melynél a hatalom egy kézben van központosítva.

***) Az 1816-ik évben a magy. kir. helytartó tanács elrendelte a Dunának műszaki és vízrajzi felvételét. *Széchenyi* István gróf —ki ez ügyiránt már jóval e rendelkezés előtt is érdeklődött — *Beszédes* Józseffel a Sárvíz-csatorna építőmérnökével 1830-ban leutazik az Al-Dunára helyszíni tanulmányútra.

Széchenyi lelkében ugyanis az a hit vert volt gyökeret, hogy a Duna arra lenne hivatva, hogy — Magyarországon keresztül — összekötő kapcsot létesítsen a kelet és nyugat között. Ennek részint politikai, részint természeti akadályok állották eddig útját.

A *politikai természetű* akadályok sorában első helyen említendők a vám-szedési jogok, továbbá a rendezetlen biztonsági állapotok. A török hatóságok önkénye, az orosz hatóságok lanyhasága következtében ugyanis az Alsó-Dunán

List Fridrik, — a nagynevű német közgazdasági író — ki ugyanis a németországi vasúthálózat megteremtése körül olyan sokat fárado-

különösen a torkolat felé igen bátorlan volt a hajózás. Ez akadályok elhárítására az első lépés az 1815-iki bécsi kongresszuson történt meg, midőn a Duna és torkolata a nemzetközi jog oltalma alá helyeztetett. Ez azonban idővel elhanyagoltatott, minélfogva az 1856 márczius 30-án kelt párisi békeszerződés újból kimondja a Duna semlegességét, a melyen a hajózás vámokkal és egyéb illetékekkel meg nem róható. A párisi szerződés egyszersmind intézményileg gondoskodik e határozat keresztülvitelének biztosításáról, és elrendelte az u. n. európai Duna-bizottság felállítását. Ez az európai Duna-bizottság nyomban meg is alakult (Ausztria, Magyarország, Törökország, Oroszország, Franciaország, Angolország és Szardínia képviselőiből), mely az 1857-ben megállapított u. n. dunahajózási aktában részletesen kifejtette a dunai hajózás szabadsága érdekében a párisi szerződés által kimondott elveket. E szerint a hajózás a Dunán szabad egész a Fekete-tengerig bármely nemzet hajósainak; egyeseknek, mindenféle szabadalmi, kiváltságai és kedvezményei megszűnnek és ilyenek jövőre senkinek sem adatnak; mindenféle kényszerrendszabályok (árumegállítási, elővásárlási, átrakási jogok stb.) örökre hatályukat veszítik stb.

A természeti akadályokat a folyam medréből a víz színéig felnyúló azon sziklaszirtek képezték, melyek az Al-Dunának, Báziástól Orsovaig (illetőleg Sibb szerb községig) terjedő, mintegy 130 km.-nyi szakaszán zuhatagokat és örvényeket előidézve egyhelyt, zátonyokat okozva máshelyt — végigvonultak.

Az aldunai szemleútjában Széchenyi István gróf látva a rómaiaknak valóban bámulatra méltó, az akkori viszonyokhoz képest óriási erőkifejtést igénylő munkálatait, csak még jobban megerősödött benne a hit, hogy a Dunán az akadálytalan, szabad közlekedést lehetővé kell tenni és megerősödött elhatározása, hogy ezt az akadályt ő hárítja el, az Al-Dunát ő hajózhatóvá teszi.

A török birodalom még 1830 és 1840 között legfontosabb védbástyáját a Vaskapuban tudta, Széchenyi, hogy tervének a szultánt is megnyerje Konstantinápolyba utazott. Onnan visszatérve — mivel Beszédes időközben elhalt — érintkezésbe lépett Vásárhelyi-vel — ki 1823—36-ig a helytartótanács megbízásából a dunai felvételeket eszközölte — s ennek társaságában 1833-ban Angliába utazott, hogy egyrészt a saját és útítársának a szakismereteit azokban a kérdésekben, melyek az aldunai rendes hajóút létesítésével összefüggnek, bővítse, valamint hogy az építéshez szükséges gépeket beszeresse. Visszatérte után királyi biztosnak neveztetett ki az aldunai munkálatok vezetéséhez. E minőségében arról győződött meg, hogy egy megfelelő hajózási út létesítése hosszabb időt igényel, egyelőre tehát azt akarta csak elérni, hogy a hajózás a szárazföldi úton való kísérettel legyen lehetővé. E végből megépíttette (1834—37) azt a gyönyörű műutat, a mely közvetlenül a vízből kiemelkedő sziklafalból, mintegy ernyőszerűleg kivésve, szemben a Traján-úttal a magyar parton vonul végig az Alduna sziklás szakaszán, s mely megalkotójáról »Széchenyi-út«-nak nevezetik. Egyben pedig felhasználva az akkori alacsony vízállást, eltávolíttatja a hajóútban levő sziklacsúcsokat, hogy legalább csekély gázlású hajókkal tegye lehetővé a vízi közlekedést.

Ettől kezdve ebben az irányban semmi sem történik. Csak a krími háború (midőn is az osztrák katonai csapatok Moldva-Oláhorzágot megszállották) tereli ismét a figyelmet az Al-Duna szabályozására. E célból 1855—56-ban az osztrák kormány a Vaskapu szabályozására terveket készített, felhíván ezzel erre a kérdésre Európa figyelmét. Es csakugyan a krími háború befejezése után

zott 1844—45-ben, Bécsben tartózkodott, hol valami magasabb állami hivatal elnyerését remélte.

az európai nagyhatalmak újra foglalkoznak a dunai hajózás kérdésével és a már említett párisi szerződésben kikötik a Dunán való hajózás szabadságát.

Azonban a hajózási akadályok elhárítására nézve ekkor és itt sem történik semmi.

Az orosz-török háború után Berlinbe 1878-ban összehívott nemzetközi kongresszus ezen régóta húzódó nemzetközi jelentőségű kérdést is tárgyalásai körébe vonta. Az 1878. évi július hó 13-án kelt *berlini szerződésben* (1879. évi VIII. t.-cz.) kimondatott, hogy az aldunai zuhatagoknál és a Vaskapunál fenforgó hajózási akadályok elhárítása érdekében szükséges munkálatok végrehajtásával Ausztria-Magyarország, a legjobban érdekelt nagyhatalom bizatik meg s az összes többi parti államok kötelesek megadni mindazon könnyítéseket, melyek e munkálatok ezéljából kívánhatók, kimondván, hogy az 1871 márczius 13-án kelt londoni szerződés értelmében Ausztria-Magyarország feljogosíttatik hajóvámok beszedésére a szabályozási munkálatok költségeinek fedezésére.

Az osztrák és a magyar kormányok között létrejött megegyezés folytán a szabályozási munkálatok tényleges végrehajtását a magyar kormány vállalta azután magára, természetesen a berlini szerződés által biztosított vámszedési jog átruházása mellett. Ez időtől kezdve egész erélylyel látott a magyar kormány nemzetközi megbízatásának teljesítéséhez. Törvényhozásunk az 1888: XXVI. törvénycikkkel 9 millió forintot szavazott meg e költségekre, mely összeg azonban nem volt elegendő s még újabb 9 milliót kellett rendelkezésre bocsátani, s így azután ha több, mint egy félszázad eltelte után is, de végre mégis megvalósult Széchenyi eszménye: *akadálytalan hajózás a Dunán egész a Fekete-tengerig!*

Az aldunai hajózási akadályok eltávolítására Széchenyi által megindított törekvések egyik jelentékeny rugója volt a dunai gőzhajózásnak küszöbön álló megnyitása. I. Ferencz császár ugyanis, hogy a gőzhajózás új találmányát országaiban is hasznosítsa, kizárólagos szabadalmat helyezett kilátásba a gőzhajózás meghonosítójának, mire 1828-ban egy gőzhajó építését célzó aláírási felhívást bocsátattak ki 200 részvénnyel (á 500 frt) egy részvénytársaság alapítására, személyeknek és árúknak a Dunán és mellékfolyóin gőzhajóval való szállítása céljából s habár a magasabb körök érdeklődése dacára csak 170 részvény talált elhelyezésre (ez is jó részben az uralkodóház és pedig első sorban az akkori trónörökös Ferdinánd főherczeg, továbbá a legkiválóbb államférfiak és a legelőkelőbb magyar főúri családok hozzájárulása folytán), mégis 1829. márczius 13-án tarthatta meg alakuló közgyűlését a vállalat s az új részvénytársaság meg is alakult »*Első cs. kir. szabadalmazott Duna-Gőzhajózási Társaság*« név alatt. Az »I. Ferencz«-nek nevezett hajó 1830-ban elkészülvén, az két angol hajóépítőnek adatott bérbe, próbaúttját Becsből Pestre szeptember 4-én, 14 óra 15 percz alatt, tette meg. A rendes hajójáratok azonban csak 1831. évben veszik kezdetüket.

A vállalat csakhamar fejlődésnek indult, *évről-évre* új hajót szerez be és bocsát forgalomba. E terjeszkedésben jelentékeny része volt gr. Széchenyi István fáradozásainak, a ki keresztül vitte azt is, hogy a társaság már 1834-ben a Fekete-tengerre és az Al-Dunára is kiterjesztette működését (Konstantinápoly és Smyrna között, az Al-Dunán pedig Galacz és Konstantinápoly közt közvetítve a forgalmat.) A fekete-tengeri hajózás azonban az angol verseny és a török kormány magatartása miatt nagy áldozatokkal járt, miért is a társaság 1845-ben megszüntette azt, eladván tengeri hajóit az osztrák Lloyd tengeri hajózás társaságnak, mely aztán örököse és utódja lett a Dunagőzhajózási társaságnak a keleti tengeren.

List, hogy a figyelmet magára vonja és hogy ezzel is jobban hozzá-férközzék az osztrák vezető államférfiakhoz, megírja: »*Ueber die Nationalökonomische Reform des königreiches Ungarn* című munkáját, melyben kifejti, hogy miként lehetne és kellene Magyarország közlekedési utait szisztematikusan megjavítani. Kikel az alsó és felső Tábla 1843—4-iki fel- és leiratában*) foglalt azon »ostoba« (Thöricht) állás-

Az angol hajósokkal kötött bérszerződés 1835-ben felbontott és ettől fogva a társaság maga vette kezébe az üzlet vezetését. Az önkezelés berendezése, egy hajógyár (az óbudai) felszerelése és üzembe helyezése, új hajók építése jelentékeny összegeket igényeltek. E végből az alaptőke, mely időközben 100.000 ftról már 1 millióra emelkedett, 1836-ban újból egy millióval szaporítandónak határozottatott. A fekete-tengeri járatoknak már említett felhagyása után (1845) teljes erélyvel látott a társaság a dunai hajózás fejlesztéséhez.

Kísérlet tétetett a Drenkova és Orsóva közötti zuhatagokon s minthogy a kísérlet sikerült, lehetővé vált Bécs, Budapest, Orsóva és Galacz (Konstantinápoly) közt közvetlen hajó járatok berendezése, és megkezdték a Galacz és Orsóva közti járatokat. A közbejött háborús idők és az éppen elkészült (1846—48) becs—budapesti vasúti vonal versenye folytán sok akadály merült fel.

A Dunagőzhajózási társaság bécsi légkörben élő igazgatósága nem méltányolta eléggé a magyar érdekeket, jóllehet forgalmának jóformán $\frac{8}{10}$ része Magyarországból került ki. Széchenyi kezdettől fogva törekedett a vállalatot a magyar érdekeknek megnyerni, vagy mint ő magát kifejezte, meghonosítani és annak súlypontját fokozatosan Magyarországra, illetőleg igazgatását Budapestre helyezni át. (E törekvésének egyik eredménye a már említett ó-budai kikötőnek, illetőleg hajógyárnak megalapítása, melynek eszméjét Széchenyi pendítette meg.) Mint közlekedési minister 1848-ban Széchenyi ki is jelentette az ügyvivő igazgatónak, hogy a vállalatra kedvezőtlenül ható körülményeket, különösen a közönség ellenszenvét azzal lehetne megszüntetni, ha az igazgatóság Pestre áttétnék (oly követelés, mely a későbbi kormányok részéről ismétellen támogatott). Széchenyi ez intelmei azonban nem találtak meghallgatásra s ezért az általa előrelátott fejlemények az idők folyamán tényleg be is következtek. Midőn ugyanis a vállalat folyton rosszabbodó üzleti eredményei 1890-ben üzleti deficizzel végződtek, a társaság kifejezetten is az osztrák érdekek szolgálatába szegődött, minek következtében a magyar kormány végkép meghíusulva látta azt a törekvést, hogy a dunai hajózáshoz fűződő érdekeit a Dunagőzhajózási társaság útján biztosítsa, ez érdek védelméről egy önálló magyar gőzhajózási társaság alapításával kívánt gondoskodni. Az 1894: XXXVI. t.-cz. alapján megalakítja, kamatgarancia mellett a »*Magyar Folyam- és Tengerhajózási Részvénytársaság*«-ot, mely 1895 április 1-én kezdte meg működését, mikor is a m. kir. államvasutak hajózási vállalata, hajóinak 20 évre való bérbeadása mellett, beszüntette forgalmát. A m. kir. államvasutak hajózási szolgálata 1888-ban kezdődött a szab. osztrák-magyar államvasúttársaság versenyének ellensúlyozására, miután ezen vasúttársaság saját hajóival iparkodott főleg a szerb forgalmat vonalaira terelni. Az államvasutak hajói a Száván Mitroviczától Zimonyig és Zimonytól az Al-Dunán egészen a Vaskapuig közlekedtek. Jelentékenyen gyarapodott a máv. hajóállománya az osztrák-magyar államvasúttársaság magyar vonalainak 1891-ben bekövetkezett államosításával, a midőn annak hajóparkja is átvétetett.

*) a) *Izenete a KK. és RR-nek a középponti és flumei vasútvonalok tárgyában.* Az 1836: 25. t.-cz. csak a legközelebbi országgyűlésig, mellyen a haza közjáváit előmozdító magány vállalatok iránt kimerítőleg rendelkezni a törvényhozás magá-

foglalása ellen, hogy a Kk. és Rr. a Száva partján vasutat akarnak vezetni a tengerhez. (Vukovár—fiumei vasút.) Ő azt tanácsolja, köttessék össze az ország minden vidéke, a lehető legegyszerűbb vonallal, az ország természetadta közlekedési útvonalának főerével: a Dunával és a hegyvidékek az alfölddel.

Mint ilyeneket és a melyek azonnal munkába veendőek lennének, a következő *lóvonatú* vasútvonalakat jelöli meg:

1. Győr—Székesfehérvár.
2. Buda—Székesfehérvár—Eszék (a Balaton partján).
3. Pest—Arad—Temesvár.
4. Debreczenből egy Erdélybe vezető vonal.
5. A magyar középponti (dunabalparti) vasútvonalnak pest—szolnoki vonalából egy elágazás Miskolcz—Eperjes felé, egészen a galicziai határszélig.

nak fentartotta, ideiglenes határozat gyanánt alkottatván, a KK. és RR. az ilyen közhasznú vállalatok iránt még ezen országgyűlés alatt kimerítőleg rendelkezni kívánnak s nézeteket a m. Főrendekkel közleni el nem mulasztandják: minthogy azonban legközelebb az esett értésükre: hogy a középponti vasúttársaságnak vállalatát, melyet minden tekintetben korszerűnek s közhasznúnak eszernének előbb a Bécs—győri, most Becs—glognitzi vasúti társaságnak mozgalmi, melyek szerint pályájának a győri és pozsonyi irányzatokra leendő kiterjesztését, melyről az előtt önmaga is lemondott, most újlag ismét tervezni látszik, addig is veszélyeztethetik, míg a közhasznú vállalatok iránt a fentebbiekhez képest készítő törvényjavaslat a királyi jóváhagyást megnyerheti, azért ő Felségét az iránt minél előbb alázatosan megkérni kívánják, hogy fő kormányzékét oda utasítani méltóztassék: miszerint addig is, míg az ország közjává előmozdító magányvállalatok iránt az említett kimerítő törvényjavaslat az országgyűlési tanácskozásonként folytatásban még ezen országgyűlés alatt okvetlenül felterjesztetni fog, sem az az úgynevezett Bécs—Glogniczi, sem bármely más vállalkozó társasággal akár a Bécs—pozsonyi vagy győri, akár más vonalok iránt újabb szerződés ne köttessék s ő cs. k. Főherczegségét teljes tisztelettel, a m. Főrendet pedig szives bizalommal kérik és felszólítják, hogy az % alatt ide csatolt felirási javaslatához megegyezésükkel hozzájárulni méltóztassanak. Egyébiránt

a KK. és RR. a középponti vasúti társaságnak folyamodását, melyben vállalatát párvonalú vaspályák ellen törvény által biztosítani kéri %% továbbá Medanich Vincze s több fiumei lakosok, valamint szinte Bruck Károly Lajos által a fiumei vasútvonalra nézve beadott kétféle folyamodásokat, úgy nem különben az Eszék—bródi csatornatársaságnak folyamodását 3 % 4 % és 5 % alatt a m. Főrendekkel idemellékelve közölvén ezen folyamodásokat az ország közszükségeinek miképen leendő fedezése iránt véleményadandó országos választmánynak olly utasítással kívánják kiadatni, hogy *a teendőik iránt az illető folyamodókkal a hová hamarabb kimerítő értekezésbe bocsátkozzék, jelesül pedig a középponti vasúti társaságnak* folyamodására nézve, alapul vevőn az országnak azon kívánatát, miszerint ezen vállalatot létesíteni óhajtja, értekezék a vállalkozó társasággal azon feltételek felől is, melyek az általa kívánt azon újabb kedvezésért, hogy t. i. párvonalú vaspályák ellen biztosíttassák az ország irányába viszont a haza közjává s érdekének tekintetéből kikötendőek lesznek, s ezen értekezéseknek befejezése után mind a középponti, mind a fiumei vaspályák iránt egyszerre és minél kimerítőbb jelentést tegyen, — tisztelettel és szives bizodalommal

Ezen tervek gyakorlati kivitelére »*Ungarischen Compagnie*« cím alatt egy részvénytársaság megalakítását ajánlja, mely német tőke-pénzesekből állana össze és melynek — miután összeköttetésben állana a vasútépítéssel összefüggő többi vállalatokkal is — egyik feladata lenne az is, hogy egy általános, az ország közjavát előmozdító közlekedési szisztémát (Transportsystem) teremtsen meg.

A birodalmi kormánynak tetszett az eszme. *Metternich* 1845 május hó 1-én kelt iratában közli ezt bizalmasával: *Széchenyi* István gróffal, — kinek a vasútügy terén való működését már az előzményekből is ismerte — megküldi neki a *List*-féle tervezetet és tudatja, hogy ő helyes-

kéri tehát a KK. és RR. s ő cs. k. Főhercegségét s a m. Főrendeket, hogy ezen nézeteihez is hozzájárulni s az illető országos választmánynak eképpen leendő utasításában részükről is megegyezni méltóztassanak.

b) Felírás javaslat ugyanazon tárgyban.

Felsőleges s. a. t. Az 1836: 25. t.-cz. a nemzet által már akkor is érezett ezen közszükségnek kifejezése volt, hogy az újabb korban a tőkélynek magasabb fokára emeltetett közlekedési eszközöknek felállítása a törvényoltalma és pártfogása által lehetségessé tétetvén eképpen részesíttessék az ország azon jótékony eredményekben, melyeket a közlekedésnek élénksége a népek jólétére s a nemzeti közgazdaság kifejlődésére eddigelő ott, mindenütt mintegy varázserővel kifejtett, hol czélszerűen létesült.

A törvényhozás ezen intézkedésének nem sokára az említett törvény alkotása után az a következés lett is, hogy támadtak több vállalkozó társaságok s ezek közül az egyik az úgynevezett középponti vasúttársaság honi kereskedésünk gyűpontját Pestet egy részről Debreczennel, más részről a Dunának balpartján Pozsonnyal és az austriai határ szélekkel vaspálya által közvetlen összeköttetésbe hozni, a másik pedig az úgynevezett Bécs—Győri vasúti társaság Bécsből Győr felé a Dunának jobb partján hasonló vaspályát létesíteni szándékozott, maga azon körülmény azonban, miszerint ezen vállalatoknak, melyeknek mindegyike már több évekkel ezelőtt indított meg, sikeres eredménye nem lett, nyilván tanúsítja, hogy az 1836: 25. t.-cz. a czélnak, mely felé irányozva volt, elérésére nem elégséges, hanem e részben az időközben kifejtett körülményekhez képest, bővebb törvényhozási intézkedések szükségesek s azért miután az 1836. évi 25. t.-oz. különben is csak a legközelebbi országgyűlésig, mellyen a haza közjavát előmozdító magány vállalatok iránt kimerítőleg rendelkezni a törvényhozás magának fentartotta, ideiglenes határozat gyanánt alkottatott az illetén közhasznú vállalatok iránt még ez országgyűlésen okvetlenül kimerítőleg rendelkezni kívánunk, s e részbeni tanácskozásainknak befejezése után, azoknak eredményét Felsőged királyi jóváhagyása alá terjesztendjük.

Köztudomásra van ugyan, miszerint azon vállalkozó társaság, mely a Duna jobb partján Bécsből Győr felé kívánt vasutat építeni, illetén szándékával felhagyván ezen vállalatától még a múlt évnek elején hozott határozata szerint elállott, s a ddig viselt Bécs—Győri társasági czímét is Bécs—Glogniczi társaság czímével váltotta fel; legközelebb azonban a középponti vasúti társaság igazgatóságának % alatt ide csatolt folyamodásából az esett értéjükre, hogy ezen vasúti társaság ámbár pályájának a Bécs—Győri és Bécs—Pozsonyi vonalakon leendő folytatásáról ez előttön maga is lemondott, most ezen pályának az említett irányzatokban ismét leendő kiterjesztésére nézve újabb lépéseket tenni látszatik, melyek

nek, jónak és szükségesnek tartaná egy olyan hivatal szervezését, melynek az lenne a feladata, hogy az ilyféle felmerülő terveket felülvizsgálja, előmunkálatokat eszközöljön, javaslatokat tegyen az országban szükségessé váló közlekedési eszközökre vonatkozólag, melyek már igazán sürgősek is. Egyben megkérdezi, nem volna-e hajlandó ezen hivatal élére állani?

Széchenyi a legnagyobb készséggel, valóságosan átszellemülve vette a hirt, olvasta *List* munkálatát, készíti meg a felállítandó hivatal szervezésére vonatkozó terveit, terjeszti azt elő és késznek nyilatkozik a hivatal vezetésére. Minek következtében az 1845. évi augusztus hó 1-én kelt legfelsőbb kéziratral a magyarországi helytartósági tanács

a középponti vasúti társaságnak vállalatát, mellyel Felségednek, fő kormányiszéki időközben az 1836: 25. t.-cz. következtében már szerződésre lépett addig is veszélyeztethetik, míg a közhasznú vállalatok iránt a fentebbiekhez képest felterjesztendő törvényjavaslatunk Felségednek királyi jóváhagyását megnyerheti.

Minthogy pedig mi úgy vagyunk meggyőződve, hogy a középponti vasúttársaságnak vállalata, mely Pest, Pozsony s Debreczen nagy és népes városainkat, és azoknak széles kiterjedésű s termékeny vidékeit mind egymás közt, mind az ausztriai határszélekkel közvetlen összeköttetésbe hozandja, s a mint az ország nagy részét keresztül hasítaná, úgy jótékony befolyását annak nagy részére is fogná gyakorolni, az ország közjává nézve pedig minden tekintetben hasznos és korszerű; s ennél fogva azt létesíteni kívánjuk; méltán tartunk azonban attól, hogy a vállalkozó társaságoknak illető versenyzése által azon közkívánatot, miszerint ezen társaságok által kitűzött irányban vaspálya csakugyan létesüljön, teljesen is meghiúsulhatna, azért mély tisztelettel esedezünk Felséged előtt, hogy fő kormányiszékét oda utasítani méltóztassék: miszerint addig is, míg a haza közjává előmozdító magányvállalatok iránt a felebb említett kimerítő törvényjavaslatot Felséged elébe még ezen országgyűlés alatt okvetlen felterjesztendjük, sem az úgynevezett Bécs—Glogniczi, sem bármely más vállalkozó társasággal, akár a Bécs—Pozsonyi vagy Győri, akár más vonalok iránt újabb szerződés ne kötessék. Egyéb-iránt s. t. a.

Válaszizenete a mélt. Főrendeknek a középponti és fiumei vasútvonalak iránt. Ő cs. kir. Főherczegsége és a m. Főrendek a tek. KK. és RR-nek a vasútvonalak iránti izenetükben kifejtett nézeteihez hozzájárulván, az e tárgyban közzétett felirási javaslatot is elfogadják, azon egyedüli, csak a szerkezetre vonatkozó észrevétellel, miszerint a felirási javaslat 2-ik szakaszában ezen szavak helyébe »örökös tartományok« azon szavak »többi örökös országok és tartományok« tétetvén, a szerkezet így állana: *s ezek közül az egyik az úgynevezett középponti vasúti társaság honi kereskedésünk gyűlpontját Pestet egyrésztől Debreczennel, másrésztől a Dunának balpartján Pozsonnyal s Felséged többi örökös országaival és tartományaival vaspálya által közvetlen összeköttetésbe hozni s. a. t.* — úgy nem különben a felirási javaslat utolsó szakaszában az »örökös tartományok« helyett szinte ezen szavak »többi örökös országok és tartományok« volnának iktatandók.

Egyébiránt mivel a t. KK. és RR. az illető közhasznú vállalatokra nézve bővebb törvényes intézkedést látván szükségesnek, e részben még ezen országgyűlés alatt kimerítőleg óhajtanak rendelkezni, ő cs. kir. Főherczegsége és a m. Főrendek szíves bizalommal szólítják fel a tek. KK. és RR-et, miszerint ezen bő megfontolást igénylő tárgyban a törvényjavaslatot, hogy az kellőképp tárgyalathassók, velők mielőbb közölni szíveskedjenek.

kebelében egy önálló hatáskörrel felruházott közlekedési osztály állítatják fel. A hivatal vezetőjévé az ellenzéki vezérpolcra lépő *Széchenyi* István gróf, m. kir. helytartósági tanácsosi címmel, nevezetik ki, 2000 forintnyi évi fizetéssel. A gazdag és előkelő magyar mágnás kormányhivatalnokká lőn, mi sok gyanúsításra és félreértésre adott okot.

A kormány nagy súlyt fektetett személyének csatlakozására. Ő pedig — mint mondá — nem tarthatta hazafiúi kötelességével megférhetőnek, hogy a meghívást visszautasítsa.

Az »*Eszmetöredéke*«-ben a m. kir. helytartótanács közlekedési osztályának élére való meghívásáról ő maga így ír: »Megilletődve állok e gondolatnál íróasztalom mellett s mosolyra fakad ajkam. Te agg legény, — így rebegék magamban — kiben sem elég tudomány, sem többé elég életerő nincs, te fogsz lenni vezér, s pedig oly ügyben, melynek példája — ha olyatén vonásokban sikerül, mint én azt képzelni tudom, sőt bizonyos vagyok, hogy sikerülhet — e világon még alig van: és semmiségem érzetében pirulok. S valóban, ha nem tudnám, hogy olykor az égi lakosok kicsinyek által szeretnek nagyokat alkotni, és ha nem sejtené lelkem, hogy szeplőtlen hazafiság, melynek édes érzetét szabad élveznem, néha még ott is sima utakra talál, hogy a legnagyobb tudomány és életerő, melynek azonban ily alapja nincs, előbb-utóbb megakad: soha magam ily óriási munka élére tétetni csak azért sem hagyom, mert azt, mint én gondolom, aztán immel-ámmal vinni nem szabad.

Ámde benn vagyok és azért hadd vigyem azt, mint eszem súgja, mint keblem készít, míg bírom. Ha előbb-utóbb kiesik a fonál kezemből, hadd vegye fel azt más, s én elég boldog leszek, há míg élek, legalább egy kis, ha nem is kellő mozgásba tehetem azt.«

Politikai barátai előtt pedig eljárását ekkép magyarázta: »Nemzetiségünk és alkotmányunk megszűnt valahára ostrom tárgya lenni felülről; ezeket mi átengedjük a szabad fejlődésnek, de e fejlesztés munkát követel és ha munkálni akarunk, nem tarthatjuk fenn csökönnyösen a védelmi tért. A merev ellenzéki állás ideje lejárt. Gondolni kell annyi mulasztások után főleg hazánk *anyagi kifejtésére*, mi most politikai szempontból is fokozott fontosságot nyert. Ők engem, én őket akarom utilizálni. Meglátjuk, mire megyünk. Az én mai állásomban a nyereség mérlege igen súlyos. Lehet, nagy dolgokat hozhatok mozgásba, ellenben mit veszíthetek? Legfeljebb elkoptatott népszerűségem utolsó foszlányait. Ez nem érdemli meg, hogy őrizzem, ha nem várna is egyéb rám, mint meghiúsult kísérlet. Mint látjátok, jó hazafinak lenni nehéz, de nem lehetlent

A kormányzat néhány nagy hibája elkeseredetté tette a pártok állását. *Széchenyi* kereste a neutrális tért, hol a kedélyek csillapodására és a pártok érintkezésére nyíljék alkalom.

Ez szerinte, az anyagi érdekek tere lehet csak, hol mindenik párt józanabb elemei egyesülhetnek és a siker kivívásában egymással nemesen versenyezve, közelednek is.

A mint a m. kir. helytartótanácsnál az országos közlekedések osztálya rendezve és annak élére a gróf lón állítva, a közlekedési ügyben teendők iránti gondot a kormány reá bízta.

Az országgyűléshez adott kegyelmes királyi előadásokban is megemlíttetett a közlekedési eszközök kiállítása *) és e célra szükséges pénz-alap előállítására, sőt a kormány kimondotta, hogy a királyi előadásoknak tárgyalási alapjául kész törvényjavaslatokat fog előterjeszteni, a közlekedési ügyeket illetőleg azonban a részletezést egészen a grófra bízta, őt szólítván fel 1846-ban, hogy dolgozzon ki és terjesszen elő egy Magyarország közlekedési eszközeinek rendszerére vonatkozó tervet, melyet mint törvényjavaslatot lehessen az országgyűlés elé vinni.

E megbízáshoz a kormány maga részéről semmi elvet, nézetet vagy óhajtást nem csatolt, a grófnak a közlekedési ügyek teendőire úgy mint kezelési rendszerére teljesen szabad kezet hagyott. De erről csak az országgyűlés kihirdetésekor értesült.

A kormány ezen figyelme, az ország egyetemes várakozása, melynek a napi sajtó is kifejezést adott, nehéz feladatot mért a grófra.

Erre nem volt elkészülve.

Az országban a közlekedés ügyei teljesen chaoticus állapotban voltak. A közlekedés külön nemeinek egymáshoz kapcsolatával nem gondolt senki.

A gróf, midőn az ország anyagi és szellemi felvirágoztatását tűzte ki célul, meg volt győződve, hogy nemcsak anyagi, de szellemi fejlődésünknek is elsődrendű tényezői közé tartoznak a közlekedési eszközök.

Mást nem tehetett egyelőre, mint a meglevő nagy közlekedési ereket, a folyókat felhasználni. A dunai gőzhajózás után a Tiszát és mellékfolyóit felélnékíteni — a Duna alsó részén a hajózásnak utat törni — többre nem igen mehetett. Mivel ezt az ügyet már tanulmányozta is,

*) Az 1847 november 12-én V. Ferdinánd király által a pozsonyi primáspalotában az alsó- és felsőház vegyes ülése előtt felolvasott királyi előadások főpontjai a következők voltak: »Nádorválasztás. A katonaság élelmezésének és szállásolásának ügye. A szabad királyi városok, egyházi rend és a szabad kerületek országgyűlési szavazat joga. A szabad királyi és a bányavárosok rendezése. A nemesi fekvőbirtok biztossága s a magánhitel érdekében telekkönyvek és állandó megyei törvényszékek behozatala. Az örökváltság nehézségeinek elhárítása. A kereskedés és műipar felvirágoztatása, első sorban az Ausztria és Magyarország közt levő vámvonallal megszüntetésével. *A közlekedés javítása, a helytartótanácsban egy közlekedési osztály felállítása, a középponti vasútnak államsegélyvel való építése, államsegély a Tisza-szabályozáshoz, a fiúmei vasút kamatbiztosítási engedélyezése stb.*«

»Minden csupa enthusiasmus« — elmélkedik ekkor Széchenyi. — »Sokan sírnak. Én magamba zárkózva, csöndesen élvezem a nemzetem újjászületése fölötti gyönyört, magam is járultam valamivel hozzá.«

elhatározta, hogy hivatalos működését a Tiszavölgy rendezésével kezdi meg. Nagyon sokat fáradozott ezzel. Mikor erre az irányt megszabta, azon igyekezett, hogy a közlekedési ügyek rendezésébe némi rendszert vigyen bele és hogy ezen, az egész országot befoglaló rendszernek körvonalait állapítsa meg.

Ezt várta a kormány és várhatta az ország *Széchenyitől*, kit erre eddigi működése után leghivatottabbnak tartott.

Azonban a kormány megalkotván a közlekedési osztályt a m. kir. helytartótanácsban, a többit bízta a gondviselésre és csak midőn már az országgyűlés elibe kész tervvel kellett volna lépni, akkor tudatta a gróffal, hogy e nagy munkát tőle várja, készíttesse el.

A grófnak óriás elfoglaltsága mellett ily nagy munkára gondolni sem lehetett, kivált ily időben, hol még a választási és országgyűlési gondok is igénybe vették.

Nem tehetett ennél fogva egyebet, mint felszólítani helyettesét, *Szentiványi Vincze* helytartósági tanácsost, hogy az illető osztálylyal a terveket dolgoztassa ki.

Ez szokott dicasterialis úton megadta az utasítást egyik vizszabályozási főmérnöknek, hogy a kívánt tervet dolgozza ki.

December hó elején Pozsonyban vette a gróf e dolgozatot. Nem volt ideje, hogy bele is tekinthessen, hanem — írja »*gróf Széchenyi István közéletének három utolsó éve*« című munkájában *Kovács Lajos* — a mint nála voltam, egy csomag iratot adott kezembe. Ez — úgymond — a közlekedési osztály dolgozata az országgyűlés elibe terjesztendő közlekedési ügyek iránt, nézze át s mondja meg, mit tegyünk vele.

Ekkor mondá el nekem a gróf — folytatja *Kovács* — minő megbízást kapott a kormánytól s ő azt osztályának megküldötte kidolgozás végett. Íme itt a munkálat.

Megrémültem a dolog felett. Ismertem körülbelül az erőket, kiktől e munkálat kerülhetett. Gondolva azon várakozásra, melyet az ország e munkálathoz jogosan köt, alig hihettem, hogy feladatuk tudatával végezték volna a munkát. Végkép pedig e feladat megoldását dicasterialis felfogástól és feldolgozástól várni — képtelenség volt.

Hamar végeztem dolgomat a gróffal és siettem szállásomra, hogy e munkálatot átolvashassam.

Midőn növekedő felgerjedéssel a húsz ívnyi munkálaton keresztül-gázoltam — a földhöz vágtam.

Találtam néhány vizszabályozási munkáról egy tudós technikai értekezést.

Minél tovább gondolkodtam a dolgról, annál inkább növekedtek aggodalmaim.

Az országgyűlés a közteherviselés kérdésénél az országos alap felállítását szinte egyhangúlag megszavazta már. Elvileg tehát el volt fogadva az alap alkotása. Mit, mennyit, mi célokra fordítottassék a

megszavazott alap, erre nézve várták az előterjesztést a kormány részéről azon hitben, hogy eziránt a kormány is a gróf által előadott alapokon fog indulni.

Az országgyűlés tagjaival állandó érintkezésben lévén, ismertem a várakozásokat. Tudtam, hogy a közlekedési ügyekre nézve a gróftól várnak egy rendszeres tervet, mely az egész nagy horderejű ügyet, mint egy összefüggő egészet felkarolva, országos közlekedési rendszerünknek megvesse állandó alapját.

Szóval a kormány úgy mint az országgyűlés oly valamit várt, mi a gróf nevének megfelelően.

Ily feladatra csak ő maga vállalkozhatott. Ez pedig akkori helyzetében teljesen lehetetlen volt.

A grófnak, ha az országgyűlés alapot kíván, melyen tárgyalásait megkezdhesse, azzal állni elő, hogy nem volt időm terveket készíteni, miből előterjesztést tehessek — ez lehetetlenség lett volna.

Előállni egyes részletekkel, minden összefüggés nélkül, éppen a grófnak, ki minden aprólékos foltozgatásoknak ellensége volt, ott hol nagy egészet kell teremteni — erkölcsi lehetetlenség lett volna.

Láttam a hínárt, mibe jutottunk és nem láttam a menekülésre kivezető utat.

A mint a helyzet kényes voltát átgondoltam, oly élénken rohant meg a lehető megszegyenülés félelme, hogy sok ideig nem bírtam elfogadható józan gondolathoz jutni. Bátorságom egészen elhagyott.

Elképzeltem, minő alkalmá nyílik politikai ellenfeleinknek e helyzetet ellenünk fordítani és kihasználni. A gróf, ki egész életében azt kiáltotta a nemzetnek, hogy mindenben hátra vagyunk, a mit ő eddig tett, azok csak foltozgatások voltak, egy ország kifejtése egészen más összevágó, nagyszabású alkotásokat követel stb. És most a kormány és ország együtt hozzáfordult és kezére bízta: mondd meg hát mit tegyünk, részletezd terveidet, add elő a nagy egésztől tanácsaidat — mi ime áldozni készek vagyunk s tőled várunk terveket.

És mi nem tudunk adni — semmit.

Lehetett-e képzelnem ennél szégyenletesebb felsülést.

E fenyegető veszély nyomása alatt nem gondoltam a feladat nehézségeire, hanem kétségbe esve szántam el magamat — nem látva mást — megbirkózni a nehéz munkával.

Volt annyi önbizalmam, mikép érzem magamban, hogy én a gróftól eszméiben, felfogásaiban, törekvéseiben teljesen megértettem, az ő szellemét felfogtam — de leszek-e képes a felette rövidre mért idő alatt nemcsak az összevágó egészet, mely minden érdekeket kielégítsen, előállítani, hanem ezen munka minden részleteiben az ő tanait — azaz egész szellemét — kifejezésre juttatni, szóval oly művet előteremteni, mely nevéhez méltó, mely fényes múltját ne compromittálja, a jövő reményeit kielégítse.

Ezt magamnak ígérnem nem lehetett.

Azonban meg kelle lenni. Haboznom nem lehet.

Elmenni a grófhhoz és elmondani lelkem gyötrelmeit, a legszerencsétlenebb dolog lett volna. Az annyira mindig előre járó gondossága a grófnak ezen ügyben épen megfoghatatlanul, nyugodtan hagyta őt.

Megmondani, hogy a beküldött munkálat csak compromittálhat, elmondani a várakozásokat, mikor láttam, hogy ő magát most munkára nem szánhatja el, de az ily munkánál szükséges segítség és adatok Pozsonyban teljesen hiányoznak is. Így eltölteni aggodalmakkal, a nélkül is felette sensibilis kedélyét — ezt nem tehettem.

Azt Ígérni, hogy megpróbálkozom e nehéz munkával s legyen nyugodt, mindent elkövetek, hogy tisztességgel megoldjam a feladatot — sem elég bátorságom nem volt, sem elég elbizakodottsággal nem bírtam.

Nem tehettem ennél fogva mást, mint azt mondani kérdezősködésére a beküldött munka iránt, hogy csak nagyon futólag nézhettem bele, de épen sürgetnek, hogy haladék nélkül menjek Pestre, ott az ügyet azonnal komolyan átdolgozom és meghívá *Clarke* Ádámot és másokat, átvizsgáljuk a dolgot s neki kimerítő tudósítást küldök, addig legyen türelemmel.

Megnyugodott. Én Pestre siettem.

Megérkezve Pestre, azonnal *Tasnert* és *Clarké* Ádámot, a gróf legmeghittebb embereit magamhoz kérettem és előadtam nekik a dolgok állását és a helyzet fenyegető voltát.

Közöltem velők a közlekedési osztály munkálatát. Átlátták, mint én, annak lehetetlenségét, hogy avval a gróf elé álljunk.

Elmondottam nekik elhatározásomat is, hogy a munkával megpróbálkozom, azt is, hogy mindezekről a gróf nem tud semmit, nem mertem előre nyugtalanságot támasztani, sem Ígéretet tenni, melyekbe belé is rekedhetek.

De a nagy munkánál *Clarke* segítségére, közben *Tasner* betekintésére van szükségem, mit mindkettő teljes leikéből megígért.

Clarkeot azonnal megkértem, hogy minél hamarább állítsa össze a külföldön már kiépített vaspályák és csatornák statisztikáját, az átlagos építési költségek kimutatásával. Mihez ő hozzá is fogott, és nekem részle tenkint beküldött te.

Minden más hivatalos dolgaimat a titkár és segédszemélyzetre bízva, magam egész erőmmel hozzáfogtam a nagy munkához.

Magam mellé vettem *Sasku* Károlyt, a gróf kedvencz mérnökét, földimet, s legmeghittebb emberünket, *Csányi* fiatal mérnököt, igen szép rajzoló, *Burián* János akkori tiszai hivatalnokot.

Elővettem a térképeket és megvontam rajtok a vaspályák fővonalait a külföldi összeköttetések számára, Pestet az ország szívé, központnak véve fel.

Azután a létező víziutakat vettem figyelembe.

Végkép *Heufler* igen jeles nemzetiségi térképét használva, illumináltattam magamnak több térképet a nemzetiségek szerint s azon jelöltem ki az összeköttetéseket a már megjelölt főközlekedési artériákkal akként, hogy azok mindenütt magyarság felé vonassanak és lehetőleg egyetlen vidék se maradjon összeköttetés és kielégítés nélkül.

Meglévén az egész hálózat állapítva, *Sasku* kiszámította a ráfordítandó költség tőkét s elkészítette a táblázatot, minden egyes megyére mennyi jut a kiállítandó közlekedési eszközök minden fajából.

Míg ezeket társaim dolgozták, én elkezdtem összeállítani az egész munkát, a mint kész volt egy része, *Burián* igen szép írásával tisztázta.

Így keletkezett néhány hét alatt azon könyv, melynek címe:

»*Javaslat a magyar közlekedési ügyek rendezéséről.*«

A kéziratot a gróf inye szerint félívekre folio formában egy oldalra írtattam és tárczaszerű tokba szépen bekötve elkészíttetem.

A mint készen voltam, egész munkaszemélyzetemmel Pozsonyba siettem.

Időközben a gróf gyöngéd leveleiben sürgetett: mennék Pozsonyba, de én mentettem magamat; közben himlőbe esett és elzárkózott minden érintkezéstől családján kívül. Mikor én januárban Pozsonyba érkeztem, már lábbadozó volt, de még napokig senkit sem fogadhatott.

Így magunkra voltunk s én felérve azonnal átadtam a kész munkálatot és elkezdettük figyelemmel átolvasni.

Előbb elmondottam a grófnak kiállott aggodalmaimat, midőn a közlekedési osztály munkálatát átadta s láttam, hogy azok nem is képesek valami elfogadhatót kiállítani.

Elmondottam, miért siettem Pestre s ott miként fogtam a munkához és miként állítottam össze, és most egész irodai személyzetemmel eljöttem, hogy a mi még szükséges, kipótoljuk s azonnal közrebocsássuk, ha megállapodunk.

Miért írjam le kölcsönös kielégítésünk érzelmeit az olvasás alatt?

A gróf egy az egész országot magában foglaló, a közlekedés minden eszközeit felkaroló, mind Pestet, mint az ország szívet, mind az ország nemzetiségi viszonyait kellőleg méltányló nagy egészet látott a munkában, elmagyarázhatatlanul olvastam szemében meglepedését s többször ismétlé — olvasásom alatt — hogy erejét érzi visszajönni s észrevehetőleg épül hallgatás közben.

A gróf látható meglepedése által meg voltam munkámért jutalmazva.

Átlátta a gróf, hogy ezen munkának csak úgy lehet hatása, ha neve alatt kerül a közönség elé, s azért minden habozás nélkül írta oda nevét és írta meg az ajánlatot a »*Felséges hazához*«.

A munka nem volt sem tartalmára sem alakjára nézve az, mire sajátkép a gróf megbízott, t. i. az országgyűlésnek előterjesztendő javaslat.

Előkészítője volt ez az országos közlekedési ügyek rendezésénél tekintetbe veendő eszméknek s elveknek, az alap, miből egy törvény javaslati munkálat készülhet.

A munkát sebesen kinyomattuk, már február elsejére elkészült.

Hozzá térképet készítettünk s egy részét a térképeknek *Heufler* után a nemzetiségek szerint illumináltattuk is.

Nyomatva lévén a munka, hozzáfogattam a kiosztás és szétküldéshez. Pozsonyban az alsó- és felsőház tagjainak, minden megyei s városi hatóságoknak, szerkesztőségeknek s ismerőseinknek 800 példányt szétküldöttünk s osztottunk.

Pár nap alatt elárasztottuk az országot a munkával.

Sem a grófnak, sem nekem sejtelmünk sem volt, hogy e munka a körülmények sajátságos találkozásánál fogva minő fontos szerepre lesz hivatva.

A munkát megküldve *Szalay* Lászlónak, a gróf felkérte egy barátságos levélben, hogy ezen munka alapján készítsen ő egy szabatosan formulázott törvényjavaslatot, melyet a gróf az országgyűlés elé terjeszsen. Ezen levélre a grófnak *Szdlay* igen kimerítő választ küldött is két levelében, melyben a gróf egész politikájáról teljes elismeréssel és maga részéről egész egyetértéssel nyilatkozik. E leveleket a gróf nálam hagyta.

A munka szétküldése után csakhamar mutatkoztak hatásai.

A munka egész tartalmában és szellemében megtámadta — bár akaratlanul és impliciter — *Kossuthot* legkényesebb és leggyengébb oldalán.

Kedvenc, éveken át ápolt, vitális tervét tette tönkre.

Hogy e munka által felidézett szellemi mozgalom ez irányt veszi, és néhány nap alatt a gróf és Kossuth közti kérdéssé alakul a közvéleményben, azt oly kevésbé kerestük, mint eleinte sejtettük vagy óhajtottuk.

A »*Pesti Hírlap*« akkor az ország legtekintélyesebb ellenzéki lapja, február hó 10-én kezdette meg a munkának ismertetését és négy vezércikkében az egészben és részleteiben magasztalva, az ország figyelmébe ajánlotta.

A mint ezt végezte, megkezdte a harcot *Kossuth* vukovári emlékiratából a vukovár—fiumei vaspályatervezet ellen, elemzi mind az eszme, mind a kivitel számtalan gyarlóságait, szembeállítja a gróf tervével, melyben csak a pest—fiumei összeköttetés foglalhat helyet és kimutatja Kossuth tervének tarthatatlanságát a gróf központosított összevágó hálózata ellenében.

A »*Pesti Hírlap*« így szembeállítván a kétféle tervet, az ország hatóságaiban is kezdték mérlegelni az egyik előnyeit s felfogni a másik hátrányait, és mert számos megyék adtak pártoló utasításokat a vukovár—fiumei vaspálya mellett — most a gróf munkáját vévén s abból

meggyőződven annak káros voltáról, elkezdtek pótló utasításokat küldeni követeknek egyenesen s határozottan a gróf terve mellett.

Hire ment csakhamar Pozsonyban, hogy már a megyék a gróf tervei mellett nyilatkoznak, és a vukovár—fiumei terv kivihetetlen és többségre nem számolhat.

Nem volt pedig kérdés, melyhez *Kossuthot* több s fontosabb érdek kötötte volna, mint a vukovár—fiumei vaspálya kérdése.

A mi a gróf által közrebocsátott közlekedési tervek által keltett mozgalmaknak még különös jelentőséget adott egy időben, az volt, hogy épen a megelőzőt napokban érte el a *Kossuth* vezérkedésével elégtelenség a követi kar mérsékeltbb ellenzéki tekintélyei közt azon magas fokot, mikor már annak fékezéséről és megdöntéséről kezdettek tanakodni.

Két tárgy látszott különösen arra hivatva lenni, hogy *Kossuthnak* sokak előtt elviselhetlen hatalmaskodását megdöntse.

Egyik az administratori rendszer ügyében a felségnek egy megnyugtató nyilatkozata, mely kielégítvén az országgyűlési többség nézetét, az aggodalmakat megszünteti s ezáltal kiveszi *Kossuth* kezéből a kormány elleni izgatásnak legélesebb fegyverét.

Másik a gróf terveinek elfogadása, mire már a többség kétségtelen volt. Megbuktatása t. i. a vukovár—fiumei tervnek, azon kérdésnek, melyhez *Kossuthnak* több évi agitatio után egész erélyével és minden befolyásával ragaszkodnia kelle.

Elzárása egy igen sikeres izgatási térnek és megbuktatása azon tervének, melyhez egész erejével és befolyásával ragaszkodott, oly csapással fenyegette *Kossuth* hatalmát s vezéri állását, mely ha sikerül, egészen megváltoztatja Pozsonyban a helyzetet és a dolgok fejlődésének egészen más irányt szab.

A, kiengesztelődési titkos alkudozások célját *Kemény* Zsigmond ekként fejezi ki:

»A pártok gyűlölete megszűnik, a haladó-conservativ és a mérsékelt ellenzék kezét nyújt egymásnak az alkotmány reformálására, összpontosul minden alakító erő, a csökönnyösök visszavonulnak a szélső jobboldalra, *Kossuth* a baloldal szélén marad egy becsületes, de vezényletre nem való pártocskával, a centrum pedig kitűzven a haladás zászlaját, bátor, de nem kockáztató politikával viszi a magyar nemzetet át azon a crisisen, melyen keresztül kell esnünk, midőn a feudalismusról a szabadságra törekszünk.

Ezen szép álmákba ringatták magokat az új liga avatottjai.«

Az 1848-ik év január hó 25-én terjeszti elő *Széchenyi* a törvény hozásnak a »*Javaslat a magyar közlekedési ügy rendezéséről*« *) című, a *Kovács* Lajos tollából kikerült, ezt a kétségkívül nagystíliú dolgozatot.

*) Lásd III. sz. függelékét.

Ez a munka — mint azt Kovács is előadja — sem alakjára, sem tartalmára nézve nem törvényjavaslat, hanem egy nagy adattár, mit egy törvényjavaslat elkészítésére kitűnően fel lehet használni. Benne a közlekedési rendszernek csupán alapja azon bizonyos, szigorúan megszabott elv szerint van megconstruálva, hogy annak egységes továbbfejlődése biztosíttassék a jelen és legfeljebb a közel jövő számára.

A kitűzött vonalok a következők voltak:

A) *Fővonalok.*

Budapesttől:

1. A Duna balpartján Pozsonyon át az ú. n. északi vaspályáig, mintegy 34 mfd.*)

2. Székesfehérvár, Siófok, s a Balaton mellett Károlyvároson keresztül Fiume és Buccariig, mintegy 70 mfd.

3. Szolnokon keresztül Aradig,**) mintegy 34 mfd.

4. Miskolczon át Kassáig, mintegy 35 mfd.

B) *Mellékvonalok.*

A fővonalakkal kapcsolatba hozandó mellékvonalok:

5. Szolnoktól Debreczenen keresztül Szatmárig, mintegy 33 mfd.

6. Mohácstól, Pécsen, Szigetváron, Istvándin keresztül a fiumei vonalig, mintegy 24 mfd.

7. Soprontól, Vas- és Zalamegyéken át Nagykanizsa táján a fiumei vaspályavonalig, mintegy 21 mfd.

8. Czeplédtől Kecskeméten át Szegedig, mintegy 15 mfd.

C) *Szárnyvonalok.*

9. Aradtól Temesvárig, mintegy 9 mfd.

10. Debreczentől Nagyváradig, mintegy 9 mfd.

11. Miskolcztól Tokajig, mintegy 8 mfd.

12. Szegedtől Szabadkáig, mintegy 6 mfd.

Javaslatában különösen azt sürgeti, hogy Magyarország nagy áldozatok (száz millió forintnyi kölcsön) árán is kapcsolatba hozassák Európa főbb piaczaival. A terv szerint Nyugat-Európa Magyarországon keresztül lenne összekötve Kelet-Európával. Az ország vasúthálózatának középpontja Pest lenne, melyből így félszázad alatt világváros lehet. Azonkívül pedig az ország nem magyarajkú polgárait a közlekedés javításával s kiterjesztésével mind gyakoribb érintkezésbe hozzák a magyar elemmel.

Sokan *Széchenyi* javaslatát csak a kormány taktikájának mondják, mely ezzel megbuktatni vélte *Kossuth* kisebbszerű, de rendkívül populáris javaslatát, a vukovár—fiumei vasút tervét, mi talán *Kossuth*

*) Ez a vonal ugyanazonos a központi vasúttársaságnak engedélyezett vonalak Pesten felül eső részeivel.

**) Ezen vonal Aradtól folytatva Erdélyen keresztül az ojtozi szoroson át a keleti román csatlakozásnak képezhetné alapját.

varázsát is megtörné. Ezt látszik *Kovács* fentebb ismertetett önigazolása is mondani. Igaz-e, nem-e? nem lehet megmondani. Tény az, hogy a kormány is, *Széchenyi* is jól tudhatta, hogy a *Kossuth* által felvetett eszme kivitelére sem lehet pénzt teremteni és mégis maga áll elő egy sokkalta nagyobb szabású és sokkal több költséget igénylő tervvel.

Mentik, ha nem is igazolják ezt *Széchenyinek* azon szavai, miket *Kovács*hoz intéz, mikor őt munkatársául kéri fel. »Nekem — mondja — meglehetősen konstruált agyam, de túlérzékeny idegeim, heves véralkatom van. Észlelő hajlamom és sok fejtörés azon szerencsétlenséget hozták nyakamra, hogy legtöbb dolgot a politikában úgy mint az életben másképp látok, mint köznapri emberek felfogják.

Ezért kevesen értenek, különcznek, szeszélyesnek, tán hóbortosnak is tartanak. Gondolkozni, kutatni ritka ember szeret, a *merészebb, néha szemtelenebb adja a hangot, a többi rá esküszik. Így* lesz az emberből gögös arisztokrata, különcz angломán, a lelkesedés ostora, az utilizáció embere, szívtelen számító, s tudja Isten mi.«

A javaslatban lefektetett elveknek — mik különben nemcsak örökké becses tradíciói lesznek a magyar vasúti politikának, hanem tanujelei a *magyar* vasúti rendszer kifejlesztésére célzó törekvéseknek — érvényesülését, egyelőre mindjárt az 1848. évnek máreziusi eseményei tették lehetetlenné.

3. Az első önálló független felelős magyar minisztérium vasntügyi politikája.

Mikor 1804-ben I. Ferencz az osztrák császári czímet felvette, abban a rendeletében, melyben ezt a magyar nemzetnek tudtára adja, így ír: »A mit az egész monarchia fényének és méltóságának emelésére elrendeltünk, az mindenkor kedvelt magyar királyságunk és kapcsolt részei jogainak, törvényeinek és alkotmányának épségével történjék.«

Egész bizonyossággal állítható, hogy a császári cím felvételének tulaj donképeni és közvetlen célja csupán Ausztria hatalmi állásának megóvása volt, minélfogva az országgyűlés és a törvényhatóságok tagjai között a skeptikusoknak nagy száma akadt, kik felismerték a császári cím használatának Magyarország függetlensége szempontjából való veszélyes voltát és arra gondoltak, midőn I. Ferencz az osztrák császári czímet felvette, hogy az osztrák császári cím alapjául fog szolgálni annak a kísérletnek, melynek végcélja a birodalmi közpon-tosítás lesz.

A következmények ezeknek a skeptikusoknak adtak igazat. I. Ferencz elhalt. Az utána következő új királynak, fiának, legelső tette melylyel uralkodását megkezdi az volt, hogy a diplomáciai iratokban I. Ferdinándnak nevezi magát, jóllehet e néven mint magyar király V-ik volt. Ez durva provokáció a nemzettel szemben.

A rendek — hivatkozva a fent ismertetett rendeletben foglaltakra — egyenesen az ország függetlenségének megóvása szempontjából követelik most már az I. Ferdinánd elnevezés mellőzését. Hosszú és ingerült vita után az 1836-iki országgyűlés vége felé megérkezik az 1836 márczius 28-án kelt királyi rescriptum, melyben »Ferdinandus Primus, Divina favente Olementia Austriae Imperator, et Hungáriáé hujus nominis quintus rex apostolicus« az országgyűlés határnapját május 2-ikára tűzi ki.

A kormány azért adja Ferdinándnak azt a címet Magyarországon, mely őt csakis mint osztrák császárt illette meg, mert ezzel hallgatólag a Magyarországot absorbeáló egységes Ausztria eszméjének útját kívánja egyengetni. Ezzel a tervével fiascot vall, hozzákezd egy másikhoz. Jól tudja, hogy a magyar nemzeti állam létfeltétele a municipális önkormányzat. Ha ezt a szólásszabadság megsemmisítésével rombadönti, a nemzeti állam sírját ássa meg, merényletet követ tehát el a szólásszabadság ellen. A rendek ezzel szemben is a legnagyobb erélylyel lépnek fel. Az ellentállás éppenséggel nem, vagy legalább is nagyon keveset használ. A kormány most már a szabad véleménynyilvánítást még az országgyűlésen és a törvényhatóságok körében is meggátolni törekszik. Nem engedi meg még azt sem, hogy a megyék egymással szabadon érintkezzenek, az iskolákban a szabad gondolkozást lenyűgöző rendszabályokat léptet életbe; lehetetlenné teszi az országgyűlési Ujság megindítását és a cenzura bilincseibe veri a sajtót.

Az a fergeteg, mely Franciaországból 1848 márczius 2-án megindulva végigvonul egész Európán, eljutott Magyarországra is, hol mindinkább és mindinkább tért hódított az a nézet, hogy igazságosságról szó sem lehet abban az államban, hol az országgyűlés nem az egész nemzetet képviseli; hol a nemesség az adómentesség kiváltságait élvezzi.

Az ellenzék az országgyűlésben ily irányú reformokat követel. *Kossuth* Lajos 1848 márczius 3-iki beszédében kimondja, hogy: »alkotmányos életünk kifejtésére s nemzetünk szellemi és anyagi javára hozandó törvényeink csak az által nyerhetnek életet és valóságot, ha végrehajtásukkal minden idegen avatkozástól független, nemzeti kormány lesz megbízva, mely a többség alkotmányos elveinek legyen felelős kifolyása, s azért collegiális kormányrendszerünknek magyar felelős ministeriummá átalakítását minden reformjaink alapfeltételének s lényeges biztosítékának tekintjük.« Elhatározta tehát az országgyűlés, hogy ülései folytonosak lesznek mindaddig, míg a nép érdekei biztosítására szolgáló legszükségesebb törvényeket meghozhatja. Meghózzák a közös teherviselésről, a jobbágyi viszonyok megszüntetéséről szóló törvényt, kimondják a jobbágytelek és a papi tizedváltásgot, eltörlik az ősiséget, szabaddá teszik a sajtót, és törvénybe foglalják azt, hogy az országgyűlés évenként összehívandó. Az 1848-ik évi márczius 22-én hozzák meg a hitel-

intézetéről, a nemzeti őrseregről és az április 8-án jóváhagyott, *a független felelős magyar ministeriumról szóló törvényeket.*

Az első felelős ministerium megalakításával *gróf Batthyány Lajos* bízott meg,*) ki felkérte *gróf Széchenyi Istvánt*, vállalná el ministeriumában a *közlekedési tárcazt.* *Széchenyi* azonnal és minden této-
vázás nélkül elfogadta azt. És pedig soha életében — írja róla *Kovács Lajos* — ellenkezőbb akarattal, de nagyobb készséggel nem szánta el magát valamire, mint éppen erre. De habozhatott-e egy perczig is, — folytatja *Kovács* — midőn egyedül abban látott még lehető békés kibontakozásra reményt, ha *István főherczeg* körül a kormányban gyarapodnak a mérséklő erők, és a felség mellett oly hatalmas befolyás, mint *herczeg Eszterházy Pál* működik mellettünk, ez pedig belépését az ő elhatározásától tette függővé.

Hogy *gróf Széchenyi István* lett a közlekedésügyek ministere, Bécsben is igen kedvező hatást gyakorolt.

A felelős minister, természetesen, nem vallott más elveket, mint a helytartótanács közlekedési osztályának volt főnöke. Hivatalbalépte után azonnal és a legnagyobb erélylyel kezd hozzá tehát elveinek gyakorlati keresztülviteléhez. Benyújtja, természetesen ministertársai előleges hozzájárulásával, a »Javaslat«-a alapján elkészített törvénytervezetet, melyben először is az 1836-ik évi XXV. t.-cz. és az 1840-ik évi XL. t.-cz. hatályon kívül való helyezését kívánja kimondatni.

Másodsor felhatalmazást kér, hogy »készülőben levő vasutaknak, ha és a mennyiben azok a közkereskedést előmozdítják, lehető folytatásához és befejezéséhez segédkezet nyújtson s a közállomány befolyását ezekre nézve biztosítsam

Utasíttatni kívánja a ministeriumot, hogy »a még meg nem kezdett vaspályavonalokra egyes társaságok által netán tett előmunkálatok költségeinek kárpótlása iránt a társaságokkal — az állam építési jogának fentartása mellett — egyezkedést kezdhessen és folytathasson«.

Kimondatni kéri, hogy a javaslatában felsorolt, »az ország szivéből a határszélekig vezetendő vasútvonalak, különös országos szempontból, az állam által sürgősen építtessenek meg«. A *fiumei* vonal építése pedig — ez különösen ki van emelve, mi *Kossuth* befolyásának tudható be, kiről el lehet mondani, hogy mindenáron kívánta a *fiumei* összeköttetést — *időtöltés nélkül* megkezdendő.

E czélra nyolcz millió forint hitel megszavazását tart szükségesnek.

Az 1848-iki országgyűlés úgyszólván ellenkezés nélkül, a főrendiház

*) Belügy: *Szemere Bertalan*, földmívelés ipar és kereskedés: *Klauzál Gábor*, hadügy: *Mészáros Lázár*; igazságügy: *Deák Ferencz*; közlekedés és közmunka: *Széchenyi István gr.*; pénzügy: *Kossuth Lajos*; vallás- és közoktatásügy: *Eötvös József báró*; a király személye mellett levő miniszter: *Eszterházy Pál*.

pedig már áprilisban elfogadta a kormánynak »a felelős ministerségnek a közlekedési tárgyak körüli teendőiről« szóló e javaslatát.

Így jött létre az 1848. évi XXX. t.-cz.,*) mely azonban ép úgy nem volt végleges, szerves törvényhozási mű, mint az 1836. évi XXV. t.-cz., mert ez is csak a közelebbi országgyűlés intézkedéséig alkottatott, de mindenesetre szintén igen érdekes és rendkívül fontos, mert meglátszik belőle az a szellem, mely az első felelős magyar kormányt és az országgyűlés két házát vezérelte.

Az első magyar felelős ministerium közlekedésügyi minsterére a vasútügy terén terhes feladat várakozott. Meg kellett menteni az egyetlen és a bukással küzködő vasúti vállalatot és új vasutak létesítéséről kellett gondoskodnia. *Széchenyi* nem is sokat tétovázott. Az 1848. évi XXX. t.-cz. az állam rendelkezése alá juttatta a tervbevett, de meg nem épített vonalak engedményeit. Más, gondozásra szoruló vállalat nem létezvén, mint a tönk szélére jutott központi vasút építésére alakult első magyar vasúti részvénytársaság, *Széchenyi* azonnal megbízta a ministerium vasúti osztályának főnökévé lett *Kovács* Lajost a társaság helyzetének tanulmányozásával. Május hó 4-én kelt előterjesztésében a tapasztaltakról így ír *Kovács*: »A társaság pénzügyei oly lábon állanak, mikép ha a közállomány segédkezeket nem nyújt,

*) 1848: XXX. törvénycikk. *A felelős ministerségnek a közlekedési tárgyak iránti teendőiről.* Az 1836: XXV. és 1840: XL. törvénycikkeken a vasutak és csatornák engedményezéséről szóló rendeletek jövőre nézve ezennel eltöröltvén, a törvényhozás további intézkedéséig ideiglenesen következők határozatnak:

1. §. Felhatalmaztatik a felelős ministerség, hogy a készülöben levő vasutak s megkezdett vízszabályozásoknak, ha és a mennyire azok a közkereskedést előmozdítják, lehető folytatásához s befejezéséhez segédkezeket nyújtson, s a közállomány befolyását ezekre nézve biztosítsa.

2. §. A még meg nem kezdett vaspályavonalakon egyes társulatok által netalán tett felmérési s előmunkálati költségek kárpótlása iránt a felelős ministerség fentartván azokra a közállomány építkezési jogát, lépjen egyezkedésre, s terjeszse helybenhagyás végett a közelebbi törvényhozás elibe.

3. §. A ministerium felhatalmaztatik: hogy Budapestből, mint a haza szivéből a határszélekig irányzandó 6 új vaspályavonalokat, előleges műtani megvizsgálás után, s különösen országos szempontból figyelmezve a helyi körülményekre is, tervezen, s ha lehetséges, ezen irányokban a munkát, különösen pedig Fiume felé, tetteg is, idővesztés nélkül megkezdhesse.

4. §. E czélokra felhatalmaztatik az összes ministerium, egész 10 millió forintig alapot alkotni, mely az ország által biztosittatik, s melyből 8 millió forint erejéig vasutakra, 2 millió forintig pedig vízszabályozásra a szükséghez képest pénzösszegek fordíttathatnak.

5. §. A hatóságokban még most fennálló közmunkáknak törvény szerinti alkalmazására a ministerség ügyel fel, melynek tisztéhez tartozand: a létező utak, hidak s más közlekedési eszközök fentartásáról is, az illető hatóságokkal egyetértve, ideiglenesen intézkedni.

6. §. A vizek szabályozására eddig kijelölt pénzalapnak felhasználására a felelős magyar ministerium ezennel továbbra is utasíttatik.

a vállalat maga veszélyben forog. E mellett a közelebbi idők eseményei, valamint más, úgy e vállalatnak pénzügyeire is nyomasztólag hatnak « . . . »az álladalomnak mindent el kell követnie, hogy a középponti vasutat hatalmába kerítse, mely nélkül a magyar kereskedelem kulcsát nem is bírja« . . . »készülőben lévő vasút hazánkban szorosan véve csak a középponti, következőleg az 1848: XXX. t.-cz. félre magyaráz - hatlanul csak erről szólhatott« . . . »a törvény felhatalmazza a kormányt 6 új vasútvonal tervezésére. Azaz teheti a ministerség most vagy jövőendőben azt is, hogy nem tekintve a középponti vasút létezését, önállólag vezethetne Budapestről státus pályákat az örökös tartományok s magyar Alföld felé. Azonban ha ezt tenné, nem tekintve a cselekvés jogi viszonyait s a méltányosság mellőzését, státus gazdasági szempontból is alig igazolható lépést tenne, miután egy közállomány védelme, alatt keletkezett társulatnak sok millióba került beruházását tenné értéktelenné s az a nélkül is nyomasztó helyzetben levő nemzet tőkéjét oly vidékeken való beruházásától vonná el, hol a közlekedési eszközök teljesen hiányzanak.« — Erről tehát, nézete szerint, szó sem lehet, sőt határozottan állítja, hogy az sem akkor, sem jövőendőben helyesen nem történhetnék.

És mégis kikerülhetetlenül szükséges, hogy azon vaspálya vonal, mely a magyar termékeket az örökös tartományokba szállítja, a magyar állam túlnyomó befolyása alatt legyen. Különben bármily áldozatokat is tegyen a magyar álladalom saját vaspályáin a magyar termékek szállítására nézve, miután Szolnoktól és Budapesttől azok egy társaság vaspálya-vonalán juthatnak csak Bécsbe s ez úton Európa nyugati részeibe, minden kereskedelmi számítás és forgalom meghiúsulhat a társaság által, melynek kezében a vaspálya-hálózat legfontosabb része van. »A társaságnak további fennállásához 4 millió forintra van szüksége. Azonban, valamint egyrészt a státusnak az események súlyát és balkövetkezéseit magánvállalkozók ellenében kizsákmányolni nem illő, úgy másfelől — jelenti tovább Kovács — a segínyt ily vaspálya irányában, melyet előbb-utóbb hatalmába keríteni mulasztatlan kötelessége, oly módon megadni, hogy a megszerzés később vagy éppen nem, vagy csak nagy áldozatokkal történhessék meg, menthetlen eljárás volna. Ebből következteti, hogy a társaság által kívánt 4 millió segély kölcsön semmi esetre sem lehet. Mert ha egyfelől az államhoz nem illő munkálkodás lenne az, hogy a társaság jelenlegi zavarait s az állapotok súlyát egészen felhasználja saját érdekében s engedje a vállalatot előbb-utóbb tönkre jutni, hogy később csekélységért megszerezhesse, úgy azt kívánni az államtól, hogy az kiemelje egészen a társulatot a zavarokból azért, hogy megszilárdult állásban vele nehezebben alku-dozhassék, s csak nagy áldozatokkal vásárolja meg a befolyást vagy a tulajdont, az mindkettő egyaránt tévesztett s alig menthető eljárás volna.

Előterjesztése abban concludál, »hogy vegye által az állam a vasút el nem készült vonalainak kiépítését az arra még ezentúl megkívántató tőkének biztosítása mellett, olyképen azonban, hogy

1. az állam a beruházandó tőke erejéig ne mint kölcsönadó, hanem mint részvénytulajdonos álljon;

2. mivel a társulat részvényeinek értéke 50%-ra csökkent, nem fedezheti az állam a részvényeket al pari, hanem az állam számára vett részvények értékét egyensúlyba kell hozni a társasági magánrészvények időszerinti értékével;

3. a magyar középponti vasút igazgatása most és mindenkorra az államkormány kezébe adassék át a társulat ellenőrködési jogának biztosítása mellett;

4. a tarifák meghatározása és folytonos szabályozása adassék át az államnak, ellenben a részvényesek számára a kamat minimuma biztosítottassék.«

»A közállományra nézve e vaspálya irányában az fontos, hogy a bérszabályzatra állandó és meg nem ingatható befolyást szerezzen. Ezt kölcsön által el nem érheti, mert adja át bár a vasúttársaság a vállalat igazgatását a törlesztés idejére az államnak, ezzel még a bérszabályzati rendszerre nézve a jogot nem adta át. De igen különös volna, ha a státus egy társaság rovására tarifákat állítana fel, vagy módosítana a nélkül, hogy e változások az állam jövedelmeit érintenék, hol tehát az állam csak nyerhet, de soha sem veszthet. És végkép, ha e viszony a társaságnak alkalmatlanná válnék s a pénzviszonyok szilárdulnának, bármely perczben visszaadhatná a társulat kölcsönét, kezébe venné a vasút ügyvitelét s az állam minden befolyását elvesztené.«

A társaság tudván, hogy a kormány foglalkozik az ő helyzetével, május 10-én egy emlékirattal járul a minister elé, melyben köszönetét mondván a tanúsított jóindulatért, így folytatja: »Ha egy vállalat, mely a legzavartalanabb békében, oly kedvező kilátások mellett, oly nagy tőkével indult meg, aránylag csekély segély híján tönkre menne, hogyan volna elvárható, hogy az idegen tőke egyhamar bizalommal kínálkozzék magyar iparvállalatoknak.«

A négy millió segélyt kölcsönképen kéri a társaság. Emlékiratában behatóan kiterjeszkedik a kölcsön rendelkezésre bocsátásának és visszafizetésének módozataira. A kölcsön visszafizetéséig ügykezelését az államkormány bármely irányú ellenőrzésének kellene alávetni és a kormány kívánságára hajlandó odahatni, hogy az igazgatóságnak Bécsben lakó tagjai állásukról leköszönjenek.

Az emlékirathoz ugyanazon napon felterjesztett függelékében a társaság a segélyezés egyik alternatívájaként a vasút pest—szolnoki vonalát ajánlja fel megvételre, ez irányban azonban a döntést a társaság ugyanazon hó 22-én tartandó közgyűlésének tartja fenn.

Ezt az emlékiratot a közlekedési minister haladéktalanul átteszi a pénzügyministerhez, fölkérvén őt, hogy ez ügyben még aznap tanácskozzanak. *Kossuth* államtitkárától *Duschek* Ferencztől ugyancsak május 11-iki kelettel azt a választ nyeri erre Széchenyi, hogy az emlékiratokat a pénzügy ministernek átnyújtotta, ettől azon nyilatkozatot vette, hogy ezen ügy iránti nézeteit írásba foglalandja, ennél fogva pedig teljes lehetetlen aznapon ezen vasúti dolgokról tanácskozni.

Kossuth tényleg aznap *sajátkezűleg* átír e tárgyban a közlekedésügyi ministernek. »A középponti vasúttársaság által kért segedelem iránt az ügy fontosságához és sürgős voltához képest intézkedendő, el nem mellőzhetem excellentiádat — kinek ez ügy hivatalköréhez tartozik — megkérni, méltóztassék velem írásban közölni:

1. Közérdekben levőnek, egyszersmind múlthatatlanul szükségesnek itéli-e, hogy ez ügyben a pénzügyministerium valamely segélyadásba bocsátkozzék?

2. Nem volna-e minister ur hajlandó ezen munkálatot azon körben eszközölni, melyet a múlt törvényhozás a közlekedési minister számára megnyitott hitel által kijelölt, mely esetben a kívánt négy millió segély 5%-os kamatjának biztosításáról gondoskodást elvállalni kötelességemnek ismerném; a tárgy lényege körüli felelősség azonban minister urati lletné.« Kérdi továbbá, hogy Széchenyi a segélyezési módok melyikét ajánlja, hogy segélynyújtása esetén mily viszonyba kíván a vasúttársasággal lépni. *Kossuth* a maga részéről feltételül tűzi, hogy a vasúttársaság által az állam irányában elvállalendő pénzbeli kötelezettségek teljesen biztosíttassanak, kívánja továbbá, hogy azon esetre, ha a közlekedési minister befolyása nem magára a vasút igazgatására terjedne, hanem csak ellenőrzésre szorítkoznék, *a társaság igazgatósága Pestre tétessék át.*

Végnyilatkozatát e tárgyban *Széchenyi* hivatalos véleményétől teszi függővé, figyelmezteti azonban a közlekedési ministert, hogy a magyar középponti vasút részvényei közül 10 millió pengő forint névértékű az osztrák pénzügyministerium birtokában van, mely részvények a napi árkelet mellett csak 4,700.000 p. forint értéket képviselnek. »Annál fogva, ha csak arról van szó, hogy a bécsi banktársaság irányábani hitelt meghosszabbítsa, mi az ausztriai finansministernek csak egy szavába kerül, nem gondolom, hogy evégre részünkről valamely áldozat múlthatatlanul szükséges volna; mert ennek elmulasztása az ausztriai financiáknak nagy veszteséget okozna.« Tekintettel erre, kérdi, hogy a pest—szolnoki vonalrész átengedése helyett nem volna-e czélszerűbb feltételül kikötni, hogy az osztrák állam kezében levő részvényeket a napi árfolyam mellett vagy esetleg valamivel drágábban is váltsa vissza a társaság, mi végett ez utóbbinak valamely elfogadható pénzügyi művelet volna javasolandó. »Általában nagyon szükségesnek tartom arra vigyázni, hogy midőn a magyar ministerium itt valamely

kötelezettségbe bocsátkozik, ennek ne olyan színe legyen, mintha csak a részvényesek, tehát főleg csak az ausztriai kincstár számára vállalt volna áldozatot, hanem *történjék ez valósággal az ország javára, azaz nem már lejárt kötelezettségek gyümölcstelen fedezésére, hanem a vasút valóságos kiépítésére*. Minister úr ismeri financiáink korlátolt állapotát s kétségtelenül csak oly javaslatot teend, melynek teljesítését a lehetőség és közös felelősségünk megenged.«

»A szíves tisztelettel végződő emez átiratra *Széchenyi* szintén május hó 11-én kelt válaszában biztosítja *Kossuthot*, hogy előtte is felmerültek mindazok a kérdések és kétségek, a melyeket ő felemlít. Maga is ellenzi, hogy a segély kölcsönképen adassék, mert az nem biztosítaná tartósan az állam befolyását a vasútra.

»Az alkudozásokat a pest—szolnoki vonal átadása feltételének alapul vétele mellett véli megindítandónak, mert a magyar kereskedelemre nézve a középponti vasút vonalában a jelen perczben csak a pest—szolnoki pályát tartja eldöntő fontosságúnak, mint melyet semmi más közlekedési eszköz nem pótol, nem pótolhat, s melyhez az ország több igen nevezetes vaspályái szükségkép csatlakoznának, míg Pesttől Bécsig legrosszabb esetben a hajóközlekedés fölélesztésével s adandó kedvezésekkel is egyidőre a szükség fedezhető volna.«

Majd a dolgot pénzügyi szempontból tárgyalván, rátér a vasút-társaságnak a bécsi banknál meghosszabbítandó hitelére és a bécsi pénzügyminister birtokában levő részvényekre, s ez utóbbiakra nézve megjegyzi, hogy azokat az alkudozások alapjául vehetőknek nem tartja; először azért, mert azon részvények átvétele által a magyar financia csak terheltetnék a nélkül, hogy a vasút bevégezése lehetségessé tétetnék, másrésről a részvények átvételének kérdését oly kényes természetűnek véli, mi a ministeriumot az illetékesség terére is vezethetné, azt pedig elhalasztandónak tartja.

Kiemeli, hogy a vasúti társaságnak nyújtandó államsegély éppen nem az adósságok törlesztésére szolgálna, hanem a vállalat megmentésére, miután a baj nem az adósságban fekszik, hanem a kiszámított 18 millió tőke elégtelenségében a vállalat befejezésére.

Kossuth direct kérdéseire azt válaszolja: 1. hogy közérdekben fekvőnek, egyszersmind múlhatlanul szükségesnek tartja, hogy a középponti vasút kérdéses viszonya elintézést nyerjen, mert a pest—szolnoki vasútvonal sorsától függ az ország felső és tiszai vidékének, úgy Erdély összeköttetésének jövődjéje, miután a miskolczi debreczeni, aradi országos vaspályavonalaknak vagy önállólag kell Pestből kiindulni, vagy a már létező s mindenesetre a magyar állam befolyása alá hozandó pest—szolnoki vonalhoz csatlakozni.

E részben — így folytatja — én mindenesetre helyesebbnek tartom a létező vonal felhasználását, noha ezen vonalat sohasem terveztem volna.

2. A törvényhozás által megszavazott hitelből a segílyt nem véli megadhatónak, mert saját meggyőződése és a tőzsérek egyhangú vélekedése szerint az 5%-os álladalmi kötelezvényeket most csak igen nagy árkeletveszteséggel lehetne realisálni.

3. A vasútigazgatóság által ajánlott módok közül egyedül a pest—szolnoki vonal átvételét pártolja.

A segílynyújtás feltételül tűzi ki többi közt, hogy az államnak biztosíték nyujtassék arra nézve, hogy a segíly a pest—bécsi vonal bizonyos kikötött idő alatti bevégzésére fog fordíttatni. A magyar állam határozó befolyását a vaspályára az igazgatás átvételével kell biztosítani, hogy e vállalat, mint nemzeti, egészen hazai lábra állíttassák. Felhagyatnék a társulat ellenörködése s biztosítása a ministerium felelőségében s a kezelés teljes nyilvánosságában.

Végül megjegyzi, hogy a megalkudás részleteibe csak akkor fog bocsátkozhatni és azokat csak akkor fogja a ministeri tanács elé terjeszteni, ha majd a pénzügyminister a 4 milliónyi segíly nyújtásának lehetősége tekintetében tudatja végelhatározását.

Nem állapítható meg, hogy a ministeri tanács foglalkozott-e aznap a vasút ügyével vagy sem, de *Kossuth* már május hó 12-én intéz német nyelvű leiratot a magyar központi vasút igazgatóságához, melyben ezzel azokat a feltételeket közli, a metyek alapján a magyar kormány az országgyűlés hozzájárulásának fentartásával a társaságot segílyezni hajlandó.

Ezen feltételek között általánosságban fel vannak sorolva a *Széchenyi* gróf által felállított pontozatok, többi között *az igazgatóságnak áthelyezése Pestre*. Az ellen azonban nem emel kifogást, hogy az igazgatóság néhány tagja Bécsben lakjék, hogy az osztrák nemzeti bankkal a folyó ügyeket elintézhessék. A nyújtandó pénzsegély ellenében a vasúttársaság vagy jelzálogbiztosítást nyújt a magyar államnak a Marchegg-től Szolnokig terjedő egész vasúti vonalra, vagy elsőbbségi kötvényeket ad, vagy átengedi a magyar állam tulajdonába a pest—szolnoki vasutat.

Az országgyűlésnek szabad választás tartatott fenn a három alternatívára nézve.

Ha tekintetbe vesszük, hogy az első magyar vasúti törvény életbe léptetésétől számítva tíz évig húzódott az első vasút létesítésének ügye, ha tekintetbe vesszük, hogy azelőtt még csak néhány hónappal csaknem fél évig tartott, a míg egy egyszerű vasútmegnyitási jelentés az illetékes fórum elé került, szinte csodálatosnak tűnik fel az első felelős magyar kormány által a vasútügy érdekében néhány nap alatt kifejtett tevékenysége.

A társaságnak május hó 22-én tartandó közgyűléséhez *Széchenyi Kovács* Lajost küldi ki kormánybiztosul, az ez alkalommal részére kiadott ministeri megbízó-levélnek a minister által kétszeri átdolgozás után jóváhagyott fogalmazványában szigorú közjogi érzékkel kiemel-

tetvén, hogy »megszűnven az eddig fennállott királyi biztossága, Kovácsot, úgy is mint az illető osztály főnökét megbízza, hogy a magyar középonti vasút »nagygyűlésén« kormánybiztosként jelenjen meg, ott személyét képviselje és a körülményekhez képest azon elvek szerint járjon el, melyek az osztályfőnök előtt az e tárgyban addig váltott levelezésekből eléggé ismeretesek.

A kormánybiztos visszatérve a közgyűlésről, május hó 25-én jelenti, hogy a vasúttársaság a pest—szolnoki vonalrész átadására semmi hajlandósággal sem bír. Ezért hangoztathatta a közgyűlés, hogy ezt a vonalat még a kiállítási áron sem engedhetné át a társaság az államnak, mert a pest—marcheggi sokkal nagyobb költségeket követelő vonal kiépítésébe csak azért bocsátkozott, mert a kisebb költséggel épült, de jövedelmezőbbnek ígérkező pest—szolnoki vonalban reményű a recompensatiót. Eladás esetén tehát az utóbbi vonalért a Marcheggtől Szolnokig terjedő vasút összes költségeinek a hosszúságához arányos részét követelné.

Ebből következteti Kovács, hogy a minister által a segélyezés ügyében az alkudozások alapjául kitűzött irány s a társulat nézetei s eljárása közt lényeges eltérés van. A közgyűlésen közvetlenül szerzett tapasztalatok alapján ajánlja, hogy a minister mindaddig hozzá ne járuljon a pénz előlegezéséhez, míg a pest—szolnoki vonal megvételének alternatívája részleteit a társasággal tisztába nem hozta. Az egyezkedésbe való bocsátkozást azonban annyival sürgősebbnek tartja, mivel a Szolnok—aradi és Szolnok—debreczeni vonalak már felmérés alá vétettek s a középponti vasút viszonyainak előbb el kell határozottan intéztetnie, hogy sem ezen vonalakon a munkák megkezdettessenek.

Itt a tárgyalások megszakadtak.

Nem a szűk anyagi viszonyokkal számoló magyar kormányon, hanem a magyar középponti vasúttársaságnak a bécsi kormány által sugalmazott részvényesein múlt, hogy a magyar állam már 1848-ban nem jutott egy fontos vasúti vonal birtokába.

4. A honvédelmi bizottmány vasútügyi tevékenykedése.

Rég idő óta küzdött a magyar nemzet a felelős ministerium kineveztetéséért. A mit csak azelőtt kevéssel is, még senki nem is remélt, az 1848 április 8-ikán teljesezésbe ment, megadatott és törvénybe iktattatott.

Az öröm kevés ideig tartott. Bár a nemzet az új törvények áldását kiterjesztette az ország minden népére s a kapcsolt részek lakóira is, ezek a mint tudomásukra jutott, hogy a király az ország kormányát magyar ministerekre bízta, nyílt pártütésbe törtek ki. Egymás után lázadtak fel horvátok, szerbek, szászok és oláhok.

A ministerium még rendezkedve sem volt, midőn e bajok meg-

lepték; a kormány kezeiben pedig sem pénz, sem katonai erő nem volt. Ily körülmények között a kormány közhírré tette, hogy a haza veszélyben lévén, igyekezzék mindenki vagyoni helyzetének megfelelően adományozni. Egyben 10.000 önkényes toborzását rendelte el.

Mivel azonban azt lehetett észrevenni, hogy a bécsi kormány is gyanús magaviseletét tanúsít a magyar nemzet iránt s jóakarátában bízni éppenséggel nem lehet, az 1848 július 2-ikára összehívott első népképviseleti országgyűlés színe előtt már július 11-én Kossuth Lajos azt kívánta, hogy szavazzon meg az országgyűlés 200.000 ujonczot és 42 millió pengő forintnyi hitelt. A kívánatot az országgyűlés teljesítette.

A bécsi köröket elfogta a félelem, mert abban a meggyőződésben voltak, hogy Ausztria nem tarthatja meg nagyhatalmi állását akkor, ha mellette egy független és szabad Magyarország lesz, tehát a legfontosabb kormányágak: hadügy, pénzügy és külügy, nem Bécsben lesznek egyesítve.

A magyar ministerium látta, hogy az absolutismus készül visszafoglalni helyét, de nem tudott odahatni, mert nem volt meg kezében a hatalmi eszköz arra, hogy az ország érdekeit biztosítsa.

Ez alatt hire érkezett, hogy az osztráknak ezidőszerint az olaszszal folytatott háborújában július 25-ikén Custozánál Radetzky legyőzte az olasz sereget, hogy augusztus 5-ikén bevette Milánót és hogy Anglia és Franciaország közbenjárására az olaszszal az osztrák fegyverszünetet kötött. Most azután a bécsi kormány elérkezettnek látta az időt reakzionális politikájának újra való kiterjesztésére és nyíltan lép fel Magyarország jogai ellen. Emlékiratot nyújt be a császárhoz, melyben kifejti, hogy az »ausztriai császárságtól különvált magyar királyság *politikai lehetetlensége* s hogy mellözhetlen szükség a *pragmatica sanctio* szavai és értelme szerint Magyarországtól a pénz-, hadügyi és külügyi tárczákat visszavenni. Augusztus 31-ikén a császár István nádorhoz irt levelében ennél fogva kijelenti, hogy az Emlékiratban kifejtettektől *helyeslését meg nem tagadhatja*«.

Ezzel a koczka el volt vetve. A már amúgy is vakmerővé lett horvátok élén Jellasic átlépi a Drávát, hadüzenetében kijelentvén, hogy a horvátok egy egységes Ausztriát akarnak, minek elmaradhatlan feltétele a had-, pénz- és külügyek ministeriurnának összpontosítása.

A magyar országgyűlés egy száztagú küldöttség útján esedezik a felség előtt, hogy szentesítse a 200.000 honvédről és 42 millió hadügyi költségről szóló törvényt. A küldöttek a reménytelenség keserű érzetével jönnek haza, minek következtében a ministerium leköszön — Szemere Bertalan belügyminister kivételével, ki abban a véleményben volt, hogyha ez a ministerium egészen feloszlik, nem fog másik helyébe kineveztetni. A képviselőház helyeselte ezt s Szemerén kívül megbízta Kossuthot is, hogy vegyen részt a kormányban. Ezenkívül elhatározta

az országgyűlés, hogy — miután a hazát Jellasich betörése ellen védeni kell — nem várakozik tovább a királyi megerősítésre, hanem végrehajtja a július 11-én megszavazott törvényt, átadja a forgalomnak az ötforintos nemzeti pénzjegyeket és szervezi az újoncz-zászlóajlakat, megengedvén a régebbi katonáknak az ezekbe való átlépést. Ez a határozat megdöbenté a nádort, ki tudomására hozta az országgyűlésnek, hogy ő Batthyányi rábírta lemondása visszavételére, így tehát mint az új ministerium elnöke, fel lévén terjesztve általa a királynak, van egyedül csak hivatva a kormány vezetésére.

Batthyány tényleg megbízatván egy új ministerium alakításával, oly férfiakból igyekezett azt összeállítani, kiket Bécsben a mérsékelték közé számítottak, kiknek kedvéért tehát engedékenységet remélt. A ministeri névjegyzék felterjesztésével egyidejűleg azonban azt a kívánatát is kifejezte, hogy a felség parancsolja ki Magyarországból Jellasichot. Ezt a kívánságát a felség nem teljesítette, minnek következtében Batthyány intézkedéseket tőn Jellasich horvát bán ellen, ki rabolva és pusztítva nyomult előre s mindennap közelebb és közelebb ért az ország fővárosához. Mészáros hadügyminister a horvát bán ellen küldött táborban volt elfoglalva, minélfogva hivatalának terhei a ministerelnökre nehezdedtek. A többi ministerek, kik tulajdonképen megerősítve sem voltak még, jórésze nem volt Pesten; ezek hivatalát is tehát a miniszterelnök látta el. Ilyen körülmények között az országgyűlés színe előtt felvetetett az eszme, hogy Batthyányt segíteni kell, illetve hogy a terhek egy részét vállairól le kell venni.

Ennek következtében a képviselőház határozatot hoz, melyben kimondja, hogy a hadügyek vezetését *saját tagjai által* tartja szemmel s *egy hat tagból álló bizottságot szervez, mely a honvédelmi ügyekben segítkezzék Batthyánynak.**)

Batthyány ugyan visszautasítja a segítséget, az állandó bizottmány kinevezését állásával megegyezhetőnek nem tartja, de mert érdekében állott a ház vezértagjainak véleményét hallani, összekötésbe lépett a bizottság tagjaival, kijelentvén, hogy kész minden intézkedéséről értesíteni a bizottságot, illetve általuk a képviselőházat.

Ezenközben Jellasich hadai támadólag lépnek fel, mire a nádor szeptember 17-én a székesfehérvári táborba utazik, hogy 24-ikén találkozzék Jellasichsal, de a bán »a magyarok álnokságától tartván«, adott szava ellenére nem jelenik meg a kitűzött helyen, mire a méltóságában mélyen sértett nádor a sereg vezérletét Móga tábornokra bízta, maga pedig még aznap éjjel Budára, onnan pedig Bécsbe utazott. Batthyányra nézve rendkívül lesújtó volt ez az eset, mert a nádorban politikája és tekintélye leghatalmasabb támaszát veszítette el.

*) E bizottság tagjai lettek: Kossuth, Nyáry, Zsembery, Madarász László, Pálffy János és Patay.

Csapásra csapás. Szeptember 25-ikén *Lamberg* Ferencz tábornok neveztetik ki ő Felsege által az országbeli mindennemű hadicsapatok főparancsnokává, kinek főfeladatává az tétetett, ne engedje meg, hogy a magyar csapatok Jellasichsal ütközetbe bocsátkozzanak. Két Batthyányhoz szóló legfelsőbb kézirat átadása is bízott rá. Ezek egyike szerint *Majláth* György neveztetik ki királyi helytartóvá, a másikban pedig az országgyűlés elhalasztatik december elsejéig. Megjött a hivatalos értesítés arról is, hogy a Batthyány által felterjesztett minis-
téri jegyzék nem fogadtatott el. A minis-terelnökségre *Vay* Miklós hiva-
tott meg és hogy egy kiáltvány bocsátatott ki, melyben a hadsereg felszólítottatott, hogy elhagyott zászlóihoz térjen vissza. Batthyány ezen iratokat magához veszi s a táborba siet, azt hívén, hogy *Lamberget* — kivel ő bizalmas lábon állott — ott találja.

A fővárosi közönség a legnagyobb ingerültségben volt. Ilyen han-
gulatban terjed el a hír, hogy *Lamberg* Budán van. És balszillagzata *Lamberget* kíséret nélkül az utcára viszi. A tömeg felismervén őt, megragadta és kivégezte. A minis-terelnök távollétében tehát a szen-
vedélyek kerekedtek felül, minélfogva a szeptember 28-ikán délután 2 órakor megnyílt ülésben *Pázmándy* Dénes elnök indítványozza, hogy addig, míg gróf Batthyány minis-terelnök a fővárosból távol lesz, hogy az ország kormány nélkül ne legyen, az a hat tagból álló és régóta kineve-
zett választmányt, mely a honvédelmi választmány nevezete alatt, azzal volt megbízva annak idején, hogy a minis-terelnökkel érintkezzék, most a ház bizza meg a rendnek és csendnek fentartására és minden oly intézkedések sikeres megtételére, melyeket jelenleg az ország álla-
pota megkíván.

A képviselőház az elnök indítványát egyhangúlag elfogadta és így a kormányhatalom forma szerint is átruháztatott erre a bizottmányra, mely *Kossuth* Lajost választván meg elnökül, haladéktalanul elfoglalja állását, bevonván működési körébe az eddigi minis-teriumok állam-
titkárait is.

A folytonos pénzzavarokkal küzdő magyar középponti (balparti) vasúti társaság november hó 1-én azzal a kérelemmel fordul a hon-
védelmi bizottmányhoz, utalványozna neki egy millió forintnyi segélyt. *Kossuth* Lajos, ki ezen vasút ügyeit minis-terisége idejéből jól ismerte, most, mint a honvédelmi bizottmány elnöke, már november hó 4-én a bizottmány elé terjeszti a vasúttársaság kérelmét. Kísérő iratában a kölcsön ügyében így ír: »A középponti vasút — mondja — oly álla-
potban van, hogy nemcsak munkáját tovább nem folytathatja, de a személyzet fizetését sem teljesítheti. Következőleg az adandó segély a társaságnak életkérdése, tehát meg nem tagadható, de csak olyan mértékben nyújtandó, hogy a jelen nyomasztó időket kiállhassa. De a kért egy millió kölcsön megadását nem véli lehetőnek, sőt veszé-
lyesnek tartja azt, mert azo n vasútvonal Szolnokról Bécsig az egész

alföldi magyar kereskedésnek kulcsa s birtoka jelenleg nemcsak idegenek, de egyenesen idegen állam kezében van s ha Magyarország óvatosan nem jár el, nemcsak a kedvező alkalmat elszalasztja, ezen előbi idők súlyos maradványát megszüntetni, sőt később a törvény értelmében lehetetlenné válik, hogy a magyar állam azon befolyást megszerezze, mely nélkül alföldi vaspályái s vele a közlekedés és kereskedés kulcsát nem bírhatja. Ha tehát a honvédelmi bizottmány megadna annyi segílyt, mennyi az ügyvitel fentartására szükséges, egyszersmind meghagyná a segíly megvonásának feltétele alatt a társaságnak, hogy az illető pénzügyi és közlekedési osztályokkal tegyék meg az egész kölcsön iránt az előleges alkudozásokat, hogy a kérdést az országgyűlés mielőbb eldönthesse. Végül indítványozza, hogy a kimutatandó ügyviteli szükséglet fedezéséhez megkívánt összegek heti részletekben utalványoztassanak ki a vasútnak.

A magyar központi (duna — balparti) vasúttársaság megkapta a kormánytól a kölcsönt, mely azonban a j'vácz—pozsonyi vonal megépítésére nem volt elégséges.*

5. A független magyar állam kormány vasúti tevékenykedése.

Az 1848 július 25-ikén megvívott custozzai és augusztus 5-iki asperni csaták után következett fegyverszünet, illetve békekötés után Ausztria teljes erővel vetette magát Magyarországra. *Windischgratz*, az osztrák hadak fővezére, 1848 decemberében már Bicskén, tehát közvetlen Pest alatt táborozott és a főváros ostromára készült. A magyar önvédelmi harc katonai vezetőségét feszélyezte a vár védelmezésében és az erre vonatkozó katonai intézkedéseiben az, hogy a honvédelmi bizottmány, a kormány és az országgyűlés Pesten tartózkodik. Mivel ez nyilvánvaló lett, *Kossuth* mint a honvédelmi bizottmány elnöke azt indítványozta az országgyűlésnek, hogy tenné át működésének helyét ideiglenesen Debreczenbe. Indítványa elfogadtatott. Az országgyűlés 1849 január 1-én megkezdte költözködését.

Windischgratz elfoglalta Budavárát, honnan csak 1849 május hó 21. napján szorítottatott ki az osztrák hadsereg.

A Debreczenbe leköltözött országgyűlés, illetve honvédelmi bizottmány onnan intézte a nemzet további sorsát. A magyar önvédelmi hadsereg fegyverét 1849 elejétől kezdődőleg újra harci dicsőség kezdte bearanyozni. Egymásután nyerte a csatákat és szorította az osztrákok Magyarországból ki. Ezenközben híre jött, hogy a bécsi márcziusi alkotmány felfüggesztette Magyarország önállóságát.

Erre 1849 április 14-én adatott meg a magyar országgyűlés által a válasz. *Kossuth* Lajos a debreczeni ref. templomban tartott országgyűlés nyílt ülésén azt indítványozta, mondassák ki a Habsburg-

Lothringeni ház trónvesztettnek és nyilatkoztassák ki Magyarország függetlensége.

Az országgyűlés ezt elfogadta.

A függetlenség kinyilatkoztatása után a honvédelmi bizottmány nem állhatott fenn tovább. Kormányformáról kellett gondoskodni. *Kossuth* Lajos azt az indítványt terjesztette elő, választanának a detronizált király helyébe kormányzót, kinek felügyelete alatt felelős ministerium álljon. Megalakított tehát a független magyar államkormány.

Kormányzónak egyhangúlag *Kossuth* Lajos kiáltatott ki és bízott meg a ministerek kinevezésével. A kinevezettek névsora május 2-ikán közzétett az országgyűléssel. Közlekedési ministerré *Csányi* László *) neveztetett ki.

A honvédelmi bizottmány által kiutalványozott összeg — mint láttuk — nem volt még csak arra sem elégséges, hogy a középponti (duna-balparti) vasút vácz—pozsonyi szakaszát teljesen kiépítse, minélfogva a vasút igazgatósága a még csak szervezés alatt álló független magyar államkormány pénzügyministeréhez, *Duschek* Ferenczhez, egy 1849 május hó 15-én kelt beadványában a vácz—esztergomi vonalrész teljes befejezéséhez még további 400.000 pengő forint kölcsönt kér »pontos visszafizetés kötelezettsége alatt«. A pénzügyminister átteszi a beadványt véleményezés végett *Gsányi* László közlekedésügyi ministerhez. Miután azonban a magyar középponti (duna-balparti) vasút igazgatósága a Budavárát elfoglalt császári seregek által szétkergettetett volt, a vasútra vonatkozó iratok pedig elkoboztattak és Bécsbe szállítottak, a közlekedési ministerium az összeg utalványozását igen, de annak folyósítását egyelőre nem javasolja, tudatván a pénzügyministeriummal, hogy a középponti (duna balparti) vasút kezelését és igazgatását a közlekedési ministerium vette át, a vácz—esztergomi vonal befejezéséhez szükséges 400.000 pengő forintot pedig kéri a pénzügyministeriumnál letétben tartani.

A közlekedési minister 1849 június hó 3-án tudatta a vasútnak Pesten maradt igazgatósági tagjaival, hogy a vasút kezelését a magyar állam nevében átveszi. A válaszból, melyet az igazgatóság nevében *Inkey* Sándor, *Beszédes* József, *Ullmann* Samu igazgatósági tagok és *Taschler* Domonkos helyettes főtitoknok június hó 4-én terjesztettek fel *Csányi* közlekedési ministerhez, tudjuk meg, hogy az osztrák katonai hatalom a vasútnak Pesten székelő igazgatóságát egyszerűen szétkergette, könyveit, számadásait és okmányait Bécsbe küldte.

*) Belügy s a ministertanács elnöke: *Szemere* Bertalan. Külügy: *Batthyány* Kázmér. Pénzügyminister: *Duschek* Ferencz, Közlekedésügyi minister: *Csányi* László. Vallás- és közoktatásügyi: *Horváth* Mihály. Igazságügy: *Vukovics* Sebő és hadügyminister: *Görgei* Arthur.

»Nem volt váratlan előttünk — így szól az első magyar vasút-társaság igazgatósága magyar tagjainak, mint ilyeneknek hattyúdala — midőn azt tapasztaltuk, hogy az országos kormány a hazában létező többi közintézetek közt figyelmét a magyar középponti vasútra fordítja és oly intézkedéseket tesz, melyeknél fogva a közlekedés e hatalmas tényezőjéhez kapcsolt közérdek kellően megóva legyen. Tisztelt minister urnák e tárgyra vonatkozó elhatározása, melyet hozzánk intézett becses hivatalos levelében velünk tudatni méltóztatott s az annak támogatására az ország közügyei szempontjából felhozott okok oly nyomatékkal bírnak, hogy azoknak helyes voltát el nem ismernünk lehetetlen; mert ha kétség alá nem vonható igazságnak tekintjük, hogy a közlekedési eszközök mikénti használata, kivált háború idejében, az ország ügyeire sokszor eldöntő hatással bírhat, már ezáltal is elismertük azt, hogy a közigazgatás első teendői közé tartozik, miszerint az olyan közlekedési eszközöket közvetlen kezelése alá vegye. Habár — mi közelebről a magyar középponti vasutat illeti — eléggé ismeretes hazafiúi érzelmeinknél fogva bátran állíthatjuk, hogy e vállalat addig, míg ügyei igazgatására nekünk engedtetett volna befolyhatnunk, az álladalom közérdekeire nézve oly kevésbé vált volna károsra vagy veszélyessé, hogy sőt inkább mindenkoron szeghetetlen kötelességeink közé számítottuk, miszerint az álladalom követeléseinek a legszigorúbban megfelelhessünk.«

Azon felhozott okra nézve, hogy a központi vasúttársaság alapszabályilag rendezett igazgatása az ellenséges elfoglalás által megszünt, megjegyezzük, hogy éppen csak mi, kik az ellenséges hadsereg eltávozása óta a magyar hadi parancsnokság felszólalása folytán előbbi helyeinket ismét elfoglaltuk, éppen mi képezzük az alapszabályilag rendezett igazgatóságot, mely a múlt évi július hó 16-án tartott közgyűlésben a részvényesek közbizodalmával és törvényes erejű alapszabályok értelmében jogosan megválasztván, egyedül csak maga működött és működhetett rendszeresen. Majd arra utalnak, hogy az igazgatóság annak idején a kormányrendeletet és annak folytán hozott érvényes határozat erejénél fogva alakult úgy, hogy a megválasztott 12 igazgató közül 8 tag Pesten székelt és a vállalat ügyeinek igazgatását közvetlenül vezette, ha nem is voltak teljes számban, a Bécsben lévő 4 igazgatósági tagra csak bizonyos ügyek elintézése bízott, ezek érintkeztek t. i. az osztrák kormányval és a nemzeti bankkal. Így tehát, midőn mi, kik a Pesten székelő tagok közül most itt jelen vagyunk, a vasút ügyeinek igazgatását ismét elvállaltuk, nem tettünk egyebet, minthogy az alapszabályilag választott igazgatóság tisztjében híven élj ártunk.«

A magyar közlekedési minister a vasút ügykezelése átvételének egyik indokául azt is felhozta, hogy az osztrák kormány a vállalat ügyeinek főigazgatását saját hivatalnokára bízta volt. Erre a felter-

jesztés megjegyzi, hogy ifj. gróf *Zichy* Ferencz, ki múlt években a magyar középponti vasút dolgaiba befolyt, nem mint a kormány hivatalnok, hanem egyedül csak mint szintén jogosan megválasztott, s minthogy az összes igazgatóságnak székhelye akkoron Bécsben volt, ez által szabályszerűleg őt illető jognál fogva teljhatalommal törvényesen felruházott igazgató járt el, de a kormány részéről megbízása nem volt, hanem legfeljebb mint kormányhivatalnok a kormánytól csak szabadságot nyerhetett, hogy az igazgatóul való megválasztását elfogadhassa.

A felterjesztés további folyamán megnyugvással veszik ugyan tudomásul a minister azon kijelentését, hogy az államkormány beavatkozása által a magántulajdon szentsége nem érintetik s az álladalom céljait nem veszélyeztetik, azontúl is érintetlenül hagyatnak; de abbeli aggodalmukat fejezik ki, hogy az igazgatóságnak elmozdítása jogsértésnek fog tekintetni.

Végül figyelmeztetik a ministert, hogy legyőzhetetlen akadályokkal lesz összekötve a vasút ügyeinek igazgatásába ereszkedni, »miután a számviteli könyvek, irományok, szerződések s a vasút valódi állapotának megismertetésére elkészített munkálatok azalatt, míg az igazgatóság a hatalom parancsoló szavának engedvén, helyét oda hagyni kénytelen vala, Bécsbe felvitettek.

Midőn e felszólalásunk az előadottakra tisztelt minister úr figyelmét felhívni bátorkodunk, — így fejezik be a felterjesztést — célunk az, hogy egyrészt a magyar középponti vasút viszonyaira nézve némely helyen látszólag felmerült kétséget eloszlassuk, másrészt pedig, hogy megbízóink irányában a törvény oltalma alatt szerzett jogaik épségben tartása tekintetében azt teljesítsük, miáltal a bennünk helyezett bizalomnak egyedül megfelelni képesek lehetünk.«

Ez a felterjesztés az első magyar vasút igazgatóságának a magyar államkormányhoz való viszonyának utolsó megnyilatkozása. Azontúl, habár csak néhány rövid hétig, a magyar államkormány lesz úgyszólván korlátlan ura a vasútnak. Június 16-án *Csányi* László közmunka- s közlekedésügyi minister meghagyásából *Kovács* Lajos rendeletben meghagyja a magyar középponti vasút összes hivatalnokainak a rangfokozat és hivatalos állás különbsége nélkül, hogy hivatalos közlekedési tekintetben ezentúl kizárólag csak a ministerium vasúti osztályához forduljanak és ezen osztály minden rendeletét szigorúan teljesíteni mulaszthatlan kötelességüknek ismerjék.

A ministerium ezenkívül a közegeket a vasúti szolgálat minden egyes ágára vonatkozó, nagy körültekintésről tanúskodó *magyar* nyelvű utasításokkal látja el *) és a fáradhatlan gazda gondosságával ügyel az összes ügykezelésre.

*

**

*) Fájdalom, ebből nem találtam egy teljes példányt.

Az 1836—1849-ig tartott vasúti mozgalmak eredménye tehát:

1. A megépült és a forgalomnak át is adott nagyszombat—pozsonyi lóvonatú vasút;
2. a bécs—győri (dunajobbparti) vasút tervének deprimáló emléke;
3. a sopron—bécsújhelyi vasút sopron—katzelsdorfi részének kiépítése;
4. a magyar középponti (dunabalparti) vasútnak megnyitott pest—váczi, pest—szolnoki, valamint marchegg—pozsonyi szakasza, és
5. a vukovár—fiumei vasút terve.

6. Az abszolút kormány tevékenedése.

Világosnál hosszú időre elbukott a magyar nemzet politikai eszménye a — semmi más államnak alá nem rendelt — független és nemzeti állam.

Az 1849 augusztus hó 19-ikén az orosz czár lábai elé helyezett Magyarországot a Habsburgok és tanácsadók végleg be akarták olvasztani a birodalomba. Csak az eszközök alkalmazása fölött folytak a tanácskozások.

Mivel a gazdasági politikával nemcsak fel lehet emelni, de le is lehet tiporni egy nemzetet, az abszolút kormány az elerőtlenítésnek ezt az eszközét vette alkalmazásba. Az előtte is ismeretes közgazdasági elvből kiindulva, hogy a társadalmi élet feltételeinek biztosítása az állam kötelessége, így tehát az állam kötelessége a megfelelő közlekedés iránt való szükséglet kielégítése is, a közlekedés legkiválóbb eszköze: a vasút rendszerének megállapítását tette első és főkötelességévé.

Ezen állami feladatának ezzel — tagadhatlan — igen szépen megfelel. Önálló magyar vasútügyről természetesen nincsen szó. A birodalmi vasúthálózat a nézőpont.

Az egyetlen meglevő és egyes szakaszaiban már kiépült, sőt a forgalomnak is átadott, egyes szakaszaiban azonban még építés alatt álló magyar vasút, a magyar középponti (dunabalparti) vasút, a zilált politikai viszonyok folytán, a végromlás szélére jutott, minélfogva a Bécsben székelő igazgatóságnak két tagja: *Joób* Sámuel és *Murmann* Péter utján 1849 szeptember hó 24-én, egy iratot intéztet a birodalmi kormány Pest városához, egyet pedig *Gehring* császári biztoshoz, melyben a magyar középponti vasút igazgatósága nevében tudatják, hogy — kértükre — a cs. kir. osztrák kereskedelem-, iparügyi és közmunkaministerium a vasút igazgatására *Köb* Kajetán cs. és kir. főmérnököt küldte le Pestre.

Ezzel az egyetlen magyar vasút üzembe helyeztetett. A pénzügyi viszonyok folytán azonban nem tudott boldogulni, minélfogva a társaság, az 1849 december hó 7-én tartott közgyűlésén elhatározta, hogy feloszlik,

a vasútvonalat pedig megvételre az államnak ajánlja fel. A birodalmi kormány — mely különben is a vasutaknak államköltségen való kiépítését és üzemben tartását vette volt célba — az 1850 márczius hó 7-én kelt szerződés értelmében, 20,458.631 forintért megveszi a vasutat és' Kőb Kajetán vezetése alatt, mint »Cs. kir. osztrák délkeleti államvasút« tartja azt üzemben és fejleszti tovább.

Tervet készít, melyben a *birodalom* nemzetgazdászati, kereskedelempolitikai és hadászati érdekeinek megfelelő figyelembe vétele mellett »Birodalmi vasúti hálózati 'programmá' cím alatt kijelöli az állam által kiépíteni szándékolt tizenkét útvonalat.

A császár által 1851 november hó 1-én jóváhagyott tervezet szerint ezek:

1. Pest—Miskolcz—Kassa.
2. Debreczen—Tokaj—Miskolcz.
3. Buda—Székesfehérvár—Kanizsa—Zágráb.
4. Sopron—Kanizsa.
5. Kanizsa—Pécs.
6. Kanizsa—Marburg.
7. Szeged—Szabadka—Mohács—Eszék.
8. Szeged—Pétervárad—Zimony.
9. Szolnok—Arad.
10. Temesvár—Fehértemplom (a Dunáig).
11. Temesvár—Arad—Nagyszeben—román határszél—Brassó.
12. Brassó—Gyulafehérvár—Kolozsvár.

Az államháztartás egyensúlyában mutatkozó zavarok folytán azonban a birodalmi kormány kénytelen a megváltott magyar középponti (dunabalparti) vasutat 1855-ben egy magántársaságnak eladni. Az idegen kézre került ez a magyarországi vasút azután »cs. kir. szab. osztrák államvasút-társaság« czéje alatt hosszú éveken át a magyar viszonyokra való minden tekintet nélkül, csak az idegen részvényesek érdekeit szolgálta.

A pénzügyi helyzet okozta nehézség, az államvasúti igazgatás költséges volta oda fejlesztették a dolgokat, hogy a birodalmi kormány kénytelen volt az államvasúti rendszert elejteni. Közgazdasági politikája azonban a vasútügyre lévén építve, eszközöket keresett, melyekkel a vasútügy iránt érdeklődők figyelmét felkelthette, a magánvállalkozást vasutak építésére buzdíthatja. Állami kamatbiztosítást Ígért és nyújtott tehát a keletkezendő magánvasúti társaságoknak befektetendő tőkéjükre nézve. Ennek, ha oly időben adoptáltatott is, midőn más államok azt már rossznak mondták ki, és ha még magát a kamatbiztosítási rendszert is rosszul, hibásan alkalmazta a kormány, mégis a vasúti hálózat oly nagymérvű kiépítése volt köszönhető, mely az állam akkori pénzügyi viszonyait tekintve, más körülmények között egyszerűen lehetetlen lett volna.

Így kamatbiztosítás engedélyeztetett:

1. *»A cs. kir. szab. osztrák államvasúttársaság«-nak.*
 - a) Marchegg—Szolnok—Szeged (üzemben).
 - b) Szeged—Temesvár (épülőfélben).
 - c) Temesvártól a Duna felé építendő vonalaira.
 - d) A Lissaváról, Oraviczán át Báziásra vezetendő vonalnak, mozdonyerőre épített, egész szakaszára.
 - e) Bécsből Bruckon át Győrig vezetendő vonalára, az Új-Szőnyön át leendő összeköttetésre nézve, a marchegg—pesti vonallal.

2. *»A Ferencz József keleti vaspálya-társaságinak.*
 - a) Bécsből Sopronon és Nagykanizsán át Eszékig.
 - b) Új-Szőnyről Székesfehérváron át Eszékig. Ha ezen vonalak akként vezetnének, hogy ezek egyike sem érintené Pécsét, ide szárnyvonal vezetendő.
 - c) Budáról Nagykanizsán át Pöltschach közelében a déli vaspályához leendő csatlakozással.
 - d) Eszék—Zimony.

3. *»Cs. kir. szab. Déli állami, lombard—velencei és központi olasz vaspálya-társaság«-nak.*
 - a) Bécs-Új helyből Sopronba.
 - b) Steinbrucktól Zágrábon át Eszékig, Károlyvárosi szárnyvonallal.
 - c) Marburgtól (illetőleg Pragerhoftól) Nagykanizsán és Székesfehérváron át Budára.
 - d) Székesfehérvár—Újszőny.
 - e) Sopron—Nagykanizsa.

4. *»A Tiszavidéki vasútinak.*
 - a) Szolnok—Debreczen.
 - b) P.-Ladány—Nagyvárad (építés alatt).
 - c) Pest—Miskolcz.
 - d) Miskolcz—Kassa.
 - e) Miskolcztól Tokajon át Debreczenig.
 - f) Aradtól Szolnokig.
 - g) Elsőbbségi jog biztosítatik egy Kassától Gácsország felé vezetendő vonalra, egy Olaszfaluig építendő szárnyvonallal.
 - h) Nyíregyháza—M.-Sziget—Sugatag.
(Ezen utóbbi vonalra nézve 1864 június hó 6-án az engedély hatályon kívül helyeztetett.)

5.

»A mohács—pécsi vasútinak.

a) Mohács—Üszög—Pécs.

b) Üszögtől a kőszénbányáig.

A birodalmi kormány ezen akciója Magyarország vasútügyének fejlődését, irányát hosszú évekre szabta meg. Mint látjuk, oly vonalakat teremtett, melyek Bécsből lenyúltak, Magyarország testén keresztül, a szélekig.

Budapest, Magyarország fővárosa, teljesen figyelmen kívül hagyott. Ennek nem jutott semmi szerep, mert nyíltan be nem vallott, de mindenben mutatkozó tendenzia volt: az osztrák államvasút forgalmi hegemoniáját a Duna bal partján, a déli vasútét pedig a Duna jobbpartján biztosítani, megerősíteni azért, hogy ezek hát-támvonalaik segítségével, az egész forgalom a góczpont: Bécs felé gravitáljon.

Az öntudatra ébredt magyar közvélemény, mihelyst erre alkalma nyílt, kifejezte elégtelenségét a kormány ezen vasúti politikájával szemben.

Az »országos magyar gazdasági egyesülete igazgató-választmánya 1862 június hó 9-én Emlékirat a magyarországi vasutak tárgyában« *) czímmel egy füzetet bocsát a nyilvánosság elé, melyben leplezetlenül kimondja, hogy a vasúti vonalak nem mindig oly irányban engedélyezettek és építettek, melyek az ország érdekeivel leginkább megegyezők lettek volna. »Minél több vasúti terv hozatott szőnyegre, — írja — annál többször valánk kénytelenek tapasztalni a 48-iki országgyűlés által kitzűött fővonalak és elvek mellőzését. Hazánk fővárosa nem azon vonallal, melyet a nemzet áldozattal is késznek nyilatkozott létrehozni, nem a legegyszerűbb, legrövidebb úton, nem a magyar partvidéken hozatott összeköttetésbe a tengerrel s más fővonalak nagy kerülésével, s nem mindig azon irányban vezettek, melyet több forgalmi helyeinknek a haza fővárosával legrövidebb úton egvbeköttetése kijelöl. S míg az eddigi vállalatok vezetésében, helyenkint a magánérdekek túlnyomó befolyást gyakoroltak a vidéki, sőt országos érdekek fölött, közelebb immár oly vonalak tervezését kelle megérnünk, melyek a haza fővárosát, mint közlekedési rendszerünk központját, merőben szem elől tévesztik; terveket, melyek a magyar szent korona egész tartománya, roppant térségi, népes városai, iparos-helyei kikerülésével, oly irányban kívánják vinni egyik legfőbb világkereskedési vonalunkat, mely a világkereskedés természetes országutjától félre eső helyekre vezet.«

A birodalmi kormány, mely a nemzetközi vasúti csatlakozásoktól húzódozott, az arad—küstendzsei vasút tervét nagyban portálta.

*) Lásd IV. számú függelék.

Az »Emlékirat« az akkori viszonyoknak megfelelő hangon ostromozza ezt a politikát és a maga részéről, mint »a gazdasági és kereskedelmi életre nézve főfontosságúakat. kijelöli azon útvonalakat, miket magyar nemzeti szempontból leghelyesebbnek tart.

Ezek a következők:

1. A *nyugati*, vagyis *pest—bécsi vonalat*, mely déli és nyugati Németországot, Belgiumot, Franciaországot s a La Manche-csatornát érintve, Angliát hozza Pesttel a legegyszerűsebb összeköttetésbe.

2. A *déli*, vagyis *budapest—fiumei vonalat*, melyen az ország nyers termékei a tengerre s így a világpiacra juthatnak.

3. A *keleti*, vagyis a *pest—nagyváradi már kész s Kolozsvár és Brassón át Galacz felé vezetendő vonalat*.

4. Az északi vonalat, mely *Pestről Miskolcznak, Kassának* vezetve, a *Kárpátokon át a galicziai vasúttal* hozza Budapestet összeköttetésbe.

5. Az *észak-nyugati* vonalat, mely *Pestről*, illetőleg *Esztergomból* kiindulva, a *Garam völgyén* s folytatólag *Selmeczen, Körmöczön* és *Zólyom* vidékein levő bányakerületeket érintve, a jablunkai szoroson át Oderbergnél csatlakoznék Európa északi vasúti vonalaival és így az északi tengeri kikötőkkel.

6. A *délkeleti*, a már kiépült *pest—báziási* vonalat, mely az alföldet, a dús termőerejű bántást s a Duna alsóbb részeit hozza *Pesttel* kapcsolatba, melynek az aldunai fejedelemségeken át létesítendő vasutak kapcsolata adja meg majd teljes világkereskedelmi fontosságát.

Ennek az »Emlékirat«-nak természetesen gyakorlati haszna, a kormány elhatározását befolyásoló eredménye, nem lehetett és nem is volt. De érdekes és megemlítésre méltó azon jelenségnél fogva, hogy Magyarországon, ha nem nyílik tér politikai tevékenységre, a közvélemény figyelme azonnal közgazdasági térre terelődik át. Érdekes, mert ebben is a centralisztikus törekvés — de persze Pest felé — domborodik ki. És érdekes azért is, mert az országos magyar gazdasági egyesületnek és illetve az egyesület tagjai által kifejtett akciónak tulajdonítható, hogy az alkotmány helyreállítása után nemsokára létesíthetett a galaczi útírány: a szomorú hírre vergődött *magyar keleti vasút*.

A birodalmi kormány nem nézve sem jobbra, sem balra, a maga céltudatos vasúti politikáját a legnagyobb erélylyel viszi keresztül. Időt nem veszít, fáradságot nem kíméli, a pénzzel nem takarékoskodik.

Magánvállalkozó hiányában 1863-ban megkezdte az »alföld—fiumei« vasút építését, de azonnal lépéseket tesz az iránt, hogy azt — lehetőleg — magánvállalkozásnak adja át.

Ugyancsak 1863-ban (január hó 19-én) engedélyezi a

1. pest—salgótarjáni;
2. losonc—besztercebányai vasutakat.

Egyezményt köt 1864 június hó 6-án a *tiszavidéki vasúti*-tal egy Aradtól, Alvinczen át Károlyvárosig vezetendő vonal kiépítése iránt.

Még 1864-ben építeni kezdi az »*arad—gyulafehérvárit* vonalat. Ezt 1866 augusztus hó 18-án kelt engedélyokmányában átengedi az »*Első erdélyi vasút*« társaságnak, azon kötelezettséggel, hogy a társaság kiépíti a piski—petrozsényi szárnyvonalat is.

Az 1866 június hó 26-án kelt engedélyokmányával megadja a jogot egy magántársaságnak egy a tiszavidéki vaspályát a Ferdinánd császár északi vasúttal összekötő vonalra s Eperjesre kiágazó szárnyvonal megépítésére.*)

Előkészítette végre, bár az engedélyokmányt már nem adhatta ki, a »*pécs—barsit*, vasút létrejöttét.

Nagy hibát követett el ez a kormány, midőn a keletkezett magánvasúti társaságoknak, hogy azokat — a biztos üzlet kilátásával — vasútépítésekre kecsegtesse, állami kamatbiztosítást engedélyezett, a nélkül, hogy az állami befolyásnak, vasútüzleti szempontból, csak legkisebb mértékét is fentartotta volna. Ennek ellenében azonban nagy erényeül tudható be, hogy kíméletlen erélylyel követelte, hogy az engedélyezett vonalak tényleg meg is építenek.

Regimjének végeztével a következő vonalak voltak megépítve, a forgalomnak átadva:

1. Bruck—győri vonal	(1855 decz. 24)	78 km.
2. Győr—újszónyi »	(1856 aug. 10)	37 »
3. Báziás—oraviczei vonal	(1856 nov. 1)	63 »
4. Mohács—pécsi »	(1857 máj. 2)	56 »
5. Szeged—temesvári »	(1857 nov. 15)	112 »
6. Szolnok—debreczeni »	(1857 nov. 23)	125 »
7. P.-Ladány—nagyváradi vonal ..	(1858 ápr. 24)	68 »
8. Temesvár—jaszenovai »	(1858 jul. 20)	94 »
9. Szolnok—aradi »	(1858 okt. 25)	143 »
10. Debreczen—miskolezi »	(1859 máj. 24)	136 »
11. Kanizsa—pragerhofi »	(1860 ápr. 24)	57 »
12. Sz.-Fehérvár—újszónyi »	(1860 jun. 1)	81 »
13. Miskolcz—kassai »	(1860 aug. 14)	84 »
14. Buda—nagykanizsai »	(1861 ápr. 1)	221 »
15. Rákos—kőbányai összek. vonal..	(1862 aug. 1)	1 »
16. Steinbrück—zágráb—eszéki » ..	(1862 okt. 1)	74 »
17. Oravicza—aninai vonal	(1863 decz. 15)	33 »
18. Zágráb—károlyvárosi vonal	(1865 jun. 1)	49 »
19. Sopron—kanizsai »	(1865 szept. 20)	166 »

*) Ez a későbbi »*cs. kir. szab. hassa—oderbergi vasút*« embriója.

20. Pest—hatvani vonal	(1867 ápr. 2)	68 km.
21. Kőbányai állomásokat összek. v.	(1867 ápr. 2)	1 »
22. Hatvan—s.-a.-ujhelyi vonal . . .	(1867 decz. 15)	56 »
23. Tótmegyer—surányi »	(1867 decz. 15)	10 »
24. Pécs—barcsi »	(1868 máj. 4)	67 »
25. Murakeresztur—barcsi »	(1868 szept. 1)	70 »
26. Arad—gyulafehérvári »	(1868 decz. 22)	211 »

Összesen : 2171 km.

Az abszolút kormány, létesítvén a vasúti vonalakat, szabályozza azok építését, forgalmát és üzemét, megalkotván:

- a) »a vasúti üzletrendtartás«-t,
- b) »a magánvaspályák építésére és üzemére szükséges engedélyek tárgyában szabályrendelet«-et és
- c) az »üzletszabályzat«-ot.

a) Vasúti üzletrendtartás.

Míg egyrészt, a fenforgó viszonyok között, a vasutak erélyes folytatását a magánvállalkozás részéről remélni nem lehetett, másrésztől a kormánykörök — időközben — teljes tudatára ébredtek annak, hogy a modern közlekedési módszer minél szélesebb körű meghonosítása szinte életkérdéssé vált. Ezt fejlesztendő és modernisálandó, *rendezni* igyekeznek a vasutak *üzemét* és *szabályozzák* azok *építését*.

Előtte állottak a porosz vasutaknál fennálló ilyenemű szabályzatok. Átdolgozta azokat a maga céljainak megfelelően és megalkotta első sorban a »*vasúti üzletrendtartás*«-1. *)

Ezen, az 1851. évi november hó 16-án kelt császári rendelettel létesített, szabályzat — mely a magyar vasúti jognak is forrását képezi — a vasútépítés jogára vonatkozó határozmányokon kívül azon szabályokat állapítja meg, melyeket a vasutak üzeme ama időponttól igényelnek, midőn azok építése és felszerelése annyira haladt, hogy rajtuk a forgalom megnyitható.

Az alkotmány helyreállítása után, az 1867. évi XVI. törvénycikkkel beiktatott vám- és kereskedelmi szövetség VIII. cikke megállapította, hogy az 1851. évi november hó 16-án kibocsátott vasúti üzletrendtartás hatálya mind a két állam területén változatlanul fenntartassék mindaddig, míg kölcsönös egyetértéssel mind a két államra nézve egyforma módon megváltoztattatni nem foga.

Ez a megállapodás a kiegyezési törvény értelmében tíz-tíz évenként a megújított újabb vám- és kereskedelmi szövetségeket be-

*) Lásd az V. sz. függelékét.

czikkelyezi, 1878. évi XX. és az 1887. évi XXIV. törvényozikkek által is érvényre emeltetett.

Czélzata és indoka e megállapodásnak az volt, hogy egyrésztől Magyarország és Ausztria területére kiterjedő vasutak részére, az azok egységes engedélyokmányjaiban alaptörvényként idézett vasúti üzletrendtartás továbbra is érvényben maradjon s hogy másrésztől az üzletrendtartás útján mindkét állam vasútjainak kezelésére nézve oly egyöntetű szabály tartassák fenn, mely a forgalomnak a közös védelem és az általános közforgalmi érdekek szempontjából kívánatos egyöntetű lebonyolítását biztosítsa.

Azóta azonban ebben a két irányban lényeges változás állott be. Egyrészt ugyanis a mindkét állam területét érintő vasutak egységes és közös volta, államosítások, illetve megváltások következtében vagy egészen megszűnt, vagy a két államhoz való viszonyuk tüzetesebben és pedig akként rendeztetett, hogy azok igazgatására és kezelésére nézve az üzletrendtartás közösségének fenntartása, a főfelügyeleti hatósághoz való viszony szabályozása szempontjából, azzal a jelentőséggel, mintkorábban, többé nem bír.

Másrészt ezekre nézve az a mi a közös védelem és az általános közforgalom szempontjait illeti — a melyek mindkét állam területén az összes vasutak forgalmi szolgálatának egyöntetű alapelvek alapján való lebonyolítását igénylik — az üzletrendtartás kielégítőnek nem bizonyult, már 1877-ben, illetőleg 1878-ban sem, mikor is oly újabb szabályok kibocsátása vált szükségessé, melyek a fejlettebb vasúti forgalmi technika igényeinek és egyúttal a kölcsönös forgalom lebonyolításához fűződő igényeknek is megfeleljenek.

Ezen szabályok által az üzletrendtartásnak a forgalom műszaki lebonyolítására vonatkozó határozatai az újabb viszonyoknak megfelelő alapon pótolatván, az üzletrendtartásban még az a joganyag maradt érvényben, mely egyrésztől a vasutak és a főfelügyeleti hatóság, másrésztől a vasutak és a közönség közti jogviszonyok szabályozását öleli fel.

Ezek a szabályok azonban míg egyrészt nem fedezték a vasútügy mai fejlettsége által megállapított igényeket, illetve sok anachronismust mutattak, másrészt nem is állottak kellő összhangban az ország közigazgatási szervezetével s az 1867 óta különösen a büntető törvényhozás terén létrejött szabályokkal. Minthogy pedig akár az állami felügyelet, akár pedig a vasúti büntető jog elveit tekintve, nem tulajdonítható különös fontosság annak, hogy a két állam között a vasúti üzleti rend egyöntetű szabályozása fenntartassék, sőt az eltérő jog- és közigazgatási rendszer a vasutakra vonatkozó és önállóan keletkezett egyéb törvények és jogszabályok és egyáltalán a minden államban keletkező speciális jogfejlődés egyaránt azt vonják maguk után, hogy a vasúti főfelügyelet és a közönségnek a vasutakhoz való viszonyára vonatkozó

jogszabályok tekintetében is az ország egyéb törvényhozási intézkedéseivel összhangzatos jogalkotás jusson érvényre, ennél fogva az 1851. évi vasúti üzletrendtartásnak továbbra is oly megszorítással való fenn tartása, hogy annak határozmányai csak a két állam egyetértésével legyenek módosíthatók, mellőzendő volt, mihez képeit az eddigi vámszövetségi törvényeken alapuló azon megállapodás, mely az üzletrendtartásnak mindkét államra változatlanul kiterjedő hatályát jentartotta, az 1907-ik évi kiegészési törvényben (1908: XII. t.-cz.) mellőztetett. Ezáltal a magyar törvényhozás abba a helyzetbe jutott, hogy a vasútüzleti rendet általában s különösen a főfelügyeleti és a vasútrendőri kérdéseket most már önállóan, a hazai jog többi forrásaival összhangzóan szabályozhassa, kibocsátatott tehát az 1907. évi 6125. M. E. sz. rendelettel, a mai jogrendnek megfelelőleg átalakított új »vasútüzleti rendtartási«)*

b) Szabályrendelet a magánvaspályák építésére és üzemeltetésére szükséges engedélyek tárgyában.

A pénzügyeiben megrendült birodalom kormánya — mint azt már láttuk — a közgazdasági, s különösen a kereskedelmi élet fejlődésében keresi a kibontakozás útját. Kezdetben a vasutakat, mint e kibontakozás eszközeit fogja föl, minél fogva vasútügyekben elvek alapján, tervszerűleg jár el és tisztán államvasúti rendszert kíván meghonosítani.

Az államháztartás azonban ezen rendszer alapján nemcsak nem javul, sőt az államvasút költséges igazgatása azt még súlyosbítja is, minél fogva már 1855-ben a birodalmi vasúti hálózat megvalósításának eszméjét teljesen elejti és a magánvasúti rendszerre tér át. Mivel így a vasútiügy fejlődése az államra nézve idegen kézbe kerül, gondoskodni kellett a viszonyok szabályozásáról.

Az állami építkezés korszakában volt ugyan építkezési szabályzat, de az nem volt publikálva. Kiegészítette tehát a kormány az 1838-ik évben megalkotott »I)irektivák«-at és 1854 november hó 10-én kibocsátotta »Szabályrendelet a magánvaspályák építésére és üzemeltetésére szükséges engedélyek tárgya,ban«**) címmel a magánvasutak engedélyezésére vonatkozó szabályzatot. Ez az »engedélyezési törvény« (Concessions-Gesetz) tehát nem egyéb, mint az 1834-ik porosz mintára készült, 1838-iki szabályzatnak (Concessions-Direktiven) igen lényeges megjavításával történt átdolgozása, mely az 1868. évi július hó 8-án kiadott rendelettel a felelős magyar kormány által Magyarországra nézve is érvénybe helyeztetett és a viszonyokhoz mért némely tekintetben szükségessé vált módosításokkal ugyan, de még ma is érvényben van.

*) A vasútüzleti rendtartás ismertetés a vasúti jog körében történén, azt itt nem is közlöm.

**) Lásd VI. számú függelékét.

c) *A vasúti üzletszabályzat.*

Mielőtt valamely jog — rendes társadalmi és állami életviszonyok között — konkrét alakkal ruháztatnék föl, mielőtt az tehát kodifikáció tárgya lehetne, szükséges, hogy az a gyakorlati élet által szolgáltatott esetekből alakuljon össze, ezen az alapon fejlődjék, hogy ez által bizonyos meghatározott tartalmat is nyerhessen.

A kereskedelmi törvények, mivel vasutak még nem voltak, nem intézkedhettek a vasúti fuvarozásból eredő kérdések ' elbírálásáról. A vasutak üzembehelyezése után, mikor a közönség a vasutakat már használta, azokon árut fuvarozott, mindjobban és jobban lépett bírói, s kereskedői, de vasúti körökben is előtérbe az a szükségérzet, hogy a szállítási szerződésre lépett két fél közötti jogviszony szabályoztassék.

A vasutat használó közönség és a vasutak között a fuvarozási ügyletből keletkező viszony szabályozására már az első magyar központi (balparti) vasúttársaságnak voltak általános fuvarozási feltételei, a melyek részben díjszabási falragaszokon, részben külön hirdetményeken tétettek közhírré.

Midőn ugyanis az osztrák kormány a magyar központi (balparti) vasutat az állam részére megvette és mint a cs. kir. államvasutak délkeleti vonalát (Szolnok—Marchegg—országhatár), egy Pesten felállított cs. kir. forgalmi igazgatóság által, maga kezelte, az igazgatóság feltételeket dolgozott ki, melyek egyrészt »a magyar vasutak sajátosságaihoz alkalmazkodó« határozmányokat, másrészt pedig az áruszállításra vonatkozó feltételeket tartalmaznak.— *A »Határozmányok«* *) a személy, podgyász, gyorsárú, kocsik, lovak és kutyák szállításainak feltételeit ismertetik, az árufuvarozásra vonatkozó »*Hirdetmény*« **) pedig kijelenti, hogy mindenki, ki a vasútnak árut ad át fuvarozás végett, ezen tény által a hirdetményben foglalt határozmányokat magára nézve kötelezőknek ismeri el, minek folytán őt érik az azok nem ismeretéből netán származó összes hátrányok. Szól azután a feladás idejéről és helyéről, az áruszállításhoz szükséges okmányokról és azok természetéről, a felvételre alkalmas tárgyról, a súly megállapításáról, a szállítási díjakról, a felelősségről és biztosításról, a szállítványoknak a címzett részére való kiszolgáltatásáról, az árúk beraktározásáról, a hamis súly vagy tartalom bevallásáért járó bírságokról, a menetrendekről és végre a nagyobb szállítóknak nyújtandó jutalékokról, vagyis mindazon kérdésekről, melyek a vasútüzleti rendtartás illető intézkedése folytán a későbbi üzletszabályzatban jutnak kifejezésre.

E határozmányok kidolgozásánál a cs. kir. szab. Ferdinánd császár éjszaki vasút hasonló tartalmú ily határozmányai szolgálhattak mintául, melyek viszont németországi minták szerint készültek.

*) Lásd VII. számú függelék.

**) Lásd VIII. számú függelék.

A német vasutak igazgatóinak egylete az 1847. évi június hóban Kölnben tartott gyűléséből bizottságot küld ki egy egységes üzletszabályzat kidolgozására. A bizottság már az ugyanazon évi november hó 29-től december 2-áig Hamburgban tartott vasúti kongresszus elé terjeszti elaborátumát. Az áruszállításra vonatkozó ott elfogadott üzletszabályzat, mely 1850-ben lép életbe, befolyással van azután a magyar és osztrák vasutak helyi forgalma számára kidolgozott általános határozmányokra is, és így az 1853. évi november hó 1-étől az összes cs. kir. osztrák államvasutakon, tehát az ezeknek délkeleti vonalait képező magyarországi vasutakra érvényes üzletszabályzatra is.

A cs. kir. szab. Ferdinánd császár éjszaki vasúton érvénybe lépett általános határozmányok szöveg és sorrend tekintetében különböznek ugyan az egyleti üzletszabályzattól, azonban az ebben foglalt általános elveket nagyrészen átvette és érvényesítette az osztrák államkormány a saját tulajdonát képező vasutakon. Ezekhez alkalmazkodott természetesen a cs. kir. szab. Ferdinánd császár éjszaki vasút is.

Midőn az osztrák állam vasútjait 1855-ben magántársulatoknak eladta, az egyes vasutak megfelelő az üzletrendtartás 4. §. 3. pontjának, újból külön dolgozzák ki az általános szállítási határozmányokat.

Az 1857. évi július hó 31-én a cs. kir. szab. osztrák államvasúttársaság üzletszabályzat-tervezetet terjeszt fel az osztrák kereskedelemügyi ministeriumhoz. A felterjesztésben kiemeli, hogy e szabályzatban úgy a közönségnek, mint saját hivatalnokainak a kereskedelmi szolgálatra vonatkozó összes határozmányokat, a melyek különböző okmányokban és szolgálati utasításokban szétszórva, egybefoglalva akarja rendelkezésre bocsátani.

A ministerium által jóváhagyott s úgy személy, mint tárgyak szállítására vonatkozó ezen üzletszabályzat több oly határozmányt is tartalmazott, melyek szorosán véve a díjszabásba valók voltak. Erre nézve a felterjesztés kifejti, hogy az igazgatóság elvül tűzte ki magának, hogy a szállítási illetékek számtételeit a díjszabásokba veszi fel, míg az azok alkalmazására vonatkozó általános határozmányokat, valamint az illetékek határainak megjelölését az üzletszabályzatba foglalja.

Az 1863. évi július hó 1-én Ausztriában is életbe lépett német kereskedelmi törvény, de a folyton növekedő vasúti forgalom is elkerülhetlenné tette, hogy az osztrák és magyarországi vasutak a személyszállítás és fuvarozási ügyletek lehetőleg egyöntetű lebonyolítása érdekében azonos határozmányokat állapítsanak meg. Ezen határozmányokat a cs. kir. szab. osztrák államvasúttársaság, (a mohács—pécsi vasút és az első magyar pozsony—nagyszombati lóvonatú vasút kivételével) az összes osztrák és magyarországi vasutak nevében mint egy új üzletszabályzat tervezetét terjeszti fel — jóváhagyás végett — a cs. kir. kereskedelmi és közgazdaságügyi ministeriumhoz. Jelen terve-

zetben — úgymond a felterjesztés — »az osztrák vasúttársaságok szigorúan alkalmazkodtak a legközelebb életbelépő német kereskedelmi törvényhez, s egyszersmind a német vasútegyletnek Kölnben és Amsterdamban tartott közgyűlésein elfogadott egyleti üzletszabályzathoz. Annál szükségesebbnek vélték, hogy a hol csak lehetséges, az egyleti üzletszabályzat határozmányait fogadják el, mert ezáltal megszűnnek azok a nagy eltérések, a melyek eddig az osztrák és a külföldi német vasutak üzletszabályzatai között fennállottak, és melyek egyik gátját képezték a közvetlen forgalomnak.«

Ezt a tervezetet a cs. kir. osztrák ministerium 1863 június hó 30-án 8543/732. szám alatt jóváhagyja*) és a cs. kir. szab. osztrák államvasúttársaság útján felhívja a felügyelete alatt álló összes többi vasutakat is, hogy a már július hó 1-ével életbelépő üzletszabályzatot egyidejűleg hirdessék ki.

Ezen üzletszabályzat sem bír tehát a kormányrendelet jellegével. Mint saját üzletszabályzatát adja ezt ki minden egyes vasút, a miből azután, ha vasúti fuvarozási ügyletek bírói Ítélet alá kerülnek, igen saját-ságos helyzetek fejlődnek.

Az 1867. évi kiegyezési törvény, valamint a magyar és osztrák kormány között a vasutakat illetőleg 1868. évi július havában létrejött ideiglenes egyezmény mindkét állam vasútjaira nézve az 1863. évi július hó 1-ével életbelépett vasúti üzletszabályzat érvényét mondja ki kötelezőnek, annak »kölcsonös egyetértés útján való megváltoztatásáig«.

Az egyezmény a gyökeres megváltoztatás szükségét kifejezetten elismeri ugyan, a mielőbb foganatba veendő megfelelő javaslat közös kidolgozása azonban késik egészen 1872-ig, a mikor a magyar kormány az 1867. évi XVII. t.-cz. VIII. szakasza alapján egyetértően az osztrák kormányval az éjszakknémet szövetséghez tartozó országokban 1870. évi október hó 1. óta érvényben volt üzletszabályzat alapján kidolgozott új üzletszabályzatnak életbeléptetését rendeli el.

Ez az üzletszabályzat a »Magyarországi Rendeleték Tárában« kihirdettetvén, törvényerőre emelt jogszabálylyá válik, a mely jelleggel az 1863. évi üzletszabályzat csak közvetve a kiegyezési törvény idézett szakaszának intézkedése folytán bírt.

Az életbeléptetési rendelet értelmében az üzletszabályzat hatálylyal bír a magyar korona területén, az osztrák kereskedelmi minister intézkedése folytán pedig a birodalmi tanácsban képviselt országok és tartományok területén létező valamennyi vasúton, és pedig úgy a helyi és köteléki, valamint a pályáról-pályára menő forgalomban.

A német vasútegyletkez tartozó magyar és osztrák vasutakon érvényben volt 1872. évi üzletszabályzat némely határozmányai eltértek a németországi vasutak üzletszabályzatának megfelelő határozmá-

*) Lásd a IX. számú függelékét.

nyaitól, a mi a német vasutak igazgatóságait arra indította, hogy a maguk részéről egy, a magyar és osztrák vasutak üzletszabályzatához alkalmazkodó új szabályzat életbeléptetését kérelmezzék az időközben felállított német birodalmi vasúti hivatalnál. Beható tanácskozások után végre Németországban ép úgy, mint Magyarországon és Ausztriában 1874. évi július hó 1-ével egy lényegében teljesen azonos üzletszabályzat lép életbe.

E közben a vasúti hálózatok rohamos fejlődése az egymástól legtávolabbra eső európai államok kölcsönös forgalmát mindinkább nagyobb jelentőségűvé teszi. E fejlődéssel a vasúti szállításnak nemzetközi jellege lép homlokterbe, mi azonban egy egyöntetű szállítási szabály hiánya folytán akadályba ütközik. Mivel azonban a német vasúti egyesület üzletszabályzat alapot nyújt a keletkező számos vasúti kötelék különleges üzletszabályzatainak kidolgozására, ezen a bajon is segítve lett. Azonban ebben meg a köteléki üzletszabályzatokban nemcsak több állam törvénye és kötelező szabályainak egymástól eltérő határozmányai jutnak kifejezésre, hanem az egyes vasutak és forgalmi csoportok intézkedései is. Azon körülmény végre, hogy az egyes kötelékek felmondásra alakultak, hozzájárultak ahhoz, hogy ezen nemzetközi vasúti fuvarozást szabályozó határozmányok nélkülözték a megkívántató állandóságot.

E bajok orvoslásán az európai államok már 1878 óta fáradoztak, míg végre 1890. évi október hó 14-én létrejön a vasúti árufuvarozás tárgyában Bernben kötött nemzetközi egyezmény, melyet az egyes államok törvényeikbe iktatnak.

Hazánkban az ezen egyezmény becikkelyezéséről és az azzal kapcsolatos intézkedésekről szóló 1892 évi XXV. t.-cz. felhatalmazza a kormányt, hogy a berni egyezmény határozmányait a belföldi és az osztrák vasutakkal való forgalomra rendelettel kiterjeszthesse még akkor is, ha e határozmányok a kereskedelmi törvény rendelkezéseitől eltérnek.

Ezen felhatalmazás és a ministertanácsnak 1892. november 28-án kelt határozata alapján életbe lépteti a m. kir. ministerium az 1893. évi január hó 1-től érvényes új üzletszabályzatot, melynek határozmányai az 1887. évi XXV. t.-cz. 1. §-a értelmében azonosak az osztrák birodalmi tanácsban képviselt országok és tartományokban érvényes üzletszabályzat határozmányjaival.

Törvénybe lévén iktatva a nemzetközi vasúti forgalmat szabályozó berni egyezmény, az azt becikkelyező törvényben foglalt felhatalmazás alapján a ministerium által rendeleti úton életbeléptetett vasúti üzletszabályzat érvényének határa ép oly szabatosan volt megállapítandó, a mint azt a nemzetközi egyezményt illetőleg annak I. cikke teszi.

Az új üzletszabályzat bevezető határozmányai tehát eltérnek az 1872. és 1874. évi üzletszabályzat csaknem egybehangzó életbeléptetési

rendeletének megfelelő határozmányaitól: az üzletszabályzat érvényességi körét csak a magyar korona — s megfelelőleg az osztrák birodalmi tanácsban képviselt királyságok és tartományok területére szorítják, a köteléki forgalmat, mely külföldi vasutakkal is fennáll — a régi üzletszabályzatoktól eltérőleg nem említik, hanem e részben a nemzetközi forgalomban érvényes szabályokra utalnak.

Az egyes vasutak külön díjszabási feltételeinek érvényessége az illető vasutakon hatályban levő üzletszabályzat határozmányainak betartásától tétetik függővé. A magyar és osztrák vasutakon alkalmazandó 1893. évi üzletszabályzat bevezető határozmányai közé felvett az 1872. és 1874. évi üzletszabályzat életbeléptetési rendeletében kifejezésre jutott azon rendelkezés, hogy »az üzletszabályzat kiegészítésére szolgáló póthatározmányok *) a kihirdetett díjszabásokba felveendőké De az üzletszabályzatban az államkormány felügyeleti joga a kiegészítő határozmányokra kifejezetten is ki van mondva, a mennyiben azok érvényességére a felügyeleti hatóság jóváhagyását alapfeltételül jelöli meg. E felügyeleti jog biztosításában az 1893. évi üzletszabályzat annyira megy, hogy megköveteli, hogy a jóváhagyás a díjszabásban kitüntettség.

A vasúti üzletszabályzat a kereskedelmi viszonyoknak átalakulásánál fogva történt ezen átdolgozásai, az 1865—67: XVI. t.-cz. rendelkezéseinél fogva, mindig csak Ausztria és Magyarország kormányainak kölcsönös egyetértésével történhetett meg, a kölcsönös kereskedelmi és forgalmi viszonyok szabályozásáról szóló szerződés (1908. évi XII. t.-cz.) 9-ik cikke szerint is a Magyarország és Ausztriára nézve érvényes vasúti üzletszabályzat mindkét állam területén, valamint azok kölcsönös forgalmában mindaddig változatlanul megtartandók, míg közös egyetértéssel meg nem változtattnak, de ily változtatás a vasúti üzletszabályzatot illetőleg, különösen oly törvényhozási intézkedések esetén, a melyek a fuvarozási jog elveit érintik, a két állam mindegyike részére fentartatik.

7. A második felelős kormány ténykedése.

Poroszország és Ausztria versengése Németországban szükségképpen arra vezetett, hogy vagy egyik, vagy másik katasztrófába jusson. Berlinben elhangzott a jelszó, hogy Ausztria helyezze át súlypontját keletre. Bécsből — Budára. E körülmény egyik oka volt

*) Az üzletszabályzat kiegészítésére szolgáló általános póthatározmányok megállapítását az államkormány a vasutakra bizza, mert azok szükségét a tapasztalat határozza meg, tehát nem is bírhatnak minden esetben oly állandó jelleggel, mint az üzletszabályzat határozmányai; mindamellett részben az a rendeltetésük, hogy idővel, ha czélszerűségük bevált, az üzletszabályzatba felvétesse.

annak, hogy a kiegyezési tárgyalások Magyarországgal kezdetüket vették. A császár 1865 december hó 10-ére Pestre országgyűlést hívott egybe.

Két hosszú korszak: az abszolútizmus és a provizórium majd két évtizeden át porlasztotta nemzetünk csontozatát és velőjét. A magyar társadalom erkölcsi ereje megrendült, a nehéz küzdelem kifárasztotta, tehát a feléje nyújtott békejobbot elfogadta és létrehozta a kiegyezést.

A második felelős kormány 1867 február hó 28-án jelent meg először a nemzet képviselői előtt. A teendők egész halmaza, az elvi és függő kérdések egész sorozata várazkodott reá. Már április 20-án rendeletet bocsát ki valamennyi vasúti társulathoz: ezek hivatalnokai és szolgálói minősítvényi táblázatának beküldése iránt. Hangsúlyozván azt, hogy e táblázatokban különösen kiemelendő, hogy az illető a magyar nyelvet mily mérvben bírja. Június hó 28-án pedig a vasúti és gőzhajózási főfelügyelőség ideiglenes szervezése iránt intézkedik.

A vasútügy terén kifejtett tevékenységét a következőképpen csoportosíthatjuk:

- I. A közös vasutak államjogi viszonyainak szabályozása.
- II. A vasúti jog és igazgatási rendszer megalkotása.
- III. A vasúti rendszer megválasztása.
- IV. A függőben levő vasútépítési ügyek rendezése és a vasúti hálózat továbbfejlesztése.

I. A közös vasutak államjogi viszonyainak szabályozása.

A képviselőház még 1866 márczius hó 1-én egy 67 tagból álló bizottságot küldött ki, hogy »azon viszonyoknak, melyek Magyarországot a közös fejedelem uralkodása alatt álló többi országokkal közösen érdeklik, megállapítására és mikénti kezelésére nézve javaslatot terjeszzen elő«.

Ezen bizottság munkálatának 65. §-a kimondja, hogy »a kereskedelem előmozdításának egyik leglényegesebb eszköze lévén a vasutak, ugyanakkor, midőn a vám- és kereskedelmi szövetség megkötetik, a fentebbi 59. és 61. §§. értelmében létesítendő egyezkedés által határozathatik el, hogy melyek azon vasútvonalak, melyekre nézve mindkét fél érdekében közös intézkedések szükségesek és hogy ezen intézkedések mennyire terjedjenek. Minden egyéb vasúti vonalak fölött kizárólag azon ministeriumot és országgyűlést illeti az intézkedés, melynek területén azok keresztülmennek«.

Ő felsége, miután többi országait és tartományait alkotmányos jogokkal ruházta fel, már a trónbeszédben, melylyel az 1865—8-iki országgyűlést megnyitja, felszólította az országgyűlést, hogy a *pragmatica-sanctiónak*, mint kölcsönösen elismert jogalapnak elveiből kiindulva, gondoskodják oly módokról, melyeknél fogva mind Magyarország és társországainak a *pragmatica-sanctio* által is biztosított közjogi és belkormányzati önállósága, mind a birodalom biztosságának és együttmaradásának életfeltételei sértetlenül megóvassanak, egyszer-

smind pedig a fentérintett közös ügyek alkotmányos elintézésénél egyrészt a magyar korona országai, másrészt ő Felsége többi országai és tartományai alkotmányos befolyása biztosíttassák.

Ennélfogva megalkottatott »a magyar korona országai és az ő Felsége uralkodása alatt álló többi országok között fenforgó közös érdekű viszonyokról s ezek elintézésének módjáról stb. 1867. évi június hó 12-én szentesített 1867: XII. t.-cz.,*) melynek 65. §-ában kimondatik, hogy: »midőn a vám- és kereskedelmi szövetség megkötetik, a létesítendő egyezkedés által határozathatják el, hogy melyek azon vasútvonalak, melyekre nézve mindkét fél érdekében közös intézkedések szükségesek és hogy ezen intézkedések mennyire terjedjenek.«

Ezzel a törvényhozás megalkotja a »közös vasutak« fogalmát, de a megoldás irányelveit nem jelöli ki, hanem azt az 1867: XVI. törvény-zikkel **) beiktatott vám- és kereskedelmi szövetség alkalmából

*) 1867: XII. t.-cz. »64. §.....65. §. A kereskedelem előmozdításának egyik leglényegesebb eszköze lévén a vasutak, ugyanakkor, midőn a vám- és kereskedelmi szövetség megkötetik, a fentebbi 59. és 61. §§. értelmében létesítendő egyezkedés által határozathatják el, hogy melyek azon vasútvonalak, melyekre nézve mindkét fél érdekében közös intézkedések szükségesek, és hogy ezen intézkedések mennyire terjedjenek. Minden egyéb vasúti vonalak fölött kizárólag azon ministeriumot és országgyűlést illeti az intézkedés, melynek területén ezek keresztül mennek.«

**) Az 1867: XVI. törvénycikk. — Miután a magyar ministerium s ő Felsége többi királyságainak és országainak ministeriuma az 1867. évi XII. t.-czikk 61-ik §-a szerint 1867. évi szept. hó 26-án az általuk képviselt országok közt kötendő vám- és kereskedelmi szövetség iránt, tekintettel a fenidézett törvény 62., 63., 64., 65. és 66-ik §-ainak rendelkezésére is, a javaslatot közös egyetértéssel elkészítették, s miután a javaslat mind a magyar országgyűlés, mind ő Felsége többi királyságai és országainak törvényhozása által elfogadtatott: ő császári s apostoli királyi Felsége szentesítésének hozzájárultával, e vám- és kereskedelmi szövetség az ország törvényei közé iktattatik.

Mely vám- és kereskedelmi szerződmény szövege a következő:

Vám- és kereskedelmi szövetség.

A magyar korona országai és ő Felsége többi királyságai és országai közt vám- és kereskedelmi szövetség kötetik, következő föltételek alatt

1. C z i k k.

Mindkét fél államterülete e szövetség idejére és annak értelmében egy vám- és kereskedelmi területet képez, melyet egy közös vámhatár vesz körül.

Ennek következtében, e szövetség ideje alatt, a két fél egyikének sem lesz joga azon forgalmi tárgyakra, melyek az egyik fél területéből a másik fél területére vitetnek, bárminemű beviteli, kiviteli vagy átviteli vámmilletéket vetni, és a végből közbenső vámvonalat állítani.

Bárminemű és bárki részére szedett belső adókkal az egyik fél a másik fél területéből bevitt cikkeket csak oly mérvben terhelheti, a milyenben ily adókkal saját területe hasonló ipar-készítményeit vagy termékeit terheli.

A közös vámhatárból kizárva maradnak a jelenlegi vámkülzetek (Zoll-ausschlüsse.).

kívánja megtenni, kimondván ennek VIII. cikk-ben, hogy: »a létező vasutak mind a két állam területén egyenlő elvek szerint kezelendők.

II. C z i k k .

A jelen vám- és kereskedelmi szövetség életbelépte előtt idegen államokkal kötött szerződések, melyek a közgazdasági viszonyokat a külföld irányában szabályozzák, jelesül: kereskedelmi-, vám-, hajózási, consulatusi, posta- és távirda-szerződések, tartamuk egész idejére, mind a magyar korona országaira, mind ő Felsege többi királyságaira és országaira nézve egyaránt kötelező erővel bírnak.

III. C z i k k .

Ilyenmü újabb szerződésekre nézve az alkudozás és szerződés megkötése, mindkét törvényhozó test alkotmányos jóváhagyásának fentartása mellett, csak a külügyminister által történik, azon megállapodások alapján, melyek a két fél illető szakministerei közt eszközözendők.

IV. C z i k k .

A jelenleg fennálló vám-díjszabályzatok (tariffák) és vámtörvények, továbbá a vámszedési és vámkezelési rendszabályok mindkét állam területén teljes érvényben maradnak, és csak a két törvényhozás, illetőleg a két felelős ministerium közös egyetértésével változhatnak vagy szűnhetnek meg.

Új vémkülzetek felállítása szintén csak közös egyetértéssel történhetik.

V. C z i k k .

A vámok szedése és kezelése a két fél kormányainak egyaránt fentartatik az alájok rendelt államterületek határai közt. A vámok kezelésében és szedésében követendő összhangzatos eljárás feletti kölcsönös ellenőrködés végett mindkét fél részéről felügyelők alkalmaztatnak, kiknek joguk van a túlsó vám- és pénzügyi hatóságoknak a vámügyre vonatkozó ügyvitelébe betekinteni és a tapasztaltakat az illető szakministereknek tudomásukra juttatni.

VI. C z i k k .

Mindkét fél kereskedelmi hajói egy és ugyanazon lobogót használnak, mely az eddigi jelvényekkel a magyar korona alatti országok színeit és címerét egyesíti.

Mindazon ügyeket illetőleg, melyek a tengeri hajózásra és egészségügyre vonatkoznak, egyforma törvényes rendszabályok fognak a két fél között egyetértőleg megállapíttatni, addig pedig a jelenlegi szabályok maradnak érvényben.

A kereskedelmi hajók, tekintet nélkül azoknak, valamint legénységüknek illetőségére, mindazon ügyekben, melyek külföldön való ótalmukra és érdekeik képviselőitére vonatkoznak, az ott székelő cs. kir. consulatusoktól és felsőbb vonalban a közös külügyi ministertől függenek.

Minden egyéb tekintetben a tengerészeti és kikötői közigazgatás a két államterület mindegyikében az illető kereskedelmi minister legfőbb vezetése alatt áll, mely lehetőleg összhangzatos módon fog intéztetni.

A két fél hajói a két államterület kikötőiben egyenlő bánásmódban részesülnek; mindkét államterület tengerészei mindkét fél hajóin vállalhatnak szolgálatot, és minőségi bizonyítványaik mind a két államterületen egyenlő érvénynyel bírnak.

A kikötői, egészségügyi és egyéb hajózási illetékek addig, míg törvényesen összhangzólag szabályoztatnak, a két államterület kikötői hatóságai által az eddigi

Az újon építendő vasutakra nézve, a mennyiben a kölcsönös forgalom érdekei megkívánják, egyforma építési és üzleti szabályok veendő

határozmányok szerint fognak szedetni, s a beszédő résznek javára esnek. Hasonlókép fog történni a világító tornyok illetékeinek beszédése, melyeknek felszámolása és végleges odautalása külön egyezkedésre hagyatik fenn.

Mind a két államterület tengerpartjain és mindkét fél kereskedelmi tengerészetenél egyforma tengeri magánjog fog alkalmaztatni.

Az »Ausztriai Lloyd« cím alatt működő, s mindkét fél forgalmi érdekeit előmozdító nemzetközi, tengeri, postaszállító és hajózási vállalat a külügyi minis- ter vezetése alatt áll, ki az ezen intézetet illető tengerészeti és postaügyekben a két kereskedelmi miniszterrel egyetértőleg fog eljárni.

Az ezen vállalatnak szerződésileg biztosított államsegély a külügyminie- terium költségvetésének egyik részét képezendi.

VII. C z i k k .

Mindazon ügyek, melyek oly folyók hajózására vonatkoznak, a melyekre a bécsi congressus-okmány s az 1857-iki dunai szerződés határozmányai alkalmaztatnak, a mennyiben ez ügyek az idegen államokhoz való viszonyt illetik, a jelen szerződés 3-ik cikkében körülményesebben meghatározott kikötések mellett a külügyminis- ter által kezeltetnek.

Mindazon belső vizeket illetőleg, melyek folyásokban mindkét fél területét érintik, a hajózásra, folyamrendőrségre, javításra, vagy jó karban tartásra nézve egyetértő eljárás fog követettni.

Valamennyi belső vizeknek, hajók- vagy talpakkal használatára nézve a két államterület lakói teljesen egyenlő bánásmódban részesülnek.

VIII. C z i k k .

A létező vasutak mind a két államterületen egyenlő elvek szerint kezelendők.

Az újon építendő vasutakra nézve, a mennyiben a kölcsönös forgalom érdekei megkívánják, egyforma építési és üzleti szabályok veendő alkalmazásba. Különösen az 1851. november 16-iki vasúti üzletrend és az 1863. június 30-kai vasúti üzlet- szabályzat mind a két államterületen változatlanul meghagyatnak mindaddig, míg kölcsönös egyetértéssel mind a két félre nézve egyforma módon meg nem változtatnak.

IX. C z i k k .

Az összes consulatasi ügyet a közös külügyminis- ter vezérli. Consula- tusok felállításánál és a consulatások számára kereskedelmi ügyekben adandó utasításoknál a külügyi minis- ter a két kereskedelmi miniszterrel egyetértőleg fog eljárni.

Egyébiránt a két kereskedelmi minis- ter mindegyikének joga van, vala- hányszor szükségesnek látja, a consulatásokkal egyenes levelezésbe bocsátkozni, s ezek kötelesek kereskedelmi ügyekben készséggel megadni a kellő felvilá- gosítást.

A consulatások időszaki kereskedelmi jelentései a külügyminis- ter által mind a két kereskedelmi miniszterrel közlendők.

X. C z i k k .

Mind a két fél minis- teriuma egyetértőleg fog gondoskodni arról, hogy a két állam területéből származó statistikai anyag egy statistikai főmunkálatban össze- állíttassék.

alkalmazásba. Különösen az 1851 november hó 16-iki vasúti üzletrend és az 1863 június hó 30-iki vasúti üzletszabályzat mind a két *állam*

XI. C z i k k .

A só-és dohány-jövedék, és azon közvetett adók, melyek az ipartermelésre közvetlen befolyással vannak; névszerint a pálinka-, sör- és cukoradó, mindkét államterületen e szerződés ideje alatt egyenlő törvények és igazgatási rendszabályok szerint fognak kezelteni.

Az e végből a két pénzügyminister által már is egyetértőleg megállapított törvényjavaslatok még a jelenlegi ülészak alatt, alkotmányos tárgyalás végett, mindkét törvényhozás elé fognak terjeszteni, s magától értetődik, hogy az akkép alkotott törvények ismét csak közös egyetértéssel törvényes úton változtathatók meg.

Hogy az egyenlő rendszabályok kezelésében az összhangzat megóvassék, a két fél pénzügyministerének joga lesz a másik fél vezérő és beszédő hatóságainak ügyvitelébe időről-időre betekíteni. Az e célra kijelölt közegek a másik rész pénzügyministere által a szükséges igazolvánnyal ellátandók.

XII. C z i k k .

Az ausztriai érték, míg törvényesen meg nem változtatatik, közös érték marad; azonban mind a két törvényhozó testnek az arany érték behozatalára nézve egyforma előterjesztések fognak mielőbb tétetni, miben a párisi pénzügyminiszter elvei lehetőleg érvényre lesznek emelendők.

Szabadságában áll mind a két félnek 10 krajczáros és azon aluli váltópénzt is veretni, mely a másik államterületen is a forgalomba fel fog vétetni. E váltópénz finomsági tartalma és súlya, valamint a mindenik fél által veretendő összeg mennyisége iránt a két ministerium közt egyetértés lesz eszközendő.

XIII. C z i k k .

Mindkét fél késznek nyilatkozik lehetőleg egyforma mérték- és súly-rendszer hozni létre mind a két állam területén, s ennél fogva a két fél ministeriumai a mérték- és súlyrendszer tökéletesítésére nézve egyenlő törvényjavaslatokat fognak illető törvényhozásaik elé terjeszteni; mindaddig pedig a két államterületen jelenleg fennálló mértékek és súlyok fentartatnak.

Hasonlóképp az arany- és ezüstárúk finomsági tartalmára vonatkozó szabályok, és az azok feletti őrökösés iránt egyenlő elvek fognak mind a két államterületen gyakorlatba vétetni.

XIV. C z i k k .

Az egyik államterület lakosai, kik a másik államterületen kereskedést és ipart akarnak űzni, vagy munkát keresnek, az iparüzlet megkezdésére és folytatására, valamint a fizetendő adóra nézve a benszülöttekkel egyforma bánásmódban részesülnek.

Az egyik terület iparosai s kereskedői fel vannak jogosítva a másik területen gyártmányaikat bizományba adni, fiók-telepeket s raktárakat állítani, megrendelésre dolgozni, megrendelt munkát mindenütt végezni, megrendeléseket és aláírásokat gyűjteni és vételeket eszközölni; továbbá az egyik terület lakosai a vásárforgalomra nézve a másik terület lakosaival tökéletes egyenjogúságot élveznek.

Az egyik államterületbeli iparos, ki a törvény által kijelölt esetekben iparüzlete folytatására megkívántott műtani képességét bebizonyította, ha üzletét a másik államterületre helyezi át, e képesség újból bebizonyítására nem szorítható.

területén változatlanul meghagyatnak mindaddig, míg kölcsönös egyetértéssel mind a két félre nézve egyforma módon meg nem változtatnak».

XV. C z i k k .

Az egyik államterületen annak lakói számára szabályszerűleg kiadott házalást engedélyek, a másik államterületen az ennek lakóira nézve fennálló korlátozások mellett, a házalási engedélynek az illetékes hatóság által történt láttamozása után, jogot adnak a házalás gyakorlására.

A házalási engedélyek kiadására nézve mind a két területen lehetőleg összhangzó elveknek kell alkalmaztatnak.

XVI. C z i k k .

A szabályszerűleg kieszközölt találmányi szabadalmak mindkét állam területén érvényesülnek.

E célból a szabadalmi engedélyezés feltételei mindkét állam területén egyforma elvek szerint lesznek kölcsönös egyetértéssel törvényhozási úton megállapítandók, és ha a szükség kívánná, hasonló úton megváltoztatandók. Addig, míg ez megtörténhetik, az e részben mindkét államterületen jelenleg fennálló lényegben egymástól el nem térő rendszabályok maradnak érvényben. A szabadalmak kiadásában követendő eljárás, illetőleg a szabadalom iránti kérvény azon terület ministeriumánál nyújtandó be, melyben a feltaláló lakik. Külföldieknek szabadságukban áll találmányi szabadalomért az egyik vagy másik államterület ministeriumához folyamodni.

Azon ministerium, melynél a szabadalomérti kérvény benyújtott, a kérvényt szabályszerűleg megvizsgálván, azt azon esetre, ha a szabadalmat megadhatónak véli, a másik terület ministeriumához elfogadás eszközölése \ égett hivatalból átteszi.

A szabadalomlevelet mindenik ministerium a kormányzása alatti államterületre nézve külön állítja ki, de a két okmánynak ugyanazon kelte lesz, és mindkettő egyszerre adatik ki a kérvényezőknek azon ministeriumnál, hol folyamodását benyújtotta.

A találmányi szabadalmak meghosszabbítása vagy érvénytelenítése hasonlóképp közös egyetértéssel történik.

XVII. C z i k k .

Az árúbélyeg- és mustra-ótalomra nézve jelenleg fennálló rendszabályok érvényben maradnak, és azoknak megváltoztatása csak a két fél egyetértésével eszközölhető.

Az árúbélyeg-, mustra- vagy mintának a két államterületen levő akár melyik iparkamaránál történt letéteményezése és lajstromozása, az illető részére mindkét fél területén törvényes ótalmat biztosít.

Az iparos vagy termelő telepítvényének neve, czíme, czímere, vagy megnevezése, úgy az egyik, mint a másik állam területén a törvény által adott ótalmat élvezi.

Az e részben jelenleg fennálló szabályok alapján szerzett jogok mind a két fél területén teljes érvényesülnek.

A két államterületen bejelentett árúbélyeg nyilvántartása végett mindkét kereskedelmi ministeriumban árúbélyeg-lajstrom fog a két kereskedelmi ministerium kölcsönös havi közleményei alapján vezetettetni.

A jogviszonyt ez sem rendezi, minélfogva arra a két kormány között — nemsokára — külön tárgyalások indulnak meg és létrejön

XVIII. C z i k k .

A posta- és távírda-ügy a két államterületen külön, de a mennyiben a forgalom érdeke kívánja, egyforma elvek szerint fog rendeztetni és igazgattatni.

Az állami posta- s távírdaintézet részére fentartott jogok, az ezen intézeteknek a közönség részéről használata a posta-küldeményekért való jótállás, a díjszabás (tarifák), kezelés és számvitel iránt jelenleg fennálló liatározmányok és szabályok csak a két törvényhozás, illetőleg a két kormány közös egyetértése útján, és mindkét területre nézve egyenlő módon változtathatók meg.

XIX. C z i k k .

Az irói és művészi tulajdonnak mindkét államterületen leendő kölcsönös ótalmazása iránt a két törvényhozás útján fog megállapodás történni.

XX. C z i k k .

Hitel- és biztosító intézetek engedélyezése azon ministeriumot illeti, melynek államterületén az illető társulat székhelyét választja; ha azonban működését a másik államterületre is ki akarja terjeszteni, alapszabályainak előmutatása mellett az ez iránti engedélyt az ottani ministeriumnál köteles megszerezni.

XXI. C z i k k .

A második ezikkben érintett nemzetközi kereskedelmi szerződések, a vámok a közvetett adók, és az ezen vám- és kereskedelmi szövetségben foglalt egyéb tárgyak egyforma alapjainak előkészítése és közvetítése végett, vám- és kereskedelmi értekezlet fog egybegyűlni, melyet a két részről való kereskedelmi és pénzügyi ministerek, s a mennyiben a tanácskozás tárgya a külföldhöz való viszonyt érinti, a közös külügyminister, illetőleg mindezek helyettesei képeznek, s a melyhez a hányszor a tárgy megkívánja, mindkét államterületbeli szakférfiak s különösen kereskedelmi kamarai tagok hivatnak meg.

Mindkét fél ministeriumai fel vannak jogosítva, valahányszor szükségesnek tartják, a vám- és kereskedelmi értekezlet egybehívását igénybevenni.

XXII. C z i k k .

E vám- és kereskedelmi szövetség a kihirdetés napján s 10 évi időre lép érvénybe, s ha fel nem mondatik, további 10 évre, s így 10 évről 10 évre folyton fennállónak ismertetik el. A felmondás mindenkor csak a 9-ik óv végén történhetik meg, s ez esetben a szerződés megújítása iránti egyezkedés hasonló úton haladék nélkül megkezdendő.

Mindazonáltal a szerződési idő öt első évének elteltével mindenik félnek szabadságában állandó e határozmányok megváltoztatására alkudozást indítványozni, mely alkudozást a másik fél vissza nem utasíthat. Ha ez úton az egyeség 6 hónap alatt el nem érhető, mindkét fél szabadságában áll egy évi felmondással élni. Ez esetben a szerződés megújítása iránti egyezkedés haladék nélkül megkezdendő.

Ha e szerződés egyes határozmányai azonnal nem lennének végrehajthatók, a két részről való felelős ministeriumok a szükséges átmeneti intézkedéseket közös egyetértéssel fogják megállapíttatni.

a Bécsben 1868. évi július hó 29-én, Budán 1868. évi augusztus hó 21-én keltezett »Ideiglenes Egyezményt*,*) mely azonban — mint szö-

*) *Ideiglenes egyezmény*, ő császári és apostoli királyi Felsege két kormánya között a vasutakat illetőleg. Kelt Bécsben, 1868. évi július 29-én és Budán augusztus 21-én.

Az 1867. évi december 24-én kelt az általános államadósságok után a magyar korona országai által vállalandó évi járulékról szóló törvény 7. §. (R. G. Bl. 1868. január 9. Nro 3.) és az 1867. évi hasonértelmű XII. magyar törvény-czikk 65. §-a értelmében, továbbá az 1867. évi december 24-én kelt mindkét államterületre érvényes s a két államterület kormányai közt létrejött vám- és kereskedelmi szövetségről szóló törvény (R. G. Bl. 1868 január 9. Nr. 4.) illetőleg az 1865/7. évi XVI. magyar törvényczikk VIII. czikke alapján ezennel megállapítatik.

1. §. Az állami felségjog, az állami főfelügyelet s a vasutakra vonatkozó minden kormányintézkedések a törvényben megállapított korlátok között azon kormány által gyakoroltatik, melynek területén a vasútvonalak léteznek.

2. §. Oly vasúti vállalatokat illetőleg, melyek vonalai a birodalom mindkét területén átvonulnak (közös vasutak), a rendelkezési jogot a két kormány mindegyike, a jelen egyezményben megállapított feltételek alatt önállóan és kizárólagosan csak azon a pályarészen gyakorolandja, a mely az ő területén van.

Közös vasutakra vonatkozó oly rendszabályokat azonban, melyek azok pénzerejét vagy hitelét nagyobb mértékben veszik igénybe, mint kettős vagy állomási vágányok lerakása, a járművek szaporítása, raktárak felállítása stb., mindegyik szakministerium csak a másikkal egyetértve fog életbe léptetni.

3. §. Új közös vasutak élet beléptetési eseteiben, úgy az előmunkálatokra szükséges engedélyért, mint az építési s üzleti engedélyért is, egyidejűleg mindkét kormányhoz kell folyamodni.

A pálya összes kiállításának meghatározása, valamint az engedélyezés és az ilyen vállalatok részére esetleg nyújtandó kedvezmények feltételei — mielőtt alkotmányos tárgyalás alá vétetnének — a két kormány által egyetértőleg fognak megállapíttatni.

Az engedély-okmány mindegyik terület részére az illető kormány által külön fog kiállíttatni.

4. §. A 3. §-ban említett egyezkedés előkészítése és megkönnyítése végett a két szakministerium minden olyan előmunkálati engedélyekről, melyek a közös határszélig, vagy annak mentében vezetendő pályákra adatnak, egymást kölcsönösen értesítendő.

Oly vaspálya csatlakozási pontját, mely a közös határt átlépi, a két szakministerium az erre hivatott többi ministeriummal egyetértve és a tervezett pályavonal közösen intézendő műtani katonai szemléjének eredménye alapján fogja meghatározni.

Az említett szemlénél mindegyik szakministerium képviselőjének szabadságában álljon, a pályának a határon túl terjedő része beutazásában is részt vehetni.

5. §. Közös vasutaknál olyan pályarész számára, mely nem fekszik az illető társulatnak vagy központi igazgatásnak székhelyével bíró államterületen, az illető kormány kívánatára egy a megfelelő meghatalmazásokkal és berendezésekkel felruházott külön közigazgatási közeg (üzleti igazgatóság, vagy üzleti felügyelőség) lesz a műszaki és kereskedelmi üzlet céljaira felállítandó.

6. §. Az állam szállományi jogára nézve a közös vasutakat illetőleg határoztatik, hogy a mennyiben az illető engedélyokmányokban e tekintetben eltérő

vegéből kitetszik — a kérdés lényegére nézve ép úgy kitér a nehézségek elől, mint kikerülték azok megoldását az 1867: XII., illetve az 1867: XVI. törvényczikkek.

határozmányok nem foglaltatnak, az illető vasútvonal s annak összes ingatlan vagyona azon államterületre szálljon, a melyen a vasútvonal fekszik.

Az ingó vagyon ellenben, mely a törvények, vagy az engedély-okmány határozmányai alapján a szállományi jog tárgyát képezi a két államterület között, ha ugyan már az üzlet fennállása alatt nem történt meg, e vagyonnak leltárszerű elkülönítése, az utolsó öt évi mértföldenkénti átlagos nyers jövedelem arányában fog feloszlatni.

7. §. A vám- és kereskedelmi szövetség VIII. cikkéhez képest a két államterületen levő vaspályák ugyanazon elvek szerint kezelendők, az újonnan felállítandók, a mennyiben azt a kölcsönös forgalmi érdekek kívánják, ugyanazon építési és üzleti szabályok szerint felszerelendők.

Különösen:

a) az 1851. évi november 16-án kiadott vasúti üzleti rendtartás;

b) az 1863. évi június 30-án kelt vasúti üzletszabályzat mindkét államterületen mindaddig változatlanul hagyassanak, míg kölcsönös egyetértés útján és mind a két félre nézve egyforma módon meg nem változtatnak.

Mínthogy pedig a vasúti üzletrendtartás és a vasúti üzletszabályzat gyökeres megváltoztatásának szükségessége Általánosán el van ismervé, egy megfelelő javaslat közös kidolgozása mielőbb foganatba veendő.

8. §. A két kormány azon célra egyesül, hogy a kereskedelem, ipar és mezőgazdaság érdekében a lehető legmérsékeltőbb személy- és teherszállítási díjszabályzat érthessék el; különösen pedig arra fognak törekedni, hogy a közös vasutakra nézve egységes árszabályzat állapíttassák meg.

9. §. A közös vasutak mindkét állam területén fekvő részein egyenlő szolgálati szabályok és utasítások hozandók be, melyek ennél fogva mindkét illetékes hatóság egyetértő jóváhagyása alá tartoznak.

Az illető vasúti vállalatok kötelesek idevonatkozó előterjesztéseiket az illetékes hatóságokhoz mindkét állam területén megtenni.

10. §. Közös vasutaknál az egyes államterületeken levő pályarészekre a menetrendek jóváhagyása a postahatósággal (postaforgalmi hivatal) egyetértőleg, az illető felügyeleti hatóságot illeti, miért is az e részbeni tervezetek a vasúti vállalat által mindkét felügyeleti hatósággal közlendők.

Ha a menetrend jóváhagyása ellen valamelyik fél részéről nehézség forogna fenn, akkor a két felügyeleti hatóság magát egymással és a vasútvállalattal azonnal érintkezésbe teszi. Azon esetben, ha egyetértésre nem juthatnak, az elhatározás a szakminisztériumoknak marad fentartva.

11. §. Mindegyik szakminisztérium gondoskodni fog, hogy az államterület összes vasútvonalain megállapított árszabályzatokról, menetrendekről s más forgalmi határozmányokról tudomást nyerjen.

Időközönként egy közösen megállapítandó minta szerint a járművek állagáról és a tengelytörésekről készült statisztikai kimutatásokat is fogják egymással közölni

12. §. A balesetek fölötti vizsgálatokat azon államterület felügyeleti hatósága fogja eszközölni, a melyen a baleset történt.

A vizsgálatnál megbízott közegeknek azonban meg van engedve, hogy a baleset által érintett s netalán a másik állam területén állomásozó személyzetet tartózkodása helyén bármikor kihallgathassák. Erről mindannyiszor az illető

Nem oldja meg például az egyezmény a közös vasutak pénzügyi és kamatbiztosítási viszonyát, mi különösen sok bajnak lett kútforrásává. Ellenben az 5-ik §-a kimondja, hogy: »közös vasutaknál, azon pályarészen, mely nem fekszik az illető társulatnak vagy központi igazgatóságának székhelyével bíró államterületen — az illető kormány kívánatára — egy a megfelelő hatalmazásokkal és berendezésekkel felruházott külön közgazgatási közeg (üzleti igazgatóság vagy üzleti felügyelőség) lesz a műszaki és kereskedelmi üzlet céljaira felállítandó«.

A műszaki és kereskedelmi üzlet céljaira felállított ezen külön üzletigazgatóságok vagy üzleti felügyelőségek azonban, mint később kiderült, nem bizonyultak oly szervezeteknek, melyek az állami felségjogot gyakorló kormányval szemben megfelelő társulati közegeknek lehettek volna tekinthetők. A társulat ügyeire való befolyás tehát azon kormány kezében maradt, melynek fenségjoga alatt a társaság központi igazgatási szervezete közvetlenül állott. Es így bizony még több olyan részvény társulat is, melynek kizárólag magyar vasúti vonalak voltak birtokai, és a kik állami kamat-garantiális támogatásban részesültek, csak a későbbi magyar kormányok igen erélyes fellépései következtében voltak hajlandók székhelyüket Magyarországra áthelyezni.

II. A vasúti jog és igazgatási rendszer megalkotása.

Az 1867: XVI. t.-cz. kimondja, hogy: »az 1851 november hó 16-iki vasúti üzletrend és az 1863 június hó 30-iki vasúti üzletszabályzat mind a két állam területén változatlanul meghagyatnak mindaddig, míg kölcsönös egyetértéssel mind a két félre nézve *egyforma módon* meg nem változtatnak^

Az országgyűlés tehát nemcsak elfogadja az abszolút kormány által megalkotott szabályzatokat, hanem az államnak egy oly teljes Intern ügyére, mint a vasúti üzletre vonatkozó szabályzat és a vasúti fuvarozásra vonatkozólag kimondotta, hogy ez közös ügy és hogy ez csak »kölcsönös egyetértéssel* változtatható meg.

A kormány az »Ideiglenes Egyezményedben, a közös jogfejlődés útjának a jövőre való mérve, kijelölésében, még sokkal tovább ment.

felügyeleti hatóság értesítendő, mely az eset megvizsgálásához kellő segílyt nyújtani köteles.

13. §. Járműveknek az egyik államterület vonalairól a másikéin hosszabb ideig tartó használat végetti elvonása, a mennyiben ez a kölcsönös járműhasználati szerződés által okadatulva nincs, csak az illető felügyeleti hatóság által történhetik.

14. §. Mindkét kormány oda törekedik, hogy a két államterület összes vasútállalatai között egy vasúti társaság létrejöjjön, melynek feladata egy közösen megállapítandó rendszabályzatban fog meghatározatni. Ezen vasúti társaság évente egy vasúti statisztikát fog kiadni, mely a két kormány által egyetértőleg megállapított rovatminta szerint a két államterület összes vaspályáinak kimutatását foglalandja magában.

Nemcsak azt mondta ki, hogy: »a kereskedelem, ipar és mezőgazdaság érdekében a lehető legmérsékeltőbb személy- és teherszállítási díj-szabályzat elérésére fog egyesülni az osztrák kormánylyal, hanem biztosítja azt, hogy: »különösen arra fog törekedni, hogy a közös vasutakra nézve, egységes árszabályzat állapíttatik meg«. Kimondotta továbbá, hogy a közös vasutakon egyenlő szolgálati szabályok és utasítások hozandók be, hogy a menetrendek lehető egyetértő elbírás útján fognak jóváhagyatni.

A forgalmi viszonyok egyöntetűsége, szó sincs róla, nagy kihatással van a kereskedelmi életre és a hadászatra, ezzel tehát indokolva van a kormány, illetve a törvényhozás azon eljárása, hogy az osztrák vasúti jognak ezt a két legnagyobb erőforrását Magyarországon érvényben hagyta. De az már mégis csak alig menthető eljárás, hogy az ország szabad rendelkezési jogát a jövőre való nézve is lekötötte és különösen, hogy lekötötte azt még a vasútengedélyezési jog terén is.

Meghozta ugyanis az országgyűlés — a kormány kezdeményezésére — »a vasutak összpontosított telekkönyvezéséről és a kisajátításokról« szóló 1868:1., LY. és LVI. t.-cikkeket és továbbra is fentartja és fentartani ígéri az abszolutisztikus kormánytól átvett »vasútengedélyezési« törvényt, mely még ez idő szerint is érvényben van.

Megszerveztettek a vasút igazgatási felső, közép- és alsó hatóságok is.

Felső hatóság: »a m. kir. közmunka- és közlekedési ministerium volt,*) kebelében a közigazgatási, engedélyezési, jogi és végül a műszaki ügyosztályokkal.

*) Gróf Mikó Imre minister (1867 febr. 20—1870 ápr. 4.1 és Holtán Ernő államtitkár (1867 ápr. 4—1870 jun. 1.) a ministeriumot következő alapon szervezték. Az út- és vízépítési szolgálatra nem rendeztek be középhatóságokat, hanem a helytartótanács idejében fennállott országos építészeti igazgatóság összes személyzetét ezen osztályokba sorozták be, s a közigazgatási szakból az elintézési formák beoktatása végett néhány kisebb tisztviselőt bocsátottak az osztályok rendelkezésére. Ezáltal a különböző államépítészeti és folyammérnöki hivatalok a ministerrel közvetlen levelezési viszonyba jutottak. Egyáltalában ezen két szolgálati ágra nézve a ministerium szervezete egészen a műszaki tanács felállításáig lényeges változáson nem ment keresztül, csakhogy az adminisztratív erők fokozatosan nagyobb tért foglaltak.

A vasúti szakosztályban gróf Mikó Imre az adminisztratív elemnek nagy tért engedett, a mennyiben ezen szakosztályban mindjárt a ministerium szervezésekor egy külön közigazgatási s kevéssel utána egy engedélyezési és jogi ügyosztályt állított fel. A fentebbieken kívül egy forgalmi osztály és egy kisebb műszaki iroda rendeztetett be. Az utána következő Gorove István változtatott e szervezeten, a mennyiben a kis műszaki irodát kibővítette műszaki ügyosztálylyá és a kamatbiztosítási ügyek kezelésére egy új középhatóságot — »m. kir. kamatbiztosítási számvevőseget« — állított fel; melyet már 1874-ben gróf Zichy József megszüntetett s azt a vasúti és hajózási főfelügyelőségbe olvasztotta be.

Tisza Lajos a vasúti szakosztály élére Hieronymi Károlyt állítja.

Középső hatóságoknak kreáltak:

1. A m. kir. vasúti és hajózási főfelügyelőség, mely a ministeriumnak alárendelt hatóságként, részben konsultatív teendők ellátására hivatott szakhatóságnak állíttatott fel;

2. a vasútépítési igazgatóság mely műszaki munkák végrehajtási műveleteivel volt megbízva és

3. az államvasúti igazgatóság, az üzleti teendők ellátására.

Azon ügyek, melyekben a vasúti igazgatás az általános közigazgatással jön érintkezésbe, — a minister rendelkezései és végelhatározásai jogának fentartásával — a megyék közigazgatási bizottságaira ruháztattak.

A jogalap nem önálló és elhibázott volt, a rendszer — szó sincs róla — nem volt tökéletes, és azért úgy a lassan bekövetkezett jogfejlődés, mint az itt bemutatott igazgatási formák — az idők folyamata alatt — sok változáson mentek keresztül, de a mai önálló és a modern viszonyokhoz alakított magyar vasúti jog és az igazgatás formái is lényegükben a kezdetnek ezzel a formájával azonosak még ma is.

III. A vasúti rendszer megválasztása.

Az 1867. évi márczius hó 18-án tartott CV. országgyűlésen Bömes Frigyes, Brassó város és vidéke egyik képviselőjének, valamint több érdektársának azon indítványa folytán, mondaná ki a képviselőház, hogy a nagyváradi—kolozsvári—Segesvári—brassói vasútvonal kiépítését sürgősen szükségesnek tartja, Mikó Imre gróf közmunka- és közlekedésügyi minister kinyilatkoztatja, hogy egy országos vasúthálózati tervet terjeszt majd a ház elé.

Miután ezen munkálatával elkészülni nem tud, de szükségét érezte annak, hogy a vasútépítés tekintetében megindult mozgalomnak irányt adjon, hogy kijelölje azon vonalakat, melyeknek kiépítése a forgalmi szükségletek által elsősorba lettek helyezve, már 1867 június hó 28-án, a következő határozati javaslatot nyújtja be:

»Addig is, míg az egész vasúthálózat és annak kiépítési módja iránt a ministerium részletes javaslatot terjeszthet a törvényhozás elé s a törvényhozás azon javaslat tárgyalása folytán e tárgyban végleg intézkedhetik, jelen országos határozattal felhatalmaztatik a ministerium:

»1. hogy haladéktalanul tegye meg mindazon előmunkálatokat, melyek az ország érdekében mielőbb kiépítendő vasútvonalak létesítésére szükségesek;

2. hogy az első években már szükségelt vasutak építésére megkívántató pénzerő lehető legczélszerűbb módon kedvező feltételek melletti beszerzéséről gondoskodjék;

3. hogy addig is, míg a vasútépítési és engedélyezési rendszerre nézve a fentebb érintett törvényhozási intézkedés általában létre jöhet,

a) az alföld—fiumei,

b) az 1848: XXX. t.-cz. által is megrendelt vonal kiegészítésére szolgáló kottori—zágrábi,

c) a nagyvárad—kolozsvári és végre

d) a miskolcz—hatvani vonalakat a beszerzett pénzerő segélyével vagy országos kamatbiztosítás engedélyezése által azonnal munkába vétesse, a két első vonal azon részére nézve azonban, mely a társországok területén vonul keresztül, a politikai nehézségek elhárítása után s általában saját felelőssége mellett mindazt megtehesse, mit ezen vasutak czélszerű és lehetőleg olcsó kiépítésére nézve szükségesnek tartand;

4..... «

Ez a javaslat 1867 július hó 2-án országos határozattá emeltetett?

Az Ígért tervezet még 1867-ben napvilágot lát. Kimondja ebben, hogy a kormány nem ragaszkodik egy vasúti rendszerhez sem, hanem törekvése az, hogy »hazánk minél rövidebb idő alatt minél több vasúttal bírjon«. Ha egyáltalában rendszert kellene kitűzni, azt »az *olcsó vasutak rendszerei* névvel kellene jelölnie.

A hálózat megállapításánál öis, mint elődje: *Széchenyi István* gróf, azt az elvet tűzte ki, hogy a tervezett 25 vonal központja Pest legyen.

A vonalak a következők:

1. Buda—fiumei vonalon: Zákány—Zágráb—Károlyváros—Fiume.

Fiumei ágvonalak: Lic—zengi, Spalatói ág.

2. Erdélyi vonal: Nagyvárad—Kolozsvár, Kolozsvár—Segesvár—Brassó—Bodzaszoros.

Erdélyi ágvonala: Kocsárd—Károlyfehérvár.

3. Gácsországi vonalon: Hatvan—Miskolcz—Epésjes—határszél (Prsemysl felé).

4. Szerencs—csap—nagy-szöllős—máramaros—szigeti vonal.

5. Szatmári vonal: Debreczen—Szatmár-Németi—Tekeháza.

6. Kassa—oderbergi vonal a határszél és eperjesi ág.

7. Pest: oderbergi vonal: Salgó-Tarján—Losoncz—Zólyom—Szu-
csán.

8. Érsek-Újvár—nyitra—trencsényi vonal Zsolnáig.

9. Érsek-Újvár—komáromi vonal.

10. Gömöri vonal: Miskolcz—Putnok—Rozsnyó.

11. Győr—grácsi vonal: Győr—Pápa—Körmend a határszélig.

12. Murakeresztur—pécsi vonalon: (Kanizsa) Barcsig, Barcs—
Pécs—Üszög.

13. Székesfej érvár—pécsi vonalon: Székesfej érvár—Szt.-Lőrincz.

14. Villány—eszéki vonal: Baranyavár felé, Baranya vár—bez-
dáni ág.

15. Nagyvárad—bezdán—alföldi vonal.

16. Eszék—sziszeki—tót—horvát vonal.

Tót-horvát vonalon: Pleternicza—broodi ág.

17. Pest—pancsovai vonalon: N.-kikinda—Pancsova.

18. Perlasz—újvidék—zombori vonal.
19. Arad—temesvári vonal.
20. Temesvár—orsovai vonal.
21. Arad—károlyvári (Alvinez) vonal, Piski—petrozsényi ág.
22. Kapus—szebeni ág.
23. Brassó—Csíkszereda—gyergyó-szt.-miklósi vonal.
24. Marosvásárhelyi ágvonala.
25. Kolozsvár—besztercei vonal.

Az ország minden vidéke s minden nyilatkozásra képes érdeke vasutakat kívánt. A láz elragadott mindenkit. El a nemzetet, annak törvényhozását és kormányát egyaránt. Az ország gazdasági forrásait túlbecsülték, a vasutak valódi jövedelmezőségét nem ismerték, a kereskedelem főbb irányai még nem voltak úgy kifejlődve, hogy ez a vonalak kitűzésében zsinórmértékül szolgálhatott volna.

Ily viszonyok között készült és bocsátja közre 1867-ben *Mikó Imre gróf »Magyarország vasúti hálózatának tervezetét«*.*)

Az alkotmányos korszak teljes kifejlődésében találta a kamatbiztosítás által támogatott magánvasúti rendszert. A pénzpiacz túlságosan is igénybe volt véve. Az államnak nem voltak meg a segélyforrásai, melyekkel az ország minden részében feltámadt igényeknek megfelelhessen, a közgazdasági helyzet pedig éppenséggel nem olyan volt, mely a magánvállalkozást kecsэгtse. Oly körülmények voltak ezek, melyek el kerülhet] enné tették *a kamatbiztosítási rendszer fenntartását*, mi közel tíz millió forint járulékfizetést jelentett.

A véletlen kezére játsza az államnak a pest—salgótarjáni és losonc—besztercebányai vonalakat. Ebből kifolyólag elhatározza egy már előbb is felmerült eszme megvalósítását, *az államköltségen való vasútépítést*.

Így honosult meg Magyarországon a *vegyes vasúti rendszer*.

A függőben levő vasútépítési ügyek rendezése és a vasúti hálózat továbbfejlesztése.

Vasúti programot, mely törvényben jelölte volna meg az irányelveket az 1867-iki kormány nem állított fel. Az előbbi, III. pontban közölt 1867. július hó 2-án országos határozattá emelt határozati javaslat alapján megalkottatott általa az 1867: XIII. t.-cz.,**) melyben a minis-

*) Lásd X. számú függelékét.

**) Az 1867: XIII törvénycikk. — 1. §. Az 1867-ik évi július 2-án kelt orsz. határozat folytán, jelen törvény által felhatalmaztatik a ministerium, hogy vasutak és csatornák építésére valóságos értékben 60 millió ezüst forintnyi vagy 150 millió franknyi kölcsönt létesítsen, 50 évre 4,650.000 ezüst forint, vagyis 11,625.000 franknyi évi járadék kötelezése mellett.

2. §. Az előbbi §-ban meghatározott évjáradékban a törlesztési részletek is benn foglalvatván, azon évjáradók 50 éven át teljesített fizetése után az egész

térium felhatalmaztatok, hogy a függőben levő vasútépítési ügyek rendezése végett »valóságos értékben 60 millió ezüst forintnyi vagy 150 millió franknyi kölcsönt létesítsem.

Kimondatik ezen törvény 6. §-ában az is, hogy: »e kölcsön egyedül csak azon vasutak és csatornák építésére fordítandó, melyeknek építése iránt törvény alkottatott«.

Ezek alapján engedélyeztetik állambiztosítási kedvezmény mellett:

1. Az alföld—fiumei vasút nagyvárad—eszéki vonala;
2. a magyar északkeleti vasút;
3. az arad—temesvári vasút és
4. a magyar keleti vasút.

Meghozatik »a Zákánytól—Zágrábig és a Hatvantól—Miskolczig terjedő vasútvonalak építése tárgyában létesített 1868: XII. t.-cz., továbbá »a vasutak és csatornák építésére felvett kölcsön hova fordításáról« szóló 1868: XLIX. t.-cz.,*) mely szerint ebből kiépítendő kölcsön törlesztve lesz, és a kölcsönt illetőleg az állam minden kötelezettsége megszűnik.

3. §. E kölcsön biztosítására szolgálnak az építendő vasutak és csatornák; még pedig akképen, hogy a befektetett tőkének megfelelő évjáradék a jelen kölcsönből épült vasutakra és csatornákra, mint főjelzálogra, időről-időre első helyen bekebelezetnek.

4. §. E külön jelzálog mellett a jelen kölcsönből folyó kötelezettségek pontos teljesítéséért az állam összes jövedelmeivel is kezeskedik.

5. §. A jelen kölcsön kötvényei és e kötvények kamatszelvényei e törvény által minden fennálló bélyegilletéktől, vagy jövedelmi adótól mentesítetnek s ez illeték- és adómentesség azok részére jövőre is biztosítottatik.

6. §. E kölcsön egyedül csak azon vasutak és csatornák építésére fordítandó, melyeknek építése iránt törvény alkottatott.

7. §. Ennélfogva a pénzügyminister a folyóvá tett összeg miképen történt felhasználásáról, a kölcsön állapotának kimutatása mellett az országgyűlés elé évenként jelentést tesz.

*) Az 1868: XLIX. törvényezikk. — Az 1867: XIII. törvényezikk 6. §-a értelmében rendeltetik:

1. §. A vasutak és csatornák építésére felvett kölcsönből eszközzendő leszen: a) a hatvan—miskolezi és zákány—zágrábi vasutak kiépítése; b) a pest—hatvan—salgótarjáni vasútvonalak, mely az államkincstár számára megvétetett, a forgalom igényeinek megfelelő állapotba helyezése; c) az Alföld—Fiume vasút károlyváros—fiumei részén megkezdett munkálatok folytatása; d) a magyar északi vasútvonalnak Salgótarjántól Losoncz és Besztercebánya felé folytatása, csatlakozásul a Itassa—oderbergi vasútvonalhoz; e) az északi vasútvonal Hatvantól Jászberényen át Szolnokig vezetendő szárnyvonalának elkészítése; f) a bányáipar előmozdítása végett Miskolcztól Putnok felé azon pontig vezetendő vasút építése, melyből a vasiparral foglalkozó bányavidék egyes völgyei kiágaznak.

2. §. Fölhatalmaztatik továbbá a ministerium, hogy ha az ezen törvény 1. §. 7. pontjában említett vonalból kiindulva, a vasiparral foglalkozó bányavidékek valamelyike az illető vonallal saját érdekében csatlakozni kívánna; s e végett a vasútépítési tőke két harmadrészének beszerzéséről vagy biztosításáról már maga gondoskodott; a bányáipar emelése tekintetéből az építési költségek

lesz 1. a zákány—zágrábi és hatvan—miskolczi vonal; 2. a forgalom igényeinek megfelelő állapotba helyezendő a pest—hatvan—salgótarjáni vonal; 3. az államkincstár terhére tovább folytatandó az alföld—fiumei vasút károlyváros—fiumei részén megkezdett munkálat. 4. a magyar északi vonalnak Salgótarján—Losoncz—Besztercebánya felé való folytatása, csatlakozással a kassa—oderbergi vasútig; 5. Hatvántól—Jászberényen át Szolnokig szolgáló szárnyvonal kiépítése és 6. a bányai par előmozdítása végett egy Miskolcztól Putnok felé vezetendő vonal.

A kamatbiztosítás mellett engedélyezett ezen magánvasutak —egyetkettőt kivéve — az idők későbbi folyamán, államosítottak. Ezekből és a fentebb elősorolt államköltségen épült vonalakból fejlődött ki a ma hatalmas és oly nagy jelentőségre szert tett államvasúti hálózatunk.

8. A későbbi kormányok tevékenkedése.

A Deák-pártból alakult második felelős parlamentáris kormányt csapás után csapás éri. A ministerium kebelében sűrűlódások támadnak, minek következtében még 1870-ben kiválik annak kebeléből *Mikó Imre* gróf. *Eötvös József* báró 1871. február hó 2-án elhalt. November hó 8-án *Andrássy Gyula* gróf, a kormányelnök külügyministerré lesz. Később kilép a *Mikó* helyébe jött *Gór öve István* is és lemond *Horváth Boldizsár*, az igazságügyiminister is.

Andrássy Gyula gróf helyére *Lónyay Menyhért*et nevezi ki *Öfelsége*, ki viszont a távozó *Horváth* helyébe, *Pauler Tivadart* hívja meg az igazságügyi székbe. *Gorove* közlekedésügyi minister helyét *Tisza Lajos* foglalja el.

A kormány látja, hogy az eddig kiépített és engedélyezett vasúthálózat sem mennyiségileg, sem minőségileg nem elégítheti ki az igényeket. Azon fáradozott tehát, hogy azt az ország egyéb közlekedési eszközeivel hozza szerves kapcsolatba, minélfogva »az országnak összes államilag létesítendő és kezelendő közlekedési eszközeit, nevezetesen a vas-, kő- és vízi-uthálózatot« felkaroló javaslatot terjeszt a képviselőház elé.

»Azon reményben van szerencsém e javaslatomat *) a tisztelt háznak beterjeszteni, — mondja kíséző iratában a minister — hogy azt

egy harmadrészét, mely segély azonban gőzmozdonyú vasútnál mértföldenkint 100.000 forintnál többre nem mehet, a vasút tiszta jövedelme aránylagos részének lekötése mellett rendelkezésére bocsáthassa az illető vállalatnak.

A nyíregyháza—ungvári gőzmozdony-vaspálya építésére kamatbiztosítás nélkül vállalkozó részvényesek a ministerium által jóváhagyandó építkezési költségek egy harmadrészének erejéig hasonló feltételek mellett lesznek segélyezendők.

3. §. E törvény végrehajtásával a pénzügy- s közmunka és közlekedésügyi ministerek bíztatnak meg.

*) Lásd XI. számú függelék.

alapelveiben és fővonásaiban helyeselni fogja. A részletek a dolog természetére szerint csak a jelen javaslatnak az országgyűlés által történt tárgyalása és a hálózatnak végleges megállapítása után lesznek meghatározhatók.

A vasútvonalak létesítése, meggyőződésem szerint, esetről-esetre csoportozatokban vagy vonalanként, az állam pénzügyi helyzetéhez és általában a pénzügyi viszonyokhoz, azoknak megfelelő módok szerint, leendő elhatározható, mire nézve a törvényhozásnak minden egyes esetben leendő hozzájárulása fog kikérteni.

A hálózatba felvett kő- és víziutak létesítése ellenben a jelentésben vázolt módok elfogadása esetében összességükben felkarolható s a tervezet kivitele a megteendő részletes számítások alapján már 1874-ben kezdetét veheti. Budapesten, 1873. évi február hóban. *Tisza Lajos.* — Csalódott. A Ház a »Jelentést« nem fogadta el és a bekövetkezett nagy pénzválság következtében az a napirendről teljesen lekerült.

A pénzkrízis természetesen reakciót idéz elő az egész vonalon és a hat évi rohamos építési tevékenységet ugyanoly hosszú ideig tartó lanyha építkezés váltja fel, minek következtében például 1875-ben már egyetlen egy kilométernyi vasút sem adatott át a forgalomnak. De 1875— 1880-ig is alig látunk mozgalmat a vasútépítés terén.

Új életre csak 1881-től kezdve ébred ismét a vállalkozási kedv, mi főleg a helyi érdekű vasutakról szóló 1880: XXXI., illetve az ezt kiegészítő és módosító 1888: IV. törvénycikkeknek tulajdonítható.

A második parlamentáris kormány — mint láttuk — 2171 km. vasutat talált üzemben. Azóta vasúti hálózatunk nagyarányú és hatalmas fejlődést nyert, úgy hogy Magyarország mai vasúti hálózatának sűrűsége úgy a területhez, mint a lakossághoz mért arányszámok szerint elérte az európai állagot mindenképpen, ha ugyan túl nem szárnyalta, azt.

Ha van ország, melyben indokolt lett volna mindjárt kezdetben az államvasúti rendszer terére lépni, bizonyára Magyarország az. A gazdasági állapotok elmaradottsága és a sajtósági közjogi helyzet egyaránt arra utaltak, hogy az állam feltétlenül rendelkezék a vasutak fölött, mint a közgazdaság fejlesztésének ezen legfontosabb eszközei fölött. A hajlandóság erre nem is hiányzott. Kísérletet tett erre nézve már 1848-ban az első felelős kormány. Kitészik ez az erre való törekvések lefektetett elveiből az 1867: XIII., és az 1868: XII. és XLIX. törvénycikkekből, miket a második felelős kormány alkotott. De az állam pénzügyi gyengesége nem engedte sem akkor, sem később az államvasúti rendszer kizárólagos keresztülvitelét. Az előző korszakból átvett csonka és hézagos vasúti hálózat kiépítésére égető szükség volt s azért a magánvállalkozás segítségével kellett élni. A későbbi kormányok kénytelenek voltak az előbbi kormányok vasúti politikáját fentartva, a jövedelembiztosítással támogatott magán vasúti rendszert is folytatni és azt tovább fejleszteni.

E rendszernek hibái és kinövései csak később mutatkoztak. Az abszolút kormány által kamatbiztosítással engedélyezett vasutak után 1867-ben még csak körülbelül öt millió forintnyi teher háramlóit az országra, mi azonban 1874-ig — a kamatbiztosítási rendszer lezárásáig — megközelítőleg évi 17 millió forintra emelkedett.

A vasutak tehát nagy mértékben hozzájárultak az államháztartás egyensúlyának megingatásához, főleg mivel e mellett még az állam - vasutakba fektetett tőke kamatozása is terhelte az államkincstárt.

A képviselőház az államháztartás állapotának megvizsgálására és a kibontakozás módozataira szolgáló eszközök feletti javaslatételre egy bizottságot küldött ki, mely kimondotta, hogy az államhatalomnak — jóllehet az ország termelőinek gazdasági érdeke azt hozza magával, hogy a díjszabások leszállítsanak — mégis arra kell törekednie, *hogy a vasutak az államháztartás egyensúlyának helyreállítására szolgáló hatékony eszközzé váljanak.* Megváltoztatott tehát úgy a személy, mint az árúdíjszabási rendszer. *(Zónadíjszabás. Reformdíjszabás.)*

Tizenöt évi nehéz munkába került (1875—1890), míg azok a pénzügyi bajok és visszasságok, melyek a jövedelembiztosítási rendszer kapcsán kifejlődtek, orvosoltattak.

Ezen idő alatt rakatott le a hazai vasútügynek azon alapja, a melyen való fejlődése a *nemzeti* és közgazdasági érdekeknek megfelelő irányba volt terelhető.

Az Andrássy-ministerium által megindított vasútépítési akció ideje alatt is fellépett volt már annak a szükségessége, hogy a kamatgaranciát élvező vasutak nagyobb arányú oly beruházásokat eszközöljenek, melyek a pályák jövedelmezőségének biztosítása és a vasúti forgalom biztonsága szempontjából nélkülözhetetlenek bizonyultak. Ez a kormány is — és természetesen a későbbiek is — belátva azt, hogy az ország vitális érdekeinek veszélyeztetése nélkül nem térhet ki az elől, hogy a kamatgaranciának a beruházások céljaira szükséges tőkékre való kiterjesztése utján a kérdéses beruházások fogatosítását lehetővé tegye, hogy a társaságokat szorult helyzetükből kiségitse. A kamatgarancia kiterjesztését és egyáltalán a garancia nyújtását azonban arra használta föl, hogy ez által a magánvasutak jelentékeny hálózatának üzemeltére közvetlen befolyást szerezhessen. Az állam ezen befolyása érvényesült is e vasutak forgalompolitikai magatartására, azok háztartására és üzletvitelére, a mennyiben sikerült közvetlen és döntő befolyást nyernie a magánvasutak költségvetésének megállapítására, ellenőrzést gyakorolhatott a hitelek felhasználása tekintetében és szabályozhatta azok számadásainak megvizsgálását és a garancia leszámlolás módozatait.

Erre a befolyásra az államnak különösen nagy szüksége volt abban a versenyharcban, melyet még az abszolutisztikus kormány által engedélyezett közös vasutakkal (a magyar középponti vasútból kifejlett cs. kir. szab. osztrák államvasút és a Ferencz József keleti

vasútból kifejlődött cs. kir. szab. Déli vaspálya-társaság) folytatott s a melyek engedélyokirataiban nem biztosítottak olyan eszközök, a melyekkel ezen vasúttársaságok az állam gazdasági érdekeire nézve hasznos vasúti politika folytatására kényszeríthetők lettek volna.

A garantírozott vasutakra gyakorolt ezen befolyás elérhetése végett az állam többirányú intézkedés megtételére kényszerült. Legalkalmasabbnak tűnt fel előtte a vasutak czélszerű csoportosítása. Állami kezelésbe veszi a duna—drávai vasutat. Az eperjes—tarnowi vasút magyar vonalát egyesíti a kassa—oderbergi vasúttal, az arad—temesvári vasút üzletvitelét a tiszavidéki vasútra ruházza és a dnieszter-völgyi, valamint a tarnow—leluchowi vasutak üzletét a magyar gácsországi vasúttal véteti át. Nem enged azonban a kisértésnek — melynek ismételen ki volt téve — a »*vasutak csoportosításának*« (1876—79) jelszava alatt Európa szerte küzdő magánvasúti rendszer hívei részéről, mert sokkal hathatósabb eszköznek vélte czélja elérésére a magánvasutak államosítását, kapcsolatban az úgynevezett *kiegészítő* állami vonalak építésével.

Így 1876-ban (1876: L. t.-cz.) megvásárolja »*a magyar keleti vasutat*« és 1879. évi június hó 10-én megnyitja az ennek folytatását képező *brassó—tömösi* vasutat, megteremtve ezzel a budapest—predeáli útirányt. Ez az útirány azonban csak akkor lett akcióképes, mikor 1880-ban megváltja a »*Tiszavidéki vasutat* A Rögton utána pedig, még abban az évben, megépül a »*rákos—újszászi*« *kiegészítő* vonal, melylyel megalkottatik a független keleti útirány.

A kassa—oderbergi vasút pénzügyeinek rendezése (1879: XXXVIII. t.-cz.) az északnémet kivitel szempontjából fontos ruttká—oderbergi irányt biztosította. A déli vasút zágráb—károlyvárosi vonalának megvétele a tengeri forgalmunk szempontjából oly nagyjelentőségű fiumei irány függetlenségének volt első alapköve. Zárköve a budapest—pécsi vonal engedélyezése volt, mely egy jobb kor derűjének előhírnökévé lett.

Ezen intézkedések folytán abba a helyzetbe jutott, hogy a gácsországi, adriai, északnémet és balti tengeri kikötőkkel való forgalmi viszonyokra befolyást gyakorolhatott s úgy ezen, mint a belföldi forgalmak tetemes részében, díjszabási politikájával közvetlen hatást gyakorolhatott a cs. kir. szab. osztrák-magyar államvasúttársaság és a cs. kir. szab. Déli vaspálya-társaság díjszabásaira.

Ezenkívül a kormány egy régen érzett hézagot pótol: létesíti 1880-ban, államköltségen, a budapest—zimonyi vasutat és még ebben az évben megköti a szerb vasúti egyezményt, miből kifolyólag Szerbia — Zimonytól folytatólag — megépíti a csatlakozó vonalat a szerb királyság belsejébe, mi egy délkeleti nemzetközi útvonalat hozott létre.

A döntő lépést, a magánvasutakkal folytatott nagy harcban, a kormány mégis azzal tette meg, midőn meghozta az 1880: XXXI.,

(Módosított és kiegészített az 1888: IV. t.-cz. által) a »*Helyi érdekű vasutak*« létesítésére vonatkozó törvényczikket,*) és mikor meghozza a »*Sequestrationalis*« törvényt.***) Az első törvény alapján fokozatosan emelkednek azon vonalak, melyeket országos vagy vidéki érdekek halaszthatatlanokká tettek, a második * révén pedig az állami biztosítást igénybevevő csekély jövedelmezőségű vasutak, állami megváltás alá kerülnek.

A magyar közgazdasági érdekeket, a legkomolyabb és a legtöbb panaszra okot adó veszély, a cs. kir. szab. osztrák állami, a déli és tiszavidéki vasutak díjszabáspolitikai magatartásában fenyegette.

*) Az országnak különösen gabonatermelő része nagyon sokat szenvedett amiatt, hogy utai az óv nagy részében és épen a gabonának elfuvarozására leginkább szükséges időben: őszkor, úgyszólván járatlanok voltak. A nyerstermények versenyképességének emelése és biztosítása czéljából, továbbá hogy az államkincstárt olyan nagy mérvben igénybe vevő garantírozott vasutak részére új tápcsatornák szereztessenek — mi által jövedelmezőségük emeltetik — a 70-es évek végén keletkezett ily irányú mozgalom eredményeként, meghozatott »*a helyi érdekű vasutak*«-ról szóló 1880: XXXI. törvényczikk, melynek 6., 7. és 8-ik jvaiban 10 évi adómentesség, a kincstári és állami kezelésben levő alapítványi javakból segély, azonkívül pedig az állam tulajdonát képező vasúti állomásokon nagymérvű könnyítések biztosíttatnak azon keletkezendő vasutak részére, melyeknek »*egyedüli czélja az illető vidék forgalmi igényeinek megfelelni. Ezen vasutak sem egy fővonalnak kiegészítő részei nem lehetnek, sem két vasutat össze nem köthetnek.*

Az engedélyezési eljárás megkönnyítéséül kimondatott a törvényben, hogy ily vasutak létesítése a ministerium által engedélyezhetek.«

**) Az állami biztosítás (kamatgarancia) rendszere oly időben keletkezett, midőn az államvasutak intézménye mellőzendőnek találtatott. Akkor t. i. feltételezték, hogy a magánvállalatok kereseti tevékenysége egyfelől könnyebben simulhat az üzlet igényeihez, másfelől pedig a vasút jövedelmezőségét rövid idő alatt annyira növelheti, hogy a netalán igénybe vett állami előlegek csakhamar vissza fognak fizettetni. E feltevést a tapasztalatok megdöntötték.

Az ebből keletkezett zavarok, kellemetlenségek napirenden voltak, nemcsak nálunk, hanem más államokban is.

Az állami biztosítás rendszeréből folyó ezen visszasságok megszüntetésére mindenütt törvényeket hoztak. Így meghozatott nálunk is az 1883: XXIV. törvényczikk, mely szerint: »1. §. A kormány felhatalmaztatik, hogy az állami biztosításban részesülő azon vasutak üzleti kezelését, melyek üzlet jövedelmi feleslegeikből elsőbbségi kölcsöneik évi járadékát fedezni nem képesek, átvehesse. Az átveendő vasutat az állam akár saját kezelésében megtarthatja, akár pedig üzletkezelés végett egészben vagy részben valamelyik csatlakozó magán-vaspálya társulatnak átadhatja«.

Az elsőbbségi kölcsönjáradékok többnyire a biztosított összeg háromötödét emésztik föl. A törvényben foglalt rendszabály tehát általában akkor lesz alkalmazható, ha az évi biztosításnak több mint két ötödé vétetik igénybe.

A csekély jövedelmezőségű garantírozott vasutakhoz tartoztak: a pécs—barcsi, az első erdélyi, a kassa—oderbergi és eperjes—tarnowi (magyar része), az alföld—fiumei, arad—temesvári, a magyar északkeleti, az I. magyar gácsországi (magyar része), a duna—drávai és a magyar nyugati vasút (magyar része).

E vasutak úgy magyarázták helyzetüket, hogy ők közkereseti társaságok, melyeknek hivatásuk az üzleti érdekek előmozdításában kulminál. Ez pedig lehet az ország általános érdekeivel ellentétes is. Engedélyokmányokat ők szerződésnek tekintették,*) az állam iránti viszonyt hatalmi kérdésnek s így annak nemcsak reális üzleti dolgokban szegültek ellene, hanem hosszú ideig nem akartak tudni még az állam hivatalos nyelvérőlem. Eszközökről kellett tehát gondoskodni, melyek segítségével az állam e vasutakra érvényesíthesse befolyását.

Ilyen eszköznek minősített: az *állami fenségjog*. Ennek erélyes érvényesítéséről azonban le kellett az államnak mondania, mert ezek a társaságok befolyásolták a pénzpiacot, mit kedvezőtlenül tudtak hangolni az állammal szemben. Ezt a társaságok tudták és — ha lehet — most még kihívóbbakká lettek.

Eredménytelen huzavona helyett a kormánynak a cselekvés terére kellett tehát lépnie. Az állam fel is vette az odadobott keztyüt s megfelelő ellentényezők felállítása útján törekedett a társaságok hatalmát a vasúti forgalomban ellensúlyozni. Államosít, a mit csak lehet, és versenypályákat épít.

Az eredmény szembeötlő lett. Az állam befolyása ezen intézkedések folytán nemcsak nőttön-nőtt, hanem — mivel tekintélyes vonal is állott rendelkezésére — túlsúlyra jutott. Semmi kétség, a közte és harci felei között lefolytatandó harcz elé a siker reményével nézhetett csak.

Ez a megnövekedett befolyása lehetővé tette, hogy a cs. kir. osztrák államvasút-társasággal 1882-ben, a társaság által felajánlott, oly forgalmi egyezményt kössön, mely ezen vasúttársaságnak a magyar forgalmi érdekek érzékeny sérelmével járó politikájának folytatását nemcsak örökre meggátolja, hanem a mely a társaság magyar vonalainak 1891-ben történt megváltására vezetett.

Így azután hosszú küzdelem és megpróbáltatások után úrrá lett a magyar állam a vasutak fölött. Ma — ha vannak is, a mint helyes is hogy vannak magánvasútaink — az államvasutak hatalmi túlsúlya a magánvasutakkal szemben érvényt szerez a közérdek követelményének. De a vasutak most nem is gyakorolnak zavaró befolyást az államháztartásra. Sőt ellenkezőleg, a beléjük fektetett tőke megfelelően kamatozik.

*) Annak a felfogásnak, hogy a vasúti engedélyokmányok az állam és a vasútengedélyesek között kötött magánjogi szerződéseknek volnának tekinthetők, a legjelesebb német jogászok, valamint hazai jogtudósaink is ellent mondanak.

Dr. Wenczel Gusztáv »Az európai vasúti ügy fejleményei és eredményei a magyar magánjog szempontjából« című igen nagy érdekű értekezésében a vasúti engedélyokmányok tárgyát, az u. n. üzletjogot — mely a tarifaszedszjogban kulminál — a regálék közé sorozza, miből önként következik, hogy az engedélyokmányok — már alaki kiállításuknál fogva is — *fejedelmi kiváltságlevelenek* s nem szerződéseknek tekinthetők.

Nem elsőnek véve a direkt anyagi hasznot, — mi a közérdek szempontjából mégis csak mellékes — az, hogy az államvasúti rendszer megvalósításával az ország tarifapolitikája teljes összhangba volt hozható a közgazdasági és iparfejlesztési érdekeinkkel, miáltal a közvagyonosodás és az adózóképesség is emelkedik, — mi az államháztartásban a direkt anyagi haszonnal sokkal többet ér, — az államvasúti rendszer inaugurálása által, Magyarország nyert még súlyban, erőben és gazdasági függetlenségi törekvéseit támogató eszközben sőt harczászati képességben is.

A kor tehát nálunk teljesen igazolta Kossuth Lajosnak ama, még 1841-ben tett jóslatszerű kijelentését, hogy: »Axiómának kell tekinteni, hogy azon status nagyon hibáznék, mely a közlekedési eszközök feletti rendelkezést kezeiből kieresztené.«

9. A magyar állami-, magán- és társulati vasutak története.

1. A cs. kir. szab. osztrák államvasút.

Bölcsője a magyar középponti (balparti) vasút volt. Az előmunkálati engedély kiadatott 1839 április hó 2-án. A helytartótanács az építési engedélyt 1844 márczius hó 13-án adja meg a Pesttől Pozsonyig építendő vasúti vonalra. Az építés 1844 augusztus hó 2-án kezdődik és 1846 július 15-én megnyílik az első magyar gőzmozdonyú vasút pest—váczi szakasza. Az egész vonal 1848 augusztus 20-ától lesz használható.

Üzemét a Nándor császár északi vasút veszi át.

A lefolyt önvédelmi harcz alatt a magyar kormány veszi birtokába. Ennek letörése után visszakerül a tulajdonos részvénytársaság kezeibe, melytől az osztrák kormány 1850-ben megvásárolja.

A birodalom pénzügyi helyzete azonban az ötvenes években mind válságosabb kezdett lenni, minélfogva a kormány nemcsak hogy nem folytatja az államvasúti rendszert, hanem éppen az ellenkezőjére a magánvasúti rendszerre tér át. Áruba bocsátja az eddig tulajdonába vett vonalakat is. Az 1855. évi január hó 1-én kelt okmány alapján a kormány eladja a báró *Sina* György bankárral az élén álló »Credit-mobilier« pénzcsoportnak:

1. a magyar középponti (dunabalparti) vasút rettenetesen elhanyagolt állapotban levő marchegg—Szolnok—czegléd—szegedi, már üzembe helyezett és

2. a szeged—temesvári még épülőfélben levő vonalát.

Ezen okmány szerint a társaság tulajdonába megy még át:

3. az abszolutisztikus kormány által megépített és üzemben tartott lissava—oravieza—báziási vonal és jogot nyert a társaság:

4. egy *Temesvárról* kiinduló, a *Duna* felé vezetendő vonal megépítésére, mely az államhatalom által később meghatározandó ponton

csatlakozik majd a lissava—oravicza—báziási vonalhoz. Ezen, a Duna felé vezető pontul később Báziás jelöltetett ki.

A társaság megveszi az állam tulajdonát képezett uradalmakat, bányákat és hutákat is.

Az adás-vevési szerződés perfektuálása után a vevők részvénytársaságot alakítottak, erre átruházták a nyert engedélyeket és ezzel megalapították a legelső és mindjárt hatalmas magán vasúttársaságot: a »cs. kir. szab. osztrák államvaspálya-társaság iot.

Ez a részvénytársaság, melynek működését üzleti szellem irányítja, megvette a bécs—győri vasúttársulattól a bécs—brueki vonalat, azután kiépíti a bruck—győri vonalat is, mert biztatást kapott arra nézve, hogy a vonalnak *Új-Szönyig* való meghosszabbíthatására és Új-Szönyön át a marchegg—pesti vonallal való összeköthetésére nézve engedélyt fog kapni. Az elsőt meg is kapta.

A bécs—brueki vonal már a közforgalom céljait szolgálta. A bruck—győri vonalat megépíti és 1855 december hó 24-én nyitja meg. A győr—újszönyi vonal pedig 1856 augusztus hó 11-én adatott át a forgalomnak. (Az újszöny—érsekujvári összeköttetés a legújabb időkben létesült csak.)

Elvállalja ez a társaság a szeged—temesvári vonal kiépítését, mit 1857 november hó 1-én nyit meg és rögtön rá, november hó 25-én, a czegléd—szolnoki vonalat adja át a forgalomnak.

Megépült és 1858. évi július hó 28-án a forgalomnak megnyitattott a Temesvártól Báziásig terjedő vonal is. Ezzel készen állott és a közforgalom céljaira szolgált egy Marcheggtől, Magyarország belsején, egészen az aldunáig (Báziás) húzódó vasúti vonal, mivel azután a »cs. kir. szab. osztrák államvasúttársaság« is eleget tett a kormány irányában elvállalt kötelezettségének.

A bánati uradalmakon fekvő bányákhoz a kormány lóvasutat kezdett volt építeni. A társulat, miután a bányák már amúgy is az ő tulajdonába mentek volt át, megvásárolta a vasutat az államtól és megépítette az erősen hegyi pálya jellegű oravicza—steyerdorfi gőzüzemű vasutat.

A Tiszavidéki vasúttársaság igazgatósága 1857-ben tervbe vette, hogy a Tiszántúli városok és Pest között összeköttetést hoz létre és az arad—törökszentmiklósi vonalából, Jászberényből kiágazólag vasutat von a pest—miskolezi vonalhoz csatlakozandó. Ez erős versenytársa lett volna a czegléd—szolnoki vonalnak, minélfogva a cs. kir. szab. osztrák államvasúttársaság inkább eladja ezt a csak még most megnyitott vonalrész a Tiszavidéki vasútnak.

A cs. kir. szab. osztrák államvasúttársaság igazgatósága, mikor a bécs—brueki vonalat megvette, a kormány nyal egy *Hitkos szerződésit* kötött. Ezen szerződés 7. pontja értelmében a társaság *feljogosíttatik*, bármikor — ha kérelmezi — a kormány által helybenhagyandó tervek

alapján, a marchegg—szegedi vasút vonalát, egy *saját pályaudvarban*, Bécsig vezetni. Az 1861-ik évi február hó 19-én tehát kérelmet nyújtott be ez iránt a ministeriumhoz. Hosszas huza-vona után 1866 deczember hó 1-én végre megkapta az engedélyt, hogy most már Báziasig lenyúló vonalát felfelé nyugatnak, Marcheggtől, Stadlaun át, Bécsig meghosszabbíthassa, mi által biztosítva lett számára az annyira kívánatos, üzleti és forgalmi tekintetben is oly fontos függetlenség is.

A cs. kir. szab. osztrák államvaspálya-társaság igazgatósága csak szinteg alkalmazkodott az 1867-iki kiegyezés folytán megváltozott viszonyokhoz. A magyar kormánytól felszólítást vészén, hogy az »Ideiglenes egyezményedben (1867: XVI.) foglalt rendelkezéseknek tegyen eleget, mire 1868 augusztus hó 21-én Pesten képviselőséget állít fel. Ez a, még a felekkel is német nyelven levelező, képviselőség a legtávolabbról sem felelt meg a követelményeknek, de a cs. kir. szab. osztrák államvasúttal szemben, mely rendkívüli segédeszközei révén az állambefolyásnak olyan nagyon ellen tudott állani, a magyar kormány nem volt képes egyelőre többre menni, mint hogy a képviselőséget egy felszólamlási irodával bővítse.

A társulat igazgatósága, mely a hálózat további fejlesztésére törekedett, a Tiszavidéki vasúttal szövetkezve, engedélyt kér arra, hogy:

1. Xagykikindától Belgrádig, 2. Temesvártól Orsováig és 3. Budától Új-Szönyig vasutat építhessen, mi által csatlakozást nyerne a török és román vasutakkal és új összekötővonala lenne Béccsel. Az engedélyt 1874-ben, de csak a *temesvár—orsóval* vonalrész megépítésére kapja meg. Ellenben még 1870-ben jogot nyert a *valkány—perjamosi* vonal és 1872-ben a *vojtek—bogsáni* vonal megépítésére.

Ugyancsak ebben az esztendőben fejleszti a társulat vonalát az általa megvásárolt *tótmegyer—surányi* iparvágányokkal is, mit 1874-ben átalakítottan a közforgalomnak ad át, megtoldván azt 1875-ben a *surány—nyitrai* részzsel.

A magyar kormány a cs. kir. szab. osztrák államvaspálya-társasággal szemben, különösen annak magyar államellenes tarifapolitikája miatt, 1875-ben energikusabban lép fel. Hivatkozva az 1868. évben a magyar és osztrák kormány között létrejött ideiglenes egyezmény 5-ik §-ában foglaltakra, a közös közlekedési vállalatokat, köztük természetesen a cs. kir. szab. osztrák államvaspálya-társulatot is, arra utasította, hogy pesti igazgatóságának oly berendezést adjon, mely — az említett egyezmény szerint — a magyar vonalak műszaki és kereskedelmi üzletét teljesen és tényleg vezesse is, mely úgy a magyar kormány, mint a közönséggel szemben a közvetlen érintkezést eszközölje és a magyar vonalak üzletviteléért a felelősséget elvállalja.

Miután a társulat által szerkesztett szervezeti javaslat nem volt megfelelő, a kormány belátta azt, hogy ezzel a vasúti vállalattal szemben, mely 1879 május hó 1-én *temesvár—orsovai* vonalát is megépi-

tette,*) a mely tehát az országot nyugattól egészen délig átfogja, ez nemcsak jogi, de hatalmi kérdés is, maga készítettett egy szervezeti szabályzatot, utasítván a habozó és az osztrák kormány védszárnyai mögé búvó társaságot a felelős üzletigazgatóság szervezésére, mi az 1880. év május hó 1-én végre meg is történt.

Ezen szabályzat akként intézkedik, hogy a már szolgálatban lévő alkalmazottak a magyar nyelvet sajátítsák el, az új erők felvétele pedig ahhoz a feltételhez lett benne kötve, hogy azok a magyar nyelvet teljesen bírják, magyarul írni, olvasni, illetve fogalmazni tudjanak. Köteleztetett a társaság, hogy ez évtől kezdve czégét magyar nyelven is jegyeztesse, hirdetményeit a magyar hivatalos lapban is közzé tegye és üzletjélelmenseit német és magyar nyelven szerkesztve adja ki.

A magyar közvéleményben a 70-es évek végén, a nyolczvanas évek elején felmerült a kívánság, hogy Szerbia és Magyarország között vasúti összeköttetés létesüljön. Hogy maga mellett hangulatot keltsen és *hogy a kormány bizalmát is megnyerje*, a cs. kir. szab. osztrák államvasúttársaság — mely különben tartott az államköltségen létesítendő ezen verseny vonal megépíttetésétől — 1880-ban, a társulat fennállásának 25 éves fordulója alkalmából, ajánlatot tesz a magyar kormánynak a budapest—zimonyi vonal kiépítésére. Ez alkalommal kijelenti, hogy kész tarifapolitikáját is, »melyet a magyar kormány mindig kifogásokkal illet,« ha a kormány ebbeli kívánalmait formulázza és azt vele közli, a kívánatoknak megfelelően megváltoztatni. Kész továbbá intézkedni, hogy magyar hálózatának személyzete megmagyarosodjék.

A társaság érezte, hogy a magyar közvélemény ellene van. A magyar nyelvnek tett és fentebb felsorolt ezen engedmény, valamint a tarifára

*) A temesvár-orsovai vonal engedélyezése óta a kormány és a társulat igazgatósága közötti viszony feszült volt. A magyar kormányt ugyanis mélyen bántotta az, hogy midőn az ország pénzzavarba jutott, az illető pénzcsoport, mely a cs. kir. szab. osztrák állam vasút társaság igazgatóságával, és viszont, olyan szoros összeköttetést tartott fenn, ezt az alkalmat arra használta föl, hogy a temesvár-orsovai vonal engedélyezését kicsikarja. Mikor azután a nemzetközi forgalom szempontjából olyan jelentős vonalrész megépült, az Orsovaés a romániai határszél közt fekvő vonal megnyitását a kormány egyelőre nem engedte meg. Magyarország Romániával 1874. május hó 21-én szerződést köt, mely szerint a magyar és román vasutak között, Orsóvá és Predeál állomásokon csatlakozást létesít. Az orsovai építkezés hamarabb fejeztetett be, mint a nehezebb talajviszonyú predeáli. A magyar kormány, mely román részről máris sok huzavonát tapasztalt, attól tartott, ha az orsovai csatlakozást megnyitja, a román kormány a rá nézve igen csekély jelentőségű predeálit, ha egészen el nem is ejti, azt elodázza. Ezért tehát az orsovait sem engedte meg addig, míg a román kormány predeáli csatlakozói vonalával el nem készül. Ez, 1879 május hó 1-én történt csak meg. A cs. kir. szab. osztrák-magyar államvasút társaság igazgatósága ám azt hitte, hogy a késleltetés bosszú műve. Pert indított tehát a magyar kormány ellen. Ezzel a nyolczvanas években nagy port felvert keresetével azonban az összes fórumoknál elutasított.

vonatkozó kijelentése hangulatkeltésre, a közvélemény preparálására volt csak szánva.

Azonban még a parlament számottevő tagjai közül is többen felültek e hazafiasnak látszó ajánlatnak és azon a czímen, hogy az államkincstárt a budapest—zimonyi vonal kiépítésével járó nagy megterheltetéseknek kitenni nem szabad, állást foglaltak az ajánlat mellett. A terv — szerencsére — mégis elbukott.

Szerencsére, mert a társulat ezen ajánlatában biztosítást kívántegyszermsind arra, hogy a budapest—újszónyi vonal megépítésére az engedélyt ő kapja meg. Ez egyértelmű lett volna azzal, hogy a Budapest és Bécs közötti minden további vasúti összeköttetés, illetve versenyvonal ki legyen zárva, mi az ország vasúti forgalmát — miután a Tiszavidéki vasút amúgy is köteles volt, a két társaság között fennálló szerződésnél fogva, szállítmányait Czeglédén, illetve Szolnokon a szab. osztrák államvasút-társaságnak átadni — azaz az egész kelet és nyugat világforgalmi politikáját a társaság kezére játszotta volna.

Mikor a társaság ezzel a tervével megbukott és látta, hogy a budapest—zimonyi vonalat mégis csak az állam fogja megépíteni, azon igyekezett, hogyha ez a vonal létesül is, legalább a Belgráddal való összeköttetés hiúsuljon meg. *Teljes erővel vetette tehát magát a kelet-rmnéliai, illetve török vasutakhoz való csatlakozás építési kivitélére.* Ajánlatot tesz erre nézve az illetékes kormányoknál. A tervet azonban még 1881-ben kénytelen volt annál is inkább feladni, mert a berlini szerződés által kontemplált keleti vasúti összeköttetések végleges iránya, a szerb vasúti konvenczió létrejövetele és a budapest—zimonyi vasút kiépítésének elrendelése folytán mintegy megváltoztathatlanul kijelöltnék volt tekintendő.

Ezen tervének meghiúsulása után — tekintettel a folyton növekedő versenyre — már a saját jól felfogott érdekében is, elhatározta a társaság, hogy Budapest—Bécs között lefekteti a második vágányt, mi még 1881-ben meg is történt.

A közönség ismerve az államellenes intrikákat, tudva a tendenciát, látva a társulat erősödését-, folyton irritálódott. A magánvasutak közül ekkor már csak az osztrák államvasút volt az, mely a meglevő állapot élő tagadásaként, mint idegen test állott a magyar állammal, a magyar érdekekkel szemben. Ez a vasút megtestesülése volt az ellentállásnak, melyet a magánvasutak az állambefolyás ellen kifejtettek.

Közte és a m. kir. államvasutak között — szükségképp — elkeseredett harcznak kellett kitörni.

Az állam az előkészületeket erre meg is tette: nevezetesen nyugatra, a Duna jobb partján, Budapesttől Bécsig és déli irányban: Budapesttől Zimonyig vasútvonalat készült létesíteni, mely vonalakkal versenyre lépjen a cs. kir. szab. osztrák államvasút társasággal.

Köziben — mert a harcz áldozatokkal jár — megkísérelte a békés kiegyenlítést is. Ennek azonban — hatalmi okokból — a vasút bécsi igazgatótanácsa konokul ellentállt.

Az osztrák államvasút francia nagyrészvényesei látták az ujjhúzást. Belátták, hogy az állammal folytatott versenyharczban a társaság súlyos sebeket fog kapni és a harcz vége csak teljes leveretés lehet, minélfogva — a bécsi igazgatótanács mellőzésével — béketárgyalási ajánlatokat tettek és kezdtek meg *Tisza Kálmán* akkori kormányelnökkel, mi eredménynyel is járt. A békepontok szerződésbe foglaltattak. Ez a szerződés, 1882 június hó 8-án, Íratott alá és az 1882. évi XLV. törvényczikkkel czikkelyeztetett be.

Ezen szerződés III. cikkének első kikezdése értelmében: »a cs. kir. szab. osztrák államvaspálya társulat becs—újszönyi vasútvonalának Szönytől a magyar határszélég terjedő részét a magyar államnak, a magyar állam pedig saját vágvölgyi vonalát s ennek nagyszombat—szeredi és récse—prácsi szárnyvonalait a pozsonyi lóvonatú vasúttal együtt a cs. kir. szab. osztrák államvasúttársulatnak csere utján átengedi.«

Ez lehetővé tette az országnak azt a régi óhaját, hogy Budapest és Bécs, tehát Budapest és a nyugat között egyenes és tisztán az ország fennhatósága alatt álló összeköttetés létesülhessen. A kormány ezzel *nem is késlekedett, hanem* azonnal törvényjavaslatot készített és terjesztett a Ház elé, melyben meghatalmazást kért, hogy — a magyar államvasúti hálózat kiegészítéséül — a budapest-kelenföldi állomásból kiinduló s Bicskén, Tatán át Új-Szönyig kiegészítő vonalat építhessen. (1882: XLVI.)

Kimondatott a szerződésben az is, hogy a társaság ezentúl *»a cs. kir. szab. osztrák-magyar államvas pálya-társaság«* címet fogja viselni.

Hogy vágvölgyi vonalát fejleszthesse az 1884: X. törvényczikk engedélyt ad a szab. osztrák-magyar államvasúttársaságnak arra, hogy a cs. kir. szab. kassa—oderbergi vasút Csáca állomásából, esetleg valamely a nevezett állomás és a sziléziai határszél közt fekvő pontjáról kiinduló és a gácsországi transzverzális vasút Saybusch-határszéli vonalával Zwardonnál való csatlakozás céljából, a magyar—gácsországi határszélég vezetendő vasútvonalat építhessen.

A nyolczvanas években az öntudatos magyar közlekedési politika kezdi szárnyait bontogatni. Államköltségen létesítenek a közérdeknek szolgáló új vasútvonalakat. Csatlakozások létesíttetnek, melyek az ország közgazdasági szükségletének megfelelnek. Kiviteli vonalak alkottnak és törvény készül a helyi érdekű vasutak rendszeréről.

Az impulzust erre a magánvasutaknak az államháztartás ellen irányuló jogtalan törekvése adta meg.

Midőn az államhatalom a vele szemben gyakorolt jogtalan követelések és provokációk következtében felocsúdik és tekintélyének megnyilvánítása és megszilárdítása érdekében lépéseket tesz, igazán

nem tűrhette meg, hogy az idegen állam fennhatósága alatt álló cs. kir. szab. osztrák-magyar államvasúttársaság következetesen ellenszegüljön a magyar közgazdaság felvirágoztatása érdekében tett minden intézkedésnek, minélfogva elhatározta, hogy az államosítás terére lép.

Ezen, a nemzetgazdasági érdekek szolgálatára irányuló lankadatlan tevékenysége arra sarkalta a kormányt, bocsátkozzék tárgyalásokba a szab. osztrák-magyar államvasúttársasággal is, magyar vonalainak államosítása tárgyában.

A tárgyalások eredményre is vezettek és 1891 június hó 7-én létrejött az a szerződés, mely a magyar vasútügy fejlődése történetének egyik legkimagaslóbb mozzanata: államosították a cs. kir. szab. osztrák-magyar államvasút magyar vonalait. (1891: XXV. t.-cz.)

Az osztrák-magyar államvasúttársaság magyar vonalainak államosítása már a hivatkozott 1882-iki szerződésben előkészítetett.

A társaság és az abszolutisztikus kormány között az 1855-ben létrejött adás-vételi szerződés szerint a társaság magyar és osztrák vonalait csak együttesen, tehát csak akkor lettek volna megválthatók, ha az osztrák vonalakra nézve az osztrák kormány szintén élni kíván a megváltás jogával, mire azonban biztosan számítani nem lehetett.*) Az 1882-iki szerződés ezt a nehézséget megszüntette, a mennyiben II. cikkének első bekezdésében kimondja, hogy: »a cs. kir. szab. osztrák államvaspálya-társaság beleegyezését adja, hogy magyarországi vasúti vonalait a magyar kir. kormány, függetlenül a társulatnak Magyarországon kívül fekvő vonalaitól, és pedig már 1895. évi január eleje után bármikor beválthassa.« Hogy a kormány az 1895-iki határidőt nem akarta bevárni, erre nemcsak vasúttechnikai, hanem igen fontos kereskedelmi, forgalompolitikai és nemzetgazdasági okai voltak.

A Németországgal kötött kereskedelmi szerződés és a Balkán-államokkal esetleg kötendő szerződések feltétlenül szükségessé tették azt, hogy az állam minél előbb birtokába jusson a legfontosabb vonalaknak, mely az országot Pozsonytól Bázsiáig és Orsováig, és ugyancsak Pozsonytól az ország északi határáig átszeli. Ezzel a hatalmas vasúthálózattal, különösen Romániával szemben oly pozíciója lett, melylyel Romániának Magyarországgal szemben folytatott vámháborúját nyomatókosan ellensúlyozhatta. De a vasúttechnikai szempontok sem kicsinylendők. A magyarországi vasúthálózat legfontosabb relációja ugyanis a budapest—bécsi, mert ott legnagyobb, legélénkebb a forgalom. A budapest—pozsony—bécsi vasútvonal hossza 278 km.; a budapest—bruck—bécsié 263 km. Ez a 15 km.-nyi különbség főleg a tömegárút jobbára a brucki vonalra terelte, mely a maga egy vágányával egyszerűen nem győzte a forgalmat és a magyar államvasutak

*) Annyira nem, hogy ez a megváltás csak 1908 október hó 21-én eszközöltetett.

nehogy a brucki vonalon második vágányt kelljen fektetnie kénytelen volt az áruszállítás nagy részét versenytársának: a cs. kir. osztrák-magyar államvasútnak átadni. A cs. kir. szab. osztrák-magyar államvaspálya magyar vonalainak államosítása folytán a brucki vonal második vágányának a szüksége egyelőre elesett, mert a magyar államvasutaknak így három vágányuk volt, melyen megoszthatta forgalmát.

Az 1891-iki szerződésnek visszaható ereje volt, a mennyiben a vasút már 1891 január 1-étől kezdve volt az állam tulajdonának tekintendő. A magyar állam tényleges birtokába azonban csak akkor ment át, mikor a szükséges átruházás a vasúti törzskönyvbe be lett jegyezve és az állam az évjáradék első részletét a társaságnak lefizette.

Az állam megkapta még az anina—lissavai hegyi pályát, mely eddig a társaság jószágaihoz tartozott, továbbá a társaság hajóit és különböző telkeit. A társaság átadta az államnak az arad—temesvári vasút összes részvényeit.

Hivatalnokai — az államosításoknál mindig alkalmazott mód szerint — átvétettek és a társaság nyugdíjalapja egy megállapított kulcs szerint osztatott fel.

A csatlakozó forgalom és tarifák tekintetében oly megállapodások történtek, melyek a forgalom igényeinek megfeleltek.

A társaság fenntartotta magyar igazgató-tanácsát és jószágait xígy szervezte, hogy azok kezelésére Budapest székhelyijei egy bejegyzett czégű igazgatóságot szervezett, mely igazgatóságban ugyanannyi magyar, mint idegen igazgatósági tag foglal helyet.

A megváltási ár megállapításánál mérvadó az 1855. évi engedélyokmány és az 1882. évi szerződés volt. Az engedélyokmány értelmében a jövedelem megállapításánál alapul veendő az utolsó hét évi jövedelem, levonva a két legrosszabb évet.

Ezzel az állam minden súlyosabb megterheletés és különös áldozatok nélkül birtokába jutott az ország legbecsesebb vonalának, úgy hogy most már a forgalom terjesztése tekintetében a legmesszebbmenő intézkedéseket korlátlanul tehetette és a hazai kereskedelmet, ipart és a mezőgazdaságot úgy istápolhatta, mint a hogy azt érdekei csak kívánták, mert most az állam-kezében tartotta az összes beviteli és kiviteli forgalmat, a Balkán államok átmeneti forgalmát.

Legnagyobb jelentősége azonban annak a ténynek volt, hogy így megszűnt a verseny a magyar államvasutak és a leghatalmasabb magánvasút között, a verseny, mely már tovább nem tűrhető súlyos viszonyokat teremtett és roppant anyagi áldozatokat követelt.

2. A Ferencz József keleti vaspálya.

Ennek a magyar földbirtokosokból és külföldi tőkepénzesekből alakult társasági vasútnak engedélyokmánya 1856 október hó 8-án kelt. 1857. év végén Pettaunál megkezdí az építkezést, de már 1858.

évi november hó 10-én, a kormány közbenjárására, egyesült a déli vasúttársasággal. Az engedélyokmányában kinyert vonalak egy részének megépítését ennél fogva a kormány a déli vasútnak engedélyezte.

3. A cs. kir. szab. Déli vasút.

A bécs—győri vonal nem épülhetett ki. Sina György báró — a szenvedélyes vasúti vállalkozó — ki a jobbparti vasúttervvel összefüggően egy másik vonal megépítését is felvetette, nem akarta ezt a tervet sem elejteni. A terv az volt, hogy Bécstől Neustadton és Sopronon át vitessék egy vasúti vonal Győrig. Az osztrák vonal meg is épült Neustadtig. Magyarországon — mint láttuk — a jobbparti vasút ügye elbukott, minél fogva a vállalkozók Neustadttól a vonalat nem Sopronnak, hanem Gloggnitz felé vitték. A társaság, mely »Bécs—gloggnitzi vas 'pályatársulat« nevet vett volt fel, e vonalat 1842 május hó 5-én nyitotta meg. Mivel pedig engedélyt nyert volt Bécstől Laxenburgig és Bécsújhelytől a magyar határszélen fekvő Katzelsdorffig vezetendő szárnyvonalak megépítésére, ezeket létesítette. Katzelsdorfftól Sopronig azután megépítette a vonalat — mint ismeretes — egy a gróf Széchenyi István által alakított társaság. Ennek üzemét azonban szintén a bécs—gloggnitzi vaspályatársulat vitte.

A bécsi kormány 1842-ben elhatározta, hogy a bécs—gloggnitzi vonalat Triesztig hosszabbítja meg. A vonal egy részét már megépítette volt, de 1844 októberében átadta az egész vállalatot és annak üzletvitelét a bécs—gloggnitzi vaspályatársulatnak, midőn is ez *m cs. kir. déli államvaspályák üzleti vállalatai* címet vette föl.

1851-ben az osztrák kormány az egész déli vasutat, melynek akkor Trieszt felé vezető vonala jórészen nemcsak ki volt már építve, de a forgalomnak is át volt adva, 1851-ben visszavásárolja. A vonal építését állami kezelésben tovább úgy folytatja, hogy az 1857 július hó 27-én megnyitható volt.

A »*lombard—velencei Ferdinánd-pálya*« még 1837-ben engedélyt nyert az osztrák kormánytól arra, hogy Velenczétől Milánóig vasutat építsen. Egy másik társulatnak pedig 1839-ben megengedte, hogy Milánótól Monzáig építsen vasutat. Ezen társulatok részben feleltek csak meg kötelezettségeiknek, minél fogva az osztrák kormány megváltotta vonalaikat és 1856-ban azon kötelezettség mellett, hogy a még most általa előírt útvonalakat is megépítik, átadta az egész komplexumot egy magántársaságnak, mely azután megalapította a »*cs. kir. szab. lombard—velencei és középpolaszországi vaspályatár sulaH-oi*«.

Ez a társaság megalakulása után rögtön mozgalmat indított, hogy vonalait egyrészt a Magyarországon keletkezett »*Ferencz József keleti vaspályatársasági*« által tervezett vonalakkal, másrészt a tiroli vasúttal kapcsolatba hozhassa. Mozgalma sikerre vezetett és 1858 szeptember hó 23-án engedélyt nyert, hogy kiépíthesse és egyesíthesse:

a) a cs. kir. déli állampályát, mely állt a bécs—trieszti és mödling—laxenburgi és bécsújhely—soproni vonalakból;

b) a marburg—klagenfurti vonalat meghosszabbíthassa Villachig;

c) Steinbruektől egy vonalat húzhasson Zágrábon át Sziszekig, melyből egy szárnyvonal lesz vezethető Károlyvárosig;

d) a tiroli vaspályát Veronától Kufsteinig, Botzen—Brixen és Innsbruckon át.

Az 1859-ik évi politikai események folytán azonban kénytelen volt a társulat az olasz területen fekvő vonalai számára külön igazgatótanácsot kreálni.

A magyar vonalak építése azonban serényen folyik, úgy hogy 1860. évi április hó 24-én megnyílik a *pragerhof—kanizsai* fő- és június hó 1-én az *újszőny—székesfehérvári* szárnyvonal. Alig egy évre rá, 1861 április hó 1-én átadja a forgalomnak a pragerhof—kanizsai vonal folytatását képező *kanizsa—budai* fővonalat.

1865. évi június hó 1-én megnyílik a *zágráb—károlyvárosi* és szeptember hó 11-én a *sopron—kanizsai* vonal.

1867-ik évi április hó 13-án kelt egy pótszerződésben jogot nyer a társaság arra, hogy *Kottori* és *Kanizsa* között meghatározandó egy pontból vasutat építhessen *Barcsra*, mit 1868 szeptember hó 1-én ad át a forgalomnak, eleget tevén ezzel az összes, az állammal szemben elvállalt kötelezettségének. Hátra csak a *Szentpétertől Fiúméig* vezetendő vonalrész megépítése volt, mi azonban az engedélyokmány szerint csak akkor építendő meg, ha az a kormány által külön követeltetik. A kormány követelte is, minélfogva a vonal megépített és ez 1873 június hó 25-én megnyitott a forgalomnak.

Még 1871-ben ismételten tárgyalás alá került az osztrák és olasz vonalak elválasztási ügye. Ennek kapcsán a magyar kormány részéről felvetetett a magyar és az osztrák vonalak szétválasztásának kérdése is. Ugyanis a társaság, 1858 szeptember hó 23-án kelt engedélyokmánya szerint, 1868 december hó 31-éig jövedelmi adómentességet élvez. Ez a kedvezmény egy a társulattal még az 1867. évi április hó 13-án kelt engedményben — bizonyos elvállalt kötelezettségek kárpótlásául — 1880. évi január hó 1-éig lett meghosszabbítva. A társaság, hogy az olasz vonalak csekély forgalmából eredő pénzügyi bajoktól szabadulhasson, a magyar kormányhoz 1878-ban kérvényt nyújtott be az évenként körülbelül 4 millió forintnyi adó elengedéséért, illetve a kedvezmény újabb meghosszabbíttatása iránt.

Az adókérdés igen kedvező alkalmul kínálkozott arra, hogy a társulat osztrák és magyar vonalainak szétválasztása iránti tárgyalás újból felvétessék.

Mivel a magyar kormányhoz beadott kérvényében ajánlatot tesz arra, hogy jutányos áron átengedi a zágráb—károlyvárosi vonalat, hogy magyar vonalai ügyeinek ellátására egy önálló hatáskörű igazga-

tóságot állít fel, a magyar kormány 1889 márczius hó 10-én az erre vonatkozó megkötött szerződés alapján az adókedvezményt megadja.

A zágráb—károlyvárosi vonalrésznek illetően módon való elvesztése, valamint a kormány által a budapest—dombóvár—pécsi vasút engedélyezése és a sziszek—károlyvárosi vonal megépítése által történt sakkhúzás folytán a déli vasút igazgatósága belátta, hogy ezen két teljesen független s teljesen a magyar kormány befolyása alatt álló s Magyarország központjából s délkeleti részéből Fiumébe vezető oly rövid forgalmú út lesz alkotva, hogy azokkal ő a versenyt fel nem veheti, minélfogva 1881 szeptemberében szerződést köt a m. kir. államvasutakkal a fiumei áruforgalom megosztására nézve.

Ezek után a társulat támpályák segítségével után lát és oly helyi érdekű vasutak létesítésén fáradozik, melyek a vonalai mentén fekvő gazdag vidékek forgalmát a déli vasút felé irányítsák. Ezenfelül ott, a hol ezt jónak látja, saját kezelésbe veszi át azon helyi érdekű vasúttakat, melyek az ő vonalaiból ágaznak ki, de forgalmuk közös igazgatás ellátása alatt gazdaságosabban lenne lebonyolítható. Így 1884-ben saját kezelésébe veszi át a kőszeg—szombathelyi vasutat, és 1885-ben a pakrácsi gazdag jódforrások és a daruvári melegvizek felé vivő barcs—pakrácsi vonalat, valamint a Magyarországnak erdőkben és gabonában gazdag, e vonalból kiágazó Suchopoljenal—Slatina és Bostajból Zdenina felé vivő szárnyvonalait.

Az ország dunántúli részét átszelő és fővárosunkat az alpesi tartományok és Olaszországgal összekötő ez a vasút azóta — bár eredeti engedélyokmányában nyert teljes díjszabási autonómiáját féltékenyen őrzi — teljesen a hazai közgazdasági érdekek szolgálatába szegődött, a melynek számottevő tényezője is.

4. A Tiszavidéki vasút.

Az absolut kormány vasutat kezdett építeni Szolnoktól Debreczenig és Püspökladánytól Nagyváradig.

Gróf Andrássy György és társai 1855-ik február hó 4-én aziránt kérelmeztek, adná el a kormány nekik ezen vonalakat és engedné meg, hogy ők vasutat építsenek Debreczentől Nyíregyházán, Tokajon át Szerencsig, Szerencstől Miskolcz és Kassáig, továbbá Törökszentmiklóstól Aradig.

Ezen kérvény folytán a kormány — mely teljesen a magán vasúti rendszerre tért volt át — egy 1856-ik év november hó 10-én kelt engedélyokmányban átengedi kérelmezőknek a teljes építési költségek megtérítése mellett a Szolnoktól Debreczenig és Püspökladánytól Nagyváradig terjedő, építés alatt álló, vonalakat és megengedi, hogy

- a) Pesttől Miskolczig,
- b) Miskolcztól Kassáig,
- c) Miskolcztól Tokajon át Debreczenig és

d) Aradtól a Szolnok—debreczeni vasútvonalnak Püspökladány és a Tisza balpartja közti szakaszához csatlakozó vasutat építhessenek.

Ezenkívül előjogot biztosít számára egy Kassától Gácsországba vezetendő vasútvonalra.

Az engedély elnyerése után megalakult a »*cs. kir. szab. tiszavidéki vaspályatársaság*«.

A társaság mindjárt az 1857-ik évben tervbe vette, hogy az arad—törökszentmiklósi vonalból Jászberénynek kiágazólag vasutat von északra, csatlakozásul a pest—miskolczi vonalához. Ez a vonal erős versenytársa lett volna az osztrák állam vasút tulajdonát képezett czegléd—szolnoki vonalnak, minélfogva a cs. kir. szab. osztrák államvasút felajánlotta a tiszavidéki vasútnak megvételre Szolnok—czeglédi vonalát, ha a tiszavidéki vasút elejti az arad—törökszentmiklós—jászberényi vonal tervét. A tiszavidéki vasút elfogadta az ajánlatot és 1857 november hó 23-án 1,369.553 forintért tulajdonába vette a czegléd—szolnoki vonalat.

Az előre nem látott kiadások megrendítették a társulat pénzügyi viszonyait. De nemsokára megnyitja vonalainak egy részét és belső ügyeit is sikerül úgy rendeznie, hogy nemsokára előmunkálati engedélyt kér egy Nyíregyházától Náményba vezető szárnyvonal megépítésére, mit még 1859-ben elnyert. Mivel azonban szerinte nemcsak a társaság, de az ország érdeke is azt kívánta, hogy a társaság vasúthálózata Erdély felé terjesztessék ki, a kormány a társaság kérelmére az engedélyt visszavonta, a társaság pedig 1861. évben hálózatának egyrészről Dobsina és Diósgyőr felé, másrészről pedig Erdély felé való kiterjesztésére gondolhat. Az 1864. évi június hó 6-án létrejött engedélyokmány alapján jogot is nyer egy Aradtól Alvinczen át Károlyfehérvárig vezetendő vonal kiépítésére, de egy 1866. évi augusztus hó 18-án kelt okmány alapján az hatályon kívül helyeztetik és ezen vonalnak kiépítése »*az első erdélyi vasút*« társulatra ruháztatik.

A tiszavidéki társulat minden az engedélyokmányban kikötött kötelezettségeinek megfelelt, csak éppen pest—miskolczi vonalát nem építette volt még ki. Ezt a tervét nem is valósíthatta meg, mert — időközben — megalakult a második felelős magyar kormány, mely a hatvan—miskolczi vonalat államköltségen kívánta megépíttetni és mely még ezen vonalnak üzletvitelét sem bízta a tiszavidéki vasút-társulatra.

A tiszavidéki vasút- igazgatóságának — mely vasút pedig kizárólag csak magyar területen feküdt — székhelye Bécs volt. Üzletvitelében és teljes hivatali berendezkedésében is érintkezésül a német nyelvet használta. A megalakult második felelős magyar kormány — támaszkodva a kiegyezésben megállapított feltételekre — azt kívánta, hogy a társulat Pesten üzletigazgatóságot szervezzen, minek következtében 1868-ban az létesített-ett is, de tényleg az igazgatóság székhelye csak 1870-ben

tétetett át Pestre, hol azután az 1875: XXXVIII. t.-cz. értelmében a társaság ügyeit *a)* a közgyűlés, *b)* a vezérigazgatóság, *c)* a felügyelőbizottság és *d)* az ügyvivő igazgatóság vezette. Hivatalos, nyelvvé pedig a magyar tétetett.

A társaság még 1868-ban előmunkálati engedélyt kapott egy Czeglédtől Nagykátán át Pestig és Nagykátától Hatvanig vezetendő vonalra. Az erre vonatkozó előmunkálatok el is készültek, de — közbejött különböző nehézségek miatt — a vonal nem létesült.

Vonalfejlesztési akciójában a társulat azonban nem pihent. Már 1871-ben a cs. kir. osztrák államvaspálya-társasággal közösen folyamodik a temesvár—orsovai és az arad—temesvári vonal megépítéséért, továbbá, hogy a m. kir. államvasutak északi vonala engedessék át az ő tulajdonába és hogy Hatvantól Szolnokig egy vasúti vonalat létesíthessen. A temesvár—orsovai vonal építési engedélyét a cs. kir. szab. osztrák államvasúttársaság egyedül kapta meg, a többi ajánlatra nézve pedig szintén nem tudott a társulat a kormánnyal megállapodásra jutni, így hálózatát csak egy Mezőtúrtól Szarvasig vezetett másodrangú vasúttal fejleszthette, mely 1880 május hó 1-én nyílt meg.

A tiszavidéki vasút és a cs. kir. szab. osztrák államvasút között szerződés állott fenn, mely szerint a tiszavidéki vasút köteles Czegléden minden a vonalairól jövő szállítmányt a cs. kir. szab. osztrák államvasúttársaságnak átadni. Ezzel az osztrák államvasút a keleti forgalom irányítására nagy nyomást gyakorolhatott, mi az állam pénzügyeire is káros hatással volt. Ennek folytán, különösen mikor a hazai vasutak czélszerűbb csoportosításának eszméje is felszínre került, a közlekedési minister, 1879-ben, a képviselőház nyílt ülésén bejelentette, hogy a hazai kereskedelem, de állampénzügyi szempontok is feltétlenül kívánatosá tették azt, hogy a tiszavidéki vasút államosítása érdekében tárgyalásokba bocsátkozzék.

Megindult természetesen az ellenakció is. Mögötte az annyira érdekelt cs. kir. szab. osztrák államvasúttársaság állott. Ez és az élén álló pénzügyi csoport azt akarta az államosítási tervvel szemben kivinni, hogy a tiszavidéki és a m. kir. államvasutak keleti vonalaiból (volt magyar keleti vasút) egy külön magántársulat alakíttassák, mely társulat vegye át még azon tiszavidéki vasút-részvényeket is, melyek a kormány kezei között vannak.*) Az eszmének döntő helyen is sok és meleg pártolója akadt. (Hieronymi, Tolnay.)

Ez a manőver azonban — a közvélemény erős hatásán — megtört és a tiszavidéki vasút az 1880: XXXVIII. t.-cz. által becikkelyezett szerződés értelmében, ha hosszas vajúdas után is, de megváltatott, mi

*) A kormány ugyanis, hogy a tiszavidéki vasút ügyeire befolyást nyerhessen, részvényeket vásároltatott a maga számára. Ezzel az akciójával azonban nem érte el a kívánt célt.

által a hazai kiviteli vonalakra nehezedett lidéreznyomás — mely az államkincstárt olyan terhesen sújtotta — megszűnt.

A társulat vezérigazgatósága alárendeltetett a m. kir. államvasutak igazgató-tanácsának, de még különálló szervezetként működött 1880. évi október hó 1-óig, mikor is a tiszavidéki vasút üzletének kezelése is átadatván a m. kir. államvasutak igazgatóságának, a tiszavidéki vasút vezérigazgatósága október hó 2-án feloszlott.

5. *A Mohács—pécsi vasút.*

Építését az állam kezdte meg 1852-ben. A cs. kir. szab. Dunagőzhajózási társaság igazgatósága és az államkormány között 1853-ik év július hó 23-án oly értelmű szerződés jött létre, hogy az állam folytatja ezen vasút megépítését és kötelezi magát Mohácstól Pécsen át, a dunagőzhajózási társaság ottani és a társaság által még ezután megjelölendő más kőszénbányáihoz és ha a társaság szükségesnek látja, Pécsváradtól is a kőszénbányákig vasutat vezetni. Ez a vasút az állam tulajdonát fogja képezni, de az építési költséget a cs. kir. szab. dunagőzhajózási társaság megtéríti majd az államnak. A társaság ellenértékűi kapja, 45 évre, a pálya üzleti bevételeit, melynek üzletet különben is vinni fogja.

A pálya kiépítését kedvezőtlen időjárás, fellépett járványok rendkívül hátráltatták. Azonkívül pedig a társaság a villány—németbolyi irányt jelölte volt ki a vonal irányául. Ebben az irányban nem volt lehetséges az építési nehézségeket legyőzni, azzal fel kellett hagyni. Az újonnan Villány—Virágos felé vivő irányt pedig még nyomjelezni volt szükséges, minélfogva nagy erőmegfeszítés, teméntelen anyagi áldozatok árán sikerült 1857. évi május hó 2-án a vonalat legalább a szénszállításra Mohácsig megnyitni. Egyéb teherszállításra a vonal 1858 július, a személyforgalomra pedig még csak 1859 április hó 24-én nyílt meg. Ez a pálya, különösen eleintén, a dunagőzhajózási társaság bányáiból szenet szállított a Dunáig. Jövedelmet csak akkor kezdett hajtani, mikor a pécs—barcsi vasút kiépült. Éppen ezekre való tekintettel, 1861 december hó 3-án, új egyezmény kötött a társaság és az állam között, mely szerint a pálya üzleti bevétele nem 45, hanem 90 évre engedtetett át. Ezzel összhangban a hatodik üzletévvél kezdődő tőketörlesztés is a hatodik évtől bezárólag a kilenczvenedik évig terjesztett ki. Az 1867 évi április hó 14-én kelt cs. kir. pénz ügy ministeri rendelettel a vasút építési költségei 5,929.943 frt 49 kajezárban állapították meg és az ezen összeg alapul vétele mellett kidolgozott törlesztési terv helybenhagyatott. A 85 évi törlesztési időre szóló évjáradék 301.260 forintban állapított meg.

Az 1870-ik évben az állam kísérletet tett, hogy a pályát a társaságtól visszavásárolja. E törekvést a cs. kir. Dunagőzhajózási társaság meghiúsította, minek következtében a Dunagőzhajózási társaság és a kormány között a jogviszony az 1873. évi XIV. t.-cz. által véglegesen

és akként szabályoztatik, hogy az állam 30 évre az üzlet megnyitása napjától számítva, a félévi felmondási jogról lemond. A Dunagőzhajózási társaság ellenben nemcsak szénárszabási illetékeket lejjebbíti, hanem alászállítja a rakodási illetékeket és biztosított a pécs—barcsi vasút forgalma számára — míg az állami biztosítást vészén igénybe — 1.5 millió mázsa kőszénzállítmányt, esetleg ennek megfelelő készpénzbeli rekompenciációt.

A mohács—pécsi vasút üzletvitelének kezelését egy Pécsen felállított üzletvezetőség vitte. A budapest—pécsi vasútnak, 1882 év november hó 16-án történt megnyitása után az üzletnek kezelése a budapest—pécsi vasút Budapesten felállított üzletigazgatóságára ruházott át.

Mikor 1889-ben a budapest—pécsi vasút államosíttatik, a mohács—pécsi vasút üszög—villányi vonalrészét is megváltja a magyar kormány, hogy a budapest—üszögi vonal és a Világostól keletre eső vonalak között ne legyen idegen kézben levő vasútvonal beékelve. Ugyanekkor a mohács—pécsi vasút társulat visszaveszi megmaradt vonalait a saját kezelésébe, mióta is egy Budapesten felállított üzletigazgatóság viszi az üzemet.

6. Az Alföld—fiumei vasút.

Eszméje nem új. A *Kossuth* Lajos által propagált vukovár—fiumei vonaltervezettel kapcsolatosan megfordult már 1843-ban is az országgyűlés előtt. A szeged—Szabadka—eszéki vasútvonal ott szerepel az 1854-iki, úgynevezett birodalmi vasúthálózati tervben is. Ezek nem valósulhattak akkor meg. Végre, 1862-ben, egy társulat előmunkálati engedélyt kért a Nagyváradtól Csabán, Szegeden és Szabadkán át a Dunáig vezető fő- és Szentés—Zombor és Bajára vivő szárnyvonalak tanulmányozására. Az 1863-iki Ínségre való tekintettel a kormány, csakhogy az ínségesek keresetforráshoz juthassanak, 750.000 forint segélyt utalványozott az alföld—fiumei vasutat kiépíteni tervezett társaságnak, hogy a csaba—szegedi vonalrészén az alépítményi munkálatokat azonnal kezdje meg.

A társulat elfogadta az ajánlatot. Megkezdte az építést és az 1864. évi május hó 3-án kelt engedélyokmányban kapott jognál fogva megkezdte az előmunkálatokat a Dunától Eszékig és Eszéktől Fiuméig vezetendő vonalra.

A bekövetkezett aratási munkák következtében nem lehetett az építési munkát folytatni, de e pályák megépítéséért vetekedő több konzorciumnak befolyásolása következtében is az építés beállítatott és csak a második felelős kormány megalakulása után vétetett az fel újból.

Kadics Ákos — Fiume város és kerülete képviselője — a *pest- és alföld—fiumei*, valamint a *kottori—zágrábi vasút időveszteség nélküli kiépítése tárgyában* 1867 június hó 21-én határozati javaslatot nyújt

tott be, melyet beszéddel kísér. Beszédének egy passzusa így hangzik: »Nem kétlem, hogy nemcsak a t. Háznak, de a kormánynak is minden igyekezete, minden törekvése oda lesz irányozva, hogy végre Fiume is oly állást foglalhasson el a magyar korona tengerpartján, a minőt jelenleg Triest az osztrák örökös tartományok tengerpartján foglal el.«

A határozati javaslatra Gorove István válaszol, kijelentvén, hogy a vasutakra nézve szándéka lévén a kormánynak határozati javaslatot tenni, minélfogva kéri, hogy e specziális javaslat majd ezzel együtt tárgyalassék.

Miután a megalakult második felelős magyar kormány tervezetében az alföld—fiumei vasút kiépítése tervbe volt véve, az építési engedély elnyeréséért több konzorcium versenyzett. Egyelőre a nagyváradi—eszéki részre vonatkozó engedélyokmány adatott ki a magyar általános hitelbank, a szab. cs. kir. osztrák ipar és kereskedelmi hitelintézet, a darmstadti kereskedelmi és iparbankból álló pénzcsoportnak. A társaság jogot nyert egy Nagyváradtól Eszékig vezető s a nagyváradi—kolozsvári pályával kapcsolatos mozdony-vasút, valamint egy Eszékről Baranyaváron át Villányra kiágazó szárnyvonal építésére. (1868: VIII.)

A vonal megépített és annak utolsó szakasza 1871-ben adatott át a forgalomnak.

Mindjárt ezen vonalrész forgalomba való helyzetése után neki lát az igazgatóság, hogy egyrészt az üzleti szolgálatot szervezze, hogy tehát a csatlakozó pályákkal a közvetlen forgalomra nézve szerződjen, másrészt, hogy vonalát fejlessze. A csatlakozó pályákkal sikerül is egyezményt kötni. Sikerül a hajóstársasággal is megegyeznie abban, hogy az a gombosi Duna-átkelésnél összeköttetést létesítsen, de nem sikerült a kormánytól engedélyt kinyernie arra, hogy Eszéktől Sziszek felé, esetleg egész Fiuméig, valamint a Szávavölgyben szárnyvonalat építsen Új-Gradiskától Bród-Mitrovicza és Zimony felé.

Dugába dőlt ám a kormány azon terve is, hogy a társaság által megépített a nagyváradi—érmihályfalvai vonalat, mely az északkeleti vasutat lett volna hivatva Szlavóniával, illetve Fiumével kapcsolatba hozni.

Megalkottatván az új kereskedelmi törvény, a társulat 1876-ban módosítja alapszabályait. E szerint a társaság ügyeit a közgyűlés, az igazgatóság és a felügyelő-bizottság látja el.

Az 1879. esztendei, úgynevezett szegedi árvíz átszakította és nagy mértékben megrongálta a szegedi—horgosi és szegedi—algyői vasúti töltéseket, mi a társaságnak több mint 100.000 forintnyi kész kiadást okozott és majdnem egy félesztendőre megakasztotta e vonalrészek forgalmát.

Nem kevésbé szerencsétlen esztendő volt az alföld—fiumei vasútra nézve az 1882-iki. Ugyanis a Dráva fahídjának czölöpzete alámosatván,

a rajta keresztülhaladó vonat alatt leszakadt, minek következtében több kocsi a folyóba zuhant és 22 személy megsebesült. A hid átépítése, az utasok hozzátartozóinak kártérítése, természetesen tetemes kiadásokkal járt, azonkívül pedig a forgalmat is több mint három hónapig be kellett állítani, mi nagyon kedvezőtlenül befolyásolta a társaság üzleteredményét. Ez 16 évi fennállása óta különben is egyetlen egyszer sem érte el még azt a mértéket sem, a mennyi az elsőbbségi kötvények kamataira és törlesztésére évenként szükségeltetett.

A hiányt — garanciát élvezett vasút lévén — az államkincstár fedezte.

A budapest—zimonyi vonal kiépítése óta az alföld—fiumei vasút Szabadka—dályai szakasza, mint a m. kir. államvasutak központi hálózata és határőrvidéki vonalai közé beékelt idegen pályatest sok tekintetben hátráltatta a m. kir. államvasutak forgalmának fejlődését s különösen a boszniai forgalomnak Budapestre való irányítását.

Ausztriában megépült az úgynevezett arlbergi vasút. Ezzel a dél magyarországi kivitelre igen fontossá lett villányi útiránynak kiegészítő részét képező alföld—fiumei vasút nagy forgalmi jelentőséget nyert és az által, hogy vonalainak — helyzeténél fogva — a cs. kir. szab. Déli vaspályára volt kénytelen támaszkodni, mind a m. kir. államvasutak, mind a fővárosi kereskedelemnek érdekeivel ellentétbe jutott.

A kamatbiztosítás igénybevétele, továbbá a fentebb kifejtett forgalompolitikai okok — melyek különben is arra kényszerítették a kormányt, hogy megalkossa az 1883: XXIV. törvényczikket, mely a kormányt felhatalmazza, hogy az állami biztosításban részesedő azon vasutak üzleti kezelését, melyek üzletjöveldelmi fölöslegükből elsőbbségi kölcsöneik évi járadékát fedezni nem képesek, átvehesse — arra készítette a kormányt, hogy az alföld—fiumei vasutat államosítsa, mi 1884 december hó 1-én (1884: XXXIX. t.-cz.) történt meg, mikor is a vasút személyzete — szerzett jogaik épségben tartása mellett — a m. kir. államvasutak személyzetének létszámába soroztatott be, a vasúttársulat üzletvezető igazgatósága pedig feloszlott.

A sequestracionális törvényjavaslat tárgyalásakor az alföld—fiumei vasút igazgatósága, mely az államosítás ellen kézzel-lábbal hadakozott, campagnet indított. Ennek a vasútnak igazgatósága állította fel elsőnek azt a tételt, hogy a *vasútengedélyezés nem egyéb, mint egy kétoldali szerződés, melynek megváltoztatásához mind a két félnek beleegyezése szükséges.*

7. A cs. kir. szab. Pest—salgótarjáni—losonc—besztercebányai vasút- és kőszénbánya-társulat.

A Szent-István kőszénbánya-társulattal az élén több magyar felvidéki földbirtokos 1862-ben előmunkálati engedélyt kért egy Pesttől Salgó-Tarjánig és később onnan tovább, Losoncra át Besztercebányáig vezetendő vasúti vonalra. Az előmunkálati engedélyt 1862. évi

május hó 6-án. az építési engedélyt 1863. évi január hó 19-én kapták meg, mire 1863. évi szeptember hó 15-én megtartották alakuló közgyűlésüket, és megalakították a »*cs. kir. szab. pest—losoncz—besztercebányai vasút- és kőszénbánya-társulat*«-ot.

A társaság az építést még ugyanazon év október havában megkezdte, a következő (1864.) évben pedig már a pálya továbbfejlesztésére törekszik és létesíteni kívánja a besztercebánya—oderbergi összeköttetést Zsolnán át és kapcsolatot akar létrehozni a tiszavidéki vasúttal Fülel—Miskolcz és Miskolcz—Hatvan irányában. Tervbe veszi ezenkívül még, hogy egy szárnyvonalat létesít Hatvantól Gyöngyösig.

A terv terv maradt, mert a társaság 1865. évi július hó 11-én csődöt mondott. Az államkormány intervencziója és anyagi segélyezése következtében 1866. évi november 3-án — ugyan »*Magyar északi vasút*« elnevezés alatt — újra megkezdette működését, de az 1867. év végén ismét zavarokkal küzdött, minélfogva az anyagilag amúgy is érdekelt kormány által 1868. évi június hó 30-án *megváltatott*. a társaság pedig augusztus hó 6-án feloszlott.

8. Az Első erdélyi vasút.

Az első magyar felelős kormány közlekedésügyi ministere: gróf *Széchenyi István* az Erdélybe vezető vasút építését azzal ajánlotta, hogy az az országnak a kelettel való forgalmát fogja közvetíteni.

Az abszolút kormány felkarolja ezt az eszmét és már 1851-ben tanulmányoztatta a Temesvártól, Aradon át, Erdélybe vezető vasúti vonal tervezetét. Az 1854-ben közzétett birodalmi vasúthálózat-tervezetben ez a vonal fel is volt véve.

A Rothschild testvérek 1856-ban előmunkálati engedélyt kértek a temesvár—arad—nagyseben—brassói vonalra, de a pénzpiacz kedvezőtlen helyzete miatt tervüktől elállottak.

Nemsokára azonban két vállalkozó is jelentkezik. Majdnem egyszerre még 1861-ben a brassói bánya- és hutaegylet, valamint a tiszavidéki vasúttársulat kér előmunkálati engedélyt az arad—brassói határszéli vasútra. Az engedélyt mind a kettő megkapta. Pénzt az építkezésre azonban — a pénzpiaczon még mindig uralkodó állapotok folytán — nem tudott egyik vállalkozó sem szerezni, minélfogva a kormány 1864-ben — tekintettel az uralkodó írségre — azzal az elhatározással kezdte meg államköltségen az arad—alvincz—gyulafehérvári (Károlyfehérvár) vonal kiépítését, hogy azt majd egy erre a célra alakulandó részvénytársaságnak át fogja adhatni.

Más nem akadt, tehát a kormány a tiszavidéki vasútnak adta át az építkezés vezetését. Ez azonban igen lassan folyván, a brassói bánya- és hutaegylet alkalmat nyert a beavatkozásra, folyamodott tehát a kormányhoz, magának kérvén a jogot, egyben pedig mint a zsilvölgyi bányák tulajdonosa engedélyt kért az ebből kiágazó piski—petrozsényi

szárnyvonalra, mi neki 1866. évi augusztus hó 18-án meg is adatott, azzal a kikötéssel, hogy az állam eddigi kiadásait megtéríti.

Pénzt, a további építkezésre, ez a vállalat sem volt képes előteremteni, minélfogva kormánykedvezmények után látott és 1867 február hó 9-én kelt egyezményben, illetve az 1867 február hó 17-én kelt pótegyezményben kapott is.

Ezen kedvezmények alapján lehetővé vált az alaptőke beszerzése, minélfogva 1867. évi július hó 17-én részvénytársaság alakított és az építési munkálatok 1867. évi április hó 24-én egy fővállalatnak adattak ki.

A vállalat kötelezte magát, hogy az arad—gyulafehérvári fővonalat 1868. évi május hó 8-ig, a piski—petrozsényi szárnyvonalat pedig 1869. évi augusztus hó 18-áig a közforgalomnak megnyitja.

A részvénytársaság igazgatósága a vállalkozók ezen intézkedését helybenhagyta és az eziránti kötelezettségeit elvállalta.

A fővonal építkezése nagy erélylyel vétetett ugyan foganatba, azonban a talajviszonyok nehézsége folytán, valamint azon körülménynél fogva, hogy a fából tervezett Maros-hidat vas-szerkezettel kellett ellátni, és hogy a síneket Angliából kellett beszerezni, mert a hazai gyárak nem tudták azokat kellő időben szállítani, csak lassan haladhatott előre, úgy hogy az építési határidő túllépetett és a vonal csak 1868 december hó 22-én volt megnyitható.

A piski—petrozsényi szárnyvonal megépítésénél meg éppenséggel nem volt az építési határidő betartható, úgy hogy a vállalat kénytelen volt a kormánytól haladékat kérni. Ezt — tekintettel arra, hogy Kri-vádia és Banicza állomások között a talajcsuszamlások következtében alagutat kellett létesíteni és több biztosítási műveletet végrehajtani — megkapta s a vonal 1870 augusztus hó 28-án tényleg át is adatott a forgalomnak.

Az építési vállalat a részvénytársaság által okozott veszteségeinek megtérítése, valamint a több-munkák kárpótlása végett, 1873-ban, a szerződésileg illetékes bécsi kereskedelmi törvényszék előtt a Bécsben székelő részvénytársasági igazgatóság ellen kártérítési port indított, mi 1879 február hó 17-én egyezséggel végződött.

Ez a kiadás súlyosan nehezedett a társulat pénzügyi viszonyaira. Üzletileg sem tudott prosperálni, minek folytán megalkottatván az 1883. évi XXIV. t.-cz. (sequestracionalis törvény), mely — tudvalevőleg — arra hatalmazza fel a kormányt, hogy »az állami biztosítást igénybe vevő azon vasutak üzleti kezelését, melyek üzlet jövedelmi fölöslegeikből elsőbbségi kölcsöneik évi járadékát fedezni nem képesek,« átvehesse, a kormány 1883-ban tárgyalásra hívja meg a részvénytársaság igazgatóságát, hogy vele a vasútnak az államhoz való viszonyát rendezze. E meghívás folytán a társulat kiküldi képviselőit. A köztük és a kormány között 1884 január hó 10-én létrejött szer-

ződés értelmében a vasút, azonos feltételek mellett, mint annak idején a tiszavidéki vasút, az állam tulajdonába vétetett át. (1884: XXIX.) A vezérigazgatóság feloszlott és a vonal 1884 január hó 15-én a m. kir. államvasutak igazgatóságának adatott át, személyzete pedig, a szerzett jogok épségben tartása mellett, a m. kir. államvasutak személyzetének létszámába soroztatott.

9. A Pécs—barcsi vasút.

Az I. cs. kir. szab. Dunagőzhajózási társaság, a darmstadti kereskedelmi és iparbank és Cramerklott nürnbergi lakos, előmunkálati engedélyt kértek egy Pécsről, illetve az üszögi szénbányáktól, Szigetváron át, a cs. kir. szab. Déli vaspálya Barcs állomásához való csatlakozáshoz vezetendő vasúti vonalra. Az ezen vasútra vonatkozó engedélyezési tárgyalások még az abszolút kormányval folytak le, de az 1867. évi május hó 2-án kelt engedélyokmány már az alkotmányos magyar miniszterelnök, illetve a közlekedési miniszter által van ellenjegyezve.

Az engedély kiadása után az engedélyesek az építést csakhamar megkezdették s a közbejött zord téli idő daczára az építést tíz és fél hónap leforgása alatt bevégezték, úgy hogy a 69 kilométer hosszú. Üszögről, a mohácsi vasút végpontjától Pécsen, Szent-Lőrinczen, Szigetváron, Darányon át Barsra húzódó és ott a cs. kir. szab. Déli vasút állomásába beágzó vonal 1868. évi május hó 6-án már átadatott a forgalomnak.

Az építés bevégeztével az engedélyesek »Pécs—barcsi vasúttársulat" ezig alatt részvénytársaságot alakítottak, üzletigazgatóságot szervezvének Pécsen.

Az 1882-ik évben megépítették és a forgalomnak megnyitották a budapest—pécsi vasút, mely a pécs—barcsi vasút Szent-Lőrincz állomását szegte át. Ezzel a pécs—barcsi vasút nemcsak közvetlen összeköttetést kapott Budapesttel, hanem a budapest—pécsi vasúttól a szentlőrincz—pécs—üszögi vonal közös használatáért, egy megkötött peage szerződés értelmében, bért szedett.

A budapest—pécsi vasút forgalomba helyezése után a pécs—barcsi vasút átadta vonalainak kezelését a budapest—pécsi vasútnak, Pécssett fennállott üzletigazgatóságát pedig feloszlatta.

A budapest—pécsi vasút 1889-ben államosították. Ekkor a pécs—barcsi vasút üzemkezelése a m. kir. államvasutak igazgatóságának adatott át, mely azt a pécs—barcsi vasút külön számlája alatt kezeli,

10. Az arad—temesvári vasút.

Az Arad és Temesvár városok közötti összeköttetést 1864-ben Reiber Henrik és Hermán Zachariás temesvári mérnökök vették tervbe. Előmunkálati engedélyt kértek és kaptak is rá még abban az évben, de további tevékenységet ez irányban nem fejtettek ki.

Az első erdélyi vasút tervezése alkalmával megint szőnyegre került az eszme, mert ezen vasutat eredetileg Arad—Temesváron át kívánták vezetni Nagyszebenig. De a hadvezetőség ellentállása következtében most sem valósult az meg.

Újra csak 1867-ben került megint a terv felszínre, mikor is *Mikó Imre* gróf, közmunka- és közlekedésügyi minister a vasúti hálózat fejlesztése tárgyában közzétett javaslatában Arad- és Temesvárnak sin-uttal leendő összeköttetését nemzetgazdasági és hadászati szempontból egyik első feladatául tűzi ki.

A ministerium által felvetett eszmét az emigrálásból alig hazakerült *Klapka György*, az 1848/49-ik évi önvédelmi harcz tábornoka karolta fel, ki azonnal folyamodott az előmunkálati engedélyért, mit 1867 november hó 26-ikán meg is kapott.

Miután társaival a vállalathoz szükséges tőkét is sikerült előteremtenie, az engedélyesek jogot nyertek egy a Tiszavidéki vasút Arad állomásából a cs. kir. szab. osztrák államvasúttársaság Temesvár állomásába beágazó Új-Arad, Németság, Vinga, Orczifalva, Merczifalva és Szent-András községeket érintő mozdonyvasút kiépítésére és üzletbe vételére.

Az Arad és Új-Arad közötti vonalrész irányára nézve — mivel a pálya az aradi vártól állítólag nem esett lőtávolon kívül — a katonai hatósággal súrlódások támadtak, mi miatt az építést be kellett állítani s csak miután egy a katonai és a közigazgatási hatóságok által kirendelt vegyes bizottság az erődítési szempontokból szükséges irányváltoztatást kimondotta, lehetett az építést újra felvenni, mi miatt a vonal csak 1871 április hó 6-án volt a forgalomnak átadható.

Mivel előrelátható volt, hogy a két hatalmas magán vasút (Tiszavidéki és cs. kir. szab. osztrák államvasút) közé oda ékelt rövid vonal üzletileg prosperálni nem fog, már az engedélyokmányban kimondatott, hogy létrejötte után azonnal tartozik üzletvitele iránt e vasúttársaságok valamelyikével tárgyalásokba bocsátkozni. A létrejövendő egyezés jóváhagyását azonban a kormány fentartja magának.

A cs. kir. osztrák szab. államvasúttársaság igazgatósága azonnal felismerte a helyzetet, hogy milyen félelmes fegyvere lenne ez a vonal hatalmas riválisa: a Tiszavidéki vasút-társulat kezében, minélfogva érintkezésbe lépett az arad—temesvári vasút részvénytársasággal a pálya megvásárlása végett. A kormány ám nem engedte az üzletet létrejönni. Erre a cs. kir. szab. osztrák államvaspálya-társaság igazgatósága azzal felelt, hogy megvásárolta az arad—temesvári vasút összes czimleteit, hogy ily módon a vonal üzletmenetét tarthassa a kezében. A kormány ezt sem engedte meg és a pálya üzletkezelését, ideiglenesen, az alföld—fiumei vasútra bízta. Később, vagyis 1870 december hó 2-án, átadja a vasút üzletkezelését a Tiszavidéki vasút-

nak, mely azt azután vitte is 1880-ig, mígnem a Tiszavidéki vasút is államosítottatott.

A cs. kir. szab. osztrák állam vasút az arad—temesvári vasút üzletvitelétől elesvén, tarifapolitikai retorzióval él és — mint az arad—temesvári vasút legtöbb részvényének tulajdonosa is — hatalmát oda irányítja, hogy nemcsak az arad—temesvári vasút állomásain, hanem még az első erdélyi vasút állomásain, sőt a Tiszavidéki vasút közelebbi állomásain feladott, szállítmányok is Temesvár felé tereltesse. Az üzletet vivő és ebben a kormány által is támogatott Tiszavidéki vasút pedig azon működött, hogy az első erdélyi vasútról a forgalom az arad—temesvári vasútra ne menjen át, hanem az arad—temesvári vasúton feladásra kerülő szállítmányokkal együtt az arad—czeglédi vonalra tereltesse, mi természetesen az üzleti eredményekre rendkívül súlyosan nehezedett.

Az 1879-iki szegedi árvíz folytán a cs. kir. szab. osztrák államvasút Szeged melletti vonalrészén a forgalom több mint két hónapon át szünetelvén, e vasút Budapestre és azon túl menő forgalma az arad—temesvári vasút vonalán keresztül irányítottatott, mi ezen esztendő üzleteredményét is kedvezőbbé tette, mi azonban később megint csak visszaesett volt.

A Tiszavidéki vasút 1880-ban államosítottván, az arad—temesvári vasút üzletvitelére közte és az ezen vasút között fennállott szerződés szerinti jogokat és kötelezettségeket a m. kir. államvasutak vették át.

Az arad—temesvári vasúttársulat részvényeinek 1881-ik évében történt átvizsgálásakor a kormány megállapította, hogy a részvényeken foglalt nyomtatott szöveg hibás, mert azokban a 90 évi engedély tartam kezdetéül a vasút megnyitási napja van megjelölve, holott az 1868. évi XXXVII. törvényczikk szerint ez a törvény hatályba lépte napjától veszi kezdetét, hogy így tehát a címletek törlesztési terve sem felel meg a törvényes követelményeknek, a mennyiben a beváltás két utolsó részlete ilyenformán az engedélytartamon egy, illetve két évvel túl esnek.

A kormány ennél fogva megfelelő helyesbítésre hívta fel a társulatot, minek következtében az 1882-ik évi társulati közgyűlés elhatározta, hogy egyszerre három esztendei törlesztési részletet sorsoltat ki 1882-ben. Ezzel a törlesztési tervezet összhangba hozatott az engedélyokmány-szerű időtartammal, a rendkívüli két évi törlesztési hányad pedig az »építési igazgatósági külön számla« czímen kezelt, az építési alapból még rendelkezésre álló maradványból fedeztetett.

Mivel a részvények legtöbbje — alig egynéhányat kivéve — a cs. kir. szab. osztrák-magyar államvasút birtokában volt, az arad—temesvári vasutat csak a cs. kir. szab. osztrák-magyar államvasút vonalainak, 1891-ben történt, államosítása alkalmával olvasztották a m. kir. államvasutak vonalhálózatába.

II. A magyar keleti vasút.

A keleti vasút terve benne van már *Széchenyi* István gróf »Javaslat«-ában. Másodszer az absolutisztikus kormány idejében az Országos magyar gazdasági egyesület által vettett fel.

Az 1867-ben megalakult második felelős kormány egyik első feladatának tekintette a közvéleményben mindinkább kifejezésre jutott azon általános kívánság teljesítését, hogy Magyarország Erdélylyel vasút által kapcsolatba hozassák. Ennélfogva a képviselőház az 1868: XLV. törvénycikkkel*) elhatározza a magyar keleti mozdony vasút Nagyvárad—kolozsvár—tövis—Segesvár—brassói, valamint annak Gyulafehérvár, Marosvásárhely és Nagyszebenig vezető szárnyvonalainak kiépítését.

*) XLV. Törvénycikk.

A magyar keleti mozdony-vasút, valamint annak Gyula-Fehérvár, Maros-Vásárhely és Nagy-Szebenig vezető szárnyvonalai kiépítése tárgyában.

Szentesítést nyert 1868-ik évi december hó 6-án; kihirdetett az országgyűlés mindkét házában 1868-ik évi december hó 7-ikén.

1. §. A magyar keleti mozdony-vasút fővonala, valamint Gyula-Fehérvár, Maros-Vásárhely és Nagy-Szebenig vezető szárnyvonalai engedélyezés útján és kamatbiztosítás mellett rendeltetnek kiépíteni.

2. §. Az engedélyezési fővonal és annak szárnyvonalai a következők:

a) a Nagy-Váradtól Kolozsváron, Tövisen, Segesváron át Brassóig vezető fővonal;

b) a fővonalból Gerendnél kiágazva Maros-Vásárhelyig;

c) a fővonalból Kis-Kapusnál kiágazva Nagy-Szebenig vezető szárnyvonalak;

d) a fővonalból Tövisnél kiágazó s Gyula-Fehérvárig vezető és így az arad-gyulafehérvári vaspályába szakadó szárnyvonal.

A mennyiben az állam a fővonalnak Brassótól az oláh határszélig leendő folytatását s illetőleg a szomszéd oláh vasutakkal való összeköttetését kívánni fogná, mire nézve az elhatározás szabadságát az ország magának teljesen fenntartja, az engedélyesek egyúttal biztosítatnak az iránt, hogy hasonló feltételek mellett Brassótól az oláh határszélig folytatandó vonal kiépítésére, a fenforgó jelen fontos okok tekintetéből, az elsőbbségi jog őket fogja illetni.

Ugyancsak eme feltétel alatt az engedélyeseknek megadatik továbbá az előjog a Kolozsvártól Beszterczére és a Brassótól Gyergyó-Szent-Miklósra vezető szárnyvonalakra, végül a Maros-Vásárhelytől vezető szárnyvonalnak felfelé a Marosvölgyben leendő folytatására.

3. §. Az említett vasútvonalak építésére és üzemeltetésére az egyetemleg kötelezett vállalkozóknak, úgymint: Warring Károlynak Londonból és általa megnevezendő társainak, a jelen engedély azon kikötéssel adatik meg, hogy az engedélyesek kötelesek:

1. a nagyvárad-brassói fővonal nagyvárad-kolozsvári szakaszának építését — az állam költségén eddig teljesített munkálatok és beszerzett építési anyagok szerződés szerinti átvétele mellett — a jelen törvény hatályba lépte után azonnal folytatni;

2. a vonalváltózási munkálatokat a kolozsvár-gerendi, továbbá a gyulafehérvár-tövis-gerend-marosvásárhelyi és a tövis-kiskapus-segesvári szakaszo-

A vonal létesítése céljából versenytárgyalás hirdettetett, melyben a Waring, Brothers és Bekersley angol cég lett a nyertes. A cég ezen jogát az angol-osztrák bankra ruházta át azzal a kikötéssel, hogy az építést a Waring cég eszközli.

A Waring cég nagy apparátussal kezd a munkához. Az építést négy részre osztja fel. Mindegyiknek kiszámítja az építési költségét is. Mindjárt feltűnik ám, hogy a tényleges kivitelkor a csekélyebb költséget igénylő szakaszokat kezdi először építeni.

Ez gyanút keltett. Waringélt azonban elkészítették a nagyváradi—kolozsvári vonalat, mely 1870 szeptember hó 7-én meg is nyitattott.

A folytatólagos kolozsvár—tővisi vonalrészben többrendbeli változást tettek. A vonal nem vezetett Gyéres-Tordán át, mint ez tervezve volt, hanem Gyéresről Tordára egy szárnyvonalat építettek, melyet a

kon az engedélyezési törvény hatálybalépte napjától számítandó négy hét alatt, a többi vonalszakaszok vonalozási munkálatait pedig az engedélyezési törvény hatálybalépte napjától számítva három hónap alatt megkezdeni;

3. a kolozsvár-gerendi és a gyulafehérvár-tővis-gerend-marosvásárhelyi, valamint a tővis-kiskapus-segesvári szakaszok építését az engedélyezési törvény hatálybalépte napjától számítva négy hónap alatt, a többi fennérintett vonalszakaszok építését pedig ugyancsak az engedélyezési törvény hatálybalépte napjától számítva egy év alatt megkezdeni;

4. az itt engedélyezett vonalakat a következő határidők alatt befejezni és a forgalomnak átadni:

a) a nagyváradi-kolozsvári szakaszt 1869. évi deoember hó végéig;

b) a gyulafehérvár-tővis-gerend-marosvásárhelyi és a tővis-kiskapus-segesvári szakaszokat 1870. évi december hó 1-éig;

c) a kiskapus-nagyszebeni szakaszt 1871. évi november hó 1-éig; végre

d) a kolozsvár-gerendi és a segesvár-brassói szakaszokat 1872. évi október hó 1-éig.

Szabadságukban áll egyébiránt az engedélyeseknek, hogy ha ezen kijelölt vonalnak valamely szakaszai előbb elkészülnének, azokat, a kormánytól kieszakölendő engedély mellett, a kitűzött határidő előtt is, az alábbi 8. §-ban említett sorrendben, a forgalomnak átadhassák és a reájuk eső biztosított, összeget igénybe vehessék.

4. §. Az alföld-fiumei vonal nagyváradi-eszaki részére eső vasúti területek kisajátításáról rendelkező 1868. évi VIII. törvénycikk 7., 8., 9., 10., 11. és 12. §§-ainak intézkedései a jelen törvény tárgyát képező vasútvonalra is kiterjeszettek.

5. §. A földtér kisajátítását az engedélyesek a vasút egész hosszában csak egy vágány kiterjedésére tartoznak ugyan saját költségükön eszközölni; a mennyiben azonban, tekintettel a jövőre, a kormány célszerűnek ítélendi a terület kisajátítását már most két vágányét vasútra eszközölni, az engedélyesek erre méltányos és külön megállapítandó kárpótlás mellett kötelezettek.

6. §. Mihelyt a 2. §-ban körülírt vonalak valamelyikén annyira növekedett a forgalom, hogy⁷ az egy évi bruttó-jövedelem mértöldenként 120.000 o é. forintot ezüstben fölülhalad: akkor az engedélyesek azon időponttól kezdve, midőn az államkamat biztosítását igénybe nem veszik, azonnal kötetesek, az illető vonalon, minden kártalanítás nélkül egy második vágányt letéetni; ellenben az állami kamat-biztosítás igénybevételének ideje alatt a forgalom növekvésénél a minis-

vállalkozóknak kamatbiztosítás nélkül kellett létesíteniük. Ez s több más ok az építőket válságba sodorta, minek folytán megbízójuk, az angol-osztrák bankhoz 2.5 milliónyi munkatöbbleti megtérítésért fordultak. A bank egy millió forintot folyósított is. A fennmaradt összegre nézve azt válaszolta, hogy erről akkor nyilatkozik, ha az eddigi teljesítményeket felülvizsgáltatta. Ez a felülvizsgálat nem volt könnyen megejthető, mert a bank nem kapott megfelelő szakembereket. A Waring czég ebben nem hitt és azzal fenyegetőzött, hogy a munkálatokat beszünteti.

Erről a huza vonáról a ministeriumhoz is érkeztek feljelentések.

A nyilatkozattételre felhívott Waring a jelentéseket túlzottaknak, hamisaknak nyilvánította, később azonban kijelentette, hogy a munkálatokat tényleg beszünteti és pedig azért, mert követelése nem fizettetik ki.

terium bármelyik vonalon kívánhatja a második vágány előállítását, csak hogy ezen esetben a részletek külön egyezség útján fognak az engedélyesekkel megállapítani.

7. §. Az engedélyesek mind az építkezés helyességének és czélszerűségének, mind a kitűzött határnapok alatt leendő befejezésének biztosítása végett megfelelő tettleges biztosítékot tartoznak letenni. Az építés a nagyvárad-kolozsvári szakaszt illetőleg a kormány közgei által készített, s a szükséges kiegészítésekkel még pótlendő részletes tervezetek alapján eszközözlendő. A jelenleg engedélyezett vonalak többi szakaszait illetőleg pedig az építési részletes tervezetek a kormány által helybenhagyott általános vonalozás alapján lesznek az engedélyesek által készítenők, és ugyancsak a kormány által, mely azokat megvizsgálandja és szükség esetén módosítandja, jóváhagyandók.

8. §. Az összes engedélyezett vasútvonalakra, megnyitásuk napjától számítva az engedély tartamaig, a szerződésben e őzéből szabályozott országos ellenőrzés épségben tartása mellett, átlagosan mértföldenkint évi 46.750 o. ó. forint tiszta jövedelmet, ezenfelül a kormány által jóváhagyandó törlesztési terv alapján, a kibocsátott tőkének még az engedély tartama (90 év) alatti törlesztésére fordítandó 600 o. é. forint évi törlesztési hányadot ezüstben akképen biztosít az állam, hogy ha az évi tiszta jövedelem mértföldenkint a fennebbi biztosított összeget és a törlesztési hányadot el nem érné, a hiányt az állam pótolni tartozik.

A biztosítás érvénye az alább érintendő minden egyes szakasznál, úgymint:

1. a nagyvárad-kolozsvári;
2. a gyulafehérvár-tővis-gerend-marosvásárlieyi;
3. a tővis-kiskapus-segesvári;
4. a kiskapus-nagyszébeni;
5. a kolozsvár-bózs-gerendi; és végül

6. a segesvár-brassói szakaszoknál minden egyes szakaszra nézve külön-külön azon napokon kezdődik, a melyen egy-egy szakasz a közforgalomnak átadatik; mindazonáltal azon határozott kikötéssel, hogy azon sorrendben lesznek a forgalomnak átadandók, a mely sorrendben a jelen engedélyezési törvény 3. §-ában kijelölt határidők szerint befejezendők s így a kapcsolatos vaspályákkal összeköttetésbe hozandók,

Egyúttal kimondatik, hogy a pályamérföld után biztosított évi tiszta jövedelem és törlesztési hányad az itt engedélyezett pályáknál legfőlebb 80 mértföldnyi hosszágú maximális kiterjedésre lesz igénybe vehető.

Minthogy a kiküldött szakértők kedvező jelentést nyújtottak be, a fővállalkozó kötelezte magát arra, hogy a pályát minden körülmények közt kiépíti, a bank a visszatartott másfél millió forintnyi összeget utalványozta.

Azonban csakhamar újabb és jelentékeny zavarok következtek be.

A vasút építése nem folyt a kellő erélylyel. Az, mint előre látható volt, nem fog az engedélyszerű határidőben befejeztetni. Ezt a vállalkozó ugyan a fennforgó viszonyokkal igyekezett mentesíteni és 1871. évi február hó 8-án egy emlékiratot nyújtott be, melyben egyrészt a többleteljesítményért kárpótlást, másrészt könnyítést kér.

Az igazgatótanács ennek folytán a ministeriumhoz jelentést tett s kérte, mikép Waring — építési engedélyes — kívánságainak megvizsgálására bizottság küldessék ki.

Azon összegek azonban, melyeket az állam az elvállalt biztosítás folytán az engedélyeseknek fizetend, egyedül mintegy évenként négy százalékkal kamatozó előleg tekintendők és kezelendők, melyek a vasúti társaság által, a mint a pálya tiszta jövedelme a biztosított évi jövedelmet meghaladja, azoknak és kamatainak teljes törlesztéséig visszafizetendők.

9. §. A vállalkozók üzletjoga a vállalatra nézve, a mennyiben az állam az engedélyokmányban fentartott azon jogával, hogy 30 év múlva a vasutat beválthatja, élni nem akarna, a nagyváradi-kolozsvári vonalrész megnyitása napjától számítandó 90 évre terjesztetik ki.

10. §. Az engedély megszüntével az állam ingyen lép az engedélyesek által jókarban átbecsátandó vasút birtokába és haszonvételébe; birtokába veszi különösen a pálya területét és földjét, a föld- és műmunkálatokat, a fel- és alépítményeket minden hozzátartozókkal egyetemben, mint: forgalmi eszközökkel, pálya-udvarokkal, fel- és lerakó helyekkel, épületekkel az indulási és érkezési helyeken, őr- és felvigyázó házakkal, minden belszerelvényvel, bútorzattal, ingó és ingatlansággal együtt.

Azonban az engedély' elteltének, vagy a pálya 30 év után lehető megváltásának esetére is az állam által kiszolgáltatott előlegeknek és ezek kamatainak visszatérítése után tulajdonosai maradnak az engedélyesek mind a vállalat saját kereseteiből alakított tartalék-alapnak és a künnlevő aktív követeléseknek, mind a vállalat saját vagyonából emelt épületeknek, melyeknek a coakskemenezék, öntödék, gép- és egyéb gyárak, pajták, dockok, melyeknek megszerzésére vagy előállítására a kormány által azon határozott kijelentéssel hatalmaztattak fel, hogy azok nem fogják a vaspályának semmi tartozékát képezni.

11. §. Mielőtt az ezen törvényben engedélyezett vasút építésére az ő Felsége által szentesített és az országgyűlés által becikkelyezett- engedélyokmány' az engedélyt kérelmezők részére a közmunka- s közlekedési és pénzügyi ministerek által kiadatnék: jelen törvény hatályba lépte napjától számítandó lu'rom hónap alatt kimutatni tartoznak, hogy a vállalat egész részvénytőkéje harrincz százaléknak (30%) lefizetése biztosítva van.

12. §. Minden más jog és kötelesség tekintetében, úgy az államra, mint az engedélyesekre nézve, a fennálló és alkotandó törvények és kormányrendeletek, valamint az engedélyokmány feltételei lesznek irányadók és kötelezők.

13. §. Az engedélyokmánynak egy példánya az országos levéltárba teendő le.

14. §. Jelen törvény végrehajtásával a közmunka-és közlekedési és a pénzügyi ministerek bíztatnak meg.

A ministerium késznek nyilatkozott a panaszok megvizsgálására, de miután tudomása volt arról, hogy az építés lanyhán folytatatik, utasította a fővállalkozótól a munkálatokat átvett alvállalkozókat, intézkedjenek, hogy a munkálatok, a fővállalkozó hozzájárulásával, vagy a nélkül is, erélyesen megindíttassanak és folytattassanak.

A fővállalkozó az alvállalkozók hozzá intézett ily értelmű felhívására kitérőleg felelt. Az erről értesített ministerium a ministeri biztoss egy a közlekedésügyi ministerium kebeléből kiküldött közeg által a társulat és fővállalkozó közt felmerült differenciákat kiegyenlíteni akarta, mely kiegyeztetés nem sikerülvén, az igazgatótanács a fővállalkozót szerződészegőnek nyilvánította s a munkáknak a fővállalkozó veszélyére és költségére házi kezelés mellett leendő folytatását határozta el, mely határozatát a ministeriumnak oly kéressel hozta tudomására, hogy őt a pálya vagyónának, az anyagkészletnek stb. birtokbavételében támogassa, másrészt pedig az angol-osztrák bank irányában, mely a nála letétben levő társulati tőkét az igazgatótanács rendelkezésére bocsátani nem akarta, vállalja magára a jótállást minden a Waring által ellene támasztható követelésekre nézve és ezáltal eszközölje a társulati tőkének az igazgatótanács rendelkezésére bocsátását.

Ennek folytán a ministerium részéről intézkedés tétetett, hogy a törvényhatóságok a társulatot a pálya és tartozékainak, valamint az anyagszerek birtokában védelmezzék s midőn ezen intézkedésekről az igazgatótanács értesítetett, kijelentetett egyúttal, hogy az angol-osztrák bank által követelt jótállást egyedül a társulat van hivatva elvállalni.

Az angol-osztrák bank azonban az ennek alapján hozzá intézett megkeresésre arról értesíti az igazgatóságot, hogy a társulat által elvállalt garanciával nem elégszik meg és hogy Waring az építési tőke iránt teendő minden intézkedés ellen közjegyzői úton már is óvást emelt. Az igazgatótanácsnak nem marad tehát, nézete szerint, egyéb hátra, mint vagy perelni, vagy egyezsége lépni a fővállalkozóval.

Belátván, hogy a pör az építés megszakítását s így tetemes kárt vonna maga után, inkább egyezsége lépett fővállalkozójával, melynek értelmében a társulat és Waring közt létrejött minden eddigi szerződés megszűntnek nyilvánított. Az építés folytatása a társulatra szállt s ennek fejében a még rendelkezésre álló építési tőke is birtokába ment át. A vonalakon található összes anyagok, felszerelések a társulatra ruháztattak s ezek ellenében Waringnek némely jogok biztosítottak, mely jogokról Waring az 1871 június 12-én kötött pótegyezményben oly feltétel alatt mondott le, hogy a társulat Waring összes tartozásait magára vállalja s őt minden kötelezettség alól végleg felmenti.

Ezen pótegyezmény létrejötte után a társulat és a fővállalkozó közötti minden jogviszony megszűnt s ez időtől kezdve a vasút építését a társulat közvetlenül eszközölte.

A vonalból még ekkor csak a nagyvárad—kolozsvári rész volt forgalomban.

A ministeriumhoz 1871 június 6-án benyújtott felterjesztésében a társulat az építés teljes befejezésére megkívántató tőkét előbb 8 millió forintban, egy későbbi beadványában azonban 13 millió forintban állapítja meg. Az építési tőkének aránytalanul nagy leapadását a szerződésből a társulatra háramlóit hátrányok mellett a kormány részéről a tervek helybenhagyásánál állítólag elkövetett mulasztásoknak, valamint a kormány részéről követelt több munkának tulajdonítja, melyekért a társulatot kártérítés illeti, mely kártérítési igényről azonban lemond azon esetben, ha megengedtetik neki a kimutatott tőkehiány fedezésére szükséges tőkét mint függő kölcsönt az üzleti számla terhére felvenni.

A ministerium ezen beadvány tárgyalását csak az esetre helyezte kilátásba, ha a társulat az állítólagos több munkát igazolja.

A társulat egy újabb beadvány folytán — melyben a tordai szárnyvonalnak, mint másodrendű pályának kiépítésére kért engedélyt — felhivatott, hogy tőkéjét, valamint azt, miként véli abból az egész hálózatot kiépíteni, 4 hét alatt mutassa ki s jelentse fel, mikor gondolja a II. és III. szakaszt a forgalomnak átadni.

Ezen felhívásra a társulat október 20-án egy kérvényt nyújtott be. E beadványban, melyben az építés mibenlétét s a volt fővállalkozó kártérítési igényeit tárgyalja, előadván az okokat melyek a munkálatot megdrágították s kéri, hogy az építés befejezéséhez hiányzó 13 millió forintnak fedezése újabb sorozatú, az állam által szintén biztosítandó társulati értékek kibocsátása által legyen fedezhető. Ez esetben kész lenne a kormány ellen támaszthatni vélt kártalanítási igényeiről véglegesen lemondani.

Ezenközben megnyílik, 1871 november hó 20-án, a kocsárd—tövis—gyulafehérvári és a kocsárd—marosvásárhelyi vonal.

Ekkor azonban már az építési alaptőke 2 millió forintra apadván le, az igazgatótanács február 6-án tartott ülésében a rendkívüli közgyűlésnek április 2-ára leendő összehívását határozta el s egyúttal jelentést tett a ministeriumnak, hogy az építést ezen tőke mellett legfőlebb márcziusig folytathatja, minélfogva kártalanítási igénye fejében a munkálatok folytathatása céljából állami előleget kér.

Ezen kérelem folytán az illetékes ministerek s a társulat képviselői közt értekezletek tartattak, mely alkalommal a kormány tagjai azon nézetnek adtak kifejezést, hogy czélszerűbb volna a rendkívüli közgyűlést akkorra halasztani, midőn a vasút egy újabb szakasza is forgalomba tétetett. Ekkor ugyanis könnyebb lesz kiszámítani, mire van még szükség a pálya teljes kiépítésére, s nagyobb lévén az állami garancia, a hiány fedezésére szükséges kölcsön is könnyebben lesz beszerezhető s emellett eleje vétethetik azon zavaroknak, melyeket az elsőbbségi kötvények

birtokosai támaszthatnának a miatt, mert a már megnyitott szakaszokra eső garancia az elsőbbségi kötvények kamataira nem nyújt elég fedezetet.

A társulat igazgatótanácsa, ennek folytán késznek nyilatkozott a közgyűlést április 27-ére halasztani, de biztosítást kért, hogy a kormány az építhetés céljából 3,000.000 forintot rendelkezésre fog bocsátani.

A kormány tartván attól, hogy az előlegek megtagadása a munkák megszüntetését vonja maga után s e részben a félben levő építkezések megromlása és az időközi kamatok felszaporodása által nemcsak a társulatot károsítja meg, hanem a vasút kiépítését egyáltalán kétségessé teheti, abban állapodott meg, hogy a társulatnak egy millió forintnyi biztosítékára, valamint a több munkák fejében támasztható követeléseire összesen 1,500.000 forintnyi előleget nyújt, mely után egyelőre, annyi kamatot köteles a társulat fizetni, a mennyit a biztosíték jövedelmez!

A társulat igazgató-tanácsa 1872 márczius 16-án tartott ülésében a közgyűlés összehívását, ennek folytán, a tövis—medgyesi vonal, megnyitása utáni időre halasztotta s egyszersmind az 1871 október 20-án benyújtott kártalanítási kérelemnek elintézését szorgalmazta.

A kormány május hó 25-én kelt leiratában a fővállalkozó által annak idején elősorolt követeléseket nagy részben alaptalanoknak mutatván ki, csupán 569.317 forintot ismert el s ezt is inkább a méltányosság, mint a jog szempontjából. Ezen összegnek kifizetését — oly feltétel alatt, hogy a társulat minden más igényéről lemond — kilátásba helyezte.

Ugyanazon leiratban felhívta a társulatot oly intézkedések tételére, melyek által a pálya kiépítése biztosíttassék, mert ellenkező esetben a társulat ellen jogait érvényesíteni s az engedélyokmány értelmében eljárni lenne kénytelen.

Az 1872-ik év május hó 6-án megnyílik a tövis—medgyesi vonal-rész és május elején már ismét jelentést tett az igazgatótanács, hogy a neki kiutalt összegekkel az építést addig sem bírja folytatni, míg a május 23-ára összehívott közgyűlés a további eszközök iránt intézkedhetik, minél fogva újabb előleget kér.

A kormány két utat látott maga előtt: vagy megvonni a további előleget s ez esetben a vállalat összeroskadását megengedni, ezenkívül különösen az inséges vidékekről összejött mintegy 20.000 munkást nemcsak kereset nélkül hagyni, hanem már kiérdemelt két heti keresményétől megfosztani, vagy pedig további segílyt nyújtani s lehetővé tenni, hogy az építés folytattassék, míg a közgyűlés a segíly iránt intézkedik.

A kormány ez utóbbi utat választotta, oly módozattal azonban, hogy a vonalon végzett munkákról, valamint az egyes iparosok és gyárak által szállított tárgyakról az igazgatóság által jóváhagyott számlák a kormány által fizetettek ki s az így kifizetett összegek

biztosítására kikötött, hogy az esetre, ha azok visszafizetése iránt a közgyűlés kellőleg nem intézkedik, az adott összegek a társulat számára biztosított tiszta jövedelemnek azon részéből fognak kamatoztatni s le vonatni, mely az elsőbbségi kötvények kamatai által igénybe véve nincsen.

Az 1872. évi május hó 23-ára összehívott rendkívüli közgyűlés a határozatképességre szükséges számú részvényesek meg nem jelenése miatt megtartható nem lévén, az június 3-ára lett elhalasztva s e napig a kormány a társulatnak már 2,019.783 forint 89 kr.-t fizetett ki előleg fejében.

Az összejött közgyűlés alkalmával a hiány már 15,200.000 forintban lett kimutatva s a közgyűlés a társulati ügyek rendezésére egy bizottságot választott s elhatározta, hogy a végleges rendezés megtörténteig a társulat pénzszükségeinek fedezésére függő adósság vétessék fel, mely határozat ellen a kormánynak észrevétele nem volt.

E mellett még egy másik bizottság is küldetett ki, melynek feladatául tűzetett megbírálni az igazgatótanácsnak jelentését, s ha azt helyesnek találja, minden további felelősség alól felmenteni.

E közgyűlési határozat folytán a kiküldött bizottság az igazgatótanácsccsal egyetértőleg a 15,200.000 forint beszerzése céljából a bécsi Vereinsbankkal, a franco-osztrák és franco-magyar bankkal alkudozásokba bocsátkozván, nevezett bankokkal szerződés jött létre, melynek értelmében e bankok a kívánt 15,200.000 forintot 7% kamat mellett a társulat rendelkezésére bocsátják oly feltétel alatt, hogy ezen kölcsön biztosítékául a társulat 19,998.000 forint névértékű másodsorozatu elsőbbségi kötvényt ad a bankoknak, melyeket azok az esetre elárúsíthatnak, ha a kölcsön 1873. évi június hó végéig vissza nem fizetetik; míg ha a társulat a kötvényeket visszaváltja, a fentebbi kamaton felül még 5% illetéket fizet a banknak.

A bankok azonban a kölcsönt csak azon feltétel alatt adták, ha a kormány biztosítja őket arról, hogy a pálya kiépítésére netán még szükségesnek mutatkozó további összegeket a társulat rendelkezésére bocsátja.

A kormány e biztosítást megadta ugyan, de csak azon összeg erejéig, a mely kamatoztatható a társulat részére államilag biztosított tiszta jövedelemnek azon részéből, mely az elsőbbségi és ezen újabb kölcsön kamatainak fedeztetése után fenmarad.

A társulat e kölcsön megkötése után visszafizette az államkincstárnak az építés szakadatlan folytathatására nyújtott 2,019.783 forint 89 kr. előleget.

Azonban mire az építés annyira haladt, hogy a kolozsvár—kocsárdi és gyéres—tordai szárnyvonalak kivételével az egész hálózat forgalomban volt, akkorra a 15,200.000 forint kölcsön már elhasználtatott s beállott a kölcsönző bankok által előre látott azon eset, melyben

a további építkezésekre újabb kölcsön, illetőleg újabb államelőleg vált szükségessé.

A vállalat az ily viszonyok között tőle telhető erélylyel folytatja az építkezést és 1872 július hó 12-én a medgyes—segesvári, 1872 október hó 11-én a kiskapus—nagyszebeni vonalakat nyitja meg, minélfogva az állami előleg folyóvá is tétetett, de kikötetett, hogy a kapott előleg kizárólag az építésre fordíttassék.

E közben a közgyűlés által kiküldött azon másik bizottság is eleget tett megbízatásának, mely az igazgatótanács jelentésének meg-bírálásával volt megbízva. Jelentését egy jogi véleményben foglalta egybe, mely a kormánynak is bemutatott.

Az 1873. év június hó 1-én megnyílik a Segesvár—brassói és augusztus hó 14-én a kolozsvár—kocsárdi vonalrész, azonban már december hó 1-én az igazgatótanács tudomására hozza a kormánynak a bankconsortium azon nyilatkozatát, mely szerint az a kölcsönt felmondja. Ebből az következett, hogy ha a társulat nem képes e kölcsönt az év végéig visszafizetni, a 30 millió másodosorozatú s az állam által 1,500.000 forint ezüst kamatokkal fedezett kötvényeket áruba bocsátja.

Ily körülmények között lehetővé kellett tenni a társulatnak, hogy magának ezen értékpapírokra fektetett más kölcsönt kellő időben szerezhessen s azzal a bankconsortiumot kielégítthesse, illetőleg ezen másodosorozatú elsőbbségi kötvényeit visszaválthassa s azok eladására kedvező Időt, az ez úton beszerzett pénzből kifizetvén azután úgy az említett újabb kölcsönt, mint az államtól az építés befejezésére nyert előlegeket.

Ez ügynek rendezését s a társulatot a csődbejutástól megmenteni a kormány olykép vélte eszközölhetőnek, ha a törvényhozás egyrészt utasítván a kormányt, hogy a társulatot e részbeni működésében segítse, másrészt pedig, ha felhatalmazza a kormányt, hogy a pénzintézettel szemben jóállást vállalhasson el arra nézve, hogy az államgaranciák az alapszabályszerű részvényekre eső része első helyen a másodosorozatu kötvények kamataira, illetőleg az e kötvényekre, mint zálogra adott kölcsön után járó kamatok fizetésére fog fordíttatni.

A társulat hitelképességének emelkedése a vasút ügyeinek rendezése előtt remélhető nem volt. A viszonyok rendezését a törvényhozástól se lehetett addig várni, míg a vasút ügyeinek megvizsgálására kiküldött vasúti és pénzügyi bizottság jelentését be nem nyújtja.

Szükséges volt tehát a függő adósság ügyét a vasút ügyétől elválasztani.

A függő kölcsön állandósítása iránt ezután a magyar általános hitelbankból s társaiból alakult új bankárconsortiummal indítottak meg tárgyalások. Ezek készeknek nyilatkoztak a másodosorozatú kötvényekre tíz millió forintot előlegezni, mely előlegezési ügylet hét hónapi tartamra terjedne. Az előlegezett összeg után 9% kamat fizetendő.

Ezenfelül kikötötte, hogy a kötvények kamatainak és törlesztésének fizetéséért a magyar állam a készfizető kezességét vállalja és az évi járadék kifizetésének kezelését a magyar állam vegye át.

A kormány, tekintve azt, hogy az akkori viszonyok között jobb ajánlat nem volt remélhető, a rendezésnek ezt a módját a törvényhozás jóváhagyásának fenntartása mellett elfogadta.

Hogy ezen kötelezettségek teljesítésére megkívántató biztosítéka legyen a magyar keleti vasúttársulattal szemben, a társulattal egy szerződést kötött, mely szerint a magyar állam úgy a kötvények kiválasztását, mint azok utólagos elzálogosítását, illetőleg feltételes eladását a magyar keleti vasút terhére teljesíti.

Ezenfelül az állam részére kikötöttet, hogy a társulatnak törvényesen biztosított tiszta jövedelméből jogosítva van visszatartani annyit, mennyi a kötvények kamatainak és törlesztésének fizetésére és a szelvények beváltási költségeire szükségesek. És az esetben, ha a vasút tiszta jövedelmeinek csökkenése folytán az állam által kamatbiztosítás címén fizetendő összeg a fentebbi célra elég nem volna, a társulat köteles a hiányzó összeget az államnak előre kifizetni.

A teljesítés elmulasztásának esetére a vasút zár alá vehető, mikor is az állam a vasút jövedelméből maga elégíti ki magát.

A szerződés bemutatása mellett kérte a kormány a törvényhozás felhatalmazását, hogy a magyar keleti vasúttársaságnak a franco-osztrák banknál és társainál lévő 17,051.539 forint 44 kr. adósságát kifizethesse és a zálogul adott kötvényeket kiválthassa, továbbá, hogy ezen másodszorozatu kötvényeken az államot mint kezeset és készfizetőt lekötthesse. Ez a felhatalmazás az 1874:1. törvényczikkkel adatott meg.

Szerződésbeli kötelezettségének kifolyásaképpen a kormány az építés befejezésére engedélyezett 1,700.000 forintnyi kölcsönből 1,378.000 forintot folyóvá tett.

A vasúttársaság pénzügyei, ennek daczára, nem a legsimábban bonyolódtak, minélfogva a képviselőház 1873. évi február hó 12-én a vasúti és pénzügyi bizottságokat azzal bízta meg, hogy a magyar keleti vasút ügyét vegyék beható vizsgálat alá és az eredményről tegyenek jelentést.

Ezenkívül Ghiczey Kálmán pénzügyi és Zichy József gróf közlekedési ministerek szükségesnek tartották, még mielőtt a vasúti és pénzügyi bizottságok munkálatukat befejezték volna, a kormány kebeléből egy bizottságot kiküldeni, melynek feladatául tűzetett:

1. A társulat építési és üzleti számlája között a végleszámolást eszközölni és

2. a társulat pénzügyi állapotát megvizsgálni és az ügy rendezésére vonatkozó javaslatot tenni.

Ezen a közlekedési és pénzügyi ministeriumok, valamint a vasúti és hajózási és vasútépítészeti főfelügyelőségek képviselőiből alakított bizott-

ság elsősorban az építési s üzleti alapok közti leszámolást eszközölte, melynek eredményét a nevezett ministerek helybenhagyták.

Azután áttért a második feladatának megoldására s e részben legelőbb is a társulat vagyón-mérlegét s egyéb számadási adatait bekívánta s miután azokat a társulat 1875 márczius hó 5-én előterjesztette, a társulat könyveivel leendő összehasonlításukat eszközölte.

Mielőtt azonban e részbeni munkálatát befejezhetne volna, bejelentett a társulat részéről, hogy kárpótlás iránti igénynyel fog legközelebb fellépni.

Az 1875-ik évi márczius hó 27-én tényleg be is nyújtott az, mely aztán megvizsgálás s az eredményről teendő javaslatainál leendő figyelembe vétele végett ezen vegyes bizottságnak adatott ki, mely ezen kárpótlási igény elbírálása ozéljából még az igazságügyi ministerium s a jogügyi bizottság egy-egy képviselőjét is meghívta.

A bizottság nagy kiterjedésű tárgyalásokat s számításokat igénylő munkájával 1875. épi szeptember hó elején készült el s a társulat által igényelt 18,925.365 frt kárpótlás indokolásául felsorolt több munkák s költségekből 4,850.000 frt értékűt olyannak talált, mely részben jogi s részben méltányossági szempontból kárpótlás tárgyát képezheti.

A kormány a kebeléből kiküldött eme bizottság munkálatait s javaslatait alapos vizsgálat tárgyává tevén, a kárpótlást szintén jogi s méltányossági indokoknál fogva megadhatónak találta s az egész ügyet oly alapon kívánta rendezni, miszerint ha már az államnak áldozatokat kell hozni, legalább a vaspálya az állam részére szereztessek meg, minélfogva egyezkedést kezd a vasúttársasággal. Ajánlata így szól:

»A magyar keleti vasútnak az állam részéről leendő megvétele esetén a társulat részvényesei minden három darab (200 frt névértékű) részvényeik után az állam által kibocsátandó két darab 100—100 forinról szóló és 5%-kal kamatozó kötvényt nyernének, mely esetben a részvényeseknek adandó 9,989.266 forint névleges értékű állami kötvény 499.463 forint évi terhet róna az államra; azonfelül átveendő volna a társulatnak fentebb kimutatott 424.812 és esetleg 224.812 forintnyi fedezetlen terhe.«

A társulat képviselői ellen javaslatot tettek s először a tőkének oly módoni felemelését kívánták, hogy minden részvényért egy darab 100 forintos kötvény adassék, egy más ajánlatuk oda terjedt, hogy a kormány által felajánlott két kötvény három részvényért — 6%-kal aranyban — kamatoztassék, végre egy oly sorsolási kölcsönt javasoltak, mely évenként 600.000 forint járadékot tett volna szükségessé.

Midőn azonban a kormány mindezen ajánlatokat elutasítva kijelentette, hogy ajánlatától el nem tér s azt oly maximumnak tekinti, melynek el nem fogadása esetén az egyezkedési tárgyalásokat elejtetteknek volna kénytelen tekinteni, az igazgatótanács azt elfogadni s a közgyűlésnek ajánlani késznek nyilatkozott.

Ez alapon azután a szerződés megkötetett s az a társulatnak 1876. évi január 31-én tartott rendkívüli közgyűlésében alapszabályszerű módon elfogadtatott.

A képviselőház vasúti és pénzügyi bizottsága időközben befejezvé a magyar keleti vasút ügyének vizsgálatát, a képviselőház 1875. évi május hó 22-én »a magyar keleti vasút ügyében kiküldött vasúti és pénzügyi bizottságok jelentését oly utasítás mellett adta ki a kormánynak, hogy azoknak alapján a szükséges és saját hatáskörébe eső intézkedéseket azonnal megtegye és ebbeli eljárásáról szóló jelentését a jövő országgyűlés kezdetén a képviselőháznak mutassa be. Ugyanakkor terjeszse be egyszersmind azon netán szükségesnek vagy czélszerűnek mutatkozó további teendők iránti javaslatait is, melyek saját hatáskörén kívül esvén, törvényhozási intézkedéseket igényelnek«.

A kormány az összes vizsgálati iratokat az állami főügyésznek adta ki oly czélből, hogy azok beható tanulmányozása után adjon véleményt az iránt, vajjon a magyar keleti vasút engedélyezése, társulatának megalakulása vagy vonalai kiépítése körül követett eljárásnak valamelyikében fedezhető-e fel oly cselekmény, mely a büntető törvénykönyv határozatai szerint a bűnfenyítő eljárás sikeres megindítását indokolná s ha igen, mely cselekményre vonatkozólag s ki ellenében volna ezen vizsgálat fogamatba veendő.

Az állami főügyészség az ügynek több mint fél éven át való tanulmányozása után jogi véleményét benyújtván, abban részletesen tárgyalja az egyes felmerült kérdéseket s azon nézetének ad kifejezést, hogy az esetre, ha Waring s megbízottja ellen azon pillanatban, midőn ez utóbbi a munka beszüntetésével fenyegetődött, letartóztatási határozat s azzal egyidejűleg a szigorú bűnvizsgálat elrendeltek s ha az építési status-quo azon időben, midőn az építés beszüntetett, szigorúan számba vétetik, az egyes kérdések felderítésére szükséges adatok megszerzethettek volna. Azóta azonban a főszereplők szabadon mentek s az idő folyama annyira elmosta a nyomokat, *»hogy jelenleg csak egy homályba burkolt bonyodalom terül el a vizsgáló szeme előtt, melyből csak egyes események, pusztá feltevések emelkednek ki, mely eseményből s feltevésekből magukból gyanításnál, bebizonyíthatlan vádnál s egy alig lecsillapítható izgalomnál egyéb nem resultálhatna«.*

Egyrészt a kormánynak ezen szakközege által adott jogi vélemény — s másrészt, mert a kormány maga a rendelkezésére álló összes adatokból s ügyiratokból e véleménynyel ellenkező meggyőződést nem szerezhetett — arra indították tehát, hogy az előreláthatólag czéltalan bűnfenyítő eljárás mellőzésével egyszerűen a társulat bonyolult pénzügyi helyzetét rendezze.

A magyar keleti vasút körül történtek, nevezetesen, hogy az állami biztosítékból a részvényekre esett rész a II-od sorozatú kötvények javára lettek lefoglalva, noha az állam a biztosításból folyó kötelezettségeinek

a leglelkismeretesebben eleget tőn, mégis közvetlenül az állam hitelére is károsan hatottak s e hatás sok pénzpiaczon mindaddig érezhető maradt volna, míg a nagyrészt mesterségesen felszított agitációnak a kérdés teljes megoldása által vége nem vették. Ez a megoldás legcélszerűbben volt eszközölhető az egész magyar keleti vasúttársulat megszüntetése által, vagyis ha az állam a vasutat megvásárolja.

E vasút megszerzésével az állam úgyszólván egy új fontos eszközt kap, melylyel egyrészt a keleti forgalomra befolyást gyakorolhatott, másrészt pedig a vasutak versenyét szabályozhatta.

A »Magyar keleti vasút« társaság részvényesei az 1876 január 31-én megtartott III-ik rendkívüli közgyűlésén elfogadta az eladásra vonatkozó szerződést, melynek 6. és 7. §-aiban kimondatik, hogy a magyar keleti vasút kezelését a magyar kormány már 1876 február 1-én veszi át s azt addig, míg a szerződés jogérvényre emelkedik, a társulat igazgatótanácsának ellenőrködése mellett folytatja.

Ehhez képest a m. kir. közmunka- és közlekedési minister a m. kir. pénzügyminiszterrel egyetértőleg a pálya átvételét s annak kezelését egy három tagból álló bizottságra ruházta s ezen bizottság tagjaiul *Záhorszky* Kálmán osztálytanácsost a m. kir. közm. és közl. ministeriumban, *Rendes* János osztálytanácsost a m. kir. pénzügyministeriumban és *Langer* Károly ministeri tanácsost, a vasúti és hajózási m. kir. főfelügyelőség főnökét jelölte ki.

A bizottság 1876. évi február hó 1-én megalakulván, a pályát átvette és annak ideiglenes vezetését az egész 1876. éven át ellátta.

A törvényhozás a pálya átruházása iránt kötött szerződést az 1876: L. törvényzcikkkel hagyta jóvá.

Az állam a vasutat birtokába vevén, azt egyelőre külön igazgatás alatt hagyta, mígnem a külön igazgatóság megszüntetettvén, a magyar keleti vasutak 1878. évi január hó 15-ikén teljesen beolvasztattak a magyar államvasutak hálózatába.

12. Az Észak-keleti vasút.

Az abszolút kormány már az ötvenes évek elején tervbe vette, hogy a Máramarosmegyében felhalmozott bányakincsek és fanemiek értékesíthetése céljából, az országnak ezen a természet által oly gazdagon megáldott vidékére, hol a nép mégis rettenetes szegénységben és nyomorban él, vasutat vezet, hogy ezzel egyszersmind a kincstári sóaknák termékeinek az addig szokásban volt kezdetleges szállítási módja, a mindenféle viszontagságoknak kitett tutajozás és tengelyen való továbbítás helyett gyors, biztos és jutányos közlekedést biztosítson. Kidolgoztatott tehát egy vasúti tervet, Máramarosszigettől Náményig, mert Náményen alul a Tiszán a hajózás meglehetősen szabályossággal volt gyakorolható. Ekkor érkezett a kormányhoz a Tiszavidéki vasút kér-

vénye, melyben engedélyt kér egy Náménytől Nyíregyházáig vezetendő szárnyvonal kiépítésére. A kormány örömmel ragadja meg az alkalmat és megadja 1859-ben a Tiszavidéki vasúttársulatnak az engedélyt a nyíregyháza—námény—szigeti vonalra, azzal a kikötéssel, hogy a vonalat legkésőbb 1862-ben, tehát három év alatt megépítse és üzemképessé tegye.

A Tiszavidéki vasút azonban — a tiszavidéki vasút történetében előadott okoknál fogva — elejtette a nyíregyháza—námény—szigeti vonal megépítésének eszméjét.

Debreczen és Szatmár városa oly nagyfontosságú dolognak találta azt, hogy Máramaros vidéke a tiszavidéki vasút vonalaival összekötetésbe hozassák, hogy az elejtett tervet ha egy kissé más alakban is, de ő karolta fel. *Forgách* Antal gróf és érdektársai ennél fogva 1864-ben azzal a kérelemmel fordultak az abszolút kormányhoz, adná meg nekik az engedelmet egy Debreczentől Szatmáron át Máramarosszigetre vezető vasútvonal megépítésére. A kormány az előmunkálati engedélyt megadja, *Forgách* Antal gróf és érdektársai pedig 1866-ban benyújtották a bécsi cs. kir. kereskedelmi ministeriunhoz a vasútengedélyezési törvényben kiszabott előmunkálati terveket és a kiépítésre szóló végleges engedélyt kérték.

Az 1867. év kezdetén alakult önálló magyar kormány — mely ezen ügyet is átvette — már politikailag is engageálva volt. Nevezetesen *Boros* Pál, *Újfalussy* Lajos és *Tisza* Kálmán országgyűlési képviselők 1867 június hó 26-án a debreczen—szatmár—sziget vaspálya kiépítése tárgyában határozati javaslatot nyújtottak be. Erre a következő választ kapták: »a képviselőháznak még a múlt 1866. évi márczius hó 22-én tartott ülésében el lévén határozva, hogy mihelyt törvények alkotására képesítve leend az országgyűlés, kiváló gondot fordítand a ház a fenti vasútvonal ügyére s ennek és ezzel együtt a hazának közös érdekeit netalán sértő vállalatok engedélyezésébe bocsátkozni nem fog « Most azon nézetből indulván ki, hogy hosszabb vonalából álló vasúti vállalatok az ország közgazdasági érdekeinek jobban megfelelnek, az érdekelteket arra szólította fel, hogy keresnék az érintkezést a Felső-Magyarország keleti részén létesítendő vasúti hálózat tervezésére és kiépítésére időközben alakult másik érdektársulattal és próbálják meg az egyesülést az azok által tervbe vett vonalak közös kiépítésére.

A kérelmezők megfogadták a kormány jóindulatú tanácsát, érintkezésbe léptek a másik társulattal, melylyel megegyezésre jutván, egyesülten tárgyalásokat kezdtek a kormányval a vonaltervezet megalkotására nézve.

Ez alatt egy gácsországi társaság azzal a kérelemmel fordult saját kormányához, adná meg neki az előmunkálati engedélyt egy oly vasúti hálózatra, mely keleti Gácsországot Stryen és Skolén át Munkács felé

Magyarországgal és Chodorovon, Tarnopolon át Oroszországgal hozná összeköttetésbe.

A Magyarország észak-keleti vasút hálózatának megépítésére összeállított érdektársulat összeköttetést keresett ezzel a gácsországi társulattal a végből, hogy vele megteremtse a már régen és annyira óhajtott magyar és gácsországi kapcsolatot.

A köztük létrejött megállapodás után érintkezésbe léptek a két kormányval és engedélyt kértek, hogy Magyarország észak-keleti vidéke és Kelet-Csehország között vasúti összeköttetést létesítsenek. A kormányokkal folytatott tárgyalás után abban történt megállapodás, hogy egyelőre csak a Magyarország észak-keleti vidékén tervezett hálózat ügye intéztessék el és az Munkácson megszakasztván, a továbbfolytatás és a gácsországi vonalak iránti megállapodás későbbi tárgyalásnak tartassák fenn.

Ezen megállapodásokhoz képest a magyarországi vonalak megépítésére szóló engedély az 1868: XIII. törvénycikkben megadott a magyar észak-keleti vasút részvénytársaságnak, mely 1868 július hó 25-én szerződést köt berlini *Stroussberg-Bethel* Henrik dr.-ral,*) ki kötelezettséget vállal, hogy a társulat által, a nyert kamatbiztosíték alapján kibocsátandó építési tőkékért a szükséges kisajátításokat eszközli, az egész hálózatot, mint fővállalkozó a m. kir. vasútépítészeti igazgatóság szabályai és szabálytervei szerint kiépíti és felszereli.

A fővállalat nagy apparátussal kezdett hozzá a terv megvalósításához. Összeállította és szervezte az építés vezetésével megbízandó műszaki személyzetet. Az al-, a fel- és magaséptményi munkálatokat vonalrészenként alvállalkozóknak adta át. A sínek, talpfák és építési anyag

*) Voltak esetek, midőn a magánvállalatok kevésbé lelkiismeretes vezetői a hitelműveletekkel járó nyereségek és nyereszkesedés által indítva oda törekedtek, hogy a megállapított építési tőke ki ne fusson a költségeket, hogy új részvényeket lehessen kibocsátani; vagy pedig főleg ugyanezen célból terjeszkedtek és terveztek új csatlakozó vonalakat, melyek valódi szükségét nem pótoltak. Azok az óriási tőkeelfecsérlések, melyek az úgynevezett *fővállalati rendszerrel* (Generalunternehmung) karöltve jártak, az állami építkezés keretében sehol sem konstatálhatók. Ezek a hírhedt »*fővállalatok*« tekintélyes pénzcsoportokkal szövetkezve, kieszközölték a vasút engedélyezését és miután a közönség érdeklődését hangzatos ígéretekkel felcsigázva, a részvényeken jó áron túladtak, a vasút sorsával aztán többé mit sem törődtek. Az építést alvállalkozóknak adták ki, a kik ismét más alvállalkozóknak adták tovább és a sok kézen keresztül gyakran az építési tőke több mint fele elkallódott; míg végre az utolsó vállalkozó, a kinek kezén megakadt a vasút, mert időközben kiderült, hogy a részvények értéke messze felülhaladja azoknak a vasút jövedelmezősége által igazolt reális értékét, a vasútépítés silány és felületes kivitelében kereste a kompenzációt, hogy valamiképp megtalálja számítását, ha ugyan az építést félbehagyni nem volt kénytelen, a mi szintén nem egyszer megtörtént. Egyes »*fővállalkozók*« e téren szomorú nevezetességre tettek szert, ezek között különösen *dr. Stroussberg*, a ki Németországban és Romániában is szerepelt, mint vasútengedélyes fővállalkozó.

beszerzésére nézve ajánlatokat szerzett be hazai és külföldi gyáraktól, bányáktól és vállalkozóktól. Nem várja be az építkezési tervek ministeri jóváhagyását, hanem az egyes vonalrészekben szabad egyezkedés révén megszerzett földterületeken meg kezdi a földmunkálatokat.

A fővállalatnak idegen országokból idehozott műszaki közegei nem ismerték a helyi viszonyokat, a tervek olyanok lettek, hogy a kormány a pálya irányára, a pályaudvarok fekvésére és bővítésére, az egyes műszaki létesítmények szilárdítására nézve nagyobb mérvű módosításokat kellett hogy megkívánjon. A Tisza évek hosszú sora óta nem tapasztalt magasságra növekedett, a többi vasútépítkezés folytán az építési anyag ára igen nagy mérvben felszökkent, a kiütött porosz-francia háború miatt az idegen munkások hazaszóltattak, minélfogva az időközben az alvállalkozók által is már más alvállalkozókra átruházott munka, tőke hiány miatt is éppenséggel nem haladt előre.

A részvénytársaság igazgató-tanácsa erélyes fenyegetődzése folytán Strousberg dr. fővállalkozó a kötelezettségüknek meg nem felelő alvállalkozókkal felbontja a szerződéseket és több, Poroszországból ide requirált, az ő állítása szerint »kipróbált« munkavezetőkre bízta a munkát, kik mellé — bizalmi egyénekként — az építést eddig vezetett mérnökeiket azzal osztja be, hogy ezek a nyers kiadások 10%-át fogják díjazásul kapni.

Ez az intézkedés éppenséggel nem vezetett takarékoskodásra és a társaság állandó pénzavarral küzdött.

Ily viszonyok mellett nagyon is megfogható volt, hogy Strousberg dr., a jeles financier, kinek az 1868. év nyarán 50.000 darab északeleti vasúti részvényre megnyitott aláírás, — melyre több mint tízszeres túljegyzés történt — továbbá 40.000 darab részvénynek folytatólag történt eladása tekintélyes nyeresémet juttatott, arra törekedett, hogy megmeneküljön az üzlettől. Alkudozást kezdett tehát a vállalatban pénzügyileg amúgy is érdekelt bécsi *Union*-bankkal, mely azt 1871-ben át is vette és mintegy 22 millió forint veszteséggel be is fejezte.

Az *Union*-bank átruházási szerződésének jóváhagyása alkalmából a kormány kikötötte, hogy a munkálatok folytatása és bevégzése tekintetéből erélyes és szakértő vezetés iránt fog a bank intézkedni.

Így végre megnyitott:

Debreczen—Nagykároly 1871 évi június 25-én.

Nagykároly—Szatmár 1871 évi szeptember 26-án.

Szerencs—Újhely 1871 évi október 24-én.

Újhely—Legényé-.Mihályi 1872 évi január 7-én.

Szatmár—Bustyaháza 1872 június 16-án.

Újhely—Csap—Ungvár 1872 augusztus 25-én.

Csap—Királyháza 1872 évi október hó 24-én.

Nyíregyháza—Kisvárdá 1872 évi november 20-án.

Bustyaháza—Sziget 1872 évi december 4-én.

Bátyú—Munkács 1872 december 4-én.

Újhely összekötő ív 1872. évi december 4-én.

Kisvárdá—Csap 1873. évi február 4-én.

Az ungvári Fluider-vonal 1873. évi márczius 30-án.

Legenye-Mihályi—Kassa 1873. évi október 22-én.

Az építés befejezése után az Union-bank a kormány által rendelt állomásbővítések, árvizek és járványok okozta erőhatalomból folyó túlkiadások címén 22,161.385 forintnyi követelést támasztott, miknek nagyobb részét az észak-keleti vasúttársaság fedezte is, bejelentvén azt a kormánynál és annak támogatását kérte. A kormány, nehogy az ilyen fontos közérdekű vállalat részvényeseinek kamatjövödelme csökkentessék, ez által a magánvállalkozás a vasutak építésétől elriasztassék, feljogosította a társulatot, hogy 5%-os kamatozás mellett 5 millió forint névértékű, tíz évi adómentességgel bíró szelvényű elsőbbségi arany-kötvényt adjon ki.

A létesített nyíregyház—ungvári másodrendű vasúttársulat ügyeit vezetésre átvett igazgatóság, mely időközben a megépített társulati házban helyezkedett el, vonalait még fejleszteni kívánta • volna, mire nézve lépéseket tesz, melyek azonban nem valósulhatnak meg.

Az 1876-ik évben az új kereskedelmi törvény rendelkezésének megfelelően a társulat jövő szervezetét állapítja meg.

A kereskedelemben és a földművelésben beállott pangások okozta csapások folytán anyagi zavarba kergetett társaság még, tekintettel a közvagyonosodás hanyatlására, kénytelen tarifáit is redukálni, vonalain pótmunkálatokat eszközölni, mi anyagi zavarokat okoz. Ebből úgy akar menekülni, hogy 1885-ben átveszi a munkács—beszkidi vonal üzletkezelését, valamint kezelése alá veszi a körzetében támadt helyi érdekű vasutak üzemét is. A rendezkedés nem sikerül, a kormány közbenjárására 1888-ban 16,912.200 márkányi beruházási kölcsönt vesz fel. Ez sem segít és mert fennállásának egyik esztendejében sem érte el azt a jövedelmi felesleget, a mennyi elég lett volna arra, hogy a társaság által felvett elsőbbségi kölcsön kamat és törlesztési évjáradékainak fedezésére szükség lett volna, a kormány által a vasút államosítása vétetett célba.

A beváltás mellett szólott különösen a tarifális és hadászati érdeken kívül az a körülmény, hogy a munkács—beszkidi államvasúti vonal és az I. magyar gácsországi vasút államosított magyar vonalrészé is — melyek kezelése a m. kir. államvasutak akkor már nagykiterjedésű hálózatától elszigetelt fekvésüknél fogva a magyar észak-keleti vasút igazgatóságának volt átadandó — a m. kir. államvasutak egységesen kezelt hálózatába igazgatásilag és szervesen beilleszthető legyen.

Ezen indokoknál fogva — mint az már a tiszavidéki vasút államosításakor jeleztetett — a kormány tárgyalásokat kezd a magyar

észak-keleti vasút-társaság igazgatóságával vonalainak államosítása czéljából. A tárgyalások eredményre vezettek. Az erre vonatkozó szerződést a társaság vezérigazgatója 1890 május hó 16-án írja alá. A szerződés pedig az 1890: XXXI. törvénycikk alapján czikkelyeztetett be.

13. Az Első magyar gácsországi vasút.

A Magyar- és Gácsország közötti összeköttetés már az 1854. évi birodalmi vasúti tervzetben is ott szerepel. A tiszavidéki vasút részére 1856-ban kiadott engedélyokmányban előjog biztosítatik — mint láttuk — egy Kassáról Gácsországba vezetendő vonalra. A tiszavidéki vasút azonban nem él e jogával.

A későbbi években nemcsak az állam, hanem magánosok is foglalkoznak ezen összeköttetés eszméjével. Időközben felvetődött a kérdés, vajjon a przemysl—elüld a—kassai, vagy a przemysl—lupkow—kassai irány létesíttessék-e?

Úgy a birodalom túlsó felében, mint hazánkban is a lupkowi iránynak adatván előny, 1868. évi márczius hó 4-én *Andrássy* Aladár gróf és érdektársainak engedély adatott, kamatbiztosítás mellett, egy Kassáról S.-A.-Újhely, Homonna, M.-Laborcz, Lupkow, Chirowon át Przemyslig vezetendő gőzmozdonyú vasút megépítésére.

Az engedélyesek 1870. december hó 17-én »*Első magyar gácsországi vasút*« ezég alatt, részvénytársaságot alakítottak és egy fővállalkozóra bízván a munkát, megkezdették az építkezést, mely daczára a beállott nehézségeknek, serényen folyt, úgy hogy a legenyemihályi vonalrész 1871. évi december hó 25-én átadatott a forgalomnak.

A Mezőlaborcz és az ország határa közötti vonalrész megépítése már nem ment olyan simán. Itt nagyobb nehézségek merültek fel, úgy hogy az építési vállalat kénytelen volt a kormánynál az iránt kérelmezni, engedtetnék meg neki, hogy a mezőlaborcz—határszéli szakasznak Vidránytól a határig terjedő része $\frac{1}{60}$ emelkedés helyett, miként az kontempláltatott, $\frac{1}{40}$ emelkedéssel építtessék. E kedvezmény az 1871: XXXVIII. törvénycikkben kikötött bizonyos külön feltételek ellenében megadatott. A lupkowi alagút létesítése is sok nehézségbe ütközött. A lejtviszonyok miatt csak lassan, s csak nagy anyagi áldozatok árán haladt előre. Mihamarabb kitűnt, hogy a meglévő tőke elégtelen és az építkezők csak akkor lesznek képesek a munkálatot befejezni, ha kölcsönt tudnak szerezni. A kölcsönt megszerezték, a magyar kormány pedig megengedte, hogy az alagút kivételével teljesen kész vonal, a lupkowi alagút építésének befejezése előtt is, megnyitassék, kötelezván a társaságot arra, hogy ezen határszéli alagút túlsó végéig már megnyitott pályarészig az utasoknak és árúknak tengelyen való elszállításáról gondoskodjék. Az ideiglenes állapot nem tartott sokáig. Az alagút mihamarabb elkészült. A vonal 1873. június hó 12-én, az alagút pedig 1874. május hó 31-én megnyitattott a forgalomnak.

A lupkowi alagutnál előfordult ez az építkezési nehézség anyagi túlkidadásokba sodorta a társaságot, úgy hogy annak helyzete válságos kezdett lenni, minélfogva az állami kamatbiztosítási összeg felemelése érdekében a kormány elé járult. Kérése nem hagyatott figyelmen kívül, megkapta a kért összeget, mivel nemcsak restaurálja az anyagi helyzetét, hanem vonalainak fejlesztése után lát.

Elsősorban célba veszi, hogy a szomszédos pályákkal összeköttetést létesítsen. Mielőtt ezt tenné, 1876. április hó 10-én a cs. kir. Dniester, továbbá a cs. kir. tarnow-leluchowi vasút vonalainak és az eperjes—tarnowi vasút őrlő—határszéli vonalának üzletkezelését veszi át. Az erre vonatkozó szerződést azonban a cs. kir. osztrák kormány 1882. december hó 31-én felbontja. Ez pénzügyi válságba sodorja, melytől szabadulni nem képes, mígnem 1889-ben a magyar kormány által államosítottatik. Az erre vonatkozó szerződés a magyar nyugati vasút államosítási szerződésével együtt cikkelyezettett be az 1889: XIV. t.-cz. által.

Az első magyar gácsországi vasút üzeme, mivel közvetlen összeköttetéssel a m. kir. államvasutak vonalaival nem birt, az északkeleti vasútra ruháztattak azzal, hogy miként a munkács—beszkidi vonallal történt, ennek az üzeméről szóló számadások is minden elkülönítés nélkül kezelendők.

A következő (1890.) évben az északkeleti vasutak vonalai is államosítottak, mikor is az első magyar gácsországi vasutak volt vonalai a m. kir. államvasutak kiegészítő részeivé lesznek.

14. A magyar nyugati vasút.

Az 1869: V. törvényczikk alapján egy pénzcsoport engedélyt kap:

1. Székesfehérvártól Veszprém, Kis-Czell, Sárvár, Szombathely, Körmend és Szent-Gotthardon át, Gráczezal való összeköttetés céljából, az országhatárszélig terjedő fővonalra;

2. egy Kis-Czell tői, Pápán át Győrig vezetendő szárnyvonalra.

Jogot nyert továbbá ugyanez az engedélyes, 1869. május hó 20-án, hogy ezen magyar hálózathoz, a steier-magyar határszélen Szent-Gotthardnál leendő csatlakozásul, a déli vasút gráci pályaudvarából kiindulóan, Gleisdorf s a Rábavölgyön át vasutat építhessen.

Az engedélyesek 1870. május hó 18-án részvénytársaságot alakítanak és megkezdik az építést, mely magyar részen elég gyorsan halad, úgy hogy a gvőr—szombathelyi szakasz 1871. október hó 1-én; a székesfehérvár—veszprémi szakasz 1872. augusztus hó 9-én; a szombathely—országhatári rész 1872. szeptember hó 1-én és a Veszprém—kisczelli szakasz 1872. október hó 3-án már át is adattak a forgalomnak. Az osztrák vonalak csak 1873. május hó 1-én nyíltak meg.

A részvénytársaság, hogy takarékoskodhassék, szerződést köt a cs. kir. szab. déli vasúttal, hogy Székesfehérváron és Szombathelyen, továbbá a cs. kir. szab. osztrák államvasút társulattal, hogy Győrön

közös pályaudvarokat használjanak, illetve, hogy a magyar nyugati vasút vonalai a Déli és az államvasút pályaudvaraiból indulhassanak és oda futhassanak be.

A vasúttársulat neszét veszi annak, hogy a cs. kir. kereskedelmi ministerium Béctől Noviig vasutat akar építeni, mely a magyar nyugati vasút Fehring állomását is érintette volna, tehát lépéseket tesz, hogy Grácban összeköttetést hozhasson létre a grác—köflachi vasút gráci pályaudvarával és hogy Fehringtől Fridauba vonalat vezethessen. E tervek abban maradtak.

Megkísérli az igazgatóság magyar vonalának fejlesztését is és előmunkálati engedélyt kér a buda—győri vasút létesítésére, miáltal közvetlen összeköttetést nyert volna a m. kir. államvasutak vonalaival és részese lehetett volna mindazon előnyöknek, miket a m. kir. államvasutak — minden külön érdektől ment — egységes árszabási rendszere csak nyújthat. Mivel azonban a magyar kormány 1881-ben úgy határozott, hogy a buda—győri vonalat államköltségen saját maga fogja kiépíteni, a magyar nyugati vasút ezen előnyöktől elesett. Az előmunkálatokra fordított költségei megtérültek, mert a kormány az el. készített terveket megvette és egyéb felmerült kiadásait is megfizette.

Az 1888-ik évben a részvényesek által az igazgatóság felhatalmaztatik, hogy a körzetében keletkezett helyi érdekű vasutakat üzemébe átvehesse.

Ez azonban mind nem segít a társaság anyagi helyzetén. Nem segít azon lépés sem, miszerint a kormány kimondja, hogy az elsőbbségi kötvények szelvényei is azon kedvezményben részesítendőek, miként a fokozatos bélyegilleték az 500 forintos darabokra felosztott kötvények után fog 1890-től számíttatni csak; a magyar kormány értesíti tehát a vasúttársaságot, hogy élni kíván az 1883: XXIV. t.-cz. adta jogával, de egyelőre nem államosítja a vasutat, hanem csak üzemét veszi át.

A társaság igazgatóságának ezen értesítés következtében a kormányhoz intézett felterjesztésére, melyben inkább az államosítást kéri, a magyar nyugati vasút vonalai, 1889. január hó 1-ére, államosítottak. (1889: XIV.)

15. A bánréve—nadaséi vasút.

Az 1868: XLIX. törvénycikk 2. §-a alapján előterjesztett engedélyokmány a törvényhozás által jóváhagyatván, a rimamurányvölgyi vasmű-egylet az 1870: XXXII. törvénycikkben engedélyt nyer, hogy a m. kir. államvasutak bánrévi állomásáról a Czenteren, Ózdon és Arlón át Nádásra, valamint a Czenter és Ózd községektől a czenteri és karni kőszénbányaművekhez mozdonyvasutat építhessen.

Az ózd—nadasdi hengergyár üzletviteléhez a társulatnak köszénre lévén szüksége, elhatározta, hogy a tulajdonát képező »Bánszállási kőszénbányatelep« tárnáig bánvasutat épít, mi meg is történvén, a

szárnyvonal 1879. május hó 5-én üzembe vétetett. Két év múlva a társaság feloszlott, a vasutat a rimamurány—salgótarjáni részvénytársaság vette át. Ezen társaság és a kereskedelmi kormány között létrejött megállapodások folytán a bánréve—ózdai és a czenter—bánszállási vasutak rendes nyomtávúakká alakították át, minélfogva e vonalak a m. kir. államvasúti hálózatba olvasztattak. A vasút többi, keskenyágányú részei — mint kizárólag a társaság magán bánya- és ipari céljaira szolgáló vonalak — a részvénytársaság kezelésében maradtak.

16. *A Báltaszék—dombóvár—zákányi (duna—drávai) vasút.*

A Duna és Dráva közötti vasúti összeköttetés létesítése érdekében az 1868—70. közötti években, a somogyi és tolnai érdekeltek több ízben kísérletet tettek, míg végre az 1870: XXXIII. törvénycikk által becikkelyezett engedélyokmány szerint egy somogyi és tolnai birtokosok és pénzemberekből álló csoport meghatalmazottai — kamatbiztosítás mellett — jogot nyertek egy a kanizsa—barcsi vonal zákányi állomásától Csurgón, Kaposváron, Dombóváron át Bonyhád és Hidas közt Báltaszékig vezetendő mozdonyvasút építésére.

Az engedélyesek részvénytársaságot alakítottak és azt »*Báltaszék—dombóvár—zákányi (duna—drávai) vaspálya*« czég alatt jegyezték be. A részvénytársaság a legnagyobb erélylyel fogott a zákány—dombóvári vonal építéséhez, azonban egy belga gyárban készített vas-sínek anyagának minősége nem felelvén meg a követelményeknek, a kormány ezek kicserélését rendelte el, minélfogva a vonalrész megnyitása késedelmet szenvedett és csak 1874. augusztus hó 14-én volt a közforgalomnak átadható.

A második, a Báltaszéktől—Dombóvárig húzódó vonalrész megépítése minden nagyobb emóczió nélkül ment végbe, minélfogva az még 1873. július hó 20-án megnyitott a forgalomnak.

Az építés befejezése után a fővállalkozó, munkatöbblet és kárpótlási igény czímen utókövetelést támasztott a részvénytársaság ellen. A kormány pedig az építésből eredő felülvizsgálati hiányok fejében követelt kártérítést a társulattól. A követelések békés kiegyenlítése iránt tárgyalások indítottak meg, melyek eredményre vezettek. A vállalkozók ugyanis — mivel a vasút üzletkezelését az állam vette át — elállottak a részvénytársasággal szemben támasztott követeléseik legnagyobb részétől, a kormány pedig teljesen elejtette a vállalkozókkal szemben támasztott igényét, sőt 1878-ban az amúgy is rosszul jövedelmező vasút üzletvitelét az államvasutakra bízta. Ez sem segített az anyagiakkal küzködő társaságon.

A budapest—pécsi vasút 1882-ben megnyitván, a báltaszék—dombóvár—zákányi (duna—drávai) vasút vonalának dombóvár—zákányi részével a budapest—fiumei útírány kiegészítő részévé vált. Megépülvén a baja—szabadkai vonal a báltaszék—dombóvár—zákányi

(duna—drávai) vasút átmeneti és csatlakozási forgalom szempontjából igen nagyjelentőségű transversalis vonallá lett és mivel az ily módon keletkezett transversalis vonal csak az állam feltétlen rendelkezése alatt kezelhető úgy, hogy a forgalom mesterséges úton a fővárostól el ne legyen terelhető — mi a kormányok vasútpolitikájának egyik sarkalatos elve volt — a vasút az 1884: XXX. törvénycikk alapján, 1884. június hó 25-én az állam által megváltott.

17. A magyar észak-nyugati vasút.

Az 1870: XLI. törvénycikk által engedélyezett ez a vasút a cs. kir. szab. osztrák állam vaspálya érsekújvári állomásától egyrészt Komáromig, másrészt pedig Nyitrán, Baánon át Trencsénig volt építendő. Az engedélyes köteles volt 650.000 forintot biztosítékul letenni s a pálya építését az engedélyezési törvény hatályba lépte napjától számított következő határidők alatt befejezni, úgy mint: *a)* az érsekújvár—nyitrai szakasz építését két év alatt; *b)* az érsekújvár—komáromi szakaszt két és fél év alatt s *c)* a nyitra—trencsényi szakasz építését három év alatt. Az érsekújvár—nyitrai vonal után a megnyitás napjától mértföldenkint és évenként 33.900 ezüst forint tiszta jövedelem s ezenfelül a szükséges törlesztési hányad biztosított. *Stroussberg* dr. ezen engedély kiadása után nemsokára megbukván, átruházta az engedélyt az Angol-osztrák és Franko-bankokra, melyekhez az Unio-bank is társul szegődött. Ezen bank később egyedül marad az engedély birtalójaként. Miután az engedélyezett vonalnak csak egyik része élvezett állami biztosítást, a szükséges alaptőke beszerzése sok nehézségbe ütközött, sőt nemsokára teljesen meghiúsult. A vonal tervei elkészültek ugyan s azok alapján a kormány részéről az építési engedély is kiadott, mindamellett a munkálatok megindítása csak az építési anyagok, sinek és talpfáknak a helyszínére történt szállítására szorítkozott, s már előre látható volt, hogy az engedélyokmányilag megállapított építési határidők nem tartatnak be. Az engedélyes által végre annyira halogattatott a munkálatok megindítása, miszerint a ministerium még az 1872-ik évben indítatva érezte magát az engedélyt megszüntetni nyilvánítani s az építési biztosítékot lefoglalni, mely azonban később az engedélyes Unio-banknak visszaadott. (1879: XI.)

18. A vág völgyi vasút.

A Vág völgy mentén, az ország északi határa felé vezető vasútvonalak kiépítési terve már 1856-ban felmerült. Mint láttuk, a kassa—oderbergi vasút engedményeseinek, 1866-ban előjog is biztosított már a cs. kir. bécs—újszönyi vasúthoz való csatlakozással, egy zsolna—komáromi vonal létesítésére.*) Konkrét formában azonban csak az önálló,

*) Ez a csatlakozás csak az 1910-ik évben létesült.

felelős kormány elé jutott a vág völgyi vasúttervezet, mely többeknek ad ily irányú előmunkálati engedélyt. Ezek érvényesítését, egészen 1872-ig, megakadályozta az 1870: XLI. törvénycikk által engedélyezett magyar észak-nyugati vasút. Azonban 1872-ben ezen vasút engedélyezése megszűntnek nyilvánított s ekkor előtérbe lépett a vág-völgyi vasút kiépítésére való törekvés.

A Windischgratz Alfréd herczeg és Brenner Ágost gróf vezetése alatt egy-egy consortium külön-külön kérte az előmunkálati engedélyt a vág-völgyi vasút megépítésére. Hogy a többi vetélytársat megelőzze, ez a két consortium egyesült, megvásárolta 1871. október hó 29-én a pozsony—nagyyszombati lóvonatú vasutat, minek következtében 1872. október hó 15-én harmincz évi jövedelem- és kereseti adómentességgel engedélyt nyer egy elsőrendű mozdony vasút kiépítésére, melynek fővonala Sopronból Szent-Margita és Buszt között Pozsony felé s Pozsonytól Nagyszombaton és Trencsénen át Zsolnára, szárnyvonalai pedig Zircznél kiágazva, Kis-Martonon át Nagy-Hodányra, továbbá Lipótvárnál kiágazva Üzbéghig, végre Nagy-Szombatnál kiágazva, Lundenberg felé az ország határáig vezetnek.

Az engedélyesek 1873. évi január hó 8-án megalakítják a »Vág-völgyi vasút részvénytársaság«-ot és az építés finanszírozása tárgyában szerződést köt egy olasz bankkal, mely azonban, a bekövetkezett általános pénzügyi bajok folytán, daczára annak, hogy az építést megkezdette volt, a szerződést még ugyanazon évben felbontja.

A társaság nagyobb pénzerőt kifejtteni nem tudván, saját kezelésében átalakítja a pozsony—nagyyszombati vasút egy részét gőz üzemre és azt 1873. május hó 1-én megnyitja a forgalomnak és azon működik, hogy e vonala és a cs. kir. szab. osztrák államvasút vonala között összeköttetést létesítsen. Az engedélyokmány értelmében ez Pozsony állomáson volt eszközöndő. Azonban a műszaki nehézségek folytán ez rendkívül nagy pénzáldozatokat követelt volna, miért is a pozsony—prácsai összeköttetés vétetett tervbe. Ezt meg a cs. kir. hadügyminis-terium, hadászati szempontból, ellenezte. Mivel a hadügyi kormány azt kívánta, hogy Pestről a vág-völgyi vasút északi állomásához direkt vonatok közlekedhessenek, azt hozta javaslatba, hogy a két vasút összeköttetése a vág-völgyi vonal Récse állomásától a cs. kir. szab. osztrák államvasút prácsai állomásán át létesíttessék. Ez az ajánlat úgy a társaság, mint a kereskedelmi kormány által elfogadtatott és 1874. február hó 1-én megépített a récse—prácsai összekötő vonal.

A cs. kir. osztrák kormány méltányolva a Morva és sziléziai ipar-gazdag területeit éltető, Magyarország és Németország közötti átviteli vasútvonal szükséges voltát, törvényjavaslatot terjesztett a birodalmi tanács elé egy állami kamatbiztosítással támogatandó oly vaspálya engedélyezése iránt, mely Troppauból indulna ki és csatlakozást nyerjen egyrészt Németország felé, másrészt Trencsén felé.

A vágvölgyi vasút igazgatósága azonnal felfogta azt a nagy nemzetgazdasági előnyt, mely ezen csatlakozás létesítéséből Magyarországra hármozhatik. Mihelyt tehát Ausztriában a törvény szentesítettet, — tekintettel már csak arra is, hogy pozsony—nagyyszombati vonalát kivéve, az összes többi vonalakon az építési munkálatok, a pénziánya miatt, be voltak állítva — utána látott, hogy ezt az Ausztria és Magyarország legfontosabb átviteli vonalát ő létesítse. Egyben azt remélte, hogy törekvése a kormány által méltányoltatni és így abban is segélyeztetni fog, hogy többi vonalait is megépíthesse.

Nem csatlakozott. A magyar törvényhozás az 1874: XXIX. törvénycikkben engedélyt ad a vágvölgyi vasúttársulatnak, hogy a vláravölgyi határtól Troppau felé építeni tervezett vasúthoz pozsony—nagyyszombat—trencsén—zsolnai fővonalának nemsovai állomásából kiágazva a Vláravölgyön át az országhatárig egy szárnyvonalat építhessen.

Most már a társulat építési tőke után lát. A pénzművelet iránti alkudozások az észak-német és bécsi pénzüzetekkel azon törnek meg, hogy ezek nem látják még a két ország törvényhozása által biztosítottak a Vlárapasson át történendő csatlakozást. Ekkor jelentkezik az engedélyeseknél *Strouszberg-Bethel* Henry dr., a kivel az építkezés finanszírozására, 1875. február hó 2-án szerződést kötnek.

Ezen szerződés létrejötte után nemsokára elfogadtatott az osztrák tartománygyűlésben egy törvény, mely szerint egy Troppautól Zauchtelen át a magyar határig (Vlára-szoros) csatlakozás létesítésének lehetővé tétele mellett, vasútvonal építésre engedély adható. Ha és a mennyiben ezen pálya engedélye magán egyénekre ruházhatónak nem találhatók, esetleg annak kiépítése a cs. kir. kormány által, mint állami építkezés hozandó létre.

Most már *Strouszberg* erélyesen lát a munkához, azonban folytonos pénzzavarral küzdven, a vonal építés nem halad és *Strouszberg* bekövetkezett bukásával teljesen meg is szűnik. Miután *Strouszberg* szerződés szerű kötelezettségének nem tud megfelelni, vele azt a társulat teljesen felbontja és újat köt 1876. január hó 14-én egy bécsi vállalkozó-czeggel, ki a nagyyszombat—vágújhelyi vonalrészt meg is építi és 1876. június hó 1-én átadja a forgalomnak. Tovább a vonal Vlára felé, mivel az osztrák csatlakozás még nem volt biztosítva, nem folytattatott. Hogy azonban a meglévő vonalak jövedelmezősége emeltessék, elhatározta a társaság, hogy a pozsony—nagyyszombati vasút nagyyszombat—szeredi részét is átalakíttatja gőzüzemre. 1876. évi április hó 17-én kapja meg erre az engedélyt és 1876. szeptember hó 1-én át is adja azt a közforgalomnak.

A vasútépítkezést *Brénner* gróf, *Enkeroerth* Ágoston, *Erdödy* Ferencz gróf és *Zichy* gróf finanszírozzák.

Miután a társulati címletek folytatólagos kibocsátása útján a függő terheknek törlesztése, a pénzügyi viszonyok folytán, kivihetetlen volt, a finanszírozók pedig kijelentették, hogy áldozatkészségükben már azon pontig jutottak, melyen túl saját anyagi megrontásuk nélkül nem mehetnek, a vágvölgyi vasúttársulat az iránt kérelmezett a kormánynál, hogy a pozsony—soproni, a nagyszombat—lundenburgi és lipótvár—üzbéghi vonalak kiépítési kötelezettsége alól mentessék fel.

A cs. kir. kormány a troppau—vláraszorosi vasút építési engedélyét időközben a vágvölgyi vasúttársulattól megvonta, minek következtében a társulat a trencsén—vlárai vonal kiépítését, melynek forgalmától pedig nagy jövedelmezőséget remélt, kénytelen volt szintén feladni. Ez az eljárás végzetessé vált reá nézve, a mennyiben a már kiépített vonalak nélkülözvén a nemzetközi vasutakkal az összeköttetést, tisztán helyi érdekű vonalakká sülyedtek s mint ilyenek nem voltak alkalmasak valamely nagyobbszabású hitelművelet alapjául szolgálni. Már pedig a társulatnak függő ügyeit rendeznie kellett, mihez pénzre lett volna szükség. Hogy a bukástól megmeneküljön, elhatározta, hogy vonalait eladja. Ez sikerült is. Ajánlatot tesz a kormánynak. A kormány az ajánlatot elfogadja. A megvételtől szóló adás-vevési szerződés a vágvölgyi vasút meghatalmazottjai és a magyar kormány között 1879. február hó 27-éről van keltezve. (1879: XXVII.)

E külön testet képező vonal a m. kir. államvasutak kezelése alá adatott. Az államvasutak igazgatósága a vonal üzletvezetésére Pozsonyban üzletvezetőséget állított fel.

A károsult részvényesek és kötvény-birtokosok pert indítottak az eladás után az engedélyesek ellen. Ezek a perek, kielégítési alap hiányában, eredménytelenek maradtak.

A magyar kormánynak a cs. kir. szab. osztrák állam vaspályatársasággal 1882-ben kötött szerződése értelmében — mint azt a cs. kir. szab. osztrák államvasút történeténél láttuk — a vágvölgyi vasút csereképen, a bruck—győri vonal fejében, a cs. kir. szab. osztrák államvasúttársaság tulajdonába jut, mely azt fejleszti. A cs. kir. szab. osztrák államvaspályatársaság vonalainak 1891-ben történt államosítása alkalomával aztán újra a m. kir. államvasutak részévé válik.

19. A Budapest—pécsi vasút.

A mohács—pécsi, majd pedig a pécs—barcsi vasút engedélyezését nyomon követte azon törekvés, hogy az e vasutak mentén feltárt s rohamos fejlődésnek indult kőszénbányák az ország fővárosával rövidebb s közvetlenebb összeköttetésbe hozassanak.

Mikó Imre gróf volt közmunka- és közlekedési minister a hazai vasúthálózatról 1867. évben a törvényhozáshoz benyújtott jelentésében utal ez összeköttetés szükségességére, ajánlva a *Székesfehérvár—pécsi*

vonat kiépítését, mely vonal *Simontornya* felé *Szent-Lőr inezre* vezetve, itt a Mecsek hegység elkerülése után a pécs—kanizsai vonallal találkoznak s közlekedési eszközökben hiányt szenvedő területet vonna be a forgalomba.

A jelzett czélt tartva szem előtt, *Pongrátz* testvérek a közmunka- és közlekedési m. kir. ministeriumtól már 1869. év május havában előmunkálati engedélyt nyertek a cs. kir. szab. déli vasút zákányi állomásától *Kaposváron, Dombóváron, Szegszárdon, Báltán, Mohácson* és *Baranyaváron át Eszékig s Szegszárdtól, Tolnán, Pakson, Földváron* és *Adonyon át Budáig* vezetendő vasútvonalakra, míg a *Wiener Bankver ein* az *Aradtól Szegeden át Baja* körül a *Dunáig* terjedő s vagy *Báttaszéknél* vagy *Szekszárdnál* a somogyi vasútvonalba ágazó, továbbá egy *Mohácstól Szegszárdon* és *Duna-Földváron át Budáig* terjedő fő- s végre egy *Duna-Földvártól Székesfehérvárig* vezető szárnyvonalból álló vasúthálózatra 1869. év július havában kapta meg a közmunka- és közlekedési m. kir. ministeriumtól az előmunkálati engedélyt. Utóbbi vasúterv, már távolabbi ezélt is kilátásba vett, nevezetesen: hazánk keleti részét *Aradról* kiindulva, kapcsolatba hozni a már akkoron engedélyezett *Báttaszék—Dombóvár—zákányi* (duna—drávai) vasútvonallal s ekként helyreállítani az összeköttetést egyfelől kelet és nyugat s az ország fővárosa, másrészt pedig hazánk keleti része és Dél-Német ország között.

Csaknem egészen azonos vasútervvel léptek fel *Springer Miksa* és érdektársai is, kik 1869. évi augusztus havában nyertek a közmunka- és közlekedésügyi m. kir. ministeriumtól előmunkálati engedélyt az általok *Báttaszéktől Baján, Szegeden át Aradig*, esetleg *Szegszárdtól Szegeden át Aradig* tervezett fő- és *Báttaszéktől Mohácsig, Báttaszéktől Szegszárdig* és *Bonyhádtól Szegszárdon át Budáig*, esetleg *Székesfehérvárig* tervezett mellékvonalakra.

Várady Gábor és *Weittman Lajos* báró Mohácstól kiindulva tervezték a fővárossal való összeköttetés helyreállítását, *Várady Gábor* az *Új-Szönytől Budáig* s innen *Szegszárdon, Mohácson át Eszékig s Eszékről* egyrészt *Broodig*, másrészt *Zimonyig* vezető vonalra 1869. évi október havában, *Weittmann Lajos* báró pedig a *Mohácstól Budára* és *Esztergomba*, továbbá *Budáról Új-Szönybe* s végre *Esztergomtól Új-Szönyig* vezetendő vonalakra 1870. év október havában nyervén előmunkálati engedélyt.

Mindezen előmunkálati engedélyek felhasználatlanul maradtak, mert az engedélyesek az általok tervezett vasútvonalak létesítése érdekében komoly tárgyalásokat nem is indítottak. Már-már attól lehetett tartani, hogy a fővárosnak a pécsvidéki kőszéntelepekkel leendő összeköttetési terve végleg elejtetett. Azonban 1872. év elején oly férfiak vették fel újra a vasúti összeköttetés tervét, kiknek fellépésétől a legjobb siker méltán volt várható.

Trefort Ágoston, *Sina* Simon báró és *Zichy* Nándor gróf voltak az új tervezők, kik a közmunka- és közlekedési m. kir. ministeriumtól 1872. év márczius havában egy *Úszögtől Pécsen át Budáig* vezetendő gőzmozdonyú vasútvonalra előmunkálati engedélyt nyertek. *Trefort* Ágoston s érdektársaival egyidejűleg *Schmidt de Wilde*, majd pedig *Medveczky* Árpád is a tervezők sorába léptek, az előbbi 1872. év május havában egy *Székef ehér vártól Kalóz, Simontornya, Kölesd és Szegszárdon át Mohácsig*, továbbá *Simontornyától Dombóvárig, Szegszárdtól Nádasdon* keresztül *Pécsig* s végre *Szegszárdtól Kemenczig* *) vezetendő vasútvonalra, az utóbb nevezett tervező pedig 1873. évi május havában egy *Budától Mohácsra át Eszékig* vezetendő vasútvonalra nyervén a közmunka- és közlekedési m. kir. ministeriumtól előmunkálati engedélyt.

Míg azonban *Váradig* Gábor és *Medveczky* Árpád az általok célba vett vasútvonalak tervezéséhez hozzá sem láttak, addig *Trefort* Ágoston és érdektársai annak kijelentése mellett, hogy tiszta jövedelem biztosításra egyáltalán nem, hanem csak a szokásos adókedvezményekre tartanak igényt, már 1872. év szeptember havában az iránt fordultak a kormányhoz, hogy a tervezett vaspályák engedélyezése iránt velők a tárgyalások megindíttassanak.

Ezen kérelemmel szemben a kormány halogató álláspontot foglalt el, minek oka abban rejlett, hogy *Tisza* Lajos akkori közmunka- és közlekedési minister által megállapított nagy vasúthálózati tervezet keretébe e vasútterv be nem illett.

Tisza Lajos nagy vasúthálózati terve szerint ugyanis a *buda—villányi* vonal, illetőleg a *pécs—szellői* szárnyvonal vált volna a pécsi vidék kőszén szállítójává s lehetségessé tette volna, hogy ezen kitűnő minőségű szén hazánk fővárosa és a vasút egész vidékén nagyobb mérvben használatba vétessék. A ministeri tervezet szerint a *buda—villányi* vonal *Budáról* kiindulva *Tétény, Ercsi, Adony, Sárbogárd, Sár-Szent-Miklós, Czece, A .-Dorog, Kajdacs, Duna-Szt.-György, Szegszárd, Bonyhád* községek érintése után *Hidas* és *Várdomb* között a báttaszék—dombóvár—zákányi (duna—drávai) vasutat átszelve s azután a *mohács—pécsi* vasút *villányi* állomásába szakadt volna, míg a szárnyvonal *Szellőtől* kiindulva *Pécsig* vezetett volna. A fővonal mintegy 200 km., a szárnyvonal pedig 15 km. hosszal terveztetett. Ellenben a *Trefort* Ágoston és érdektársai által kiépíteni szándékolt vonal *Budáról* kiindulva vezetett volna *Dombóvárig*, leszámítva a Buda és Tétény közti részt, egészen azonos nyomon haladt volna a később kiépült budapest—pécsi vonallal, míg a *buda—villányi* iránytól, már az *ercsi* határtól kezdve eltérő utat követett volna.

*) Ezen vonalakon kívül 1872. év június havában *Schmidt de Wilde* még előmunkálati engedélyt nyert egy *Sár-Szent-Miklóstól Sárbogárd* és *Adonyon* át *Budáig* vezetendő szárnyvonalra is.

Miután *Trefort* Ágoston és érdektársai tudomására jutottak annak, hogy a kormány Buda és Pécs közt a vasúti összeköttetést a fentebb leirt irányban kívánja vezetetni, már 1873. évi márczius havában bejelentették a kormánynál nemcsak készségüket arra nézve, hogy a *buda—villányi vonalat* a *pécsi szárnyvonallal* együtt kiépítik, hanem egyúttal e vonal folytatásaként *Villánytól, Vincovczén és Mitroviczán át Zimonyig* vezető vasútvonal kiépítésére és üzletére is kérték az engedély kiadását. Az előmunkálati engedély részükre 1873. év április havában meg is adatott, a vasútvonal végleges engedélyezése iránti tárgyalások azonban ismételt szorgalmazások daczára sem tétettek folyamatba, mígnem a nagy vasúthálózati terv megbukásával, az engedélykérők is elállottak a vasút engedélyezésének további szorgalmazásától.

Ettől fogva és nevezetesen az 1873—1879. évi időszak alatt a Buda—Pécs közti vasúti összeköttetés létesítése érdekében csupán Festetits Pál gróf kísérelt meg némi kezdeményezést, de ép oly kevés sikerrel, mint az előző tervezők. Festetits gróf ugyanis 1875. év május havában egy *Budapestről a Csepelszigeten át s Adony, Sárbogárd és Pinczehelyen keresztül Dombóvárig* vezetendő vasútra előmunkálati engedélyt nyervén, e vasútvonal kiépítését kapcsolatba hozta a déli vasút magyar vonalai egy részének megvásárlásával, s ez úton egy délnyugati vasútcsoport megalakításával. Minthogy azonban e nagyobb-szabású vállalat megalakításához a szükséges pénzerő csak úgy lett volna megszerezhető, ha az állam részéről a tervezett vasútcsoport javára kamatbiztosítás engedélyeztetik, minek megadására azonban a kormány nem volt hajlandó, a nevezett gróf is csakhamar véglegesen lemondott vasúttervének megvalósításáról.

Az 1879. évi VIII. t.-cz. által becikkelyezett berlini békeszerződés s ennek alapján a szerb fejedelemséggel 1880. évi április hó 9-én létrejött s az 1880. évi XXXV. t.-czikkbe igtatott vasúti egyezmény által a budapest—zimonyi vasúti összeköttetés kiépítése biztosítatván, napirendre került azon kérdés, vajjon ezen összeköttetés a Duna bal- vagy jobbpartján építtessék-e? A kérdés mikénti eldöntése iránt kétség nem foroghatott ugyan fenn, a mennyiben az ország közvéleménye már évtizedek előtt határozottan a dunabalparti összeköttetés kiépítését követelte, mindamelllett a jobbparti vonal érdekeltsége, bár tisztában volt az iránt, hogy a balparti vonal terve ellen hiába minden küzdelem, mégis erélyesen síkra szállt a jobbparti összeköttetés mellett, ez úton remélvén legalább azt elérni, hogy a főváros és Pécs között a már egy évtized előtt tervezett vasúti összeköttetés létesítése valahára biztosíttassák. Ezen cél biztosítását tartva szem előtt, Tolna- és Baranyamegyék s Pécs sz. kir. város már 1879. év december havában küldöttségileg szorgalmazták a kormánynál a budapest—zimonyi jobbparti, illetőleg budapest—pécs—fiumei vasúti összeköttetés kiépítését.

különösen hangsúlyozván a független fiumei irány létesítésének közforgalmi fontosságát. A küldöttség a kormánynál kedvező fogadtatásra s a fiumei irányt illetőleg biztató Ígéretekre is találván, ennek folytán az érdekeltség körében erélyes mozgalom indult meg a vasútterv megvalósítása érdekében.

Az érdekeltség ugyanis saját kebeléből mindjárt egy 30 tagból álló központi bizottságot küldött ki, utasítván azt a vasút irányának javaslatba hozatalára avégből, hogy az elfogadandó irány alapján a vonalozási munkák megkezdésére az engedély kikérethessék. Ezen központi bizottság baranyamegyei és pécsi tagjai 1879. év december hó 21-én Pécsen tartott ülésükből egy szűke bbkörű szakértő bizottságot rendeltek ki, mely bizottság feladatát csakhamar teljesítvén, a vonal iránya és valószínű építési költségei feletti javaslatát egy emlékiratba foglalva, 1880. évi márczius hó 10-én a központi bizottságnak előterjeszté.

Ezen emlékirat két vonalirányt hozott javaslatba és pedig olyként, hogy mindkét vonalirány Üszögről indulva ki, a Mecsek-hegységet átlépve, Simontornyán át egyenes irányban Budapestre vezessen. Az emlékirat szerinti első vonal az üszögi állomásból kiindulva, Hosszúhetényen keresztül akkép vezetett volna, hogy az a kárászokölényi határban a báttaszék—dombóvár—zákányi (duna—drávai) vasutat átszelve, s Csibrák körül a Kapós völgyét elérve és innét Simontornyán át Budapest felé egyenes irányban haladva, a m. kir. államvasutak budapest—kelenföldi állomásába szakadjon. Miután azonban a szakértő-bizottságnak magának is aggodalmi voltak az iránt, vajjon ezen vonalirány kivitelénél nem fognak-e felülmulthatlan és elkerülhetlen nehézségek és akadályok felmerülni, mindjárt a II-ik vonalirányt is felvette javaslatá keretébe. Ezen II-ik vonalirány szintén Üszögtől indulva ki, Hosszúhetény, Pölöske, Dombóvár s a Kapós völgyén keresztül Csibrák és Simontornyán át vezetett volna Budapestre.

A 30-as bizottságnak baranyamegyei és pécsi tagjai az utóbbi vonalirányt elfogadván, ezen, a tolnamegyei érdekeltség meghallgatása nélkül megállapított irány az 1880. évi márczius hó 10-én tartott ülésén Horváth Boldizsár, az Eszterházy hercegi javak zárgondnokának a végrehajtó-bizottsághoz benyújtott azon javaslatával fogadtatott el, hogy a vasútvonal Dombóvártól tovább nem a Kapós völgyén, hanem Tamásin át a Koppány völgyében, Pinczehely mellett vezetessék Simontornyáig. Tolnamegye képviselői látva, hogy ez irány elfogadása által érdekeik kijátszatnak és a tervezett vasút elveszíti nemzetközi, valamint közérdekű jellegét, elváltak a pécsi és baranyamegyei érdekeltektől s megmaradva az eredeti program mellett, új érdekeltséggé alakultak egy Budapesttől, Budaörs, Adony, a Sár vize mentén Sárbogárd, Simontornya, Szegszárd és Mohácson át Baranyavárra vezető fővonal s a fővonalból Simontornyán át kiágazó s Dombóvárig

vezetendő szárnyvonal építése által tervezvén a »magyar délnyugati vasutat« létesíteni.

A tolnamegyei érdekeltség egyfelől, a pécsi és baranyamegyei érdekeltség másfelől, ezután külön-külön működve, indították meg a kezdeményezést vasútjuk létesítésének biztosítása érdekében. A pécsi és baranyamegyei érdekeltség megbízásából Perczel Miklós, Baranyamegye és Pécs sz. kir. város főispánja, s Horváth Boldizsár 1880. évi márczius havában eszközölték ki a közmunka- és közlekedési m. kir. ministeriumtól előmunkálati engedélyt egy *Budapest-Kelenföldről Simontornya és Dombóváron át Pécsig* vezetendő vasútra, míg a tolnamegyei érdekeltség megbízottjai: *Sztankovánszky* János, *Bernrieder* József és *Széchenyi* Sándor gróf részére a *Budapest-Kelenföldről Budaörs, Érd, Ercsi, Sárbogárd, Simontornya, Szeg szárd, Bátaszék, Mohácson* át az alföld—fiumei vasút *baranyavári* állomásáig építendő elsőrendű vasútra, s e fővonalból *Simontornyánál* kiágazó s *Dombóvárig* vezetendő szárnyvonalra a nevezett ministerium az előmunkálati engedélyt 1880. évi június havában adta ki.

A kinyert előmunkálati engedélyek alapján mindkét érdekcsoport hozzájárult a tervezett vonalak tanulmányozásához s egyúttal arra nézve is megindított a mozgalom, hogy az illető vidékek anyagi hozzájárulása a vasút építési költségeihez biztosíttassék.

Az utóbbi irányban megindított mozgalom nem maradt ugyan eredmény nélkül, a mennyiben a vasút építési költségeihez sikerült az érdekeltség körében némi hozzájárulási ígéreteket kieszközölni, az e részben elért eredmény azonban távolról sem biztosítható a cél elérését, mert a tervezett vasút kiépítése sokkal nagyobb költséget igényelt, hogyseszt ezt az érdekeltek bármily áldozatkész hozzájárulása mellett is beszerezni lehetséges lett volna. A tervezett vasútvonalak kiépítésének ügye ennélfogva az 1880. év folyamán is csak igen lassan haladt a megvalósulás felé, mígnem az 1881. év elején egyrészt a pécsi és baranyamegyei érdekeltség, másrészt a m. általános hitelbank és a cs. kir. szab. osztrák kereskedelmi és ipar-hitelintézet közt létrejött egyezmény által a Budapest és Pécs között tervezett vasúti összeköttetés kiépítése valahára biztosítva lett. A nevezett pénzcsoport ugyanis nem nyerhetvén el a budapest—zimonyi vasút engedélyét, a budapest—pécsi vasúti összeköttetés kiépítésére határozá el magát s megvásárolván a pécs—baranyamegyei érdekeltségtől az előmunkálati engedélyt s az ennek alapján az utóbb érintett vasútra nézve szerzett jogokat, 1881. év márcziusában az iránt folyamodott a közmunka- és közlekedésügyi m. kir. ministeriumhoz, hogy egy *Budapest-Kelenföldről Budaörs, Sárosd, Simontornyán át Dombóvárig* s innen tovább *Sásd* és *Bükkösdön* át a pécs—barcsi vasút *szentlőrinczi* állomásáig, állami kamatbiztosítás igénybevétele nélkül építendő vasút engedélyezése iránt a tárgyalások vele megindíttassanak.

A hitelintézeti pénzcsoport kérelmével a kormánynál ezúttal kiváló előzékenységre talált, mi igen természetes, minthogy az engedélyeztetni kért vasútvonal a kormány vasúti politikájának egyik lényeges alkatrészét képezte. Ugyanis vasúti hálózatunk egyetlen számbavehető tengeri kikötőnk, Fiumét a fővárossal bár több év óta összeköté, ezen összeköttetés még sem volt olyannak tekinthető, mely a tenger felé irányuló kivitelünket s fővárosunknak a tengerrel való közlekedését teljes mérvben kielégíthető és biztosíthatá.

Egyrészt ezen körülmény, másrészt pedig a magyar állami vaspályák déli hálózatának kedvezőtlen helyzete kötelességévé tette a kormánynak, miszerint foglalkozzék azon kérdéssel, miképp volna fővárosunk déli államvasútainkkal egy, az állami befolyásnak alávetett, lehetőleg független vonal által összeköthető.

Elsősorban a figyelem a déli vasúttársulat magyar vonalainak megszerzésére irányult, e tekintetben azonban nagyobb siker nem volt elérhető, minthogy az e vasút tulajdonát képező vonalakból a zágráb—károlyvárosi bár csekély, de állami hálózatunkra nézve mégis nagy fontossággal bíró szakasz az állam által megvásároltatott.

Ez úton sikerteljesebb eredmény nem lévén várható, tanulmány tárgyává tétetett, vajjon nem volna-e czélszerű a budapest—zimonyi fővonalból Bajára tervezett vasutat a báttaszék—dombóvár—zákányi úttal összekötni és ez által egy Budapest s Fiume közt építendő független vonalat megteremteni.

E vonal azonban hossza miatt a déli vasútnak Triesztre gravitáló vonalával alig lehetvén képes versenyezni, tanulmányoztatott még egy más vonal is, t. i. körülbelül Soltról vagy Kalocsáról a Dunán át, ugyancsak a báttaszék—dombóvár—zákányi vasút egy alkalmas pontjához, azonban e tervet is, költséges volta miatt, legalább egyelőre el kellett ejteni.

Ily körülmények közt csak örömmel fogadta a kormány a magyar általános hitelbank s a bécsi cs. kir. szab. osztrák hitelintézetnek ajánlatát, mely szerint készeknek nyilatkoztak — a kormány által nagyobb részében (Budapesttől Dombóvárig) régibb idő óta szintén a legmegfelelőbbnek tartott, de nagy költsége miatt, pénzügyi helyzetünkben legalább a budapest—zimonyi s a többi már építés alatt álló állami vasutak végrehajtásával egyidőben kombinációba sem vehető budapest—simontornya—dombóvár—szentlőrinczi vonalat — az állam minden hozzájárulása nélkül kiépíteni.

Az e részbeni ajánlat folytán az engedélyt kérő pénzügyintézetekkel az engedélyezési tárgyalás 1881. évi április hó 23-án tartatott meg, mely alkalommal az engedélyezés feltételei megállapítván, ez alapon a közmunka- és közlekedési minister a vasútvonal engedélyezése s a megállapított engedélyokmány becikkelyezése iránt a törvényjavaslatot már 1881. évi május hó 14-én benyújtá a képviselőházhoz, hol az

1881. évi május hó 21-én, a főrendiházban pedig május hó 25-én letárgyaltatván s egyhangúlag elfogadtatván, megalkottatott az 1881. évi XLVI. t.-cz. s azzal a m. kir. államvasutak budapest-kelenföldi állomásából kiinduló s Dombóváron át a Pécs melletti Szent-Lőrinczig vezető I-rendű gőzmozdonyú vasút kiépítése tárgyában előterjesztett engedélyokmány a törvényhozás által jóváhagyatván, becikkelyezettett.

Már az engedélyezési tárgyalások folyamata alatt megindult nagy erővel az építkezés, úgy hogy a 2005 km. hosszú vonal már 1882 november hó 16-án át is adatott a forgalomnak.

A budapest—pécsi vasúttársaság ügyeinek vezetésére Budapesten üzletigazgatóságot szervezett, mely átvállalta a neki felkínált, mohács—pécsi és a pécs—barcsi vasutak üzletkezelését is.

Az agilis társaság azonnal vonala fejlesztésére törekszik. Már 1883 december hó 2-án átadja a forgalomnak sárbogárd—szegszárdi vonalát és tervbe veszi a Székesfehérvár—szabolcsi, a barcs—gradecki, a szentlőrincz—nasicz—határőrvidéki és ebből kiágazólag a nasicz—eszéki és pleternicza—pozegai szárnyvonalak megépítését.

Tervét nem valósíthatja meg. Románia vámpolitikája következtében ugyanis az ország kiviteli forgalma túlnyomóan az adriai tengerre lón utalva. Megint aktuális lett tehát a fiumei vasútvonal, mert az ezen irányú kivitelhez fűződő érdekek nem érvényesülhettek mindaddig teljes mértékükben, míg a magyar állam Budapestről Fiúméba vezető állami vasútvonal fölött nem rendelkezik.

Az államvasúti hálózatnak, a Duna jobb oldalán fekvő vonalai, a Fiúméba vezető déli vonalakkal nem voltak közvetlen sinösszekötésben. Ezen a bajon a kormány úgy próbált segíteni, hogy forgalommegosztási szerződést kötött a cs. kir. szab. Déli vaspálya-társaság igazgatóságával és már a budapest—pécsi vasút engedélyezésekor befolyást biztosított magának a budapest — pécsi vasúttarifa képzésére.

Ez mind nem segített a bajokon. A kormány nem tehetett mást, mint vagy új vonalat vezet Fiume felé Bicske, Székesfehérvár-Kaposváron át, vagy a budapest—pécsi vasútvonalat helyezi az állam fel-tétlen rendelkezése alá.

Az ország kereskedelmi és forgalmi érdekeit és követelményeit mérlegelve, arra a meggyőződésre jutott, hogy az utóbbi esetben cselekszik helyesebben, minélfogva egyezkedési tárgyalásokat kezdeményez a budapest—pécsi vasúttársaság igazgatóságával, melynek eredményeként a budapest—pécsi vasút vonalai 1889-ben megváltattak.

Az erre vonatkozó szerződés az 1889: XV. törvénycikkkel igttatott be törvényeink közé.

20. A magyar királyi államvasutak.

A vasutak ügyét, azoknak fontosságát az ipari államok előbb ismerték és karolták fel, mint a földmivelő államok. Ezek az államok, — ha iparukat fejleszteni akarták — mivel a magántőke húzódott a jövedelmet nem igen Ígérő vasút építkezési vállalatától, eleintén maguk voltak kénytelenek az iparfejlesztés e hatalmas eszközeit megépíteni.

Magyarországon már a negyvenes években emelkedtek hangok a vasútsaknak államköltségen való létesítése mellett. Ám azon saját-ságos közjogi helyzet miatt, melyben Ausztriával volt és az ebből eredő politikai viszonyok miatt ez nem létesülhetett, mígnem egy véletlen folytán a kérdés megoldást nyert.

A »8zent-István« köszénbánya társulattal az élén, ugyanis, több magyar felvidéki földbirtokos, 1862-ben, előmunkálati engedélyt kért, egy Pesttől Salgó-Tarjánig és egy később onnan tovább, Losonczon át Beszterczebányáig vezetendő vasúti vonalra. Az előmunkálati engedélyt 1862. évi május hó 6-án kapták meg erre, minélfogva megalakították a »Cs. kir. szab. pest—losoncz—beszterczebányai vasút és köszénbánya társu.lat«-ot, mely azonban 1865 július hó 11-én csődöt mondott. A kormány anyagi segélyezése következtében »cs. kir. szab. magyar északi vasút társulat« elnevezés alatt ez a társaság ugyan újra megkezdte működését, de az 1867. év végén ismét zavarokkal küzdött, minélfogva — az anyagilag amúgy is érdekelt kormány által — a vasút megváltatott.

A második felelős magyar kormány az 1867. évi XIII. törvény-cikkkel felhatalmaztatott, hogy vasutak és csatornák építésére 60 millió forintnyi államkölcsönt kössön. A kormány első ténye volt, hogy e kölcsönből az 1868. évi június hó 30-án megkötött szerződés szerint megvásárolja a »cs. kir. szab. magyar északi vasúttársulat« tulajdonát képező, Pesttől Salgótárjánig s innét a József-tárnáig terjedő s már üzemben állott vasutat.

E vonal volt tehát Magyarország első állami vasútja.

Ezen kölcsönből volt az 1868. évi XII. s illetőleg XLIX. törvény-cikk szerint eszközzendő:

- a) a hatvan—miskolczi és a zákány—zágrábi vasutak kiépítése;
- b) a budapest—hatvan—salgótárjáni vasútvonalnak, mely az államkincstár számára megvétellett, a forgalom igényeinek megfelelő állapotba helyezése;
- c) az alföld—fiumei vasút károly város—fiumei részén megkezdett munkálatok folytatása;
- d) a magyar északi vasútvonalnak Salgótárjától Losoncz és Beszterczebánya felé folytatása, csatlakozásul a kassa—oderbergi vasútvonalhoz. (Az 1870. évi XXXV. t.-cz. által ez oda módosított, hogy a vasútvonal nem Beszterczebánya, hanem Körmöczbánya felé vezet-tessék Ruttkának);

e) az északi vasútvonal Hatvantól Jászberényen át Szolnokig vezetendő szárnyvonalának elkészítése;

j) a bányaipar előmozdítása végett Miskolcztól Putnok felé azon pontig vezetendő vasút építése, melyből a vasiparral foglalkozó bányavidék egyes völgyei kiágaznak.

A törvényhozás utasítása folytán a közmunka- és közlekedési minister még 1868. évi január hó 18-án szerződést köt a hatvan—miskolczi fővonal kiépítésére, mi a magyar kir. vasútépítészeti igazgatóság vezetése alatt nemsokára meg is kezdetett, a legnagyobb erélylyel folytatott s 1870 január hó 9-én ez a vonal, mely Miskolczon a Tiszavidéki vasút miskolczi állomásába szakad, már át is adatott a közforgalomnak.

A zákány—zágrábi vonal 1868. év nyarán kezdetett meg, s 1870. évi január hó 4-én adatott át a közforgalomnak.

A pest—salgótarjáni vonal még 1867-ben megnyitott ugyan, de nem volt a forgalom igényeinek megfelelő állapotba helyezve. Ez megtörténvén, az 1868. évi XLIX. törvényczikkben már intézkedés történik, hogy ez a vonal — államköltségen — tovább észak felé Zólyomig, illetve Ruttkáig meghosszabbíttassék, minélfogva a Salgótarján—zólyomi fővonal 1871 június hó 18-án, a zólyom—ruttkai pedig 1872 augusztus hó 12-én át is adattak a közforgalomnak, mi által a m. kir. államvasutak összeköttetést nyertek a kassa—oderbergi vasúttal és ezen át a legrövidebb összeköttetésbe jutott Európának az északon és az Északi-tenger mellékén fekvő nevezetesebb kereskedelmi városaival.

A károlyváros—fiumei vonalrész kiépítésének az ország fővárosa, az Alföld és a tenger közötti közvetlen forgalom közvetítésének eszméje, mint tudjuk, nem új. Foglalkozott ezzel már a 40-es években *Kossuth* Lajos, midőn a vukovár—fiumei vasút eszméjét felvetette volt. Az ő meleg és lelkes érdeklődése következtében az első magyar felelős kormány az 1848. évi XXX. törvényczikkben e vasútvonal kiépítését el is határozta. A bekövetkezett politikai viszonyoknál fogva azonban a vonal nem létesült, mígnem az 1867-ik évben megalakult második felelős kormány ezt újra fel nem karolja és 1867 szeptember hóban a nyomjelzést el is rendeli. Az 1868. évi XLIX. törvényczikkben ki is van mondva a vonal megépítése, azonban ezt részint politikai, részint finanziaális okok, egyelőre, újból hátráltatják, míg végre e vonalrész is kiépül és 1873 október hó 23-án átadatik a közforgalomnak.

Az 1868: XII. törvényczikk d) pontjában elrendelt »a magyar északi vasútvonalnak Salgótarjától Losonc és Besztercebánya felé, illetve az 1870: XXXV. t.-cz. folytán Körmöczbánya felé való folytatása, csatlakozásul a kassa—oderbergi vasútvonalhoz« elkészült 1872-ben. Tehát a törvénynek ez a pontja is egészen végrehajtott, mivel a pest—losonc—zólyom—ruttkai vonalnak Zólyom állomásából (1871.

évi XXII. t.-cz.) Besztercebánya felé egy szárnyvonal létesíthetett, mely 1873 szeptember hó 3-án nyitott meg.

Az 1868: XII. törvénycikk *e)* pontja által kijelölt és Magyarország árukivitelére rendkívül nagyfontosságú pályarész, a hatvan—jászberény—szolnoki vonalnak nyomjelzése, 1868. év őszén kezdetet meg és 1873. évi márczius hó 1-én adatott át a forgalomnak.

Az 1868: XII. törvénycikk *f)* pontja következtében létesülnek az úgynevezett gömői iparvasutak, melyekből 1871. évi június hó 13-án megnyílik a tiszolcz—bánrévei vonal, 1873 szeptember hó 10-én pedig az ennek folytatását képező bánréve—füleki vonal, mely ezt Miskolczon, a pest—ruttkai fővonallal hozza kapcsolatba.

A sajtóvölgyi vasipar emelése céljából létesül 1874. évi május hó 1-én a bánréve—rozsnyói, majd meg 1874. évi július hó 20-án a rozsnyó—dobsinai vonal.

A rimamurányi és államkincstári vasipar, a zlatnói üveggyár és a kokovai völgyből elszállítandó épületfa kereskedelmének előmozdítása céljából 1874. évi szeptember hó 5-én átadatik a közforgalomnak a feled—tiszolczai vonal.

A kincstári bányák céljait szolgáló miskolcz—diósgyőri vonal 1873. évi október hó 19-én nyílik meg.

Hevesmegye bor- és gabonákban gazdag vidékének a közforgalomba való bevonása céljából 1872. évi november hó 3-án megnyílik a füzesabony—egri szárnyvonal.

Az 1873. év szeptember hó 10-én, a m. kir. államvasúti hálózat, a garamberzence—selneczbányai vonallal szaporodik.

Az 1868. évi XLIX. törvénycikk alapján megépítendő vámosgyörk—gyöngyösi vonal 1876. évi márczius hó 16-án adatott át a közforgalomnak.

1875. évi május hó 18-án összekötő szárnyvonal létesítetik Szolnokon a személy- és a tiszabalogi teherpályaudvarok között.

Még 1868-ban megbízott a képviselőház által a ministerium, hogy a pesti és budai pályaudvarokat vasúttal, illetve dunai állandó híddal kösse össze és Pesten egy központi pályaudvart létesítsen, minélfogva a budapesti összekötő vasút 1877. évi július havában, az ebből kiinduló szárnyvonalak pedig 1878-ban átadattak a közforgalomnak. Ezen összekötő vasút létesítése következtében a m. kir. államvasutak összeköttetést nyertek Budapesten a cs. kir. szab. osztrák államvaspályával.

A képviselőház még 1870-ben törvényt hoz a határőrvidéki vasutak kiépítéséről. Ez a hálózat pénzügyi okokból egyelőre nem létesülhet.

Az 1877. évi XXVI. a határőrvidék területén építendő vasutakról szóló törvénycikk ennélfogva hatályon kívül helyezi az alföld—fiumei vasút eszék—sziszek—károlyvárosi részének kiépítését elrendelő ezen

1870: XXXVIII. törvénycikket és elrendeli, hogy *a)* Mitrovicztól Vinkovcze, Bród, Újgradiska, Sunján át Sziszekig, továbbá *b)* Sziszek-től a károly város—fiumei vonal valamelyik állomásáig és *c)* az alföld—fiumei vasút dályai állomásától Vukovárt lehetőleg megközelítve Vinkovczeig építtessék vasút. A budapest—zimonyi vonal létesítésének biztosítása alkalmával biztosítandó egyszersmind Zimonyinak Mitroviczával leendő összekötetése is.

A boszniai okkupáció folytán szükségessé vált e vonalnak dályá—vinkovczei része 1878. évi november hó 23-án csatoltatott a m. kir. államvasutak komplexumához.

Az 1873-iki bécsi pénzválság a magyar pénzpiacra nagy kihatással volt. Bénítólag hatott a közgazdasági intézmények és így a vasutak fejlődésére is. Hatása alatt az állam nem építkezhetett, újmagánvasutak nem létesültek, a meglevők pedig csak hitelműveleti kombinációkkal tarthaták fenn magukat, mi egészségtelen és egymás anyagi érdekeit romboló versenyre vezetett. Ezen a közérdeknek kárára levő harc látára, mivel törlesztési részleteiket a segélyezett vasutak még így sem tudták törleszteni, a kamatbiztosítást nyújtó kormány arra az elhatározásra jutott, hogy az államosítás terére lép.

Az ország alig fejlődő hitelére rendkívül kedvezőtlen hatással volt a külföld előtt a »*Magyar keleti vasút*«-társaság csődje. A kormány nem nézhette ezt tétlenül. És miután 13 millió forintig — mit kamatbiztosítás czímén fizetett volt ki a társaságnak — amúgy is érdekelve volt, de meg mert ezáltal a kormány egy Ruttkától Tömösig húzódó oly vasút birtokába jutna, mely az állam egyik határszélétől a másikig nyúlik, így tehát a délkeleti és északnyugati tenger közötti magyar forgalomra közvetlen befolyást nyerne, elhatározta e vasút államosítását. Az erre vonatkozó szerződés 1876 január hó 20-án kötött meg és az 1876. évi L. törvénycikkkel czikkelyeztetett be.

Az 1879: VII. törvénycikk folytán megépül a vinkovcze—bródi vonalrész és mivel a vágvölgyi vasúttársaságtól az osztrák kormány megvonta a vlára-szoros—troppai vonal építési engedélyét és, így az ezen társaság által megépített vonalak nem válhattak a nemzetközi vonalak összekötetésére szolgáló vonalakká s mint tisztán helyi érdekű vonallá sülyedt vasútvonalcsoport pedig valami nagyobb szabású hitelművelet alapjául sem szolgálhatott, így a társaság fizetési kötelezettségének eleget nem is tehetett. Hogy a bukás elől meneküljön, vonalait a cs. kir. szab. osztrák államvasútnak kínálta, megvételre.

A cs. kir. szab. osztrák államvasút hajlandó lett volna a vásárra, ha a magyar kormány a vágvölgyi vasútnak Zsolnáig való kiépítését engedélyezi. Mivel a magyar kormány ezt nem tette, a vágvölgyi vasúttársulat vonalait a magyar kormánynak kínálta megvételre. A kormány az ajánlat folytán tárgyalásba bocsátkozott a társulattal és 1879 június hó 6-án megvásárolta (1879: XXVII.) az állam számára a Vág-

völgyi vasút vonalait és ezen külön testet képező vasútvonal kezelésére Pozsonyban üzletigazgatóságot szervez.

E vonalak egyelőre csak három évig képezték az állam tulajdonát, mert 1882-ben már elcseréltettek a bruck—ujszőnyi vonalakért a cs. kir. szab. osztrák államvasutakkal. Mikor pedig 1891-ben az osztrák államvasút vonalai államosították, a vágvölgyi vonal végleg a m. kir. államvasutak testébe olvasztatott.

Rég érzett szükség volt az ország kereskedelmének és vasúthálózatának fejlesztése érdekében, hogy a keleti és délkeleti vasúti kapcsolatok Romániával és Szerbiával biztosítsanak, mert a balkáni tartományokkal a Dunán át közvetített forgalom míg egyrészt csak a Duna környékét ölelte fel, másrészt az áruk gyors elszállítása és azok biztonság tekintetében több kívánni valót hagyott fenn.

E célból a román és szerb fejedelemségekkel tárgyalások kezdtek. Az előbbivel még 1874-ben létesült is egyezmény. A szerb kormánnyal megkezdett tárgyalások azonban — a Balkán-félszigeten lefolyt orosz-török háború által — megakasztottak.

A háború lefolyása után összeült berlini konferencia határozata folytán a Balkánon egészen új államalakulás következett be.

Ezen a berlini konferencián létrejött egy egyezmény, mely egyezmény egyenesen kiróvja az újonnan megalakult ezen egyes államokra a vasútkiépítés kötelezettségét. A magyar kormány, hogy ezen kötelezettségének eleget tegyen, egyezményt köt a szerb állammal és kötelezi magát, hogy a reá kirovott budapest—zimonyi vonalat 1883. évi június hó 15-éig megnyitja (1880: XXXV.). Ennélfogva 1882. évi december hó 5-én átadja a forgalomnak a budapest—szabadkai, 1883. évi márczius hó 5-én a Szabadka—újvidéki és 1883. december hó 10-én, tehát egy kissé megkésetten, az újvidék—zimonyi részt.

A budapest—zimonyi vonal tervezése alkalmával felmerült az a kombináció, hogy az ne Szabadka, hanem Kalocsán át vezetessék. A kormány a mellett foglalt állást, hogy a vonal Szabadkán át vezetessék, Kiskőröstől Kalocsára pedig szárnyvonal létesíttessék. (1880. évi XXXV.)

A magyar keleti vasút- megváltása után a m. kir. államvasutak északi és keleti vonalai között éket képeztek a tiszavidéki vasút vonalai. A m. kir. államvasutak hálózatának czélszerűbb csoportosítása szempontjából is szükségessé vált tehát a tiszavidéki vasút megváltása. (1880: XXXVIII.) Ez minden különösebb erő kifejtés nélkül történet meg, mert a kormány e vasútnak igen sok részvényét már előre megvásároltatta, azt gondolván, hogy ezzel a vasút tarifapolitikájára befolyhat. Minthogy a kormány főczélja ezzel az államosítással az volt, hogy a forgalmat az ország fővárosában összpontosítsa, tervbe vette a rákos—ujszászi vonal megépítését. (1880: XXXVIII.) Ez az 1882. év márczius hó 12-én megnyílt vonal, forgalmpolitikai szempontból

is fontossággal bírt. Nevezetesen így a hátpályák rövidebb összeköttetést kaptak a főváros felé, mint a cs. kir. szab. osztrák államvasúttársaság Szolnok—czeglédi irányán át.

A magyar törvényhozás egyik első gondja közé tartozott a zákány—zágrábi és károlyváros—fiumei vasútvonalak építésének elrendelése által (1868. évi XII. és XLIX. t.-cz.) az országnak s különösen a fővárosnak a magyar tengerparttal való közvetlen összeköttetését biztosítani.

A mint azonban e vasútvonalak kiépültek és megnyíltak, mindinkább kitűnt, hogy ezen nagymérvű befektetések által a főcél: Fiume forgalmának emelkedése nem éretett el. A kereskedelem megszokott útja ugyanis Trieszt felé vezetett. A Károly városon át Fiuméba vezető útirány megkedveltetése tehát csak egy ezen iránynak jelentékeny kedvezményeket nyújtó díjszabási politika alkalmazása által lett volna lehetséges. A magyar kormány a birtokában levő déli vonalak díjszabásainak legszélsőbb leszállítása által sem volt képes ám ily előnyöket nyújtani, mert a cs. kir. szab. déli vasút közbeeső budapest—zákányi, illetőleg barcs—zákányi és sziszek—zágrábi, főleg pedig zágráb—károlyvárosi vonalaival mindig képes volt ezen előnyöket olyképp ellensúlyozni, hogy a kereskedőknek ne legyen okuk a megszokott trieszti út mellett a károlyváros—fiumei útirányra is nagyobb mértékben reflektálni.

A fiumei forgalom emelése a szentpéter—fiumei vonal kiépítése által sem volt elérhető, mert a déli vasútnak nem állott ugyan érdekében saját, csaknem egyenlő hosszúságú fiumei útirányának kifejlődését a trieszti irány javára hátráltatni, de az ellenkezőre sem volt semmi oka.

Az, hogy a fiumei forgalom a kikötőben és a tengeri szállításnál nyújtott némi előnyök folytán is örvendtes fejlődésnek indult, fényesen bizonyítja, hogy a kitűzött cél csakis ily előnyök nyújtása által, tehát legalább az új útirány megszokásáig viselendő áldozatok árán érhető el, de ez úton biztosan el is érhető.

Ezeket megfontolva, a magyar kormány kezdettől fogva iparkodott elhárítani azon akadályokat, melyek egy, a fiumei forgalom emelkedését biztosító tarifapolitika érvényesítésének útjában állottak, s ez irányban a déli vasút összes magyarországi vonalainak, vagy legalább a fiumei irányba eső fővonalainak megszerzését legalkalmasabb eszköznek ismervén fel, a vasúttársulattal tárgyalásokat kezdett és mert anomáliának tetszett előtte, hogy a zákány—zágrábi és károlyváros—fiumei vonalak közé ékelt zágráb—károlyvárosi vasútvonalrészt egy más vasúttársulat bírja, ajánlatot kívánt be a társulattól külön a zágráb—károlyvárosi és külön a buda—kanizsai, valamint a fehérvár—ujszőnyi vonalak eladására nézve.

A társulat által kért vételár olyan magas volt, hogy bár a kormány tudatában volt annak, hogy az a nagy feladat, miszerint a főváros és

a tenger közti legbiztosabb kiviteli út idegen érdekek esetleges behatásától függetleníti essék, csak így vihető keresztül, mégis az ország pénzügyi helyzetében a kívánt áldozatot meghozhatónak nem tartotta, és oly megoldást keresett, mely által a cél, ha nem is éretik el, de legalább megközelíthető lesz.

E cél, mely elérni kellett, az volt, hogy a fiumei kikötőbe és az oda vezető államvasútvonalakba befektetett tőkék gyümölcsözőkké tétessenek, hogy Fiume felvirágzása lehetőleg előmozdíttassék s hogy végre azon nem várt esetre is, ha a kivitel elé a németországi vagy más, az ország területén kívül eső közlekedési vonalokon bármily nehézségek gördíttetnének, egy kizárólag saját területen mozgó s minden külső befolyástól független kiviteli irány minden körülmények közt nyitva maradjon.

Ez, en cél elérése kétségkívül leghathatósabb eszköze lett volna a Budapest és Fiume közt fekvő egész vonal megszerzése. Az áldozatok azonban még sem álltak arányban az elérendő eredménnyel, mely legnagyobbbrészt elérhető volt csupán a zágráb—károlyvárosi vonalrész megszerzése által is.

A kormány tehát elállóit a déli vasutak fővonalának megvásárlási szándékától és egyrészt a zágráb—károlyvárosi vonal megszerzésére, s másrészt ennek kapcsán oly intézkedések kikötésére határozta el magát, melyek alkalmasaknak mutatkoztak arra, hogy a déli vasútársulat helyzete és forgalmi politikája az ország érdekeivel állandóan összhangzásba hozassák.

Az ezen újabb alapon megindított tárgyalások egy szerződés megkötésére vezettek.

Ezen szerződés szerint — mely az 1880: XLIV. t.-cikkkel cikkelyezett be — a zágráb—károlyvárosi vonal vételára a déli vasút engedélyének tartamára fizetendő 240.000 arany forintnyi évjáradékban s ezen felül a magyar vonalak adómentességének 10 évre való meghosszabbításában lett megállapítva, mely adó évi összege megközelítőleg mintegy évi 3—400.000 forintra tehető.

A vétel csak a zágráb—károlyvárosi vonalrészre terjedt ki. Onnan, a honnan az a zágráb—sziszeki fővonalból kiágazik. A zágrábi pályaudvar s az innen az elágazásig terjedő 3'6 km. hosszú vonal továbbra is a társulat tulajdonában maradt. Ez a körülmény azonban a zákány—fiumei vonal egységes kezelését sem díjszabási, sem forgalmi tekintetben nem hátráltathatta, mert a szerződés szerint »ezen vonalrész a déli vasúttal mindaddig közösen és egyenjogulag fog használtatni, míg a m. kir. állampályák részére Zágrábban egy külön pályaudvar s ebből a károlyvárosi vonal kezdőpontjáig megfelelő külön összeköttetés nem fog létesíttetni, mi a kormánynak mindig szabadságában állandó«. — Ezzel a közforgalmi és vasútkezelési tekintetben is hátrányos ezen állapot megszűnt.

A cs. kir. szab. osztrák államvaspályatársulattal 1882. év június hó 8-án kötött szerződés 3-ik cikkének azon határozata, mely szerint a nevezett társulat bécs—újszónyi vonalának magyarországi részét a vágvölgyi vasútert csere útján a magyar államvasútnak átengedi, a kormányt arra az elhatározásra bírja, hogy a Budapesttől nyugatra, tehát Bécs felé már régóta tervezett második vasúti összeköttetésre nézve törvényjavaslatot terjeszsen elő. Ez a javaslat gyors tempóban tárgyalatott le és az 1882: XLV. t.-cz. által engedélyezett kelenföld—újszónyi vonal, melynek építése nem sorolható éppen a könnyebbek közé, mert a vonal halmos vidékeken vezet s több keresztben futó völgyön nagyobb töltések, bevágások és áthidalások voltak létesítendőek, már 1884 július hó 15-én meg is nyitattott.

A rákos—újszászi, a budapest—zimonyi és a budapest—pécsi vasúton, valamint a budapest—brucki (Bécs) vonal megnyitása után várható még nagyobb mérvű forgalom lebonyolíthatásának érdekében a kormány Budapesten új személypályaudvar létesítését veszi tervbe (1883: XXVI.), minek folytán 1884 augusztus hó 16-án* felépül és megnyitattik a Budapest keleti pályaudvar.

A budapest—zimonyi vonal létesítése alkalmával arra kellett törekedni, hogy az mennél rövidebb legyen és mennél egyenesebb irányban haladjon. Ezen cél szem előtt tartása folytán kénytelen volt a kormány ezen vonal tervezése alkalmával figyelmen kívül hagyni azt a körülményt, hogy a vonalnak némi kerülővel való vezetése által az Alföldnek több oly vidéke részesülhetett volna a gyors és biztos közlekedés előnyeiben, melyek egyfelől a vasúthálózatba való bevonatásukat joggal igényelheték volna s melyeknek népessége és termelőképessége, másfelől a pálya jövedelmezősége tekintetében is fényesebb eredményel kecsegtetett volna, mint a minőre a fővonal tényleg történt vezetése folytán számítani lehetett.

Hogy a fővonal vezetésénél mellőzött fontos helyi érdekek kielégítést nyerjenek, gondoskodott a kormány olyan szárnyvonalak létesítéséről, melyek a fővonal által elkerült ezen kiválóbb jelentőségű vidékeket a vasúthálózatba bevonták és a fővonal jövedelmezőségét fokozni voltak hivatva. Így létesült a kiskörös—kalocsai (megnyílt 1882 december 5-én) és az india—mitroviczai (megnyílt 1883 december 10-én) szárnyvonal.

Egy Szabadkától Bajáig vezetendő szárnyvonallal a kormány legközelebbi ponton véli összekötendőnek az Aldunát az Altiszával. Ezen vonal által, azonkívül Oláhország felől az Adriai-tengerig egy jelentékeny útrövidítéssel járó transversalis pálya képződik, ha a Duna áthidaltatik (az áthidalás 1909-ben meg is történt). A kormány javaslata alapján a törvényhozás az 1884: IX. törvényben elhatározza tehát a Szabadka—bajai vonal megépítését, mely 1885 január hó 8-án meg is nyitattott.

A vonal létesítésekor azon aggodalom merült volt fel, hogy ezen transversalis vonal képződése folytán az Alduna és Oláhországból jövő forgalom eltereltetik a fővárostól. Mivel azonban a vonal az állam tulajdonába jutott, tarifális úton történt gondoskodás arról, hogy a főváros érdekei ne legyenek csorbítva.

Munkácstól Stry irányában, a magyar gácsországi határszélig vezetendő vasút kiépítése, annak idejében, az 1869. évi július hó 13-iki ülésben hozott határozattal a képviselőház által kezdeményeztetett. Annak szükségességét és államköltségen való létesítését gróf *Mikó Imre* közlekedési minist er, magasabb állami tekintetekre való hivatkozással, indokolta. A képviselőház azonban az állam költségén való építés megkezdését mellőzendőnek találta és 1870. évi május hó 30-án a ministeriumot arra utasította, kezdené meg magánosokkal az engedélyezési tárgyalásokat, mire *Mikó* utódja, *Gorove István* a gróf *Dumin Borokovszhj*-féle konzorciummal megállapítást hozott létre és az engedélyokmányt, valamint az erre vonatkozó törvényjavaslatot 1871-ben bemutatja a háznak.

Az engedélyokmány, illetve a törvényjavaslat tárgyalása azonban abban maradt, mert a consortium a szükséges építési tőkét nem volt képes beszerezni. De az építési költségek tekintetében is merültek fel a kormány előtt aggályok, minélfogva a kormány szükségesnek találta az építési terveket saját közegei által részletesen tanulmányoztatni. Ezen tanulmányok az aggályokat teljes mértékben igazolták.

Ily körülmények közt természetesen a pálya engedélyezésére vonatkozó további tárgyalások eredményre nem vezethettek.

Nem maradt volna tehát más hátra, mint visszatérni *Mikó* gróf eredeti javaslatára és az építkezést az állam költségén megkezdni. Azonban a válságos pénzügyi helyzet folytán ez a terv újra elejtett.

Az országos vasúti politika további céljainak kitűzésénél a kormány figyelme később megint csak ráterelődött ezen csatlakozás létesítésére. Mig ugyanis nyugat felé nyolez csatlakozás, a déli határszálen hat csatlakozás és északnak három csatlakozás állott fenn, addig az északkeleti és keleti részeken minden csatlakozás hiányzott.

A keleti határállamokkal való csereforgalom aránylagos csekélysége miatt ezen csatlakozások hiánya s az ebből folyó helyzet közvetlen hátrányai kevésbé voltak ugyan érezhetőek, mindazonáltal az ország keleti széleinek teljes elszigeteltsége úgy az említett csereforgalom fejlesztése, mint a nemzetközi forgalom közvetítése terén is oly hátramaradást jelentett, mely az ország geográfiai fekvésében rejlő természetes előnyök feladásával nem csupán nemzetgazdasági és pénzügyi, hanem a kulturális érdekeknek is rovására azt vonta maga után, hogy az érdekelt tartományok a magyar határ megkerülésével inkább a nyugati szomszédokkal léptek csereviszonyba ott is, hol ezt könnyű

lett volna elvonni, minélfogva szállító intézeteink és kereskedőink a nagy átmeneti forgalom előnyeit elveszítették.

Ez idő szerint az ország érdekeinek megfelelően három csatlakozási vonal jöhetett szóba: az egyik Marosvásárhelyről kiindulva, a tölgyesi szoroson át Romániába, a másik Máramaros-Szigetről Szuczaváig, a harmadik a munkács—beszkidi vonal.

A határszéli csatlakozások létesítése sorrendjének megállapításánál az országnak nincs teljesen szabad választása, mert számba kell vennie a szomszéd államok elhatározását, és miután a stry—beszkidi vonal kiépítése az 1883. évi június hó 7-én kelt osztrák birodalmi törvényvel már amúgy is elrendeltetett, a magyar kormány javaslatot terjeszt ezen csatlakozás létesítéséről a törvényhozás elé. A javaslat elfogadtatván, az 1887 április 5-én megnyitott »munkács—beszkidi vasút« az 1884. évi VIII. t.-cikk alapján építtetett ki.

Az 1883. évi XXIV. t.-cikk által a kormány felhatalmaztatott, hogy az állami biztosításban részesülő azon vasutak üzleti kezelését, melyek üzlet jövedelmi fölöslegeikből elsőbbségi kölcsöneik évi járadékát fedezni nem képesek, átvehesse.

A kormány a törvénynek fokozatosan leendő végrehajtását célozván, azt az »Első erdélyi*« vasúttal szemben vette mindjárt alkalmazásba, mint a mely vasút a maga külön állásában, a m. kir. államvasutak keleti vonalainak versenypályáját képezi.

Az 1883. évi XXIV. t.-cikk 3. §-a szerint az üzletátvétel feltételeinek megállapítása végett az illető vállalattal egyezkedési tárgyalások indítandók meg.

Ez megtörténvén, a megindított tárgyalások alapján 1884. évi január hó 10-én létrejött, a nevezett vasúttársulat részvényeseinek 1884 február 14-én tartott rendkívüli közgyűlése által elfogadott szerződés.

Ez a szerződés az 1884: XXIX. t.-cz. alatt van becikkelyezve.

Az 1883. évi XXIV. t.-cikk szempontja alá eső, állami biztosításban részesülő vasutak közt a báttaszék—dombóvár—zákányi (duna—drávai) vasút is bennfoglaltatik. Ez a vasút 1878. év óta állami kezelésben állott.

A budapest—pécsi vasútnak 1882. év végén történt megnyitása óta mindinkább érezhetővé vált annak a szükségessége, hogy a dombóvár—zákányi vonalával, a budapest—fiumei irányban közbeeső ezen vasút a m. kir. államvasutak déli vonalaival nemcsak kezelésileg, hanem mint azok kiegészítő része szervesen egyesíttessék, illetőleg államosíttassék és pedig nemcsak a díjszabásoknak egységes képzése céljából, hanem azért is, hogy a mind nagyobb mérvet öltő forgalom meggyőzhetése érdekében a másodrangú vasutak szabványai szerint kiépített vonal a szükséghez képest s függetlenül a vasúttársulat beleegyezésétől — mint melyre különben is csak az állami biztosítás felemelése esetében lehetett volna számítani — elsőrendűvé legyen átalakítható.

Fokozta e vasút államosításának szükségét a baja—szabadkai vonal tervezett kiépítése is, mert az ily módon keletkező tranzverzális vonal csak az állam feltétlen rendelkezése alatt kezelhető úgy, hogy a forgalom a fővárostól, mesterséges úton, el ne tereitessék.

Miután lehetősége mutatkozott annak, hogy a vasút államosítása az állam pénzügyi érdekeinek kockázata nélkül eszközöltethessék, a báttaszék—dombóvár—zákányi (duna—drávai) vasúttársulat meghatalmazottjaival megindították a tárgyalások, mi az 1884. évi január hó 11-én létrejött, a részvényesek 1884. évi február hó 28-án tartott rendkívüli közgyűlése által helybenhagyott szerződés megkötését eredményezték, mely szerződés az 1884: XXX. t.-cikkkel czikkelyezettett be.

Az első erdélyi és báttaszék—dombóvár—zákányi (duna—drávai) vasutaknak az államvasúti hálózatba, ily módon történt beolvasztása után, az alföld—fiumei vasút vonalainak megváltása iránt látta szükségesnek a kormány tárgyalásokat indítani.

Nevezetesen a budapest—zimonyi vonal kiépítése után az alföldi vasút Szabadka—dályai szakasza, mint a m. kir. államvasutak központi hálózata és határőrvidéki vonalai közé ékelt idegen pályatest, az államvasutak forgalmának fejlődésére nézve úgy kezelési tekintetben, mint különösen a boszniai forgalomnak Budapest felé való irányítása tekintetében érezhetően hátrányos hatással volt. Másrészről az arlbergi pálya kiépítésével, a Délmagyarország kivitelére nagyfontosságúvá lett villányi útiránynak kiegészítő részét képező alföld—fiumei vasút forgalmi politikai fontosságban lényegesen növekedett az által, hogy vonalainak helyzeténél fogva is a cs. kir. szab. déli vasútra támaszkodni volt kénytelen. Ez által azonban a fővárosi kereskedelemnek érdekeivel ellentétbe jutott, minélfogva elhatározta a kormány, hogy az alföld—fiumei vasút különállását megszünteti és vonalait a m. kir. államvasutak hálózatába olvasztja be.

A vasúttársulat meghatalmazottaival az államosítás iránt megindított tárgyalások eredménye az 1884. évi április hó 29-én létrejött, a részvényeseknek június hó 18-án tartott közgyűlésén elfogadott szerződésbe foglaltatott össze és az 1884: XXXIX. t.-cikkkel iktatott törvénybe.

A fővárosban összpontosuló kereskedelmi és ipari forgalmának emelkedő fejlődése mellett, mindinkább érezhetővé vált hiány gyanánt ismertetett fel az, hogy a főváros területén épült vasúti állomások a nagyobb gyár- és ipartelepekkel közvetlen és czélszerű vasúti összeköttetésbe hozva nincsenek, minek következtében ezen telepek nagy mérvet öltött tömeges forgalma a jelentékenyen drágább és nehézkesebb fuvarozásra van utalva.

Ezen állapot hátrányai már régen súlyosan nehezettek a főváros kereskedelmi forgalmára, és nemcsak az említett ipartelepeknek, hanem

az érdekelt vasutaknak helyzetét is nehezítették, de a célnak megfelelő vasúti összeköttetés nem volt létesíthető.

A vasúti építkezésekkel más irányokban igénybe vett államkincstár pénzügyi helyzetén kívül két körülmény akadályozta ezt. Egyrészt ugyanis bevárando volt, míg a m. kir. államvasutak budapesti állomásai a forgalom igényeinek megfelelő módon kiépültek; másrészt a forgalmi viszonyok szabályozatlan volta állott annak útjában.

A szab. osztrák-magyar államvasúttársasággal 1882. évi június hó 8-án létrejött szerződés alapján ezen vasúttársaság és a magyar államvasutak között a kölcsönös forgalmi viszonyoknak rendezése megtörténvén, többé ezen két vasút budapesti pályaudvarai egymás ellenében versenyviszonyban nem állottak, időközben pedig kiépültek a m. kir. államvasutak budapesti állomásai is.

A viszonyok ilyen alakulása nemcsak lehetővé, de egyúttal kötelességévé tette a kormánynak, hogy a fővárosi állomásoknak a nagy gyár-, ipar- és kereskedelmi telepekkel leendő összeköttetését s ezzel kapcsolatban az érdekelt vasutak között a jelzett összeköttetések alapján felmerülő forgalmi viszonyok rendezését tüzetes tanulmány tárgyává tegye.

A kérdés megoldása, úgy a forgalom általános érdekeit tekintve, mint a m. kir. államvasutakra nézve is nagyfontosságú volt. Közgazdasági szempontból ugyanis nagyjelentőségű előny az, hogy a főváros kereskedelmi, gyár- és ipartelepei a m. kir. államvasutak állomásaival közvetlen összeköttetésbe hozassanak, így azon helyzetet teremtvén meg, hogy a főgócypontot minden szükséges támogatásban részesíthette. Másrészt az államvasutak forgalmi és pénzügyi érdekei is azt követelték, hogy ezen intézet kereskedelmi összeköttetései és nagy hálózatának hatása, éppen a hazai kereskedelmi és forgalmi élet körpontján megszilárdíttassék és biztosíttassék.

A m. kir. államvasutak budapesti állomásai fekvésük és elhelyezésüknél fogva a fővárosi ipari és kereskedelmi forgalmának csak egy csekélyebb részére számíthattak, míg a nagyobb rész, mert a kereskedelem egyszer megszokott összeköttetéseit, számottevő külön előnyök nyújtása nélkül elhagyni nehezen szokta, és mert az állomások éppen azon városrésztől, melyben a fővárosi kereskedelem és forgalom összpontosult, némileg távolabb estek, a m. kir. államvasutak állomásait elkerülte.

Ebből a szempontból különös fontosságot kellett tulajdonítani annak, hogy a m. kir. államvasutaknak a Lipótvárosban megfelelő állomása létesíthessék. A fővárosi forgalom nagyobb része ugyanis ezen városrészben bonyolítottatott le, s a főváros fejlődésének és terjeszkedésének iránya látni engedte, hogy ez a helyzet egyelőre alig fog másképp alakulni. A tömegárúk, mint: a szén, fa, gabona, liszt, vasárúk stb. többnyire a lipótvárosi gyár- és ipartelepekbe és onnan kerültek szállításra.

Ez a forgalom túlnyomórészben a szab. osztrák-magyar államvasúttársaságnak a m. kir. államvasutaknál elvitázhatatlanul kényelmesebb összeköttetést nyújtó pályaudvarára irányult.

A m. kir. államvasutak helyzetét és közgazdasági tekintetben nagyfontosságú díjszabási befolyását a budapesti forgalomban csak úgy lehetett kellően megvédeni, és az ezen intézetet természetszerűleg is a forgalommegosztási szerződések szerint megillető forgalmat tényleg, azaz természetben csak akkor lehetett a magyar államvasutak vonalai számára biztosítani, ha részére Budapesten oly helyzet teremődik, mely a kereskedelmi és forgalmi élet igényéhez alkalmazkodik és mindazon kényelmet és előnyöket nyújtja, melyek nélkül állandó és konjunktúráktól nem függő szilárd kapcsolatot létrehozni lehetetlen. Ezt pedig csak úgy lehetett elérni, ha azon városrészeknek, melyben a forgalom zöme összpontosul, a m. kir. államvasutak könnyen hozzáférhető állomást bocsátanak rendelkezésre; mely hozzáférhetést természetszerűen lényegesen fokozza aztán az, ha ezen városrész főbb szállítói, t. i. a gyár- és ipartelepek, melyek ezen forgalomnak mintegy 80%-át képezik, az új pályaudvarral közvetlen összeköttetést nyernek, miáltal lehetőségessé válik a fuvar költségekben is jelentékeny megtakarítást előidézni.

Ez irányban a szükséges intézkedéseket megtenni s a helyzetnek általánosságban vázolt hátrányait megszüntetni volt célja annak a törvényjavaslatnak, mely egy oly összekötő vasútvonal kiépítését vette célba, mi a máv. állomásainak a főváros fontosabb ipari és kereskedelmi telepeivel való összeköttetését biztosítsa. Csaknem egyidejűleg a szab. osztrák-magyar államvasúttársaság hasonló célból terveket dolgoztatott ki és azokat az engedély megadása iránti kérelemmel terjesztette fel.

Tervezetében állomásait, illetőleg vonalait külön szándékozott a fontosabb gyár- és ipartelepekkel összeköttetésbe hozni. Ily egyoldalú összeköttetés azonban a célnak csak tökéletlenül felelhetett volna meg, mert míg egyrészt a szab. osztrák-magyar államvasúttársaság tervezete megfosztotta volna a fővárosi gyár- és ipartelepeket annak lehetőségétől, hogy az üzemük céljaira szükséges tömegárúkat, ú. m. a jelentékeny szénmennyiséget és nyersterményeket, különösen a gabonát az ország azon termelő vidékeiről, melyek a m. kir. államvasutak mentén fekszenek, az összekötő vasút által nyújtott előnyök felhasználásával szállíthassák, mely körülmény nemcsak a hazai ipar és termelés hátrányára, hanem a m. kir. államvasutak érzékeny károsodására is vezetett volna: addig másfelől azt sem lehet szem elől téveszteni, hogy az esetben, ha csakis a m. kir. államvasutak pályaudvarai hoztak volna a kérdéses telepekkel összeköttetésbe, viszont azon gyár- és ipartelepek szenvedtek volna hátrányokat, melyek a szükséges nyerstermények, illetve gyárterményaik tekintetében az osztrák-magyar vasúttársaság hálózatára támaszkodnak.

Ennélfogva oly megoldást kísértett meg a kormány, mely inig egyfelől a forgalom minden méltányos igényét kielégíteni alkalmas, másfelől a m. kir. államvasutak érdekeit is megfelelően biztosítja a nélkül, hogy viszont a szab. osztrák-magyar államvasúttársaság érdekeit háttérbe szorította volna.

A megoldás módozatainak megválasztásánál azon körülményre is súlyt kellett fektetni, hogy a czélba vett összeköttetés létrehozatala az állam pénzügyeit minél kevésbé terhelje.

Ez az 1888: XXVII. t.-cz. alapján a következőkép jött létre:

»a) a főváros dunahalparti részén fekvő gyár- és ipartelepeknek az ezen területen fekvő vasúti állomásokkali összeköttetése a szab. osztrák-magyar államvasúttársasággal egyetértőleg megállapított tervszerint államvasúti vonalként épült ki és a m. kir. államvasutak által kezeltek;

b) a szab. osztrák-magyar államvasúttársaságnak jogában áll saját vonalát a körpályával akár a keresztezési pontnál, akár a budapesti, akár pedig a rákospalotai állomásából, vagy mind a három pontnál is saját költségén összeköttetésbe hozni és ezen vasút forgalmának biztosítására kimondatott, hogy a körpályán az osztrák-magyar államvasút csatlakozási pontjáig a díjszabás a megtakarított önköltségekkel mindenkor olcsóbb lesz, mint a távolabb fekvő magyar államvasúti csatlakozási pontig;

c) díjszabások nemcsak a körpályán létesítendő állomásokról, hanem az állomásokul kijelölendő egyes gyári vagy egyéb telepekről is fognak felállítatni. Ezen díjszabások a közös viszonylatokban egyenlők lesznek a szab. osztrák-magyar államvasút pályaudvarától, illetve a m. kir. államvasutak dunaparti teherpályaudvaráról érvényes díjszabásokkal;

d) a fennálló kartell-egyezmény szerinti forgalom-osztás természetben fog kiegyenlített; a mi által a magyar államvasutak jogosult érdekében, az azokra nézve fennállott hátrányos aránytalanság megszűnt;

e) a körpályának 2,500.000 forintban előirányzott építési és berendezési költségeit a szab. osztrák-magyar államvasúttársaság előlegezi.

Ezen előleg után a m. kir. államvasutak 5%-kal számított, már a törlesztést is magában foglaló, s a körpálya megnyitását követő év január hó 1-étől 1905. év végéig esedékes évjáradék lesz — és pedig az évi kartell-leszámolások útján — a szab. osztrák-magyar államvasúttársaság részére fizetendő.«

A tervezett, mintegy 15 km. hosszú vonal a m. kir. államvasutak kőbányai, illetve rákosi állomásából kiindulva, a budapest—zinkotai helyi érdekű vasút és a Kerepesi út áthidalása, valamint a szab. osztrák-magyar államvasúttársaság budapest—rákospalotai vonalának keresztezés útján a főváros V. kerületében fekvő felső Dunaparton, a Margithíd közelében létesítendő állomásba vezetett. A budapest-

lipótvárosi állomás alatt fekvő gyár- és ipartelepek szárnyvonalak, illetve elágazó vágányok útján kapcsolattak egybe a körvasúttal azon mérvben és módon, a mint azt a forgalom érdeke indokolta, avagy egyes gyár- és ipartelepekkel létrehozott megállapodások azt lehetővé tették.

A körpálya csak az áruforgalom közvetítésére szolgál, azonban fenn van tartva a jog, hogy szükség esetén a személyforgalom is életbe léptethető legyen rajta.

Az 1889. évi július hó 23-án megnyílt körvasúttól a fiumei forgalomban is csak előnyöket vártak. Nevezetesen: a fiumei iránynak más, nem hazai iránynyal szemben legkedvezőtlenebb volt a helyzete éppen a budapesti forgalomban, a mennyiben Budapestről a díjtételek a déli vasút díjszabási befolyása következtében a számbaveendő tengeri kikötőkbe egyenlők voltak. A körvasút és a lipótvárosi pályaudvar kiépítése útján lehetséges lett a lipótvárosi malmok és szeszgyárak Fiúméba rendelt küldeményeit előnyben részesíteni egyrészt az alább szálló fuvar költségek, másrészt a tolatási és kezelési stb. illetékeknek megfelelő mérséklése útján, a nélkül, hogy másfelől a m. kir. államvasutaknak oly mérvű áldozatokat kellett volna hozniok, melyekért a forgalom ezen részének megnyerése és a közgazdaságnak tett szolgálatokban a kellő kárpótlást meg nem találta volna.

Nem csekély előnyök merültek fel a körpálya kiépítése útján abból, hogy a budapesti pályaudvarok kezelési szolgálata tetemesen megkönnyítettett. A fővárosi forgalom folytonosan és fokozatosan emelkedett, úgy hogy a fővárosi pályaudvarokra érkező tömeges forgalom befogadására ezen állomások gyakran elégtelenek voltak s nem egyszer történt, hogy a fekbérilletékek emelése útján volt csak lehetséges a forgalmi torlódásokat, s az ezekből származó bajokat némileg mérsékelni. Ennélfogva a nagy ipartelepek forgalmának gyorsabb lebonyolítását biztosító berendezések ezen szempontból is szükségesek. A körvasút, illetve a lipótvárosi pályaudvar igen alkalmasnak bizonyult arra, hogy a forgalom egy része a m. kir. államvasutak többi budapesti pályaudvarától elvonassék, illetve hogy az érkező szállítmányok kezelése a lipótvárosi pályaudvarra tereltesse; a mi különösen a tömegesen szállított szén-, gabona-, liszt- és szesz küldeményeknél következett be. Ezen elterelés által a többi pályaudvarokon nemcsak hogy a fokozottabb forgalomhoz szükséges helyiségek állottak rendelkezésre, hanem a kezelés is lényegesen megkönnyítettvén, annak költségei is apaszthatok lettek.

Más irányokban szintén várható volt a tervezett körvasút kedvező hatása a m. kir. államvasutak forgalmának emelésére. Az aldunai állomásokról Budapestre szállított és a lipótvárosi malmok és szeszgyárak által feldolgozott gabonaneműek nagyrésztben a vízi utat követték. — A körvasút a m. kir. államvasutakat azon feladatukban, hogy a zimonyi útirányt jogosan megillető forgalmat maguknak lehetőség szerint biz-

tosítsák, hatályosan támogatja az által, hogy segélyével a terhes átszállítási és fuvar költségek csökkenthetőek lettek, s az említett iparvállalatokhoz vezetendő szárnyvonalakon való szállításért szedett mérsékelt illeték által a hajózási díjtétellel szemben további előnyök lettek nyújthatók.

Azon célzat által vezéreltetve, hogy az állami biztosítást élvező, csekély jövedelmezőségű vasutak költséges külön igazgatásának megszüntetése által az állami biztosításból eredő kincstári terhek lehetőleg apasztassanak, s hogy az üzletegyesítések segélyével e vállalatoknak működése díjszabási tekintetben az ország közgazdasági érdekeivel megfelelőbb összhangzásba hozassák, *a törvényhozás az 1883. évi XXIV. törvény megalkotásával módot és alkalmat nyújtott arra, hogy a jelzett szempont alá eső, az önálló létjogosultság kellékeit nélkülöző vasutak legalább üzletileg akár az államvasúthálózatba bevonhatók, akár pedig valamely csatlakozó, a kezelés tekintetében úgy pénzügyi, mint közgazdasági szempontból több megnyugvást nyújtó magán vasúttal egyesíthetnek legyenek.*

Az idézett törvénycikket eddig egy esetben sem alkalmazták szó szerint, mert az illető vasutak, melyekre nézve ez a törvényes rendszabály esetleg alkalmaztatott volna, kívánatosabbnak találták, hogy inkább az engedélyokmányilag későbbi időre kikötött állami megváltás előzetesen érvényesíttessék. De mert másrésről az erre való hajlandóság a kormánynak a törvényhozás által megerősített kezdeményező céljaival is megegyezett, a megindított vasút államosítási akcióját — a fennállott viszonyok és az egyes vasutak helyzetének kellő figyelembevételével — az első erdélyi, duna—drávai és az alföldi vasutakra is kiterjesztette.

Az említett államosítási művelet keresztülvitele után azonban a kormány, 1884-től, egyelőre, a további államosítási akciótól tartózkodott, mert bár az eddigi államosítások következtében elért közgazdasági és díjszabási eredményeket és előnyöket országszerte és csaknem az első pillanattól kezdve elismerték, mégis szükségesnek mutatkozott az államosítási akcióban bizonyos szünetet tartani azért, hogy az eddig keresztülvitt államosítások pénzügyi eredményei, melyek oly gyorsan megállapíthatók nem voltak, több évi tapasztalat és biztos szám adatok alapján teljes megnyugvással vétethessenek bírálat alá.

A lehető pontossággal keresztülvitt számítások szerint elért pénzügyi eredmények azonban nemcsak hogy azon több oldalról felmerült aggályt nem igazolták, mintha ezen — közgazdasági értéke szerint már általánosan méltányolt — művelet végrehajtása pénzügyi tekintetben az államot rendkívüli áldozatokkal terhelte volna meg, sőt inkább kitűnt, hogy a vasútállamosítás még az államháztartás rendezésének is egyik legsikeresebb tényezője.

Ily körülmények között a kormány elérkezettnek látta az időt arra, hogy az egyelőre megszakított államosítási akciót újból felvegye.

Elsősorban az első magyar gácsországi és a magyar nyugati vasútra, illetve ezen közös vasutak magyarországi vonalaira kellett figyelmét irányítani, mint a mely garantírozott vasutak, habár az illető igazgatóságok a helyzet javítására mindent elkövettek, de elszigetelt helyzetükben sem pénzügyi, sem közgazdasági feladatuknak nem voltak képesek megfelelni.

E pályák vonalai osztrák területre is benyúltak s így az osztrák kormányval egyetértésben kellett eljárni.

Azon tárgyalások folyamán, melyek megindítottak, kitűnt, hogy a célbavett lezárolás helyett nemcsak az illető vasúttársaságok szeretnék jobban az államosítást, hanem az osztrák kormány is inkább ez a megoldást óhajtaná. S miután a kérdésnek ilyen megoldása, mint leghelyesebb és leggyökeresebb megoldási módokat leginkább megfelelt: a lezárolás iránt folyamatban volt tárgyalások oly irányba tereitettek, hogy a szóban levő vasutakat az állam részére nagyban és egészben ugyanazon alapelvek s módok alapján szereztesse meg, mint a melyek mellett az első erdélyi, a duna—drávai és az alföldi vasutak annak idején államosítottak.

Mínt hogy pedig az osztrák kormány az államosításra vonatkozó javaslatra a kérdésben levő vasút osztrák vonalának államosítását a maga részéről is elhatározta, s annak érdekében a szükséges intézkedéseket meg is tette: ennél fogva a magyar kormány sem késett a tárgyalásokkal, melyek 1888. évi december hó 22-én a magyar nyugati vasutat, 1888. évi december hó 23-án pedig a magyar gácsországi vasutat illetőleg létrejött szerződések megkötésére vezettek. Ezen szerződések az 1889: XIV. törvényczikk által czikkelyeztetek be.

A nevezett két vasút közül csak a magyar nyugati vasút volt közvetlen csatlakozásban a m. kir. államvasutakkal. Az első magyar gácsországi vasút magyar vonalát illetőleg a kormány, az okszerűség követelményeihez képest, abban állapodott meg, hogy e vonal szintén államosítsassék ugyan, annak üzlete azonban, úgy mint már előbb a munkács—beszkidi állatvasútvonalé is a hozzá csatlakozó magyar északkeleti vasútnak adassék át. Ehhez képest a magyar nyugati vasút magyarországi vonalainak üzletét a m. kir. államvasutak igazgatósága, az első magyar gácsországi vasút magyar vonalának üzletét pedig a magyar északkeleti vasút igazgatósága 1889. január hó 1-én átvette.

Az ország kereskedelmi és forgalmi érdekeinek igényeit és követelményeit mérlegelve, azon meggyőződésre jutott a kormány, hogy a monarchiával szomszédos államok vámpolitikája következtében előállott azon helyzettel szemben, mely szerint Magyarország külföldi kivitele túlnyomóan az Adriai-tenger útírányra van utalva, az említett érdekek addig nem érvényesíthetők, inig a magyar állam egy Budapestről Fiumébe vezető egységes állami vasútvonal felett nem rendelkezik.

A tényleges vasút politikának legfőbb hiánya abban volt, hogy az államvasúti hálózatnak a Duna jobbpartján levő vonalai ugyanezen hálózatnak Fiumébe vezető déli vonalaival még mindig nem voltak közvetlen csatlakozásban.

A bród—gradiskai vasútvonalnak már az 1889. év nyarán történt megnyitása és a cs. kir. szab. déli vasúttársaság sziszek—zágrábi vonalára nézve kötött péage-szerződés ezen a hiányon úgy a hogy segített volna és legalább az ország délkeleti részeiben létrejött volna Fiume irányában az államvasúti vonalak közt egy közvetlen összeköttetés; mindazonáltal eltekintve attól, hogy még ezen összeköttetés is hiányos addig, míg a Gombos melletti dunai kompátelés egy állandó Duna-iaddal nem helyettesíti étik, illetve míg a Budapest és Pétervárad közt fekvő Dunarész áthidalásának kérdése megoldást nem nyer; a fősúlyt még az ország fővárosában összpontosuló forgalomra kellett fektetni. E tekintetben a helyzet mindaddig nem volt orvosoltnak tekinthető, míg a Budapesten beszakadó magyar állami vasútvonalak a cs. kir. szab. déli és a budapest—pécsi vasutak beékelése által el vannak választva a Fiumébe vezető déli vonalaktól.

Éppen ezért egy messzemenő és gyökeres intézkedés volt fogantatva veendő, hogy a fiumei útirány magyar forgalmi politika érdekei hatályosan és állandóan megóvassanak és biztosíttassanak.

A kormány a budapest—pécsi vasútforgalom megosztási szerződésének megújítását attól akarta függővé tenni, vájjon e vasút díjszabásainak megállapítása és kezelése tekintetében, átengedi-e az állam részére a feltétlen rendelkezési jogot? Másrészről pedig tárgyalásokat folytatott egy a m. kir. államvasutak bicskei állomásából kiinduló s Székesfehérváron át a m. kir. államvasutak kaposvári állomásáig vezető vasútvonal kiépítése iránt is.

Ezen intézkedések javítottak volna a helyzeten; gyökeres és végleges orvoslást azonban nem eredményezhettek volna, mert akár a budapest—pécsi vasúton, akár a megépítendő bicske—Székesfehérvár—kaposvári vonalon a bár feltétlenül átengedendő díjszabásképzési jog érvényesítésénél az állam mégis sokszor kénytelen volt volna méltányoló figyelembe venni a magánvállalatok, illetve részvényesek pénzügyi érdekeit, viszont mindannyiszor, valahányszor a forgalomnak több útirány állott rendelkezésére, a m. kir. államvasutak pénzügyi érdekeit is szem előtt kellett tartani, s így ezen ellentétes érdekek miatt gyakran, talán a legfontosabb esetekben mégsem érvényesülhettek volna teljesen az ország közforgalmának és közgazdaságának követelményei.

A kitűzött cél a most említett orvoslási módozatok egyike által sem lett volna tehát teljesen elérve, a mi mellett az sem kerülhette el a kormány figyelmét, hogy ha a budapest—pécsi vasút a kartellszerződés megújítása érdekében hajlandó is lesz saját vonalaira a díjszabásképzési jogot az államnak átengedni, ezen vállalat helyzete a közgaz-

dasági érdekek által parancsolt díjszabási rendelkezések következtében ingadozóvá válhatnak, a bicske—Székesfehérvár—kaposvári vonal kiépítése által pedig a Budapestről Fiume felé vezető s magántársaságok tulajdonát képező két párhuzamos vasútvonal, t. i. a cs. kir. szab. déli vasút budapest—kanizsa—zákányi vonala és a budapest—pécsi vasút budapest—kelenföld—dombóvári vonalrésze nagy mértékben értékét veszítené, mi a magánvállalatokat sújtaná.

Ily körülmények között jónak látta a kormány a budapest—pécsi vasút részvénytársaság vasútvonalainak megváltása iránt a társaság igazgatóságával tárgyalásokat kezdeni, mik rövid idő alatt sikerre vezettek. A megváltás iránti szerződés a társaság képviselote részéről 1889. évi márczius hó 17-én íratott alá és 1889: XV. törvénycikkkel iktattatott be.

A m. kir. államvasutak déli vonalhálózatának nagymérvű fejlődése és az ezen vonalak által közvetített fiumei forgalomnak évről-évre való növekedése mihamarabb oda fejlesztették a dolgokat, hogy a kormány él szerződésadta jogával, kiépíti 1890. október 1-én az összekötő ivet és külön pályaudvart létesít Zágrábban. (1890: X.)

A magyar északkeleti vasút részvénytársaság vasútvonalain még egyik évben sem értek el annyi üzlet jövedelmi fölösleget, a mennyi a társaság által felvett elsőbbségi kölcsönök, kamat- és törlesztési évjáradékainak fedezésére szükségeltetett, minélfogva a társaság vasútvonalai üzletének kezelése az állami biztosítást igénybe vevő csekély jövedelmezőségű vasutakról szóló 1883. évi XXIV. törvénycikk értelmében az állam által átvehető lett volna.

A lezárolásnál célszerűbbnek és indokoltabbnak mutatkozott azonban, úgy forgalompolitikai, mint pénzügyi szempontból is, a vasútvonalnak beváltása.

A beváltásra utalt elsősorban azon körülmény, hogy a munkács—beszkidi vonal és az első magyar—gácsországi vasút államosított magyar vonalrésze is, melyek kezelése a m. kir. államvasutak hálózatától elszigetelt fekvésüknél fogva a magyar északkeleti vasút igazgatósága által kezeltetett, a m. kir. államvasutak hálózatába igazgatásilag és szervezen beilleszthető legyen.

Nagy jelentősége volt e vonalcsoportnak hadászati szempontból is. A hadászati érdekek pedig éppen az államosítás mellett szólották.

A magyar északkeleti vasút részvénytársaság vonalainak megváltását azonban díjszabási szempontok is szükségessé tették, mert habár a társaság a díjszabási jogot saját vonalainak átmeneti és csatlakozási forgalmában a m. kir. államvasutaknak átengedte és a helyi forgalomban is a m. kir. államvasutak díjszabási rendszerét alkalmazta: mindazonáltal a teljesen egységes díjszabási politika érvényesítése akadályokba ütközött. Már pedig ezen akadályoknak elhárítása nemcsak általános közforgalmi szempontokból, hanem azért is felette kívánatos

volt, hogy a szóbanforgó vasútvonalakon az államosítás után érvényesítendő egységes díjszabási politika jótéteményeiben az illető vidékek is teljes mérvben részesülhessenek.

Állampénzügyi tekintetek szintén indokolták, sőt szükségessé tették az államosítást.

A vasútrészvénytársaság kezelésének csaknem összes terhei ugyanis kezdettől fogva az államkincstárra nehezültek s így az évenként mintegy 400.000 forintba kerülő külön központi igazgatás fentartása annál kevésbé volt indokolt, mert a társaság vasútvonalainak államosítása, illetve e vonalaknak a m. kir. államvasutak hálózatába és igazgatási keretébe való beolvasztása esetén az igazgatási összes központi költségek, beleértve az újonnan felállítandó üzletvezetőség költségeit is, évenként csak 200.000 forintot igényelt.

Minden körülmény és indok a vasút államosítása mellett szólván, tárgyalások indítottak meg a magyar északkeleti vasút részvénytársasággal, vasútvonalainak a magyar állam részére leendő beváltása iránt, a mely tárgyalások sikerre vezetvén, a vasútvonalak megváltása tárgyában a szerződés létrejött s az a társaság nevében 1890. évi május hó 16-án alá is íratott és a szerződés 1890: XXXI. t.-cz. beiktattott.

A főváros duna-jobbparti területén fekvő gyári, ipari és egyéb vállalatoknak, a budapesti vasúti pályaudvarokkal, különösen pedig a m. kir. államvasutak hálózatával való összeköttetését, úgy általános közgazdasági és forgalmpolitikai tekinteteből, mint a főváros helyi és gyáripari érdekeinek szempontjából is szükségesnek s elsőrendű feladatnak ismertetett fel és mindjárt a duna-balparti körvasút megépítése után tervbe vétetett a duna-jobbparti körvasút.

Az érdekelt duna-jobbparti gyárosok és vállalatok maguk is felkarolták az eszmét, mert a duna-balparti körvasút forgalomba helyezése után a tapasztalat csakhamar azon meggyőződésre vezette őket, hogy versenyképességüket a főváros duna-balparti részeiben fekvő s előnyösebb közlekedési összeköttetésekkel rendelkező gyári és ipari vállalatokkal csakis úgy tarthatják fenn, ha telepeik a budapesti vasúti pályaudvarokkal, főképen pedig a m. kir. államvasutak hálózatával szintén sinösszeköttetésbe hozatnak.

Ezen célzat megvalósításában s miután a duna-jobbparti körvasút mikénti vezetésének módozatai a főváros közönségének s az érdekelt gyárosok, iparosok, s egyéb vállalatok képviselőivel tartott értekezleten előzetesen megbeszéltek, 1899. évi december hó 27-én engedély adott a budapest—szentendrei helyi érdekű vasút Óbuda—Filatori gát állomásából, esetleg az ugyanezen állomást az óbudai főtérrel összekötő gőzmozdonyú közúti vasút egy alkalmas pontjából kiágazólag a Duna mentén, a Császár-fürdőig s innen egyfelől a Margit-hídon át, a budapesti duna-balparti körvasút egy alkalmas pontjáig, másfelől pedig a Pálffy-tér és Királyhegy-utczán, avagy a Török-utca mentén, a budai

Országúton és Vérmező-uton át s a cs. kir. szab. déli vaspálya budai pályaháza mellett elhaladva, az Alkotás-utczában és a Xémetvölgyön át, a m. kir. államvasutak budapest-kelenföldi állomásáig vezetendő gőzmozdonyú helyi érdekű vasút előmunkálataira.

Az előmunkálati engedély megadása alkalmával a m. kir. államvasutak igazgatóságának egyszersmind megbízás adatott, hogy a pálya nyomjelzését az előmunkálati engedélyesek helyett és terhükre a fővárosi közmunkák tanácsa és Budapest főváros közönsége részéről kiküldendő szakértő közegek közreműködése mellett fogatosítsa s ez alapon a közigazgatási bejárás és engedélyezés céljaira, a megfelelő műszaki műveleteket előkészítse.

A m. kir. államvasutak igazgatósága ezen megbízatásnak megfelelően, a pálya mikénti létesítésének módozatai az összes érdekelt állami és fővárosi hatóságok, vasúti intézetek, gyári, ipari és egyéb vállalatok képviselőinek közreműködése mellett megtartott előtárgyalások során megállapítottak, mely megállapítások eredményéhez képest megkésztetett az 1891: XXIV. törvényjavaslat, melynek alapján megépítették a duna-jobbparti gőzmozdonyú körvasút, mely 1892. szeptember hó 1-én nyílt meg.

Az egységes díj képzés s az ez úton elérhető közgazdasági előnyök szolgáltak indokul arra, hogy a körvasút megépítésére engedélyt kért gyári, ipari és egyéb vállalatok lemondottak a körvasúinak helyi érdekű vasúiként leendő létesítéséről s államvasúti vonalként leendő megépítését saját érdeküknek is legmegfelelőbb megoldásnak találták.

A kormány következetesen halad azon az úton, melyet magának kitűzött, hogy az ország közgazdasági fejlődésének leghathatósabb eszközét, a vasutakat, az államhatalom kezében összpontosítja és a vasút-államosítási műveletnek egyik legnagyobb horderejű feladatát valósítja meg: államosítja a szab. osztrák-magyar államvasúttársaság magyarországi vonalait. (1891: XXV., illetve 1891: XXXVIII.)

A magyar állam és a nevezett vasúttársaság közt 1882. évi június hó 8-án kötött s az ugyanazon évi XLV. törvenyczikk által becikkelyezett szerződésben a magyar kormány részére biztosított a jog, hogy a társasági magyar vasútvonalakat, függetlenül a társulatnak Magyarországon kívül fekvő vonalaitól, már 1895. évi január elseje után bármikor beválthassa.

A kormány nem várja be a fentebb megjelölt időpontot, hanem a társasággal egyetértőleg tanulmányozni kezdi, hogy milyen legyen a kérdés megoldásának módja, mígnem arra a meggyőződésre jutott, hogy legcélszerűsőbb lesz az állami megváltás.

Magyarországot arra, hogy állami vasúti hálózatot teremtsen, nemcsak az indította, hogy egyes kamatbiztosítást élvező vasútaikat a pénzügyi bajok orvoslása végett állami kezelésbe vegye, hanem az is, hogy a közgazdasági és a közforgalmi érdekeket is kielégítse. Ekként

keletkezett egy jelentős államvasúti hálózat, mely közérdekű céljai követésében és ezeknek minél biztosabb elérése érdekében élénk tevékenységre volt utalva. Ez természetes is, mert hiszen gyökeres ellentét van az állami vasúthálózat kiválóan közgazdasági és a magánvasutak inkább közkereseti jellege között. Ezen különbség különösen szembe-tűnő akkor, ha azt az osztrák-magyar államvasúttársaságra vonatkoztatjuk.

Az 1882. évi XLV. törvényezikkbe iktatott szerződés a magyar államvasúti és az osztrák-magyar államvasúti társasági hálózatokat inkább bizonyos egyetértő összműködésre utalta, azonban az államvasutak által megoldandó feladatok és elérendő célok egyfelől, másfelől a gyakorlati, napról-napra fokozódó igények kielégítésének szükségessége csakhamar rávezették a két hálózat közötti ellentétekre és a kormánynak meg kellett győződnie arról, hogy az államvasúti hálózat eszköz a hazai viszonyok között oly jelentőségteljes célok elérésére, ámde ezen eszköz nem lehet eléggé hatásos mindaddig, míg az osztrák-magyar államvasút az államvasúti hálózattól különváltam áll és az őt jogszerűen megillető keretben önállóan működik. Az osztrák-magyar államvasút egész alkata és összeköttetései szerint jelentékeny beviteli, átmenő és kiviteli irányok felett uralkodik és diszpozíciói e miatt a legfontosabb irányban mérvadók; tehát közgazdasági és közforgalmi követelmény az, hogy ezen mérvadó faktor az állam kezébe jusson. Hozzájárult ehhez, hogy magában az országban és a két vasúti hálózat működése különböző elbánásra vezetett; a két vasúthálózat által átszelt vidékek között díjszabási ellentétek keletkeztek, melyek a közgazdaság terén más eszközökkel alig egyenlíthetők ki.

De a pénzügyi tekintetek is döntők voltak a kérdés elbírálásánál, mert — bár alig egy-két eset kivételével, jobbára oly vasutak államosítottak, melyek pénzügyi szempontból nagyon is igénybe vették az állam pénzerejét, a tapasztalat mégis azt bizonyítja, hogy ezek a vasútállamosítások eddig még minden esetben nemcsak hogy több áldozatot — legalább állandó jellegűt — nem követeltek, hanem oly kedvező pénzügyi eredményekre vezettek, a melyeknél fogva azok méltán az államháztartás rendezésének egyik, nem utolsó tényezőjeként váltak be.

Ezen pénzügyi haszon lényegében az egyesített állami vasúthálózat egyes részei közti céltudatos forgalmi és díjszabási tekintetben egyaránt biztosított összműködésre vezethető vissza.

Ha tehát azon vasutak államosítása után kedvező pénzügyi eredmény volt elérhető, az annyira kedvező üzleti viszonyok közt mozgó osztrák-magyar államvasút magyar vonalainak államosítása pénzügyi szempontokból is kedvező eredménnyel kecsegtethetett és azon várakozásra jogosított, hogy ezen társasági vonaloknak állami megváltása az államra meg nem térülő áldozatokat róni nem fog, s hogy ezen

pénzügyi eredményt csak fokozni fogja az a közgazdasági haszon, mely ezen vonalak útján elérhető lesz, valamint azon forgalom- és kereskedelempolitikai jelentőségű tény, hogy az ország ezen nagy és fontos hálózatnak díjszabási szempontokból is urává válik.

Ezek az indokok vezették a kormányt azon elhatározásra, mely szerint maga részéről kimondotta, hogy az osztrák-magyar államvasút magyarországi vonalait államilag megváltani, azaz vasútpolitikai eljárását kiterjeszteni kívánja annyival inkább, mert e kérdésnek más, bármely irányú megoldása az államra nézve nem lehetne oly előnyös, mint maga a megváltás,

A kérdés csak az volt, vajjon mikor legyen ezen államosítás foganatosítandó? A kormány arra a megállapodásra jutott, hogy az államosítást 1905 előtt kell foganatosítani.

Ezen elhatározása mellett szólották mindazok az indokok, melyek magát az államosítást támogatják.

Ha már a kormány azon meggyőződésben volt, hogy a kérdés egyedüli és czélszerű megoldása az államosítás, akkor úgy forgalompolitikai, mint pénzügyi tekintetek azt parancsolják, hogy az államosítási akció hajtassák végre minél előbb, hogy véget vessen a helyzet bizonytalanságának, mihelyt lehet, és különös tekintettel a kereskedelmi és jelesen a beviteli és átviteli forgalmakra, szerezzék meg minél gyorsabban azt a forgalmi eszközt, mely megteendi a kellő szolgálatot. Pénzügyi szempontból pedig kívánatos az azonnali államosítás azért is, mert nincs indok, mely a mellett szólana, hogy tekintettel az engedélyokmány és a szerződés határozmányaira, a társaságnak idő engedtessek, akár a jövedelmek mesterséges fokozására, mi az államvasutak szempontjából is figyelemreméltó és azokra is visszaható törekvés volna, akár a pálya elhanyagolására, akár mind a kettőre.

Az annak idején önálló kezelés alatt állott északkeleti vasút fejlődését hátrányosan befolyásolta az is, hogy az említett vasút fővonala Máramaros-Szigetnél zsákpálya gyanánt végződött, mi által a fővonalnak Bányától Máramaros-Szigetig terjedő igen jelentékeny hosszúságú szakasza átmeneti forgalommal nem bírván, tulajdonképen alig haladta meg valamely helyi érdekű vasút jelentőségét.

Eme hátrány megszüntetése, illetve a kérdéses vasútvonalnak természetes folytatása Máramaros-Szigettől az ország északkeleti határszéléig, a kormányok egyik főfontosságú feladatának volt tekintendő, de a kivétel, miután egyfelől a folytatólagos vasútvonal megépítésére szükséges jelentékeny költségek igénybevétele az államháztartás egyensúlyának helyreállítását késleltette volna és másfelől a birodalmi tanácsban képviselt királyságok és országok kormánya sem volt rábírható arra, hogy a tervezett vasútvonalnak a magyar határon végződő pontja és saját vasúthálózata között megfelelő összeköttetést biztosítson, halasztást szenvedett.

Mikor a birodalmi tanácsban képviselt királyságok és országok kormánya részéről a Máramaros-Szigettől Kőrösmező irányában a határszélig vezetendő vasút folytatásakép, Gácsország területén Stanislóig vezetendő vasút kiépítése elhatározott, a magyar kormány is javaslatba hozta ezen vasútvonalnak hazánk területén leendő folytatólagos és államköltségen való kiépítését.

E vasútvonal, az államosított magyar északkeleti vasút »Máramarossziget« végállomásából kiindulva, Nagybocksóig a kincstár tulajdonát képező, de a máramarosi sóvasút-részvénytársaságnak használatra átengedett máramarossziget—szigetkamurai helyi érdekű vasútnak megfelelően átalakított felépítményének felhasználásával vezetettet.

Az új építkezés tehát, miután az említett közbeeső pályarész használatára peage-szerződéssel biztosított, tulajdonkép Nagybocksónál kezdődött s a Fekete-Tiszát övező hegyoldalakon haladva, a Lazescsina patak völgyébe fordulván, annak áthidalása után a »Nagy- és Kismedve« vízvázastókon keresztül a Zimir-völgybe, ennek áthidalása után pedig a Voronienka-nyerget elérve, ez alatt mintegy 50 méter mélységben tervezett alagutban a gácsországi folytatólagos, Stanislóig vezetendő vasútvonalhoz csatlakozik.

Az egész vasútvonal elsőrangú pályaként és egy vágány nyal, a határszéli alagút azonban, tekintettel rendkívül hosszúságára, a forgalom biztonsága érdekében és annak szem előtt tartásával, hogy ha a forgalom növekedése a pályán kettős vágány fektetését tenné szükségessé, kettős vágányra építetett.

Az 1892: XVI. törvénycikk alapján megépült és Nagybocksótól Ralióig 1894. december hó 15-én, Rahótól Kőrösmezőig 1894. december hó 21-én a forgalomnak megnyitott máramarossziget—kőrösmező—határszéli vasútvonal megépítése által a határszéli csatlakozási pontok ismét egygyel szaporodtak, még pedig Magyarország északkeleti határán, a melynek különösen a keleti határszél mentén a vasúti csatlakozásoknak leginkább híjával voltunk.

E vasút, mint új csatlakozás, kétségkívül fontos közgazdasági jelentőségű volt, mert az északkeleti szomszéd országokkal való csereforgalmat megkönnyítette s fejlesztette. E jelentőségét még ama forgalompolitikailag fontos két körülmény is fokozta, hogy a kormány a magyar államvasúti hálózat birtokában az átmeneti forgalom díj-szabásainak képzésére döntő befolyással lehetett általa, másrészt pedig, hogy az északkeletről nyugatra és délre, valamint a megfordított irányban mozgó forgalomnak legrövidebb iránya.

A székelyföldi vasutak megépítésének kérdése évtizedek óta napirenden volt.

A m. kir. államvasutak keleti vonala, mely az erdélyi részeket az anyaországgal összekötötte, a Székelyföldet alig érintette s míg az ország minden vidékén élénk és örvendetes haladás volt észlelhető

vasúti téren, a Székelyföldről éppen csak szélei: Szászrégen, Székelyudvarhely, Sepsiszentgyörgy és Kézdivásárhely lettek bevonva a sínhálózatba, de az egész nagy terület, mely keleti határainkon Sepsiszentgyörgytől Szászrégenig terjed, Háromszék, Udvarhely és Maros-Torda vármegyék túlnyomó része, Csik vármegye pedig egészen érezték a vasútösszeköttetés hiányait, minélfogva e terület s e népesség közgazdasági előhaladása nem tudott lépést tartani az ország többi, szerencsésebb viszonyok közt fekvő vidékeivel.

Azon törekvések, melyeknek az volt a céljuk, hogy a Székelyföldön is létesíttessenek vasutak, ámbár a kormány részéről jóakarattal támogatásban részesültek s az anyagi támogatás is kilátásba volt helyezve, számbavehető eredményre nem vezettek.

Ugyanis daczára annak, hogy a székelyföldi vasúthálózat egyik és másik vonalára, sőt az egész hálózatra is, már 1880-tól kezdve, az előmunkálati engedélyek egész sorozata adatott ki, a hálózatnak csak sepsiszentgyörgy—kézdivásárhelyi részét sikerült kiépíteni s a közfoglalomnak átadni.

Miután azon felszólítás, melyet a kormány több vasútépítéssel foglalkozó pénzcsoporthoz a székelyföldi vasutak kiépítésére nézve intézett — a mennyiben ezen, részben igen nehéz vasúti vonalak megépítésére saját erejükből s az állami támogatás rendes mérve mellett nem vállalkoztak — eredménytelen maradt, nem volt már csak azért sem más hátra, mert a román királysággal az 1891. évi XL. törvénycikkkel az ország törvényei közé iktatott egyezményben oly kölcsönös kötelezettséget vállalt a kormány, hogy a magyar és a román vasúthálózat Ghymesnél és Vöröstoronynál összekötendő s a szerződő felek mindegyike köteles saját területén akár engedélyezés útján, akár pedig állami költségen gondoskodni arról, hogy az említett csatlakozási vonalak lehetőleg rövid idő alatt, de legkésőbb az egyezmény ratifikációjának kicserélése napjától számított hat év alatt kiépíttessenek és üzembe helyezzessenek.

Ezen egyezmény 1891. évi november hó 17-én ratifikáltván, a végső határ, melyre e csatlakozások elkészítendőek voltak, 1897. évi november hó 17-ike lett.

Azonkívül, hogy e nemzetközileg vállalt kötelezettségnek meg kellett felelni, közgazdasági, hadászati és nemzeti szempontok is sarkalták a kormányt a következő vonalak megépítésére:

1. Sepsiszentgyörgy tői az Olt völgyén fel, Csíkszereda, Gyergyószentmiklóson s a Maros vízvásztóján Szászrégenig.
2. E fővonalból kiágazólag, esetleg Marosnyirétől Székelyudvarhelyig.
3. A fővonalból kiágazólag a Ghymes-szoros felé az ország határszéleig.

Ezen, az 1895: VII. törvénycikkkel engedélyezett és Sepsiszentgyörgy—Csíkszeredái vonalában 1897. év április hó 5., Csíkszereda—

ghymesi vonalában pedig 1897. év október hó 18-án a forgalomnak átadott székely vasutak ennél fogva államköltségen, állami vonalként létesítettek.

A m. kir. államvasutak forgalma a hálózat növekedése, de főképp gazdasági viszonyaink természetes és zavartalan fejlődése következtében annyira emelkedett s a hálózat teljesítőképessége iránt a korábbi egyoldalúságból mindinkább kibontakozó és szélesebb alapokra helyezkedő gazdasági élet fellendülésével párhuzamosan az igények évről-évre annyira fokozódtak, hogy a m. kir. államvasutak üzleti berendezéseiben a gazdaságosság követelményeinek szem előtt tartása mellett sem lehetett elzárkózni az elől, hogy a hálózat építési jellege és üzemberendezése folytonosan és tervszerűleg a változott viszonyoknak megfelelő átalakítást ne nyerjen.

A forgalom ezen nagymérvű emelkedése következtében a szükségletek is nagyobb arányokban növekedtek, semmint azok az évi államköltségvetések keretében felvett rendes beruházási és az időnként engedélyezett rendkívüli hitelek segítségével kielégítést nyerhettek volna.

A szükségletek növekedésére a forgalom emelkedésén kívül még más tényezők is befolyást gyakoroltak.

Ugyanis a m. kir. államvasutak hálózata nem jött létre előre megállapított és arányosan kidolgozott tervezetek alapján. Magának a törzshálózatnak alapjai az ország pénzügyi viszonyainak oly korszakában rakattak le, midőn a jövő esélyei nem vétethettek számításba, mert az állam pénzügyi eszközei a közvetlen forgalmi szükséglet kielégítésén túl nem voltak igénybe vehetők.

A hálózat túlnyomó része államosított vonalak beolvasztásával keletkezett, mely magántársulati vonalak még kezdetlegesebb berendezésűek voltak, mint az állami törzshálózat vonalai. A garantított vasutak üzlete nem volt oly kedvező, hogy a beruházások a mindennapi szükség keretén túl fejleszthetők lettek volna. Csekély jövedelmezőség s ennek következtében az állami biztosítás igénybevétele, a kincstár egyéb terhei közepette: állandóan oly helyzetet teremtettek e vasutaknál, melyben a legszigorúbb takarékosagra és a beruházási hitel lehető megszorítására kellett törekedni.

A legutoljára megváltott szab. osztrák-magyar államvasúttársaság vonalai némileg kivételt képeznek ugyan, de még itt is: a beruházások főleg csak a forgalom közvetlen lebonyolítására szükséges kiegészítések és felszerelések (vágánybővítések, üzleti eszközök stb.) szorítkoztak. A hálózat tervszerű átalakításától és az üzleteszközök megújításától a társaság, melynek hitelét új vonalak kiépítése nagyon igénybe vette, főleg a küszöbön levő megváltás miatt tartózkodott, jóllehet — az ország legrégebb vasútainak birtokában — a fennállásának utolsó éveiben tényleg eljutott ahhoz, hogy korszerű átalakítások elől már sokáig elzárkóznia alig lehetett volna.

A mi pedig a társaság másodrendű és mellékvonalait illeti, azokat a társaság mindenkor a legszerényebben kezelte.

Ennek következménye az lett, hogy az államosított vonalak átvételével az államra hárult a feladat, azokat a hiányokat és hézagokat pótolni, melyek egyrészt egyes vasutaknak már eredetileg is kezdetleges berendezéseire, másrészt pedig arra vezethetők vissza, hogy mind ezen vasutak megváltásuk idejében elértek ahhoz az időponthoz, melyben tetemes beruházásokat kellett volna végrehajtaniok, ha magánkezelésben maradtak volna is.

E helyzet követelményeitől az állami igazgatás a vonalak átvétele után nem zárkozhatott el, sőt ez a helyzet rá nézve bizonyos tekintetben sürgősebbé is vált.

Az államosításoknak ugyanis egyik örvendetes következménye lett az, hogy az egységes kezelés és egyöntetű díjszabások következtében a forgalom, mind a törzshálózaton, mind az államosított vonalakon jelentékenyen emelkedett, minélfogva a szükséglet sem maradt azon a színvonalon, melyen a külön kezelés idejében fentartható volt. Másrészt az államosítás után a közönség is fokozottabb igényekkel lépett fel és pedig nemcsak a fővonalakon, hanem a mellékvonalakon is. Az igények ezen fokozódása azután a teljesítmények növekedését, ez pedig a felszerelések és berendezések szaporítását vonta maga után.

Hozzájárul ehhez, hogy az államosított vonalak a legkülönbözőbb építési rendszerrel és felszereléssel létesültek, úgy hogy midőn a vonalak összesége a m. kir. államvasutak birtokába jutott, minden más körülményektől eltekintve, már maga a szolgálat egyöntetűsége, a kezelés és igazgatás szabályszerűsége kötelességévé tette az igazgatásnak, hogy mindazokat a kiegészítéseket, pótlásokat és átalakításokat végrehajtsa, melyek megadják a lehetőséget, hogy a kezelés és a szolgálat az állami igazgatás alá jutott nagy hálózaton, egységes üzemi terv és egyöntetű igazgatási elvek alapján legyen végrehajtható.

Mindez az állami igazgatásra terhes és nagy feladatokat rótt, melyeknek betöltését a forgalom fellendülése évről-évre sürgetőbbé tette.

Az államvasutak jövedelmezőségének szerencsés alakulása lehetővé tette, hogy a felmerülő mindenkori szükséglet az évi előirányzat keretében elégíttessék ki, részben pedig a beruházások és kiegészítések azokkal a bevételi többletekkel hajtassanak végre, melyek a forgalom és bevételek emelkedéséből eredményeztettek.

Az állam így állandóan nemcsak tetemes kiegészítéseket és felszereléseket végezhetett a vonalain elért üzleti feleslegeik terhére, hanem ezen üzleti feleslegek szolgáltatták a fedezetet új vonalak létesítésére is, melyek pedig a létező vonalak üzletével össze nem függő tőkebefektetések gyanánt jelentkeznek.

Azonban az évi beruházások szükségletének fedezésére nem elegendő ez a többlet, mely tényleg elért üzleti feleslegekből telik.

Ez arra az elhatározásra vezette a kormányt, hogy beruházási és felszerelési programot dolgozzon ki, melynek keretében létesült az 1900. évi december hó 7-én megnyílt érsekújvár—nagysurányi vonal. (1897: XXX.)

A fontosabb magán vasutak túlnyomó részének keresztülvitt államosításával a törvényhozás, határozott állást foglalt az állainvasúti rendszer mellett, ezen állásfoglalásnak következménye az, hogy csupán alárendelt jelentőségű és helyi érdekű vasutak fogalma alá vonható új vonalak létesítése engedhető át a magánvállalkozásnak, ellenben az állam feladatát képezi egyfelől a nemzetközi vonalaknak, másfelől az államvasutak mai hálózatának szerves kiegészítő részét alkotó oly vonalak kiépítése, a melyek a nagy forgalom irányában mutatkozó hézagok betöltésére szükségesek. Ezenfelül nem zárkozhatik el az állam oly vonalak létesítése elől sem, a melyek a forgalmi fontosságuknál fogva, ha nem is illeszkednek be teljesen az állam vasúti hálózatba, de a melyeknek létesítése kulturális és szociálpolitikai szempontból kívánatos, feltéve, hogy az ilyen vonalak biztosítására a helyi érdekelt-ség gazdasági viszonyainál fogva nem képes.

Ezeknek az elveknek a következetes szem előtt tartásával államvasútként volt megépítendő az ungvölgyi helyi érdekű vasút Nagy-Berezna állomásából az Uzsok melletti gácshatárig vezető és nemzetközi forgalom lebonyolítására hivatott vonal ép úgy, mint a m. kir. államvasutak hálózatában mutatkozó hézagok betöltésére hivatott érsekújvár—komáromi*) és baja—bátaszéki vonal, végül a székelység érdekeinek előmozdítására hivatott vasúti hálózatnak már az 1895. évi VII. törvénycikkben is előre látott kiegészítése.

Minthogy pedig a gazdaságos üzemkezelés céljából szükséges, hogy a hátsó pályák a tervezett új vonalakkal lehetőleg teljesen egyenlő teljesítményűek legyenek, ezen új vonalak megépítése alkalmával még arról is gondoskodni kellett, hogy az egymással összefüggő vonalakon az egységes üzem a közbeeső magánvasutaknak az állam részére való megszerzésével vagy más alkalmas módon, továbbá a kevésbé teljesítőképes hátsó pályák megfelelő átalakításával biztosítsák.

Ebből a célból a nagyberezna—országhatári vonal és a hátsó pályát képező ungvölgyi helyi érdekű vasút egységes üzletkezelése és az ungvölgyi helyi érdekű vasútnak másodrangú főpályává való átépítéséről, a csap—ungvári államvasúti vonalnak másodrangú főpályával való átalakítása és a csap—nyíregyházi vonal teljesítőképségeinek emeléséről és a székely vasutak marosvásárhely—szászrégeni vonalának a székely vasút hálózatába való beillesztéséről, illetve a szóban levő helyi érdekű vasútnak az állam részére való megszerzése és átalakítá-

* Az eszme nem új. Felvetetett az már — mint láttuk — az első vasúti tervezetekben is.

sáról kellett gondoskodni, mi az 1904. évi XIV. törvénycikk keretén belül történik meg.

A nagyberezna—országhatárszéli 50 km. hosszú vasútvonal az ungvölgyi helyi érdekű vasút Nagyberezna állomásából kiágazólag részben az Ung folyó, részben pedig a Cserbina patak völgyében haladva, Ulics, Zábroy, Szolya, Kosztrina, Szlavna, Luch, Voloszánka, Bisztra és Uzsok községek érintésével az osztrák szambor—uzsoki vonalhoz csatlakozva, az ország határáig vezetve épült ki.

A székely vasutak kiépítéséről szóló 1895. évi VII. törvénycikkkel a brassó—háromszéki helyi érdekű vasútnak Sepsiszentgyörgy állomásából kiinduló és Csíkszeredán, Csikrákoson, Gyergyószentmiklóson át a marosvásárhely—szászrégeni helyi érdekű vasút Szászrégen állomásáig vezetendő vasútvonalnak, továbbá az e fővonalból a legalkalmasabb , pontokon kiágazólag egyfelől a Gyimes-szorosig, illetve a magyar—román határszélig, másfelől a héjasfalva—székelyudvarhelyi helyi érdekű vasútnak Székelyudvarhelyig vezetendő szárnyvonalnak államköltségei kiépítése rendeltetett el.

Ugyanezen törvény 3. §-a értelmében a fővonalnak Sepsiszentgyörgytől a ghyimesi szárnyvonal kiágazási pontjáig terjedő szakasza, valamint a ghyimesi szárnyvonal volt elsősorban és pedig 1897. évi november hó 17-éig megépítendő és üzembe helyezendő.

A többi vonalrészek költségeinek fedezése iránti javaslat a törvény 4. §-a értelmében később volt előterjesztendő.

E szerint a székely vasutaknak az említett törvényben megállapított hálózatából kiépítendő volna még a Szászrégentől—Mádéfalváig terjedő 145-5 km. hosszú fővonal, valamint esetleg a szükséghez képest a Marosnyirétől—Székelyudvarhelyig terjedő szárnyvonal.

Ezen vonalhálózatra nézve a fentebb említett törvénycikk indokolásában annak idején jelezve volt, hogy az csak fokozatosan, az ország anyagi erejéhez mérten fog létesíttetni.

Az említett indokolásban a székely vasutak kiépítése iránt közforgalmi, közgazdasági és hadászati szempontból előterjesztett indokok továbbra is fenforogván, a Mádéfalvától Szászrégenig terjedő vasútvonalnak kiépítése az említett érdekek szempontjából továbbra már nem volt elodázható.

De szükséges volt ezen vasútvonalaknak mielőbbi kiépítése vasútpolitikai célzatokból is. A sepsiszentgyörgy—Csíkszereda—gyimesi vonal kiépítése és a ghyimesi román csatlakozás létesítése ugyanis sem a magyar—román, sem a nemzetközi forgalom alakulására érezhető befolyást nem gyakorolhatott, mert ezekben a forgalmakban, a sepsiszentgyörgy—brassói kerülő útirány lényegesebb szerepet nem játszhatik.

Ha egyáltalában lehet szó erről, és erre kétségkívül törekedni is kellett, hogy a magyar államvasutak a Romániából és Déloroszországból nyugöt felé irányuló tekintélyes forgalomban a geographiai és díj-

szabási helyzetből kifolyólag számottevő tényezőként jelentkezzenek, ez csak úgy történhetik, ha az a hézag, mely Szászrégen és a székely vasutaknak már kiépített vonala között még fennállott, az említett vasútvonalak kiépítésével betöltessék, annál is inkább, mert ez az útírány nemcsak nagyobb teljesítőképességgel bír, hanem a brassó—kolozsvári útírányval szemben Tövisen át átlag 70 km. útrövidítést is eredményez, a mely útrövidítés a tekintetbe vehető viszonylatokban az államvasutak díjszabási erejének minél hatályosabb kihasználását teszi lehetővé.

Az érsekújvár—komáromi vasúti vonal egyrészt a m. kir. államvasutaknak a Duna balpartján levő nyugati vonalai, másrészt a dunántúli hálózat vonalai között, új összeköttetést létesít. Ezen összeköttetés által számos viszonylatban útrövidítés keletkezik, mi a forgalmi és a kezelési szolgálat szempontjából megtakarítással jár, mert a dunántúli területek észak felé és viszont irányuló forgalmának nagy része az új útírányra terelhető át. Ez által a különben is túlterhelt és drága üzemű budapesti összekötő balparti körvasút ezen forgalomtól részben mentesíttetik, sőt a budapest—zimonyi és bródi vonal és ezek szárnyvonalainak Érsekújváron át mozgó forgalma is Komáromon át vezethető, és forgalmi akadályok vagy torlódások esetében a Budapest—Bécs közötti elsőrendű fontosságú fővonalakat összekötő eme vonal, mint segélyútírány használható fel. E vonalnak eme jelentősége mellett figyelembe veendő továbbá az a körülmény is, hogy Pozsony és Budapest között, a Dunán át, harmadik elsőrangú hid építettet, miáltal ezen 37⁵ km. hosszú összekötő vonal úgy az északi kiviteli forgalom, mint a honvédelem szempontjából jelentőséget nyert, a mennyiben a dunántúli vidékről észak felé közvetlen új irányt teremt.

A baja—bátaszéki vasúti összeköttetés és Dunahid szükségére már a földrajzi helyzet rámutatott.

A nagy Alföld és a Dunántúl is termékekben gazdag két nagy ország rész nélkülözötte azt a vasúti kapcsot, melynek segélyével élénk csereforgalma — mely az alföldről főleg gabonából, a dunántúlról pedig kőből, fából, szénből, borból stb. áll — a szállítást megdrágító kerülők mellőzésével gyorsan és olcsón bonyolítható le.

A szóban levő 19 km. hosszú összeköttetés nemcsak sok irányban idézett elő jelentékeny útrövidítéseket az Alföld és a Dunántúl déli része között, hanem az útrövidítés kihatott a Duna-jobbparti terület oly góczpontjaira is, melyek az Alföldről Ausztria délnyugoti tartományaiba (Styria, Karinthia, Krajna, Tirol és Vorarlberg), sőt némi részben a délnyugoti vámkülföldre is irányuló gabonakivitel tekintetében fontosak.

A mi pedig a személyforgalmat illeti, az új összeköttetés a közvetlenül érdekelt Duna jobb- és balparti terület lakosságára nézve régi szükség kielégítését jelentette.

A Balaton északi partvidékének az ország vasúti hálózatával és főleg Budapest székesfővárossal való összeköttetésére az érdekelt vármegyék, községek és magánbirtokosok már csaknem egy évtized óta állandóan törekedtek.

A kulturális és nemzeti szempontokból egyaránt fontos e vidéknek az ország vasúti hálózatába való bekapcsolását célzó törekvések méltánylást érdemeltek, mert e vasút létesítése lehetővé tette a Balaton természeti szépségeinek értékesítését és ez által hivatva volt hozzájárulni azon kétségkívül kívánatos cél eléréséhez, hogy a fürdőző közönséget a külföldi fürdők látogatása helyett a hazaiak fölkeresésére ösztönözze.

Ezen szemponton kívül ennek a vasútvonalnak egyik igen fontos célja volt, hogy általa a balatonmelléki rendkívül értékes szőlőterületek rekonstrukciója sikeresen befejeztessék, a mi az olcsó vasúti közlekedés hiányában legyőzhetetlen akadályokba ütközött.

De nem csekély jelentősége van ezen vasúti összeköttetés létesítésének abból a szempontból sem, hogy a Balaton Zala vármegyei partján elterülő gazdag gránit- és bazalt-telepek feltárása és kiaknázása, a mi egyfelől a vasút pénzügyi eredményére hatott kedvezően, másfelől pedig az az illető vidék munkáslakosságának fokozottabb foglalkoztatása útján a munkásnép jólétét mozdítja elő. Ezenkívül pedig a gránit- és bazaltbányáknak a közutak építéséhez és fentartásához kiválóan alkalmas termékei az olcsó vasúti szállítás mellett biztosíthatók lettek a közutak céljaira.

Fontos jelentőséggel bír a vasúttervezet megvalósítása forgalompolitikai szempontból is, mert általa lehetséges lett azt a kétségkívül jogos forgalompolitikai célzt biztosítani, hogy a m. kir. államvasutak a dunántúli s nevezetesen a Balaton melletti forgalomban közvetlen útirány felett rendelkezik.

Ezen körülmények és érdekek, melyek a szóban levő vasút megépítését szükségessé is tették, indították a kormányt arra, hogy a vasút létesítését a legjobb indulatú támogatásban részesítse.

A legmesszebbmenő állami támogatás sem volt képes ezen vonalnak helyi érdekű vasútiként való megépítését biztosítani.

Ily körülmények között oly megoldást kellett fontolóra venni, a mely mellett a forgalmi nehézségek kiküszöbölhetők és a mely azt a forgalompolitikai célzt is biztosítani képes, hogy a m. kir. államvasutak a létesítendő vasút által a dunántúli, nevezetesen a balatonmelléki forgalomban oly vonalat nyerjenek, a mely vonal a személyforgalomban is a célzt teljesen szolgálhassa, a mely a fővárosnak a Balaton veszprémi és zalai partvidékéhez való könnyű és gyors hozzáférhetését tartja szem előtt.

Ezen cél elérésére a legmegfelelőbb megoldásnak kínálkozott az a tervezet, mely szerint a vasút a m. kir. államvasutak budapest—

adonyszabolcsi vonalának Adony-Pusztaszabolcs állomásából, illetve a m. kir. államvasutak kezében levő Fehér és Tolna vármegyei helyi érdekű vasút Börgönd állomásából kiágazólag a déli vaspálya Szabadbattyán állomásán Polgárdin, Alsóörsön, Balatonfüreden és Badacsonyon át a dunántúli helyi érdekű vasutak Tapolcza állomásáig, másfelől a győr—Veszprém—dombóvári helyi érdekű vasút Veszprém állomásából kiágazólag Alsóörsig vezettnék.

Ezen megoldás mellett azonban számolni kellett azon körülménnyel, hogy a tervezett vasúti összeköttetés azon hivatásának, hogy a balatonmelléki személyforgalmat az igényeknek megfelelő módon bonyolítsa le, csak abban az esetben felelhet meg, ha a budapest—tapolczai viszonylatban a vonatok óránként legalább is 60 km. alapsebességgel fognak közlekedni.

Ezen fokozottabb menetsebesség pedig csak akkor biztosítható, ha a helyi érdekű vasúti szabványok szerint épített vasutaknál szilárdabb al- és felépítménnyel bíró vasútvonal létesíttetik és ha ennek megfelelőleg a hörgönd—pusztaadony—szabolcsi bérben birt helyi érdekű vasútvonal is megfelelő módon megerősíttetik.

Miután a korábbi tervezőkkel folytatott tárgyalások sikertelen, sége végleg megghiúsították azt a reményt, hogy akár a helyi érdekelt-ség, akár a magántőke ezen vasúthálózat létesítésére saját kockázatára vállalkozzék, ezen vasúthálózat az 1907: XX. törvénycikk alapján államköltségen létesíttetett.

A több oldalról és nagyon is igénybe vett államkincstár kímélése céljából a m. kir. államvasutaknál a befektetések épenséggel nem történtek arányosan a forgalom fejlődésével, minek következtében a szükségletek felhalmozódtak, mi az ország közgazdaságát érzékenyen károsító hátrányokat idézett elő, melyen a legutolsó időkben, az új kormányzat, az 1907: XXIX. és az 1908: XXXI. törvénycikkkel úgy igyekezett segíteni, hogy nagyobb arányú beruházás fedezéséről gondoskodott.

* *

*

A vasútállamosítások forgalom- és gazdaságpolitikai történelmével egyidejűleg meg kell emlékeznünk azon határkövet képező reformokról, melyek a m. kir. államvasutaknál, úgy a személy, mint az árú díj-szabások terén eszközöltettek. Nevezetesen: a) *a zónadíjszabásról*, b) *a reformdíjszabásról*.

a) *A zónadíjszabás.*

A vasutak engedélyokmányaiban meghatározott egységtételeken alapuló személytarifa czélszerűtlen voltáról panaszkodott vasút és közönség egyaránt.

A személyforgalom nem jövedelmezett, a menetdíjak pedig túlon-túl magasak voltak.

Ezen egészségtelen és a vasutak közczélú feladataival meg nem egyező állapotokon nem a rendszert megváltoztató reformmal, hanem az utazás bizonyos nemeinél alkalmazott díjmérséklésekkel kísérelték meg a vasutak segíteni.

Ennek legelső neme: a *menettérti* jegy volt. Azután keletkeztek a *körutazási jegyek*. Nagymérvű előnyöket nyújtottak a vasutak a *bérletjegyekkel* és az *értékjegyfűzetekkel*. Ezt követte a fürdői élet fellendítésére irányuló *fürdőjegyek* kibocsátása.

Ezeken kívül díjmérséklésekben részesítették tanulók, gyűlésekre utazó eyleti tagok, kirándulók, a városok környékén lakó nyaralók stb.

Ezen intézkedések csak részleges hatásúak voltak, de nem voltak elégségesek arra, hogy a személyforgalmat tespedéséből kiemeljék, azt a vasutakra nézve jövedelmezővé tegyék. E mellett pedig a díjszabási viszonyok — a sok kivétel következtében — oly bonyolultakká váltak, hogy csak nagyobb jártassággal lehetett azokban eligazodni.

A körülmények megfigyelése a nagy koncepcziójú *Baross Gábor* kereskedelemügyi m. kir. ministerben azt az eszmét érlelte meg, hogy ezen csak rendszerváltoztatással: a tarifapolitika reformálásával lehetne segíteni.

E tarifapolitikanak alapvető elveként kimondatott, hogy az általános forgalmi igények, a különleges hazai viszonyok és közgazdasági érdekek szem előtt tartása mellett, a menetdíjak akként mérsékeltesenek, hogy ennek hatása a lakosság összességére egyformán érvényesülhessen és hogy az útiköltség maximális összege olyképp állapíttassák meg, hogy az a lakosság átlagos fizetőképességét meg ne haladja.

A szomszédos forgalom — a vasutak passzív magatartása folytán — gyalog és szekéren bonyolítottatott le, mi sok időt vett igénybe, aránytalan munkaerőt kötött le. Ennek megkönnyítése országos érdek volt, minél fogva a közeli forgalom menetdíja és annak lebonyolítása a közúti forgalom mintájára szabattott, gondoskodván arról, hogy a vasúti jegyek mindenki részére könnyen hozzáférhetőkké tétessenek.

Az ily nagyszabású reform a korábbi kilometrikus rendszer keretében nem fért meg, azt el kellett vetni. Nem lehetett ezt megvalósítani valamely fennálló, vagy elméletileg megállapított rendszer utánzása, vagy átvétele útján sem. Megszerkesztetett tehát egy a hazai viszonyokra alkalmazott teljesen új díjszabás: a zónarendszer, melynek specialitásaként még az is felemlítendő, hogy a távolságok Budapesten át nem számítottak folytatólagosan, mi által az ország szívével való érintkezés nagyban előmozdítottatott.

A zónatarifa megalkotása és az 1889-ik évben történt érvénybe helyezése nagyjelentőségű, sőt korszakalkotó mozzanata a magyar személyforgalom díjszabásának történetében, melynek úgy a bel-, mint a külföldön egész irodalma támadt.

b) *A reformdíjszabás.*

A vasúti szállítási díjtételek megállapítása és szabályozása nálunk az államhatalom fenségjoga.

Ezt a fenségjogát az államhatalom a vasutak létesítése alkalmából kiszolgáltatót »engedélyokmányban« gyakorolja, érvényesíti. Ebben tevődik le tehát — egyebek között — a díjszabási ügy jogi alapja is.

A díjszabásokra befolyással vannak még a *kereskedelmi törvény* és az *üzletszabályzat* határozmányai.

A magyar törvényhozás az első vasút létesítésekor a vasúti szállítási díjak megállapítását, a vasúti vállalat és a helytartósági tanács között megkötendő szerződésre bízta.

A szerződés megkötésekor két elvi szempont lebegett a helytartósági tanács által képviselt államhatalom előtt:

a) vagy fentartja magának a díjszabások megállapítását és az életviszonyok változása szerint esetről-esetre szabályozza azt;

b) vagy a szabad versenyre, a forgalmi élet és az egyes vasúti vállalatok közötti simulásra bízta a díjszabások megállapítását, a díjtételek szabályozását.

Az elsőnek védelmezői a közérdekre hivatkoztak, melynek az állam az óre és a melyet ennél fogva nem lehet és nem is szabad közkereseti vállalatok kénye-kedvének kitenni.

A másik elv pártolói azt hozták fel, hogy a vasúti vállalatok nagy tőkét fektetnek be és így csak ők jogosítottak és képesek is csak megállapítani azokat a szállítási tételeket, melyek elég magasak arra, hogy a befektetett tőkét megfelelően gyümölcsöztessék, de ezek viszont elsősorban fognának oda hatni, hogy a forgalom fejlődése által emeljék a jövedelmüket.

A két ellentétes nézetet kompromisszummal hidalták át és az engedélyokmányba — több kikötés és fentartás közé — felvétellett a *maximalis díjtétel*.

A magyar állam megvásárolván a »Magyar északi vasút« vonalait, azoknak üzembe helyezése alkalmával megállapította az államvasúti rendszert. Vonalain a következő helyi díjszabást léptette életbe:

A terjedelmes és értékesebb árúak az I-ső, a kevésbé értékesek a II-ik osztályba. Az I-ső osztálynál beszámított egységtételek, tetszés szerinti mennyiség feladásánál mázsa és mértföldenként 1-5 kr.-ban (= 0-4 kr. 100 kgr. km.-ként) fuvarlevelenként legalább 200 mázsa (10.000 kgr.) feladásánál pedig mázsa és mértföldenként 0.8 kr.-ban (= 0-211 kr. 100 kgr. km.-ként) voltak megállapítva, míg a II-ik osztálynál, tetszés szerinti mennyiség feladásánál mázsa és mértföldenként 1 kr. (= 0.263 kr. 100 kgr. és km.-ként) fuvarlevelenként legalább

200 vám-mázsa feladásánál pedig mázsa és mértföldenként 0.6 kr. (= 0-158 kr. 100 kgr. és km.-ként) egységtétel lett beszámítva. Ezen tételekhez még mázsánként 2 kr. kezelési illeték számíttatott, melyből kocsi-akományi javaknál 0.5 kr., illetőleg 1 kr. visszatérített, ha a fél a fel-, illetve a fel- és lerakást saját közegeivel eszközölte.

Ezen díjszabási rendszer szerint az összes árucikkek két osztályba voltak sorozva. Azonban ebben a díjszabásban *az alkalmazott egységtételek nem álltak arányban a szállítási költségekkel.**)

Az 1872-ben újjászervezett államvasutak igazgatósága kimondta, hogy ez a díjszabás nem tartható fenn, mert a bevételek még az üzleti kiadásokat sem fedezik. Elhatározta tehát, hogy *a kocsiúri díjszabási rendszer elve* mellett megmarad tehát életbe lépteti az *elszászi* vasutakon érvényes *kocsiúri* tarifa-rendszert, melynek díjtételei alkalmazása mellett a szállítási díjak magasabbak lesznek.

A m. kir. államvasutak ám ezen díjszabási rendszerrel teljesen izolálva maradtak, minélfogva nem voltak képesek más vasutak díjszabási intézkedéseit befolyásolni, és nem azokkal egyetértően közvetlen díjtételeket létesíteni. Ennélfogva kénytelen volt az igazgatóság elvi álláspontját sok esetben feladni és bizonyos relációban, más vasutak áruosztályozása elfogadása által, közvetlen díjtételeket létesíteni.

Ily körülmények között a m. kir. államvasutak igazgatósága nem tehetett egyebet, mint újból akciót indított — mint tette volt azt már 1872-ben az elszászi vasutakon érvényes kocsiúri tarifa-rendszer behozatala érdekében **) — abból a célból, hogy a díjszabási rendszer lehetőleg általánosan szabályoztassék.

Ezen megindított és úgy a magyar, mint az osztrák kormányok által támogatott tárgyalások eredménye az 1876-ik év szeptember havában életbeléptetett valamennyi ***) magyar és osztrák vasútra nézve érvényes egyöntetű díjszabási határozmányok és áruosztályozáson felépült »*Reform-díjszabás*«, mely *három* gyorsárú, *két* darabárú, *három* rendes kocsi-akomány osztályt, továbbá *két* külön és a *szükséghez* mért számú *kivételes* díjszabást tartalmaz.

*) A 200 mázsa feladásánál számított alacsonyabb díj tétel alkalmazása — például — nem köttetett az *egy kocsi*ban való elhelyezhetés feltételéhez. Ennélfogva megtörtént, hogy 200 mázsa gyapjú, egy fuvarlevéllel adatván fel, daczára annak, hogy elhelyezésére *négy* vasúti kocsi vált szükségessé, csakis az *egy kocsi*-akományi díjtétel volt felszámítható.

**) Akkor a kormányé tekintetbeni támogatása daczára sem sikerült a m. kir. államvasutak igazgatóságának az egységes tarifarendszer megalkotása. A többi hazai vasutak ezt akkorra kívánták halasztani, mikor a méterrendszer életbeléptetése folytán a díjszabások átdolgozása amúgy is szükségessé válik.

***) A cs. kir. szab. Déli vaspályatársaságot kivéve, melyt csak 1893-ban fogadta el.

A m. kir. államvasutak igazgatása.

Mikó Imre gróf 1868-ban az államvasúti építkezések vezetésére a ministerium kebelében *vasútépítési igazgatóság*«-ot szervezett, mely később a magánvasúti építkezések felügyeletével is megbízott.

A »*Magyar észak*in vasútvonalainak megvétele után e vonal üzletének kezelésére *vasútüzleti igazgatósága*. *) állíttatott fel, melynek a vasútépítészeti igazgatóság által kiépített vonalak — s később az államosított vonalak — fokozatosan átadattak.

Tisza Lajos gróf, 1871-ben, az államvasutak üzleti igazgatásának élére *igazgató tanács*«-ot állított. A ministerium vasútépítészeti igazgatóságától elvette az *államvasúti* építkezések vezetését és a ministerium vasútépítészeti igazgatóságának volt főnökét: Tolnay Lajost, az államvasutak igazgatójává nevezvén ki, az államvasutak *vasútüzleti* igazgatóságára bízta azt.

Péchy Tamás, 1876-ban, az államvasúti építkezések vezetését az államvasutak keretéből újból kiemeli és »a vasúti és hajózási főfelügyelőségre ruházza.

Ordódy Pál, a tiszavidéki vasút államosítása alkalmából, a m. kir. államvasutakat újjá szervezi. Ezen az 1881. évi január hó 1-én életbe lépett szervezet szerint a m. kir. államvasutak üzletének kezelését különálló hivatal látja el, melynek címe: »*A m. kir. államvasutak igazgatóságán* és a mely továbbra is a m. kir. államvasutak igazgatótanácsa s ennek következtében a közmunka- és közlekedési m. kir. minister alatt áll. Az igazgatóság élén egy igazgató lesz, kinek hat szakosztály van alárendelve: I. Vezértitkárság. II. Pénzügyi osztály. III. Pályafentartási osztály. IV. Forgalmi osztály. V. Kereskedelmi osztály. VI. A gépészeti osztály. Minden osztály egy-egy igazgató vezetésére van bízva. A külszolgálat közvetlen vezetése és felügyeletére, az igazgatóság alá rendelt, üzletvezetőségek és forgalmi főnökségek szervezettek.

*) A magy. kir. közmunka és közlekedési ministeriumnak 1869. évi október hó 31-én 14342. sz. a. kiadott rendelete, a cs. kir. szab. pest—besztercebányai vasúttársulattól megvásárolt és később államköltségen épített vasutak elnevezése tárgyában. — *A m. kir. államvasutak üzletigazgatóságának*. Folyó évi október hó 26-áról 5985. szám alatt a magy. kir. vasúti és hajózási főfelügyelőség útján tett előterjesztésére értesítem az üzletigazgatóságot, hogy a magyar államkincstár kezelése alatt levő mostani magyar észak vasút és a közelebb megnyitandó zákány—zágrábi vasútvonal együttvéve »*magyar királyi államvasutak*«-nak (Königl. ungar. Staats-Eisenbahnen) fognak elneveztetni s ezek közül az egyik »északi« a másik pedig »déli« vonalnak (nördische und südliche Linien) hivatni, mindkét vonal üzletigazgatósága pedig »*magyar királyi államvasutak üzletigazgatóságai* (Betriebedirection der kön. ung. Staats-Eisenbahnen) címet nyerend. Budán, 1869. évi október hó 31-én.

Gróf Mikó Imre.

Kemény Gábor báró, 1884-ben, megszünteti az államvasutak igazgató-tanácsát és az államvasutak építkezési osztályát visszarendelte az államvasutak igazgatóságához.

Azóta a szervezetben több kisebb-nagyobb módosítás történt, de lényegileg megmaradt ez a beosztás és az 1869-ben kreált két kis üzletigazgatóság helyett — az állam vasúti vonalak hatalmas fejlődése folytán — ma oly államvasúti igazgatóságunk van, mely az 1908. év végén több mint 16,000.000 km. vonalat kezelt.

21. *Eperjes—tarnowi vasút. (Magyar rész.)*

Magyarország felvidékének Gácsországgal való összeköttetése kezdetben Eperjestől Przemysl irányában tervezetett. Később az eperjes—tarnowi egyenesebb összeköttetés kérdése is felvetetett. A magyar törvényhozás a vasútnak az eperjes—tarnowi irányban leendő kiépítése mellett foglalván állást, 1870 május hó 30-án ily irányú versenytárgyalást hirdetett, melyre hét pályázat érkezvén be, a legolcsóbb ajánlattevő: a bécsi Union-bank, az 1871: XIV. törvényczikk által becikkelyezett engedélyokmánynyal jogot nyert — kamatbiztosítás mellett — Eperjestől Kis-Szebenen és Oroszvolyán át Tarnowra vezetendő mozdonyvasútnak Eperjestől az ország határszéléig terjedő részét kiépíteni.

Az engedélyes bank »*Eperjes—tarnowi vasút magyarországi részéé* czég alatt részvénytársaságot alakít, megépíti a vonalat, mely 1879 július hó 22-én, az 1879: XXXVIII. törvényczikk alapján — miután a gácsországi kisebb pályáknak egy hálózattá leendő egyesítésére való törekvéshez a magyar kormány nem járult hozzá — (az eperjes—tarnowi, illetve az eperjes—leluchowi vonal) a cs. kir. szab. kassa—oderbergi vasúttársulat által tulajdonul és üzletkezelésbe átvétetett.

22. *A cs. kir. szab. kassa—oderbergi vasút.*

Azt az általános pangást, mely pénzügyi okokból az osztrák vasútügy terén beállott, az abszolút-kormány a közgazdasági fejlődés veszedelmének tartotta. Nagy kiterjedésű bányatelepek és erdők, vasutak hiányában, kiaknázatlanul heverték, azonkívül pedig a 60-as évek háborús viszonyai között, a stratégiai szempont, elsőrendű fontosságra emelkedett.

A belföldi tőkére való apellálás eredménytelen maradt s a külföldi is csak gyanakodva és a legszerényebb mértékben vett részt az osztrák vállalkozásokban. Ez indította az osztrák kormányt 1864-ben arra, hogy összeállítsa azon vasutak jegyzékét, melyek nemzetgazdasági, kereskedelem-politikai és stratégiai szempontból sürgősen szükségesek, E 921-77 mértföldnyi projektált vasutak között volt a kassa—oderbergi vasút is, melyet állami segélylyel és két-három év alatt kellett volna megépíteni.

A terv nem valósult meg azonban oly hamar s ennek elsősorban stratégiai szempontból voltak következményei, mert 1866-ban az északi harcztér felé csak a majdnem végig egy vágányú bécs—brünn—prága—bodenbachi vonalnak lundenburg—olmützi elágazása, Galiczia felé pedig a nagyon exponált oderberg—krakói vonal állott rendelkezésre s mikor ez utóbbit a poroszok elfoglalták, Galiczia a centrumtól teljesen el volt zárva s Magyarországon utolsó északi állomásként Kassa szerepelt.

A nagy kedvezmények, miket az állam kilátásba helyezett, a vállalkozóbb külföldi tőkét végre mégis akcióba hozta.

Magyarországon, a 60-as években, a »Riche et Frères-czég« foglalkozott vasútépítéssel.

Ezek a *Riche*-testvérek, brüsseli építési vállalkozók, érintkezésbe léptek a tiszavidéki vasút igazgatóságával. Ugyanis a kassa—oderbergi vasút tervét a tiszavidéki vasút igazgatósága vetette tulajdonképpen fel. Előmunkálati engedélye is volt rá s ennek alapján Kassától Poprádig már traczirozásokat is végeztetett, azonban pénzügyi zavarok miatt lemondott azon tervéről, hogy vonalait észak-nyugat felé, a Hernád völgyében fejlessze, ennél fogva előmunkálati engedélyét 1862-ben a *Riche*-testvéreknek engedte át, mely szövetkező *Forgách* Antal gróffal, 1866. évi június hó 26-án engedélyt nyert, hogy a délvidéki vasút, és a cs. kir. szab. Ferdinánd császár északi vasút, között vasúti összeköttetést hozzon létre. A vonal a tiszavidéki vasút Kassa állomásáról indult volna ki és Abos, Poprád, Szucsány, Hradeken át Zsolnáig vezetett volna, honnan Jablunka, Teschen, Karwin és Erlaun át Oderbergben ágazott volna bele a cs. kir. szab. Ferdinánd császár északi vasút vonalába, azonkívül pedig egy Abostól—Eperjesig húzódó kiágazása is megépítendő lesz.

Az engedélyeseknek előjog biztosított egyszersmind egyfelől a cs. kir. szab. bécs—újszónyi vasúthoz csatlakozandó zsolna—komáromi, másfelől a cs. kir. szab. Károly Lajos vasúthoz csatlakozandó eperjes—przemysli vonalak megépítésére, de mert nem voltak képesek tőkét szerezni, kormánykedvezményeket kértek, mit az 1866-ik év június 30-án, illetve 1867. évi június hó 22-én meg is kaptak.

Miután a pénzcsoport, mely a vállalatot finanszírozni akarta, a kormány által kiszabott kötelezettségeknek megfelelni nem tudott, az összeköttetés vele megszakított, minek következtében a vasút engedélyezéséből származó minden jogviszony, 1869 április hó 21-én, az angol-osztrák banknak czedáltatott, kimondatván, hogy az építésnek hat év alatt teljesen befejezve kell lenni.

A Bécsben fennállott üzletigazgatóság erre azonnal feloszlatott és az általános ügyvitel vezetésére, még 1869-ben, Pesten egy főigazgatóság, az építés vezetésére pedig egy építési igazgatóság szerveztetett.

A társulat által elkészített és a kormánynak bemutatott munka-programm szerint

az oderberg—tescheni vonal 1868 november 1-én,
 a kassa—eperjesi vonal 1869 október 1-én,
 a zsolna—tescheni vonal 1870 október 1-én,
 a zsolna—poprádi vonal 1871 október 1-én,
 és a poprád—abosi vonal 1872 június 26-án lesz megépítve és felszerelve.

A kedvezőtlen körülmények között épülni kezdő első vonalrész — melynél számos és jelentékeny töltéscsuszamlás is hátráltatta a munkálatokat — csak 1869 február hó 6-án adatott át a forgalomnak.

A második vonalrész, az építés lanyha vezetése és az abosi víz-választó lejtviszonyának 1: 50-ről 1: 70-re való csökkentéséből származó munkatöbblet folytán, csak 1870 szeptember 1-én volt megnyitható.

A teschen—zsolnai vonalrész megépítését a porosz-francia háború befolyásolta kedvezőtlenül. A Mocty melletti alagút építése is roppant akadályljal járt, a hegyvidéken az időjárás is fölötte kedvezőtlen lévén, a pályarészt csak 1871 január hó 8-án nyitották meg.

A zsolna—poprádi vonal építéséhez — mivel egyidejűleg a m. kir. államvasutak, a magyar keleti vasút, a magyar észak-keleti vasút, továbbá a magyar gácsországi vasutak is nagyobb arányú építkezést folytattak — nem voltak magyar munkások kaphatók. A vállalat ruthén és orosz munkásokat hozatott tehát. Ezek között hagymáz ütven ki, elszéledtek, minek következtében a vonal csak 1871 december hó 8-án volt a forgalomnak átadható.

A poprád—abosi, az ötödik vonalrész — daczára a technikai nehézségeknek, a rendkívüli talajviszonyoknak — az építési vállalat erélyessége folytán, a kijelölt határidőnél előbb, 1872 márczius hó 18-án adatott át teljes hosszában a forgalomnak.

A kassa—oderbergi vasút egész vonalának üzembe helyezése után alig néhány hónap múlva az építési fővállalat követelésekkel lépett fel a vasúttársulattal szemben. Követeléseit arra alapította, hogy az építési tervek felülvizsgálata késedelmesen eszközöltetett, az építési engedély — ennél fogva — későn adatott ki, mi idővesztést okozott. Továbbá az építés kivitelekor tőle oly munkák követeltettek, melyekre nem volt köteles. Ilyenek voltak a többek között az abos—ruttkai vonal hidjai, melyek fából voltak tervezve, de melyeket kőpilérekre, vasból kellett építenie. Ilyenek voltak a zsolnai és ruttkai felvételi épületek, melyeket az eredeti tervben kitüntetett nagyság helyett, sokkalta nagyobb méretűnek kellett kiépítenie.

Az igazgató-tanács — nehogy egy kétes kimenetelű pernek tegye ki magát — egyezkedési tárgyalásokat kezdett a vállalkozókkal, egyben a tényállás részletes ismertetése mellett jelentést téve a magyar kormánynak. E beadványában a vasúttársulat előadja, hogy — okait tekintve — a kár tetemes része az országos kincstárt terhelné ugyan,

azonban — tekintettel arra, hogy az építési fővállalat a követeléssel a társulat ellen lépett fel és ő nem szívesen vonná a kincstárt szavatossági pörbe — a kártérítést saját számlája terhére fogja a vállalattal rendezni, ha ennek ellenében a kormány megengedi, hogy a társulat az ehhez szükséges összeg fedezése céljából évi járadék fizetése útján törlesztendő kölcsönt vegyen fel.

Hosszabb levelezés és szóbeli értekezés után, 1876 június hó 1-én, a vasút igazgató-tanácsa, a közgyűlés elé terjeszthette a m. kir. kormánynyal megállapított szerződéstervezetet, melynek értelmében a társaság az államtól 6,828.000 arany forint elsőbbségi kölcsönt nyer, mely a kassa—oderbergi vasúttársulat pályavonalaira kebelezetetik be.

A kárpótlási ügy rendezésével együttesen megoldatott a kassa—oderbergi vasútra nézve a közös államadósságok rendezéséről szóló és az 1865—67: XV. törvénycikk 7. §-ában körülírt, a monarchia mind a két állama által közösen elvállalt kamatbiztosítási teher megosztásának nagy kérdése is, mely szerint az osztrák kormány »az engedélyokmányszerű biztosításból, a mértföld arányos hányadon felül, 1872-től kezdve az engedély lejártáig, további évi 28.402 osztrák értékű ezüst forintot vállal magára«.

Az eperjes—tarnowi vasút magyarországi része, előnyös fekvésénél fogva alkalmas volt arra nézve, hogy galicziai vonalával az osztrák Károly Lajos vasúttal szövetkezvén, a Kassa és Oderberg közötti forgalmat Gácsországon keresztül közvetíthesse, mivel a kassa—oderbergi vasút forgalmának tetemes részét a kassa—oderbergi vasúttól elterelné és a pálya jövedelmezőségét csökkentené.

A kassa—oderbergi vasúttársulat igazgatósága felismerte a helyzetet már akkor, mikor az eperjes—tarnowi vasút engedélyezési tárgyalásai még csak folyamatban voltak. El is követett mindent, hogy a vonal engedményese ő legyen, de ez nem sikerült neki, minélfogva minden kínálkozó alkalmat megragadott, hogy ezt a vonalat megszerezze. Ilyen alkalom volt a kormánynyal fennálló jelen viszonya is. A kormány viszont nem zárkozhatott el az elől, hogy egy kamatbiztosítást élvező vasút jövedelmezőségét ne igyekezzék előmozdítani. Elfogadta a közvetítésre való felkérést, minek következtében 1876. évi április hó 8-án megkötött szerződés értelmében, az eperjes—tarnowi vasút magyarországi részének engedélyokmánya, minden abból folyó jogokkal s kötelezettségekkel együtt, a kassa—oderbergi vasúttársulatra ruháztatik át. (1879: XXXVIII.)

Az időközben létrejött új kereskedelmi törvény értelmében módosított társulati alapszabály értelmében a társaság ügyeit a közgyűlés, az igazgatóság és a felügyelő-bizottság vezetik.

Még a pálya kiépítésének ideje alatt elhatározottat, hogy Pesten egy igazgatósági épület állíttassék fel. A kormány megengedte, hogy az erre szükséges tőke kölcsön útján szereztessék be, illetve, hogy ez az

összeg a vonal befektetési tőke egy részét képezhesse. Így tehát a felépített igazgatósági épület, melybe az időközben létesült igazgatóság elhelyezkedett, a pálya kiegészítő részét képezi, minélfogva az engedély lejártával ez is az állam tulajdonába megy át.

A kassa—oderbergi és más hason helyzetben lévő vasutak elsőbbségi kötvényeinek németországi birtokosai azt követelték, hogy a kötvényszelvények — mint a hogy a kikötés szólt — arany értékben váltassanak be. A többi vasutak sem, de a kassa—oderbergi vasút éppen nem tudott ezen kötelezettségének megfelelni, minélfogva az illető szelvény-tulajdonosok — kik semminemű más pénznemet elfogadni nem akartak — port indítottak a vasúttársaság ellen. A porokét megnyerték és a porosz, illetve német bíróságok a vasúttársaságnak Németországba átment vasúti kocsijait foglalták le a tartozások fejében, mi — sok kocsit vonván el a forgalomból — a vasút jövedelmezőségét hátrányosan befolyásolta.

Ezen eljárással szemben az érdekelt hazai és osztrák vasutak akciózt indítottak. A két kormány pedig — a kamatbiztosítási viszonynál fogva érdekelt lévén — diplomáciai tárgyalást kezdett. Ez a pénzpiac terén oly nagy port felvert valuta (szelvénypör) kérdés azonban békésen, szinte magától rendeződött, amennyiben a kassa—oderbergi vasúttársulat által újabb elsőbbségi részvények bocsáttattak ki, melyeknek szelvényein az eredeti szöveg módosított. A még be nem váltott szelvények tulajdonosai ezen újabb kötvényeket minden nehézség nélkül vették át.

A társulat jövedelmi adómentessége 1881-ben lejárván, annak kiszabása és kiegyenlítése tárgyában az osztrák és magyar kormányok között 1883 június hó 25-én egyezmény kötött, melyben kimondatik, hogy az 1881—1884. évekre eső adó utólagosan állapíttassák meg és fiztessék be.

A szab. osztrák-magyar államvasúttársaság kiépítette és 1883 november hó 1-én átadta a forgalomnak trencsén—zsolnai vonalát. A kassa—oderbergi vasút csatlakozást keresett és létesített vele Zsolna állomáson, miáltal egyrészt Magyarország felső vidéke és Bécs, másrészt Magyarország és Németország között teremtett összeköttetést.

Ugyancsak az osztrák államvasúttársaság által megépített a csácza—zwardoni vonalrész, a melylyel — a létesített csatlakozó vonalnál fogva — Gácsországgal nyert a kassa—oderbergi vasút összeköttetést.

Ezen csatlakozások forgalma, valamint Zsolna és Csácza állomások közös használatának alapelvei egy peage-szerződésben szabályoztattak. A szabadalmazott osztrák-magyar államvasút magyar vonalainak államosítása után, a jog- és tarifaviszonyok szabályozása tárgyában új szerződés kötött. Ezen szerződés szerint a csácza—zwardoni államvasút vonalat a kassa—oderbergi vasút veszi át kezelésbe, továbbá módot nyújt a m. kir. államvasutaknak az egyes rövid, a kassa—oderbergi vasút vonalai által megszakított vonalai közötti közvetlen for-

galom fentartására. Ezért a kassa—oderbergi vasutak megfelelő kártalanításban részesülnek.

Az 1891. évben átveszi a cs. kir. szab. kassa—oderbergi vasút a gölniczbánya—szomolnokkutai vonal üzemkezelését. A rákövetkező 1892-ik évben pedig az Iglótól—Lőcséig vezető Lőcsevölgyi helyi érdekű vasút üzemét. 1893-ban a poprád—kézsmárki és a kézsmárk—szepesbélai, valamint a szepesbéla—podolini helyi érdekű vasutakkal kötött meg a hasonló értelmű szerződés. Ezen kívül pedig csatlakozás létesített az 1892. évi december hó 8-án megnyílt és üzemét 1904. évi január hó 1-éig önállóan kezelő eperjes—bártfai helyi érdekű vasúttal, melylyel Eperjes állomás közös használatára nézve szintén megállapodás jött létre.

Az 1894-ik évben a poprádvölgyi (poprád—kézsmárki) helyi érdekű vasút Nagy-Lomnicz állomásától a tátra-lomniczi villa telepig a kincstár költségére helyi érdekű vasutat épít és az 1894. évi július hó 15-én megnyílt vonal üzemét látja el.

Lépéseket tesz továbbá, hogy Csorba állomástól a Csorba-tóig vezetendő fogaskerekű vasút kiépítését és üzemét megkapja, mit 1895-ben el is nyer, minek következtében a vonalat az 1896. évi július hó 29-én átadja a közforgalomnak.

Az 1899-ik évben megnyílik az árvavölgyi helyi érdekű vasút árvaváralja—turdosini vonala. A turdosin—szuhahorai vonalrész pedig 1898 december hó 21-én adatott át a forgalomnak. Ezen, valamint az 1899. évi október hó 10-én megnyílt, zsolna—rajeczi helyi érdekű vasút üzemét átveszi.

Az 1899-ik évben, hogy az okvetlenül szükséges beruházásokat eszközölhessé, egy konsolidált beruházási kölcsönre vonatkozó tárgyalást indít meg mindkét kormánnyal.

Ezt nem sikerült kieszközölnie, minélfogva kénytelen volt az elodázhatlan beruházások fedezetére függő kölcsönt felvenni.

Az 1900-ik évben a sziléziai bányák szénmunkásai között kitört sztrájk, valamint a kedvezőtlen közgazdasági viszonyok hátrányos hatással voltak az üzletév eredményére.

Az 1906-ik esztendőben átveszi a rózsahegy—korytniczai helyi érdekű vasút üzemét.

A birodalmi tanácsban képviselt királyságok és országokkal a kölcsönös kereskedelmi és forgalmi viszonyoknak szabályozása tárgyában 1907-ben kötött kereskedelmi és vámszerződés (1908: XII.) keretében szabályoztatott a magyar forgalmat befolyásoló osztrák vonalak fejlesztése, kimondatván, hogy tekintettel a forgalomnak a kassa—oderbergi vasút osztrák vonalán való folytonos emelkedésére, a cs. kir. kormány nem fog kifogást emelni az ellen, hogy a cs. kir. szab. kassa—oderbergi vasút által előterjesztendő és a cs. kir. kormány jóváhagyása alá tartozó építési program és tervek alapján a nevezett vasút részére

a jablunkau—tescheni vonalon a második vágánynak előállítására, beleértve a közbeeső állomásoknak és Teschen állomásnak azzal összefüggő bővítését, valamint a Teschen (kizárólag) és Oderberg közötti vonalrésznek olyan fejlesztése engedélyeztessék, mely a cs. kir. kormány megítélése szerint szükséges arra, hogy a teschen—oderbergi vonalrészben 24 óránként 84 vonatnak, illetve legfeljebb 44 vonatnak az egyik és 40 vonatnak a másik irányban való közlekedése lehetővé tétessék.

Az 1908-ik évben a m. kir. kormány által beruházási kölcsön engedélyezett a kassa—oderbergi vasút \ számára, hogy eszközölhetők legyenek a szükséges munkálatok, hogy tehát ez a kezdetől fogva hazafias magánvasút akadálytalanul láthassa el továbbra is az ő nagy fontosságú és nagyhivatású közgazdasági missióját.

23. A Győr—sopron—ebenfurti vasút.

A Győr és Sopron közötti vasúti összeköttetést többen tervezték. A végleges engedély egy Győrtől, Sopronon át Ebenfurt irányában, az ország határáig vezetendő gőzmozdonyú vasút kiépítésére azonban csak az 1872: XXVII. törvénycikk által becikkelyezett engedélyokmány alapján adatik ki Erlinger Viktor báró és érdektársainak.

A vasút engedélyezése éppen a legnagyobb pénz válság idejére esik, minélfogva az engedélyokmányban történt kikötések az 1874. évi XXX. törvénycikk által módosítottak. Mindazonáltal azonban az építéshez szükséges pénz beszerzése igen nagy nehézséggel jár és az engedélyes kénytelen a pálya építését saját tőkájából megkezdeni. Így természetesen az építés igen lassan halad, mígnem 1875-ben végre sikerül neki részvénytársaságot alakítania, mely feladatát komolyan veszi, az építést a legnagyobb erélylyel vezeti, úgy hogy a győr—soproni vonalszakaszt, valamint azon kapcsoló vonalakat, melyek a győr—sopron—ebenfurti vasutat egyfelől a cs. kir. szab. osztrák államvasút Győr állomásánál, másfelől pedig a cs. kir. szab. déli vasút Sopron állomásával összekötötték, már 1876. évi január hó 3-án, 1879-ben pedig a sopron—lajtaújfalui vonalrész megnyitják a forgalomnak.

Az 1883-ik év augusztus hó 3-án megnyitott a wittmansdorf—lerbersdorf—ebenfurti vonal. Ez a mintegy 16 kilométernyi hosszúságú vonal az alsó-ausztriai államvasút lerbersdorf—st.-pölteni vonalából Wittmansdorfnál ágazik ki s áthidalva a Lerbersdorf és Solenau között a cs. kir. szab. déli vasutat, a bécs—aspangi vasúthoz vezet, melylyel egy darabon ugyanazon irányt is követi, majd pedig Solenau községet megkerülve, a bécs—pottendorf—wienerneustadti vonal ebenfurti állomásába szakad, hol összeköttetést nyert a győr—sopron—ebenfurti vasút Ebenfurt—Neufeld magyar határszéli vonalával.

E vonal megnyitásával a győr—sopron—ebenfurti vasút közvetlen csatlakozást kapott egyfelől a cs. kir. államvasút vonalaival, másrésztől pedig a bécs—aspangi vonal révén Béccsel is, minélfogva nemcsak

helyi forgalma növekedett, hanem a nyugat Európa felé gravitáló forgalom egyik fontos tényezőjévé lett.

A wittmansdorf—ebenfurti vasútvonal kiépítésével kapcsolatban előnyös megoldást nyert a győr—sopron—ebenfurti vasúttársaságra nézve a lajtaújfalui pályaudvar és a Lajta-Újfalutól a határszélig terjedő vonalrész kiépítésének kérdése is, a mennyiben a wittmansdorf—ebenfurti vasúttól a lajtaújfalui pályaudvart és a lajtaújfalu-határszéli vonalrészt az ebenfurt—lajtaújfalui vonal engedélyének hátralévő tartalmára — albérbe vette.

A győr—sopron—ebenfurti vasút 1884-ben szerződést kötött a m. kir. államvasutakkal Győr állomás közös használatára nézve, minél fogva személyvonatai 1885 január hó 1-től kezdődőleg Győr állomásból indulnak és oda futnak be.

A mindinkább kiterjedő forgalmi összeköttetések által fokozódott igényeknek megfelelőleg az 1891 -ik esztendőben megvásárolja a Bécs—Pottendorf—bécs-ujhelyi vasúttól a Lajta-Újfalú—határszéli vonalat. Ugyancsak ebben az évben felvesz a vasút igazgatósága egy millió arany forintos elsőbbségi kölcsönt, mely tekintettel a rendkívüli beruházásokra már 1894-ben úgyannyira kimerült, hogy különösen a forgalmi eszközök elégtelensége folytán felmerült szükségletek fedezésére kénytelen volt tartalékalapjához nyúlni, mi azonban megfelelően fedeztetett.

Az üzemmel kapcsolatos teendők szaporodása 1897-ben arra késztették az igazgatóságot — mely díjszabási politikájában a hazai közgazdasági érdekeknek mindenkor hű öre volt — hogy soproni üzletvezetősége számára egy megfelelő igazgatósági épületet emeljen, honnan ma is intézi az ország közjavát és kereskedelmét előmozdító tevékenységét.

24. A Szamosvölgyi vasút.

Az önállóság felé törő magyar nemzeti tevékenység ébredésekor, 1848-ban, *Széchenyi* István gróf a Szamos völgyét mint olyat jelölte ki, mely legalkalmasabb lenne arra, hogy általa Erdély Magyarországgal összeköttessék.

Az eszme akkor, a közbejött politikai események következtében nem valósulhatott meg s csak sokkal későbbben — az alkotmány visszaállítása után — került újra napirendre, mikor is egy erdélyi közismert és nagy tekintélyű férfiakból álló társaság, 1868. évi július havában, előmunkálati engedélyt kért és kapott is, hogy Kolozsvár és Szamosújvár között — a közutak felhasználásával — lóvonatu vasutat építhessen.

A tervezők a nyert jogot valószínűleg azért nem érvényesítették, mert ugyanazon időben az érdekelt törvényhatóságok is mozgalmat indítottak, hogy a Szamos völgyében vasutat létesítsenek. Az eszmét tehát ők elejtették s még annak sincsen nyoma, hogy felvételeket eszközöltek volna.

A törvényhatóságok megbízottai, tervük megvalósítása érdekében, érintkezésbe léptek a magyar észak-keleti és magyar keleti vasutak

engedményeseivel, kik a közeledést szívesen vették és 1868. évi július hó 24-ére Nagy-Somkutra közös értekezletre hívták meg őket, hol is kimondatván, hogy egy a Szamos völgyében vezetendő vasúti vonal nemcsak az ily közlekedő utat nélkülöző termékeny vidék, de országos szempontból is szükséges lévén, elhatározták, hogy *Kolozsvártól Számos-útváron és Beesőn át Szatmárig*, azonkívül pedig Deéstől Beszterczéig vasutat létesítenek és erre a célra azonnal meg is alakították a »*Számos-völgyi vaspálya társulat*«-ot.

A társulat a tervezett vonalakra már 1868 augusztus havában előmunkálati engedélyt kér, mit 1868. október hó 21-én ki is nyer. Ekkor haladéktalanul munkához fog, úgy hogy az 1869 november hó 6-án már a terveket nyújtja be, építési engedélyt és kamatgaranciát kérvén.

Mivel azonban a kormány ezt a vasutat közzgazdaságilag olyannak ítélte, mely a partikularizmus színvonalán nem igen emelkedett felül, hadászati szempontból pedig szintén nem találta azt oly előnyösnek, hogy a társulat által kívánt jelentékeny áldozatot, az amúgy is túlterhelt államkincstár terhére meghozhassa, a vasút engedélyezése iránt a társulattal tárgyalásba nem bocsátkozik, minélfogva azután a társulat a terv kivitelétől teljesen el is állott.

A »kelet-gács és magyarországi kárpáti vasúttársulat« még 1869 április hó 27-én kapott engedélyt, egy a magyar észak-keleti vasút Bustyaháza állomásától, Szinyérváralján át Kolozsvárig vezetendő fő- és Szinyérvár alj ától Nagybányáig, valamint Szinyérváraljától Szatmárig terjedő szárnyvonalra. A fővonal az ugyancsak ezen társaság által építendő Tarnopol—Halin—Szlohoda állomásokon áthaladó, a Talabor völgyét szelő, Bustyaházáig húzódó vonallal hozatott volna összeköttetésbe. Állami segílyt ez a társaság sem nyert, tervét tehát ez is feladta.

Tervezésekben nem volt hiányosság.

Az 1870-ik év május hó 4-ikén Lónyay Albert és érdektársai előmunkálati engedélyt nyernek egy *Szatmárról* kiinduló, a *Szamos völgyén Deésig*, esetleg szárnyvonallal *Kolozsvárra*, *Deésről* a *Szamos völgyében* tovább menve, *Bethlenen*, *Sajó-Kereszturon*, *Szász-Erkeken*, *Szász-Régenen* át a *Maros völgyében Gyergyó-Szent-Milclósra* s *Vár szegnek* tartva, az *Olt völgyében Brassóig*, vagy pedig *Már amar os-Szigettől* kiindulva, *Sugatag-Aknán*, *Kapnikbányán*, *Sziirnye* és *Laczfálun*, továbbá *Felső- és Nagy-Bányán* át a *Szamos völgyébe* s innen tovább az előbb megjelölt irányban szintén *Brassóig* vezetendő gőzmozdonyú vasútvonalra.

Az érdekszövetség már 1871. évi augusztus, illetve szeptember havában benyújtja a kormányhoz a vonal terveit és költségvetését, kérvén az engedélyezési tárgyalás megindítását. A kormány azonban ezzel a társasággal még csak tárgyalásba sem bocsátkozik.

Éppen ily eljárást követett a kormány Kazinczy István és érdektársaival szemben, kik 1870. évi július hó 7-én előmunkálati engedélyt kértek egy Szatmár-Németitől Somkut, Sósmező és Apahidán át Kolozsvárig és Kolozsvártól Szamosújvár és Besztercze irányában a bukovinai határig vezetendő vonalra s már 1871. évi július hóban kérelmezik a kormánynál a szatmár—kolozsvári vonalra végleges építési engedély kiadását.

Mint említve volt, a magyar keleti vasúttársaság társulván Erdély több törvényhatóságának kiválóságával, vasutat akart létesíteni a Szamos völgyében. Megpróbálkozott ezzel a magyar keleti vasúttársaság önállóan is. Ugyanis 1869. évi december hó 12-én egy *Kolozsvártól Beszterczére és Brassótól Gyergyó-Szent-Miklósra* s végre a *Szamos völgyében, Szatmár-Németig* vezetendő gőzmozdonyu vasútra kért és kapott előmunkálati engedélyt, de terveit — a csakhamar bekövetkezett pénzügyi zavarok következtében — nem valósíthatta meg.

A magyar keleti vasútnak a pénzügyi bajok elég gondot adtak arra, hogy a már engedélyezett vonalak építését befejezhesse, nemhogy új vonalak létesítésével komolyan foglalkozhatott volna. A többi társaságok kamatgaranciára számítottak, de a pénzügyek állása folytán ez, ha különben erre hajlandóság is lett volna a kormányban, a legnagyobb lehetetlenség közé tartozott, minélfogva vasút a Szamos völgyében nem épülhetett.

Az eddigi vállalkozások tevékenykedése, mint láttuk, abban csúcsosodott ki, hogy ezen nemzetközi vonalnak tervezett vasút állami kamatbiztosítás mellett hozassék létre. A helyi érdekek kielégítése szóba sem jött, minélfogva a helyi érdekeltég anyagi hozzájárulásának megnyerésére egy lépés sem történt.

Bánffy Dezsőbáró, Szolnok-Doboka vármegye főispánja, veti újra fel a szamosvölgyi vasút tervét és 1878. évi május hó 21-én előmunkálati engedélyt kér egy kizárólag a helyi szükségletek kielégítésére szorítkozó vasútnak, államsegély nélkül, csupán az érdekelt vidékek hozzájárulása mellett, a m. kir. államvasutaknak Apahida állomásától Deésig vezetendő vonalára.

Bánffy báró az engedélyt kinyervén, a további teendők s kiviteli módozatok megállapítása végett 1878. évi október hó 12-ére Deésre értekezletet hív össze. A nagy számmal megjelent érdekeltek az előterjesztések alapján egyhangúlag szükségesnek tartották a vasút kiépítését, minélfogva a további teendőkre egy 42 tagú végrehajtó bizottságot küldenek ki. A végrehajtó bizottság 1878. évi október hó 20-án tartja első összejövetelét. Két albizottságot küld ki. Az egyik, a vonal finanszírozásának módozataival, a másik állami segélyezés kieszközlésével bízván meg.

Mind a két bizottság kedvező eredményű tevékenységet fejtven ki, *Bánffy* báró benyújtja a vasút vonalterveit és költségvetését, kérvén az engedélyezési tárgyalás megindítását, mi 1879. évi szeptember hó

27-ikén meg is tartatott, mikor is az engedélyezés feltételei s a kiadandó engedélyokmány pontozatai megállapítottak. Az engedélyokmány az 1880: XXXII. törvénycikkkel czikkelyezettett be.

A részvényaláírók már 1880 június hó 15-én alakuló közgyűlést tartanak, hol ^Szamosvölgyi vasút« czég alatt kimondják a részvénytársaság megalakulását, megválasztják az igazgatóság és felügyelőbizottság tagjait.

Az engedélyes — a részvénytársaság megalakulása előtt — kérelmezi a vasútvonal közigazgatási bejárásának elrendelését. A ministerium 1880 június 8-án rendeli azt el és június 21—24-éig terjedő napokon azt meg is ejti és az építési engedélyt megadja.

Az időközben megalakult részvénytársaság nem sokáig késett az építés megindításával, a mennyiben július hó első napjaiban már az egész vonalon megindul az építés.

Első és fő feladatának ismerte a társaság a m. kir. államvasutakkal tárgyalásokat kezdeni az apahidi csatlakozás tekintetében. Ennek következtében a szükséges beágazási vágány létesített is a társaság terhére. Ezen kívül pedig egyezmény kötött Kolozsvár állomás és az apahida—kolozsvári vonalrész használatára vonatkozólag. Az egész vonal építése pedig 1881 szeptember hó 1-én befejeztetett, úgy hogy a szamosvölgyi vasút — a megejtett műtanrendőri bejárás után — 1881 szeptember hó 15-ikén a közforgalomnak átadatott.

A társulat ügyeinek vezetésére, *Deésen*, üzletkezelőség állíttatott fel.

A szamosvölgyi vasút, mint tudva van, állami segílyt kért volt a kormánytól. A kincstár, mivel á deésaknai sóbányák termelő képességének, tehát a bányák jövedelmezőségének fokozását remélte, megadta a segílyt. A remény azonban nem valósult meg, mert a vasút a sóbányáktól még mindig oly távol volt, hogy a sónak közüti járműveken történendő szállítása, például *Kolozsvárra*, sokkal kevesebbe került, mint a szamosvölgyi vasúton. A vasút igazgatósága arra törekedett tehát, hogy a jelentékeny sószállítást a vasút számára megszerezze, minélfogva elhatározta, hogy *Deésről* a *deésaknai sóbányákba* bányavonalat létesít. Erre az engedélyt 1881 december havában kéri a kormánytól. A kormány azon kikötéssel adja meg az engedélyt, hogyha a bányavonal építési költsége a kincstár hozzájárulása nélkül is biztosítva van.

A vasúttársaság igazgatósága a kormány ezen kijelentése folytán rendkívüli közgyűlést hirdet, hol a részvényesek felhatalmazást adtak az igazgatóságnak a három km. hosszú *deés—deésaknai* vonal kiépítésére. Megején a felhatalmazás, a szamosvölgyi vasút igazgatósága már 1882 márczius havában bemutatja a kormánynak a vonal részletes tervezetét, kéri az építési engedélyt, mi számára 1882. évi május hó 15-én megadtván, azonnal hozzá is kezd az építéshez és azt 1882. évi augusztus hó 9-én be is fejezi.

Vonalai fejlesztése céljából a *szamosvölgyi* vasúttársaság már előbb is tett intézkedést, nevezetesen: tervbe veszi a *deés—besztercei* vonal kiépítését, miáltal a *Naszódvölgye* vonatik be a vasúti forgalomba és a *Mezőségnek* jelentékenyebb része is vasúti csatlakozást kap. Miután erre az 1884: XXXIV. t.-ez.-kel engedélyt nyer, a legnagyobb buzgalommal fog hozzá az építéshez, úgy hogy azt az egész új vonalrész már 1885 május 3-ikán átadja a közforgalomnak.

Az 1887-ik évi január hó 1-én peage-szerződést köt a magyar királyi államvasutakkal *Kolozsvár* állomás, valamint a *Kolozsvár—apahidai* vonalrész közös használatára vonatkozóan és már a következő évben vonalainak *Deéstől—Zilah* felé való fejlesztését veszi célba, melyre az 1889: XI. t. cz. alapján engedélyt nyervén, azt 1890. évi október hó 1-én üzembe helyezi.

A most már 125 kilométer hosszú pálya igazgatósága a *szilágy-sági* helyi érdekű vasutakkal a *zigányi—zilahi* vasút vonalrész és a *Czigányi*, valamint *Zilah* állomás közös használatára vonatkozó peage-szerződést létesítvén, úgy kereskedelmi, mint forgalmi szempontból fontos tárgyalásokba bocsátkozik a *szilágy-sági* helyi érdekű vasúttal, a vonal üzletkezelésének átruházása tárgyában.

A nagy agilitást kifejtő vasút-társulat függő adósságai ezenközben több mint 1 millió forintra emelkedtek, úgy hogy szükségessé vált. ezeknek rendezése, mi még 1893-ban sikerülvén, vonalainak kiterjesztése, illetve forgalmi körzetének megnagyobbítására gondolhat újból, minélfogva tervbe veszi a *besztercze—borgóprundi* vonal megépítését, melyet 1898 november hó 16-án forgalomba helyezvén, nemcsak hogy a borgói havasok aljáig terjedt ki vasútvonala, de ez a megnyújtás növelte a törzshálózat hadászati és kereskedelmi fontosságát is.

De a *szamosvölgyi vasút* nemcsak vonalai fejlesztésére törekszik, hanem azon van, hogy a körzetében létesült helyi érdekű vasutak üzemkezelését átvegye, miáltal háttámvonalakat nyer. Így peage-szerződést köt *Zsibó* állomás közös használatára vonatkozóan a *Zsibó—nagybányai* helyi érdekű vasút igazgatóságával és még 1899-ben átveszi a *zsibó—nagybányai* helyi érdekű vasút üzletkezelését, nemkülönben 1906-ban a *Bethlen—naszád—ilvai* helyi érdekű vasútét is.

A nemzetiségi vidéken elvonuló ez a vasút, — mely az általános szociális érdekeknek oly nagy támogatója, — így emeli forgalmi bevételeit, segíti a körzetébe eső népesség .kulturális és gazdasági haladását, teremt új adóalanyokat.

25. *Az Arad—körösvölgyi vasút.*

Alig hogy a második felelős kormány megalakult s a közgazdasági téren a fejlődési mozgalmak megindultak, Aradmegyében is csakhamar jelentkezett törekvés a megyének megfelelő közlekedési hálózattal leendő ellátása iránt.

A vármegye főispánjának elnöklete alatt mindjárt az 1867. év kezdetén értekezletet tartanak *egy Aradtól Borosjenőig*, illetve *Jószáshelyről Gyulára* építendő vasút kiépítése tárgyában, melynek érdekében a birtokosok s községek az áldozattól sem riadnak vissza, de a vasút mégsem létesült.

Az 1870-ik év június hó 1-én *Vájná* Miklós és érdektársai kérnek ölü munkálati engedélyt a *Jószáshelyről K étegyházára*, esetleg *Békés-Gyulára*, továbbá az *Aradtól Borosjenőre* vezetendő gőzmozdonyú vasútra. Az 1870. évi június hó 11-én pedig *Schwartz M.* és társai, egyéb vonalakon kívül, az *Aradtól Sikulán* át *Gurahonczig* építendő fő- és *Sikúidtól Szalontára* és *Belényesre* vezetendő szárnyvonalra kérnek és kapnak előmunkálati engedélyt.

Atzél Péter és érdektársai egy még korábban kinyert előmunkálati engedély alapján 1870. évben építési engedélyt kér az *arad—körösvölgyi* vasút-, nevezetesen az *Aradtól* vagy *Kétegyházától* az *aradi* hegyalján *Jószásig* vivő vonalra, melyből egy összekötő szárnyvonal vezetne az alföldi vasút valamelyes alkalmas pontjához, de minthogy kamatbiztosítást kívántak az államtól, a kormány az építési engedély megadása iránti kérelmet elutasította.

1870. évi október hó 18-án az *arad—körösvölgyi* vasút létesítésére alakult konzorcium már ismét új vonalra nyert előmunkálati engedélyt, nevezetesen a *Jószástól Brádig* s *Brádtól* a magyar dél-keleti vasút valamelyes alkalmas pontjáig vezetendő vonalra. Ugyancsak 1870. év vége felé ugyanezen konzorcium folyamodott a közmunka- és közlekedésügyi ministeriumhoz, hogy a *Szőregyh, Szeged* vagy *Algyőről Makón, Mezőhegyesen, Aradon, Boros-Jenőn* át *Jószásig* egyfelől, másfelől *Borosjenőtől Gyulára* az alföldi pályához vezetendő vonalak végleges engedélyezése iránt a tárgyalások megindíttassanak, kilátásba helyeztetvén a konzorcium részéről ugyanakkor a pályának *Jószástól Halmágyon, Körösbányán, Brádon, Abrudbányán, Offeribányán* át *Tordáig* leendő folytatására. A ministerium a folyamodókat tárgyalásra hívta meg, de mert az illetők az építési tőkét beszerezni nem voltak képesek, a tárgyalások nem vezettek eredményre.

Az 1875. évi január hóban borosjenői *Atzél* Péter az *Aradtól Jószáshelyig* vezetendő vasút építésének végleges engedélyezéséért folyamodván, vele az engedélyezési tárgyalások újból megkezdettek s az 1875: XLIX. t.-cz. által kiadott az engedélyokmány, melyszerint *Atzél* Péter és társai jogot nyernek *egy Aradtól Új-Szent-Annán, Világoson, Pankotán* át *Borosjenőig* vezetendő másodrangú mozdonyvasút kiépítésére és üzemeltetésére. Felhatalmazták egyúttal a kormányt, hogy a nevezett vasútnak *Jószáshelyig* leendő folytatását, esetleg kisebb, a fővonalból kiágazó szárnyvonalaknak kiépítését, az engedélyeseknek hasonló feltételek alatt engedélyezhesse.

Miután a társulati alapszabályok helyben hagyták, az »*Arad—körösvölgyi vasút*«-társaság 1875. évi december hó 27-én megalakult s a

pálya építése 1876. évi május havában megkezdett és bár az őszi hónapok eszései, továbbá a rákövetkező nyár aratási ideje, végre az, hogy a társulat törzsvagyonát képezett kötvényeket törvény útján kellett értékesíteni, a vasút építésére bénítólag hatott, mégis az *arad—pankotali* rész az 1877. év február elsején, a *pankota—borosjenői*, 1877. évi május hó 10-ikén át volt adható a közforgalomnak.

E vonalrészek befejezése után — mivel a kísérlet, hogy a vasút üzemét a »*Tiszavidéki vasútv.* vegye át, nem sikerült — a társaság vonal-hálózatának fejlesztésére gondol. Még 1877-ben előmunkálati engedélyt kér és kap a *borosjenői, jószáshelyi, a szent-anna—kisjenő—kétegyházai*, továbbá az *Aradtól Pécska, Battonya, Mezőhegyesen át Makóig* vezetendő vonalra, sőt felvetődött az az eszme, hogy *Aradtól* kiindulva *Mezőhegyes, Makó, Hódmezővásárhely, Szentes és Kun-Szent-Mártonon* át egész *Szajóig* vezetessék egy vasúti vonal. Az a terv is szóba került, hogy a társaság *Aradtól Perjámos, Kikinda és Becskerek* felé vezessen egy vonalat, de a kormányval 1880-ban folytatott tárgyalások során abban történt megállapodás, hogy a vonal *Arad—Gája—Pécska—Battonya—Tornya—Mezőhegyes—Palota—Nagylak—Csanád és Apátfalván át Makóig*, illetve *Szőregh, Szegedig* vezetetik. A tervezett ezen *arad—Csanádi* vonal részvényesei egyelőre különálló társulatot képeztek és külön igazgatóságot szerveztek. Az *arad—körösvölgyi* vasút ezen igazgatóság felügyelete és vezetése alatt és annak költségére eszközölte a vasút építését.

Az 1880. év október hó 12-én engedélyt nyer az *arad—körösvölgyi* vasúttársulat, hogy *Borosjenőtől—Borosbeszre* vasutat vezethessen. E vonal építtetését 1881. évi február havában kezdeti meg és oly eréllyel f olytattja, hogy — nagyobb építési nehézség nem fordulván elő — azt már 1881. évi szeptember hó 8-án át is adhatja a közforgalomnak. Az ennek folytatását képező *Borosbesz—buttyini* rész 1881. évi november hó első felében adja át a közforgalomnak.

Az igazgatóság, mely vonalának *Gsermő* felé leendő megépíttetését már az alakuláskor czélba vette volt, már 1878-ban megkésztette a *borosjenő—csermői* szárnyvonal terveit. Váratlanul közbejött akadályok azonban két évig függőben tartották ezt a kérdést és egyelőre a kiépítést megghiúsították. Csak az 1880-ik évben vetődhetett fel az eszme sikert igérőleg újból.

Az 1883-ik évben megnyitott a *kétegyházai—kis jenői* vonal, minek folytán, hogy Aradmegye egész északnyugati része be lehessen a forgalmi érdekkörbe vonva, csak a *Szent-Anna—kis jenői* vonal kiépítése volt hátra.

Az *arad—körösvölgyi* és *arad—Csanádi* vasutak jövőjének biztosítása szempontjából mindinkább homloktérbe nyomult az a már évekkal ezelőtt is felvetett eszme, hogy a két vasúttársulat egyesítését létre kell hozni. Mi az 1893: X. t.-cz. alapján meg is történvén, azontúl az *arad—körösvölgyi* vasút további története az aradi és Csanádi vasúinkéval azonos.

26. Az aradi és Csanádi egyesült vasutak.

Hazánknak egyik legtermékenyebb részét képezi az a terület, mely egyrészt a m. kir. államvasutak arad—kétégyházai vonalrésze, másrészt pedig a Maros folyam által határoltatva, termékeinek értékesítésénél Arad és Szeged piacaira, mint főkereskedelmi helyekre van utalva. Ezen, jobbára kincstári birtokot képező terület, feneketlen, az év legnagyobb részében járhatatlan útjai miatt, termékeit csak drága áron szállíthatja piacra.

A politikai önállóság helyreálltával e gazdag vidéknek közlekedési eszközökkel való ellátására számos vállalkozó törekszik. Előmunkálati engedélyt kér és kap a) 1868. évben: 1. *Vájná Miklós és Bocskai Géza* a tiszavidéki vasúttársulat arad—kétégyházai vonalának *Kétégyháza* állomásától kiinduló, *Medgyes, Bánhegyes* és *Kunágota* puszták, *Kovács-háza* község, továbbá *Mezőhegyes* és *Sámson* pusztákon át *Hódmezővásárhelyig* s innen a Tisza partjáig vezetendő lóvonatú, esetleg gőzmozdonyú vasútra; 2. *Báró Klein-testvérek* és *budai Goldberger Henrik* egy *Aradtól Pécskán és Makón* át *Szegedig*, továbbá a tiszavidéki vasút *kurticsi* állomásától a kincstári pusztákon, nevezetesen *Mezőhegyesen* át *Makóig*, majd pedig az előbbi kiindulási és végpontok elejtésével, a tiszavidéki vasút *Lökösháza* állomásából kiindulva, *Mezőhegyes* és *Makón* át a cs. kir. szab. osztrák államvasút *Szőreg* állomásáig építendő gőzmozdonyú vasútra; b) 1869. évben: 1. a »*Wiener Bankvereine*« egy *Aradtól Szegedig*; 2. *Wimpffen* Henrik Emil gróf és érdektársai egy *Aradtól Szegedig*; 3. *Vájná Miklós, Bocskai Géza, Rembielinszky Jenő* és *Kozlowszky Zsigmond* egy *Aradtól Szőregig* és *Csabától Pusztamedgyesig*; 4. *Springer Miksa* egy *Aradtól Szegedig* és 5. *Nast Vilmos* és *Wessner A.* szintén egy *Aradtól Szegedig* vezetendő gőzmozdonyú vasútra, c) 1870. évben: *Chotek Ottó* gróf, *Háber Lajos* báró és *Freund Károly* egy *Aradtól Szőregre* vezető, mentében *Mezőhegyest* és *Makót* érintő másodrendű gőzmozdonyú vasútra és 2. *Schwarz M.* és társai egy *Aradtól Szegedig*, esetleg *Szőreg* vagy *Algyógyig* építendő gőzmozdonyú vasútra.

Ezek közül azonban csak hárman és pedig 1. *Vájná Miklós* és társai, 2. *Chotek* gróf és társai és 3. *báró Klein-testvérek* foglalkoztak komolyan a vasút kiépítés tervével. Azonban a *Chotek*-csoport nemsokára lemaradt a versenytérről. *Vájná Miklós* és társai alig, hogy az előmunkálati engedélyt kinyerik, a *Kétégyházától Hódmező-Vásárhelyen* át az úgynevezett *lúdvári* tiszapartig tervezett vasútvonal terveinek előterjesztése mellett 1869. év február havában építési és üzleti engedélyt kér.

A báró *Klein-testvérek* az ugyancsak már előzőleg kinyert előmunkálati engedély alapján elkészített terv felterjesztése mellett *Lökösháza, Makó* és *Szőreg* között megépítendő gőzmozdonyú vasút építésére

kért engedélyt, megemlítvén, hogy egy *baja—szabadkai*, továbbá egy *nagykikinda—nagybecskereki* vasút létesítésére» *első királyi engedélyezett mellékvasút építészeti társulata* cég alatt részvénytársaságot alakítanak, ha az általa felsorolt kedvezmények neki a *lőkősháza—makó—szőregi* vonal megépítésére és a felsorolt két másik vonalra is megadatnának.

A *Vajná* és *Klein*-féle építési engedélyek együttesen tárgyalattak a ministerium által. Mivel azonban a kormány a *Klein-testvérek* által kívánt kedvezményeket nem volt hajlandó megadni, *Vajnáék* pedig nem voltak hajlandók a kormány által kívánt vonalváltozást végrehajtani, a tárgyalások megszakítottak.

Az 1869. év végén *Wimpffen* Emil Henrik gróf és érdektársai kértek építési engedélyt egy *Aradtól Makón át Szőregig* vezetendő vonalra, kinyilatkoztatván, hogy állami segílyre nem reflektálnak, de 30 évi bélyeg- és adómentességet kérnek.

Vajnáék megtudván azt, hogy a *Wimpffen-é*le érdektársulat az *arad—szőregi* vasút kiépítésére ajánlatot tett, ő is újból fellép. De mert kamatbiztosítást kér, a kormány visszautasítja.

Az 1870. év derekán a *Klein-testvérek*, a *Pongrácz testvérek*, sőt az Első Erdélyi vasúttársaság is folyamodnak az *arad—szőregi* vasút-építési engedélyért. A tárgyalások belenyúltak az 1873-ik esztendőbe, mikor is azonban a bekövetkezett pénzválság folytán az összes erre vonatkozó tárgyalások megszakadtak.

Tisza Lajos gróf által az 1873. év elején a képviselőház elé terjesztett, de a Ház által el nem fogadott, nagy vasúti hálózati tervéről szóló jelentésben benne van a tervbe vett *arad—makó—szegedi* vasúti vonal is. De történni ebben az ügyben mindössze is csak annyi történik, hogy az *arad—körösvölgyi* vasút, vonalfejlesztési kombinációjába 1877-ben, ezt a vonalat is felveszi, de dülőre egyelőre nem viszi. Az 1880-ik évben, azután *Lonovics* József csanádmegyei alispán veszi kezébe az ügyet, ki az *arad—makói*, a *battonya—lőkősházai* és a *makó—szőregi* vonalakra előmunkálati engedélyt kér. Mikor ezt megkapja, a vasút kiépítésére nézve egyezményt köt az *arad—körösvölgyi* vasút igazgatóságával.

A törvényhatóságok, az érdekelt városok, községek és birtokosok a legnagyobb lelkesedéssel üdvözlrik az eszmét és a legnagyobb áldozatkészséggel karolják fel az ügyet, minek következtében *Lonovics* alispán, *Vásárhelyi* Béla földbirtokos, továbbá *Boros* Béni, az *arad—körösvölgyi* vasút igazgatója még 1880 november havában építési engedélyt kérnek az *arad—szőregi* fővonal és a *mezőhegyes—kétegyházai* szárnyvonal létesítésére.

A kormánynyal folytatott engedélyezési tárgyalások rövid idő alatt befejeztettek és az 1881: XLVII. törvénycikk alapján kérelmezőknek engedély adatik egy *Aradról* kiinduló, *Pécskát*, *Battonyát*, *Mezőhegyest*, *Nagy-Lakot* és *Makót* érintő, a Maros áthidalásával, az

osztrák államvaspályához való csatlakozás mellett *Szőregig* és onnan *Új-Szegedig* vezetendő fő-, valamint *Mezőhegyesről Kétegyházig* vezetendő szárnyvonal kiépítésére.

Az érdekeltek »az arad—Csanádi vasút-részvény társaság« cég alatt 1881 deczeinber hó 11-án részvénytársaságot alakítanak, elkészítetik a részletes terveket és az ennek alapján megejtett közigazgatási bejárás után, 1882 márczius havában megkezdik a földmunkálatokat.

Az 1882-ben országszerte megindult vasútépítkezés, mely az anyagok és munkabér roppant megrágulását okozta, az építkezés fokozott gyorsítása, továbbá a helyi érdekek kielégítése és a nagyobb személyforgalom követelte biztonság és kényelem számára teremtett létesítmények alkotása az előirányzott költségvetéssel szemben jelentékeny eltéréseket mutatott, mégis a társaság — a vasutak építésének történetében ritka eset — a *szőreg—újszegedi* vonalrész kivételével, az egész 158 km hosszú vonalat 1883 május hó 20-án, tehát alig 14 hónap alatt átadja a közhasználatnak.

A *szőreg—újszegedi* vonalrész, mivel Szeged városa a részére kilátásba helyezett néhány százezer forintot tevő részvényaláírás helyett csupán csak az indóház helyének részvényekért való átengedését szavazta meg, egyelőre nem építtetett ki.

Az arad—Csanádi vasúttársulat szerződésre lép a cs. kir. szab. osztrák államvaspálya-társulattal, mely szerint ezen utóbb említett vasúttársulat az ő *szőreg—szegedi* vasútvonalát, tiszai hidját és összes szegedi állomásait használatra bocsátja.

Még jóformán be sem fejezte fővonalának építését, már vonalainak továbbfejlesztésére gondol. 1883. évi márczius havában az időközben elkészített tervek és költségvetések bemutatása mellett kérelmezi, hogy a m. kir. államvasutak *Kétegyháza* állomásától kiindulólág *Elek*, *Ottlaka*, *Sikló* és *Székudvar* községek érintésével *Kisjenő*, illetve *Erdőhegyig* vasutat vezethessen. Az engedélyt 1883. évi június hó első napjaiban megkapta, azt két hónap leforgása alatt megépíti és 1884. évi január hó 28-án a közforgalomnak átadja.

A forgalom élénkítésére és vasútkezelési könnyítés czéljából megépíti és 1887. év december hó 15-ikén átadja a forgalomnak a *szentanna—kisjenői* összekötő vonalat.

A fenforgó nehézségek lebirása után engedélyt nyervén, a hegyi termékek tömeges szállítására berendezendő *borosjenő—csernői* mintegy 14 kilométer bosszú szárny vasútra, melyet megépítvén, az ugyancsak ezt a czélt szolgáló *borossebes—gurahoncz* vonal 1889 december hó 13-ikán adatott át a közforgalomnak, a folytatását képező *gurahoncz—nagyhalmágy—brádi* rész pedig 1896 december 5-ikén.

Miután a különböző vonalak engedélyokmányjaiban a vasúttársulat adómentessége, postaszállítása, katonai javak szállítása, díjzabási batározmányok és az állami beváltás jogosultsága tekintetében a

különböző engedélyokmányokban egymástól eltérő határozatok voltak, az iránt kérvényez a kereskedelmi ministernél, hogy a különböző időkben nyert vasúti vonalakra vonatkozó engedélyokmányokat egységesítse.

Az arad—körösvölgyi vasút részvénytársaság kezdeményezése folytán ugyanis az arad—Csanádi vasút átveszi az arad—körösvölgyi vasút arad—makói, battonya—lőkősházai és makó—szőregi vonalainak kiépítetését. Ettől kezdve az érdekérintkezés intenzívebb lesz, mi cég-egyesülésre vezetett. A minisztérium nemcsak az engedélyokmányok egységesítését engedi meg az 1893: X. t. cikkben, hanem, hogy a két vasúttársulat, »Az aradi és Csanádi egyesült vasutak« cég alatt egyesüljön és így folytassa a helyi érdekeket soha szem elől nem tévesztő, az ország gazdasági érdekét hiven szolgáló tevékenységét.

Az 1893-ik évben szaporodik a társulat vasúthálózata a *Wenkheim* Frigyes gróf által — saját költségén — megépített *Borossebes* állomástól *Mennyháza* fürdőbe és a márványbányákhoz vezető mintegy 22 km. hosszú *borossebes—mennyházai* vasútvonallal.

A legolcsóbb vasutakat építő ez a vasúttársulat befejezván az általa tervbe vett vasúti vonalak megépítését, hogy háttám-vonalakat, felszívó ereket nyerjen, míg egyrészt átveszi a körzetébe eső helyi érdekű vasutakat saját kezelésébe, addig másrészt támogatólag lép fel minden keletkező akár ipari, akár mezőgazdasági célú szolgáló vasutakat illetőleg. Az 1904-ik évben pedig bérbe veszi engedélye egész tartamára és saját üzemébe olvastja be a *békés—Csanádi* helyi érdekű vasútnak *Mezőhegyestől Szarvasig* terjedő közel 100 km.-nyi szárnyvonalát.

Az Aradi és Csanádi egyesült vasutak volt hazánkban az első, mely a személyforgalom lebonyolítására motorkocsikat alkalmazott. Üzemét 1906. év márczius 1-én nyitotta meg.

A fellendült forgalom biztosítására és annak további fejlesztésére való tekintetből az igazgatóság a vasúthálózat kiterjesztését veszi tervbe, hogy új piacot teremthessen azon nyerstermények elhelyezésére, a melyek vonalainak főbb szállítási cikkeit képezik, de a melyek megfelelő és jó közlekedési utak hiányában oly mennyiségben, mint az lehető és kívánatos volna, nem szállíttatnak. Ilyen lenne a *pécska—nagylaki* és egy *Arad*, esetleg *Pécska* állomásból kiágazó oly vasúti vonal, mely a Maros balparti vidékén húzódnék végig és *Nagykikindán* vagy *Zombolyán* ágaznék be az idegen vasutakba, hogy Torontál megyét vonja be vasútjának érdekkörébe.

Az erre vonatkozó tanulmányok folyamatba tétettek, sőt a *pécska—nagylaki* vonalnak 1908-ban már a közigazgatási bejárása is megtartatott.

10. Felügyeleti hatóság.

Az 1867-ben megalakult második felelős parlamentáris kormány, nemcsak a vasutak igazgatásának formáját alkotja meg, hanem felállítja az ezek működését ellenőrző hatóságokat is:

- a) a m. kir. közmunka- és közlekedési ministeriumot és
- b) a m. kir. vasúti és hajózási főfelügyelőséget.

a) *A m. kir. közmunka- és közlekedési ministerium.*

A második felelős parlamentáris kormánynak 1867-ben történt megalakítása folytán, az 1860-ban újra visszaállított, magyar királyi helytartótanácsnak működése is megszűnván, gondoskodás történik, hogy a további ügykezelés, a közigazgatás folyamának megzavarása nélkül, történjék. Ennek következtében a m. kir. helytartótanács ügykörébe tartozott ügyeknek a »kinevezendő felelős ministeriumoknak miképpen átadása iránti czélszerű intézkedések megtételére« a minisiterelnök utasított.

A m. kir. helytartótanács által tárgyalt ügyekből a m. kir. közlekedési ministeriumhoz a következő ügyek osztattak be:

Útépítészet, nevezetesen: az államút-építési alap kezelése, a közmunkaügy és az országos építészeti alap kezelése, utak osztályozása, építése és fenntartása. — Út, híd és kompok ügyei közlekedési tekintetben, útépítészeti rendőrség.

Vasutak.

Államépületek felállítása és fenntartása.

Vízépítészet. Nevezetesen: a vízépítészeti alap kezelése, folyam- és vízszabályozások, mocsárok kiszáritása, tiszaszabályozási ügy, vízhasználati villongások elintézése, csatornák építése és fenntartása.

Az *államépítészeti* hivatalok minden ügyei. Gőz- és közönséges hajózással s folyamrendőrség.

Gróf Mikó Imre (1867—1870.) a második felelős parlamentáris kormány első közlekedési minisitere elfoglalván Budán, a volt helytartóság épületében (Uri-utca 53. sz.) hivatalát, az út- és vízépítési szolgálatra nézve nem rendez be középhatóságot.

A *vasúti* szakosztályban azonban az adminisztratív elemnek nagy tért enged és ennél fogva egy külön *közigazgatási*, egy *engedélyezési* és *jogi ügyosztályt* állít fel, azonkívül pedig egy *forgalmi* osztályt és egy kisebb *műszaki irodát* rendez be. Már 1868-ban a *forgalmi osztályt* a ministerium kebeléből kiválasztja s *magyar királyi vasúti és hajózási főfelügyelőség* elnevezés alatt a közlekedési ministeriumnak alárendelt középhatósággá szervezi.

Utódja, *Gorove István*, (1870—1871) a kis műszaki irodát *műszaki ügyosztálylyá* bővíti és a kamatbiztosítási ügyek kezelésére egy új középhatóságot: »m. kir. kamatbiztosítási számvevőseget« állít fel.

Az utána következő *Zichy József gróf* (1873—1875) a kamatbiztosítási számvevőséget 1874-ben mindenkor a *m. kir. vasúti és hajózási főfelügyelőség* ügykörébe utalja.

A ministerium ezen belső szervezete, a ministerium vezetését átvett ministerek regiemje alatt igen sokszor lényeges változásokon ment keresztül. Ezen változtatások ismertetése igen messzire vezetne és különben sem tartozván ide, a történt változások nem soroltnak fel.

b) A m. kir. vasúti és hajózási főfelügyelőség.

Az 1867-iki kiegyezés alkalmából a cs. kir. kereskedelmi és közgazdászati ministerium, valamint a m. kir. közmunka- és kereskedelmi ministerium között egyezmény kötött a magyar korona területén fennforgó vasútépítési és üzleti ügyek mikénti tárgyalására nézve. Ezen egyezmény értelmében a bécsi vasúti főfelügyelőségnek egy osztálya Pestre küldetett, hol »*Magyar királyi vasúti fő felügyelőség*« nevezet alatt a magy. kir. közmunka- és közlekedési ministeriumnak alárendelve végezte teendőit.*) *Mikó Imre gróf* (1867—1870)

*) *A m. közmunka és közlekedési ministeriumnak 1867. évi június hó 28-án 2745. szám alatt kelt s valamennyi vasúti társasághoz intézett rendelete, a vasúti és gőzhajózási főfelügyelőség ideiglenes szervezése tárgyában.*

A cs. kir. kereskedelmi és közgazdászati ministerium, másrészt a magyar királyi közmunka és közlekedési ministerium közt a magyar korona területén fennforgó vasútépítési és üzleti ügyek mikénti tárgyalása iránt létrejött egyezményt, ő cs. és apostoli királyi Felsege folyó évi június hó 5-én kelt legfelsőbb elhatározásával legkegyelmesebben jóváhagyni méltóztatott.

Ezen egyezménynek — melyről (czímed) eddigelé valószínűen illetékes helyről részletesebben értesült — 6-ik pontja értelmében, a bécsi vasúti főfelügyelőségnek egy osztályzata fog, magyar királyi vasúti főfelügyelőség nevezet alatt Pesten (illetőleg Budán, a várban) felállítani.

Ezen osztályzat működését f. évi július hó 1-én kezdendi meg.

Ezen osztályzatnak feladata leend a bécsi cs. kir. főfelügyelőségtől nyert meghagyások teljesítése.

Azonfelül mindazon teendők ellátása, melyek a magyar korona területén lévő vaspályák és vaspályaszemekre vonatkozólag a fennálló törvényes határozatok és rendszabályoknak kezelése folytán előállanak.

Ezen magyar királyi vasúti felügyelőség végül a magyar királyi közmunka- és közlekedési ministeriumnak a vasútépítés és üzleti ügyekre nézve segédhivatala leend.

Annak részére a bekívánt jelentéseket, véleményezéseket megteendi, — a kívánt statisztikai adatokat ki fogja szolgáltatni — valamint az elrendelt helyi felvételeket teljesíteni.

Az előrebocsátottak folytán fölhívom (czímedet) hogy a magyar korona területén fekvő s e társulat birtokában levő vaspályavonalak és vaspályaszemekre vonatkozó minden jelenleg érvényes bíró utasításokat, menetrendi könyvecskéket, menet-terveket (nyomatva vagy részben előtűntetve) — általános s különös árszabásokat s. a. t. s. a. t. (Instructionen, Fahrordnungsbüchel, Fahrpläne, [gedruckte oder graphische] allgemeine und special Tariffe) — minden az utóbb említettekre vonatkozólag közzétett hirdetményeket — a

minister már az 1868-ik év novemberében*) szükségesnek találta a közmunka- és közlekedésügyi ministerium kebelében felállított ezen

személyzetben — a málya és az egyenes teherszállítási forgalomra (direkten Frachtgüter-Verkehr) vonatkozólag történt változásokat sat. sat. úgyszinte minden fennálló árszabási pótlékokat és személyekre vonatkozó pénzfolyampótlékokat stb. stb. (Tariff- und Agio-Zuschläge für Personen, etc. etc.) és pedig az előbbieket e hó végéig legkésőbb két példányban — továbbá a vonatok közlekedéséről szóló napi jelentéseket folyó évi július hó 1-től kezdve naponként — végül az időszaki jelentéseket, nevezetesen a bevételekről szóló havi és heti kimutatásokat, stb. stb. a mint azok beérkeznek, a magyar királyi vasúti főfelügyelőséghez felterjeszteni s illetőleg feljelenteni szíveskedjék.

Budán, 1867. évi június hó 28-án.

Gr. Mikó.

**) A közmunka- és közlekedési m. kir. ministeriumnak 1868. évi november 9-én kell rendeleté,*

az ország valamennyi törvényhatóságához: a m. kir. vasúti és hajózási főfelügyelőség szervezése tárgyában.

(Ehhez egy melléklet.)

Az 1865/7. évi XII-dik törvénycikk 65. §-a, valamint az annak kifolyásaképpen egyrészt a magyar, másrészt a cs. kir. osztrák kormány közt létrejött egyezmény szerint az állam felségi jog, az állami főfelügyelet s a vasutakra vonatkozó minden kormányintézkedések, a törvényekben megállapított határok között, ezentúl kizárólag azon kormány által fogván gyakoroltatni, melynek területén az illető közlekedési vonal létezik — e célból az *üzletben álló* s Magyarország területén létező vaspálya- és hajózási vállalatok, úgy nemkülönben az államvaspályák üzletének felügyeletére Ő cs. és apóst. kir. Felségének f. évi augusztus 10-én kelt legfelsőbb elhatározása alapján egy külön felügyeleti hatóságot szerveztem, mely az államfelügyeleti jogot, *magyar királyi vasúti és hajózási főfelügyelősége* nevezet alatt f. évi szeptember 1-től kezdve *önállóan* gyakorolja.

Ezen »vasúti és hajózási magyar királyi felügyelőség« részére a mellékletben % alá csatolt ideiglenes utasítást adtam ki, melyet a közönséggel tudomás végett ezennel oly megjegyzés mellett közlök, miszerint a vasúti és hajózási magyar kir. főfelügyelőség egyrészt a vasúti és hajózási közlekedésnél előforduló káresemek megvizsgálásánál és megállapításánál, mint műszaki közeg közbenjárási jogosultsággal bír; másrészt pedig a szállítás körül felmerülő kártérítési ügyekben a vállalatok és felek közti közvetítő szerepre, illetőleg az e téren felmerülő vizsálynak saját hatáskörében megkísértett kiegyenlítésének meghiúsulása s az ügynek a rendes perútra való átvitele esetében arra van hivatva, hogy az Ítéltő törvényszékeknek a netalán szükségelt felvilágosítással szolgáljon.

A közlekedési vállalatok, vagy azok közegeinek kötelességmulasztása, avagy harmadik személyek hibája folytán bekövetkezett szerencsétlenségek esetében, a főfelügyelőség az 1865 /7: XVI. t.-cikkkel elfogadott vasúti üzletrend 78. §. értelmében egyszersmind köteles a vétkeket az illető törvényszéknek bejelenteni, és az ilyen feljelentések folytán megindított bűnvádi vizsgálatok folyamában is különösen a mennyiben a kötelességmulasztás, vagy az üzlet biztonsága ellen elkövetett merénylet *mértékének megbírlása* forog kérdésben, irányadó véleményt adni.

Ezen utasítás szerint (Lásd XII. számú függelék) tehát a vasúti és hajózási magy. kir. főfelügyelőség úgy a kormány felügyeletnek gyakorlatára, valamint a közönségnek a társulatok netaláni túlcspogásai elleni oltalmazására hivatva lévén, bizton elvárom, hogy e közönség a nevezett főfelügyelőséget előforduló esetben hivatalos eljárásában hathatósan támogatandja.

Kelt Budán, 1868. évi november hó 9-én.

Gr. Mikó Imre.

forgalmi osztályt kiválasztani s azt a külön felügyeleti hatósággá szervezett »*m. kir. vasúti és hajózási főfelügyelőség*«-be beosztani.

Közvetlen utóda: *Gorove* István (1870—1971) a kamatbiztosítási ügyek ellátására a ministerium kebelében »*kamatbiztosítási számvevőség* «-et létesített. Ezt a hivatalt azonban *Zichy* József gróf (1873—1875) a »vasúti és hajózási főfelügyelőségéhez osztja be.

Péchy Tamás (1875—1880) a *Tisza* Lajos által a magánvasutak építésének felügyeletére a ministeriumban szervezett vasútépítészeti felügyelőséget, továbbá az állami vasútépítkezésekre az államvasúti igazgatóságnál ugyancsak *Tisza* Lajos óta (1871—1873) fennállott építési osztályt s végre a ministerium vasúti szakosztályában *Gorove* által szervezett műszaki ügyosztályt a m. kir. vasúti és hajózási főfelügyelőségbe olvasztotta be, minélfogva ez

a vasúti építkezésekre,

a vasúti forgalomra,

a gazdasági és pénzügyekre és

a hajózásra kiterjedő négy osztályból állott.

Ordódy Pál (1880—1882) azonban új szervezetet alkotott. A hajózási és gazdasági ügyeket a ministerium közvetlen hatáskörébe vonja, nem hagyván meg a vasúti és hajózási főfelügyelőségnek egyebet, mint az államvasúti építkezések vezetését és a vasutak forgalmi felügyeletét.

Kemény Gábor báró (1882—1886) a vasúti főfelügyelőség építési osztályát az államvasúti igazgatósághoz osztotta be, melybe az már *Tisza* Lajos alatt is be volt osztva. A főfelügyelőség forgalmi osztályát »*m. kir. vasúti főfelügyelőség*« címe alatt külön hatóságként meghagyta ugyan, de az ebbeli hatáskörét meghaladó ügyekre nézve a vasúti szakosztályba illesztette be.

A vasúti és hajózási főfelügyelőség szervezeti formája azóta is több kisebb-nagyobb változáson ment keresztül, a szerint, a mint a kereskedelmi ministerium szervezésének változatos fejlődése végbement, melynek mozgató ereje, rugója mindig a minisztériumban uralkodott az az elvi harcz volt, melyet a műszaki és adminisztratív elem egymással vívott.*)

*) A műszaki elem a *román* (francia, olasz, belga) rendszer mellett harczol, mely a közmunka és a közlekedési ügyek terén nemcsak a végrehajtási, s az ezzel járó szakigazgatósági és felügyeleti szolgálatot, hanem a legfőbb adminisztratív állásokat is kizárólag mérnökök számára tartja fenn.

Az adminisztratív elem a *germán* (angol, német, osztrák) rendszer mellett foglal állást, mely a felsőbb igazgatást kivétel nélkül ezen elemnek igényli, viszont az úgynevezett középhatósági és végrehajtási szolgálatot kizárólag a mérnököknek engedi át.

II. NAGYBRITANNIA ÉS ÍRORSZÁG.

Az angol vasútügy történetének kezdete tulajdonképpen összeszik a vasútügy általános történetével. Az angol vasútügy történetének általános jellemzésül kiemelendő az, hogy míg a vasúti technika tekintetében az angolok jártak elől és mind e mai napig tanítómesterei maradtak az egész világnak, nem lehet ugyanezt állítani az angol vasútügy gazdasági és igazgatási rendszeréről. A mi mindenekelőtt jellemzi az angol vasútügy történetét, ez abban áll, hogy *Anglia a magánvasúti rendszer tipikus hazája*. Teljesen összhangban áll ez az angol nép jellemével, mely az állami gyámkodástól ment kezdeményezés és tetterő által tűnik ki. Egy további sajátosága az angol vasútügynek, hogy az angol vasúti hálózat a legdrágább az egész világon. Eltekintve attól, hogy az angol vasutak elsőrendű műszaki felszereléssel dicsekedhetnek, több más ok is hozzájárult a hálózat megdrágításához. Része van ebben a biztonság érdekében támasztott szigorú követelményeknek, melyeket az első időkben megköveteltek és része van annak, hogy Angliában a föld drágább, mint más országokban. De része volt a nehézkes engedélyezési eljárásnak, a mi a befektetendő tőkének igen nagy százalékát emésztette fel (parlamentari költségek).*)

De legfőbb része van az angol vasúti hálózat drágaságában a *verseny-elméletnek*, mely nagyrészt oka annak, hogy alig van ország, melynek vasúti hálózata olyannyira nélkülözné a természetszerűséget, mint Nagy-Britannia.

Azon törekvésnek, hogy a verseny a vasúti üzletbe is bevitessék, a csirája mintegy el van vetve már az első vasutak engedélyokmányai-ban, a melyek szerint a megszabott illetékek fejében, melyek a parlament által megállapított legmagasabb illetékeket meg nem haladhatják, *mindenki szabadon használhatja a vasutat saját gépeivel és járműveivel*. E pont a csatornák engedélyokmányaiból vétetett, hol ez nagyon is helyén volt, mert a csatornatulajdonosok nem igen foglalkoztak hajózással, hanem a szállítást átengedték a magánvállalkozásnak, többnyire beérvén a csatornailletékekből eredő nyereséggel. Az angol conservatív eljárás nem tett egyebet, mint a csatornák engedélyokirataiból

*) Az első nagy vasútépítési tőkét az angol társadalom adta össze, mert az angol vasutak az állam részéről semmiféle anyagi támogatásban nem részesültek. Ez is egyik sajátosága az angol vasútügynek. E tekintetben is egyedül áll az egész világon, mert még az északamerikai Egyesült-Államokban is, a hol szintén a magánvasúti rendszer az uralkodó, az állam nagy támogatásban részesítette a vasutakat a földterület adományozása által.

átvette ezen pontot a vasutak engedélyokmányaiba, egyáltalában nem vizsgálván, vajjon illik-e az a vasutakra is.

A bárki általi használhatás egyszerű statuuálása azonban nem volt elég arra, hogy az annyira óhajtott versenyre vezessen:

a) a vasutak technikai sajátosságai miatt, mert kiterés tetszés szerint nem lehetséges b) a vasutak azon sajátosságai miatt, hogy az üzlet rendje és biztonsága erős központosítást, egységes vezetést igényel és c) mert a törvény nem gondoskodott a kivétel részleteiről. De az angol felfogás nem nyugodott meg, hanem mégis kereste az utakat-módokat a verseny megvalósítására s ehhez legalkalmasabb eszközül a *versenypályák létesítése* kínálkozott. Úgy gondolván, hogy ha a verseny ugyanazon síneken nem lehetséges, lehetséges a párhuzamos síneken. Ezért kedvezményezték az oly vasutak építését, a melyek már vasúti összekötéssel bíró pontokat kötöttek össze, hogy a meglévő vasutaknak versenyt támasszanak. A versenypályák létesítésével igaz, adva volt a *verseny lehetősége*, de csak korlátolt mértékben, tudniillik csupán a *csomópontok között*, a közbenső helyekre nézve azonban ki volt zárva. A verseny azonban még oly helyek között is, a hol a versenypályák révén annak lehetősége megvolt, *ténynye csak ideig-óráig vált*, mert csakhamar belátták a vasutak, hogy ezáltal csak egymást rontják. Egyezsége léptek tehát és az úgynevezett *kartellegyezményekben* a versenyzett forgalmakat megosztották és a versenyutirányok díjtételeit egyenlősítették. Ily módon a már nagyon is leszállított díjtételeket újra felemelték és pedig, nem ritkán, a verseny előttiakat is meghaladó mérvben.

A parlament ezt látva, egy másik eszközhez folyamodott. Kiindulva abból, hogy a magánosok nem képesek használni a vasutat az ő gépeikkel és járműveikkel, mert azok beszerzése, jó karban tartása költséges, elhelyezésükre nézve pedig a vasutak szívességére volnának utalva, ennél fogva e jogosítványt maguknak a vasutaknak kell megadni, mert ezek fel vannak szerelve a kellő eszközökkel. Így keletkeztek az úgynevezett *»használati jogosítványoké* Running powers (olv. Rönning pauersz) a melyek értelmében az azt kinyert vasút vonalait csatlakozó vasutakra átmehettek ép úgy, mintha az saját vonala lett volna. Száz meg száz kisebb vasút folyamodott ezért a parlamenthez s a parlament készséggel meg is adta ezt, azonban a célbavett eredmény: a verseny, csak nem éretett el, mert a fenyegetett nagy vasutak a kisebbekkel kiegyeztek s azokat megfelelő váltságdíj fejében rábírták használati jogaik elejtésére. Midőn tehát a vasutak látták, hogy a kormány újabb eszközökkel akarja a versenyt elérni, tovább folytatták az ellenszegülést, úgy hogy az előbb említett kartelleket, az ideiglenes fegyverbarátságot tartós szövetséggel váltották fel, a *versenyvállalatok egyesültek*, összeolvadtak (fusio, amalgamisatio) teljesen egy vállalattá lettek, mi által a verseny végkép kizárattott.

Ezek az eszmeirányzatok uralják a vasútügy történetét Angliában és ezek szabják meg egyszerűsége annak korszakait.

Az első korszak a *lóvonatú vasutak korszaka*, tart 1801—1825-ig, vagyis az első közforgalmú lóvasút engedélyezésétől az első gőzmozdonyu vasút megnyitásáig.

A következő korszak a *vasútügy gyermekkora*, vagy az első fejlődés kora 1825—1845-ig.

Ezután egy rövid kis korszak következik 1845—1847-ig, az az úgynevezett *vasúti láz (vasúti mánia) korszaka*.

Ebben a pár rövid esztendőben éri el tetőpontját a vasúti speculatio, mert a három évben több mint 15.000 km. vasút engedélyeztetett a parlament által, tehát több, mint háromszorosa annak, a mi 1845-ben már üzemben állott.

Minden ilyen nagy tevékenységet rendszeresen a reactio szokta követni s így már 1847-ben bekövetkezett a krízis és tart 1848-ig, úgy hogy az engedélyezett vonalak egy része csak a határidő meghosszabbításával létesült, míg más része ki sem épült. Ezt követte a *verseny korszaka* 1848—1858-ig. Ki lévén ugyanis már ekkor építve a fővonalak, sőt jelentékenyebb kereskedelmi és ipari központok kettős, sőt hármas sínösszeköttetéssel is bírván, megnyílt a verseny a vasutak között. A midőn azonban a vasutak tapasztalták, hogy a verseny által csak maguknak ártanak, összejöttek Londonban 1858-ban, a hol a kartell megkötvé, a versenyt végkép megszüntették. Ez a híres *londoni kartell*, melytől fogva az elkeseredett verseny a vasutak közt véget ért s csupán ott maradt fenn, hol a tengeri hajózás teszi kérdéssé a forgalom megszerzését. A verseny megszűntével kezdődik a *fusio korszaka*, a mely tart mind e mai napig. E korszak legkiválóbb jellemvonása az a processus, hogy a csatlakozó és szomszédos vonalak részint bérbevétele, részint megvásárlása útján mindinkább nagy összefüggő hálózatok jönnek létre. A korszakoknak ilyképen való felosztása nem úgy értendő, mintha azon jelenségek, melyektől nevüket nyerik, csupán azon időszakokra szorítkoznának, mért mindegyik szórványosan más korszakban is előfordul, de az illető kor jellemzésére, a megjelölésre szolgáló jelenségek az illető korban mutatkoznak legjobban és leginkább kidomborodnak.

Az 1830. évet követő rövid pár év alatt Angliában még csak lassan kezd az érdeklődés a vasútügy iránt mutatkozni, úgy hogy 1833-ig csak néhány rövid vonal engedélyeztetett. Csak 1833-tól kezdve engedélyeztetnek már nagyobb vonalak is, mint a liverpool—birninghami (125 km.) és a birningham—londoni (181 km.) vasút. 1834-ben pedig engedélyeztetik a london—southamptoni vasút. 1836-ban találkozunk az első fellendüléssel. Ezt 1837-ben krízis követte, mert a vasútépítéshez kötött nagy remények nem teljesültek, úgy hogy 1838-ban két, 1839-ben egy és

1840-ben egy vasútra sem adatott, mert nem is kéretett engedély. E pangó időszak csak 1844-ben szűnik meg, a midőn látták, hogy az első nagy vasutak szép osztalékot nyújtottak (így a stockton—darlingtoni vasút 15%-ot, a liverpool—manchesteri vasút 10%-ot). Erre azután bekövetkezik a láz korszaka.

Az 1838-tól 1847-ig terjedő időszakra esik az *angol vasúti törvényhozás* legnagyobb tevékenysége. Ezen évtizedben rakattak le az angol vasútügy törvényes alapjai, melyeken az nyugszik mind e mai napig. A vasúti törvényhozás 1838-ig a vasutak engedélyezésére szorítkozik. Ezen évben veszik kezdetüket az *általános vasúti törvények*, melyeknek sorát a közönségesen úgynevezett *postatörvény* nyitja meg.*)

Ezt követték 1840-ben és 1842-ben oly törvények, melyek célja volt a kormánynak nagyobb befolyást biztosítani a vasutak üzletvitelére. A kormány ellenőrzésének lehetővé tétele érdekében kötelezték a törvények a vasutakat arra, hogy a Board of Trade (bard of tréd)-nek, a kereskedelmi hivatalnak (ministerium) statisztikai adatokat szolgáltatassanak a vasutak állapotáról, forgalmáról, jelentést tegyenek a balesetekről stb. Az 1842-iki törvény szerint új vasutat pénzbírság terhe mellett nem szabad előbb megnyitni, míg a board of trade (keresk. hivatal vagy ministerium) azt meg nem vizsgálta és ez alapon meg nem engedte. Ugyanezen törvény jogot ad a board of trade-nak arra, hogy a vasút állapotát kiküldendő inspectoraival bármikor a megnyitás után is megvizsgálthassa.

Mindezen ellenőrzési rendszabályok dacára számos panasz került a parlament elé a gyakori balesetek, a rossz csatlakozások, a magas viteldíjak miatt, úgy hogy a parlament már 1844-ben indítatva érezte magát egy bizottságot kiküldeni a vasúti bajok és panaszok megvizsgálására. Ez az első nevezetes *királyi bizottság* az angol vasútügy történetében. Heteken keresztül tartott a bizottság munkálkodása, számos tanút és szakértőt hallgattak ki és vizsgálatainak eredményeit és javaslatait testes kötetbe foglalva terjesztette a parlament elé, mely hosszas vitára adott alkalmat, mert a törvényhozásban számosan ifitek, kik vagy vasútigazgatók vagy vasúti részvényesek voltak s ezek módosító javaslatokkal azt akarták elérni, hogy a törvény gyakorlati alkalmazását minél súlyosabb feltételekhez kössék s hogy ily módon a kormány beavatkozását a vasútügyekbe, korlátozzák és megnehezítsék. Az 1844-iki vasúti törvény is magán viseli e jelleget s ezért nem járt gyakorlati eredménnyel, habár sarkalatos elveket foglal magában. Megállapítja a *megváltási jogot*, melyet az előtt

*) A vasutak ezen törvénnyel köteleztettek a levélposta szállítására, még pedig nem ingyen, mint a continentális államokban, hanem méltányos és észszerű díjak fejében, melyet a General-Postmeister a vasúttal kötendő szerződésben állapít meg.

Angliában nem ismertek, minthogy ezt a magántulajdon korlátozásának tekintették.*)

Ugyancsak az 1844-iki törvény mondja ki a *tarifarevisio jogát*, vagy az *osztalék korlátozásának jogát* (mely már a liverpool—manchesteri vasút engedélyokmányában is bennfoglaltatott, a későbbi vasutakéból azonban kihagyatott) s mely abban áll, hogy 21 év letelte után jogában áll az államnak a díjszabások revisióját és leszállítását követelni, ha az osztalék az utolsó három évben a 10%-ot meghaladta.

Sem a megváltási jog, sem a tarifarevisio joga soha gyakorlati alkalmazásra nem talált. Az előbbi főleg azért nem, mert visszaható ereje nem volt, pedig 1844-ig a legfőbb vonalak már kiépültek s így épen a legfontosabb vonalak voltak a megváltásból kizárva, melyekért épen, mivel az állam velük szemben a törvényre nem támaszkodhatott volna, a megváltásért roppant árat szabtak volna tulajdonosaik. A tarifa revisio jogát sem vette soha igénybe az állam, mert a részvényesek kivitték azt, hogy a törvény a jog gyakorlatát oly súlyos feltételekhez kötötte, mi mellett az nagy áldozatokkal járt volna az államra nézve. Kimondja ugyanis a törvény, hogy ha az állam a tarifák leszállítását kívánja, a 10%-os osztalékot további 21 évre biztosítani tartozik. Ugyancsak a 44-iki törvény rendelkezik azon vonatokról, melyek később leginkább azért, mert a parlament határozatán alapultak, közönséges *parlamenti vonatoknak* nevezettek. Az 1844-iki kir. bizottság ugyanis kiderítette, hogy a vasutak vagy egyáltalán nem járatnak harmadik osztályú kocsikat, vagy ha járatnak is, az ily vonatok csatlakozása oly kedvezőtlen volt, hogy hosszabb utazást nem lehetett megtenni tetemes idővesztés nélkül. A parlamenti bizottság javaslata folytán kötelezte tehát a törvény a vasutakat arra, hogy mindennap legalább egy oly vonatot tartoznak járatni, a mely harmadik osztályú kocsikat is visz magával, a mely kocsikban az utasok mértföldenként (1-6 km.) legfeljebb 1 penny (4 arany krajczár) fizetése mellett szállíthatnak. Az angol vasutak eleinte vonakodtak a törvénynek eleget tenni, azt állítván, hogy ez nem fizeti ki magát, miért is később felmentettek a szállítási adó alól a parlamenti vonatokból bevett díjak után.

Midőn 1844-ben a vállalkozási kedv újra feléledt s ennek következtében egyszerre több, mint 60 javaslat (bili) terjesztetett a parlament elé vasutak engedélyezése iránt, a vasúti láz ezen korában érezték leginkább a rendszertelenség súlyát, *a szerves és rendszeres törvények hiányát*. A szükség nyomása alatt keletkeztek azután a legfontosabb, alapvető vasúti törvények. Az 1845. évből első helyen említendő az

*) Angliában 1844-ig a vasutak nem meghatározott, hanem örök időkre engedélyezettek. Akkor a többi államnak példájára, törvényhozásilag megállapított, hogy 21 év után az államnak jogában áll a magánvasutakat megváltani. A megváltás árát az utolsó három év átlaga képezi, ha ez legalább 10% jövedelmet biztosít, ha nem, akkor választott bíróság dönt.

egyenlő elbánás elvéről szóló törvény, a melynek célja volt kizárni a személyes és titkos kedvezményeket, melyek miatt az 1844-iki parlamenti bizottság előtt számos panasz emeltetett. Azonban hasztalan volt a törvény, mert ha valamely vasút a törvénybe ütközőleg járt el, a felek csak a rendes per útján kaphattak elégtételt, a mi azonban nagyon költséges volt.

Ugyanezen évre esnek azon törvények, melyek célja volt az engedélyezési eljárás egyszerűsítése és gyorsítása. Ilyenek: a *kisajátítási törvény*, hogy ne kelljen minden egyes vasút engedélyokmányában a kisajátítási jogot és eljárást szabályozni, a *részvénytársasági törvény*, a részvénytársaságok alakulásáról, szervezetéről, jogairól és kötelességeiről, mire nézve' szintén esetről-esetre kellett az engedélyokmányokban gondoskodni, s végül a *vasúti műszaki törvény*, mely az építési feltételeket állapítja meg. Ezen időszak törvényei sorában meg kell még említenünk az úgynevezett *vágánytörvényt* (1846.) a mely egyöntetűleg megállapítja az összes vasutakra nézve a vágányszélességet és pedig a szorosabb értelemben vett Angliára és Skóciára nézve négy láb 8 hüvelykben (1.43 m.) Irlandra nézve öt láb három hüvelykben (1.6 m.) a végből, hogy a kocsik átmenete az egyik vasútról a másikra biztosíttassák. Okot erre azon véletlen körülmény szolgáltatott, hogy 1845-ben Gloucesterben különböző vágányszélességű vasutak találkoztak össze. Kiemelendő a *szavatossági törvény* vagy a Campbell- (olv. Kembel) acta az 1846. évről, mely kártérítésre kötelezi a vasutakat az esetre, ha valaki a vasútüzlet körében súlyos testi sértést szenved, vagy életét veszti, tekintet nélkül arra, hogy a vasút hibás-e vagy sem.)*

E szerint a *vasúti láz korszaka egyszersmind az angol vasúti törvényhozásnak is legtermékenyebb időszaka*. Ez a korszak az, melyben több, mint 15.000 km. vasút engedélyeztetett, a melynek kiépítése 260 millió font sterlinget igényelt volna. Ez alapon a vasúti hálózat már 1852-ben oly kiterjedést nyert volna, a melyet ez csak 1872-ben ért el, mert 1847-ben bekövetkezett a kereskedelmi válság és így e vasutak nagy része egészen elmaradt, más része pedig az építési engedély meghosszabbítása mellett volt kiépíthető. A következő korszak a verseny korszaka, melyet 1858-ig számíthatunk. Kiépítettén ugyanis a legfőbb vonalak, megindult a verseny a különböző útirányok között, melyek különböző vasúti társaságok kezében voltak. A versenyben azután a vasutak a fegyvereket sem válogatták ismét titkos kedvezményeket adtak, úgy hogy ismét megújultak a panaszok. E panaszok megszüntetése érdekében hozatott az 1854-iki *vasúti és csatorna-üzleti törvény*, mely — ép úgy, mint az 1845-iki hasonló törvény — az *egyenlő elbánásra* kötelezi a vasutakat

*) Angliát ebben a többi államok csak sokkal később követték, Ausztriában 1869-ben, Németországban 1871-ben, Svájcban 1872-ben és Magyarországon csak 1874-ben hozatott hasonló törvény.

és csatornákat, aggályoskodó aprólékossággal és részletességgel felsorolván mindazon eseteket, melyekben a vasutak minden *ésszerű és méltányos* könnyítést mindenkinek egyaránt megadni tartoznak. Az egyenlő elbánás elvét szentesítő ez új törvény a csatornákra is kiterjed, sőt épen azért kellett az 1845-iki törvényt újjal helyettesíteni, mert ez a csatornákra nem vonatkozott. Már pedig a verseny a csatornákkal folyt és ezek hasonló fegyverekkel küzdöttek. Másrészt számos csatorna állott a vasutak tulajdonában, vagy üzletében (bérben). Ha tehát az egyenlő elbánás elvének követése a csatornáknak nem tétetik szintén kötelezővé, a csatornatulajdonos vasutak a törvényt kijátszhatták volna. A törvény azonban nem sokat használt, mert annak megsértése esetén továbbra is a törvény rendes útján a bíróságokhoz lehetett csak folyamodni (nem a kormányhoz). Ezen felül lehetővé tette a törvény kijátszását az a körülmény, hogy az engedélyokmányokban csak az egységtételek voltak megszabva, ellenben a kezelési illetékeket a vasutak tetszésük szerint állapíthatták meg. Felmerülő panaszok esetén tehát a vasút egyszerűen azt állíthatta, hogy a kezelési illetékben van a különbség.

Még egy nevezetes esemény történt ezen időszakban s ez a *leszámoló hivatal* (Railway Clearing House, olv. rélvé kléring hauz) keletkezése 1847-ben, mely 1847-ben néhány hivatalnokkal kezdte működését, ma már azonban több, mint 2000 embert foglalkoztat. E hivatal a kölcsönös kocsí-átmenet és a közvetlen elszámolás lehetővé tétele érdekében létesített és feladata az idegen kocsik használatáért az egyes vasutak által fizetendő illetékek kirovása és a közvetlen díjtételekből az egyes vasutakat illető részletek megállapítása és elosztása. Működési köre ehhez képest kiterjed az egységes árúosztályozásra, mely a közvetlen forgalomban az összes vasutakra irányadó, a kölcsönös kocsileszámolásra és az egységes üzletszabályzatra. Hogy hivatásának a kocsileszámolás tekintetében megfelelhesen, minden átmenő állomáson vannak kiküldöttjei, kiknek feladata az átmenő kocsik számát és a tulajdonos vasút ezéjelét feljegyezni s a jegyzékeket naponta a központba Londonba küldeni. E hivatal elismertetett, 1851-ben, a parlament által és meg is erősített. Ez tehát egy hatalmas önkormányzati intézménye az angol vasutaknak, a mely sok tekintetben hasonlít a »német vasútigazgatóságok egyletéhez«.

A verseny korszakát a fusio korszaka váltja fel, melynek mintegy zárkövét az 1858-iki londoni kartell képezi. Miként az elnevezés mutatja, ezen korszak kiváló jellemvonása az, hogy benne megy végbe a hálózat szakadozottságának megszűnése, a kisebb önálló vasúti vonalak összeolvadása útján, mely processusnak eredményeképp az angol vasúti hálózat mintegy kétharmadrésze 10—12 társaság kezébe kerül, a mely társaságok mindegyike 1000—4000 km. közt váltakozó összefüggő hálózatnak van birtokában. A hálózat ily módon azután oly configura-

tiót nyert, hogy mindegyik vasút úr a maga területén, úgy hogy a fusio fokozatosan a verseny kizárására vezetett s még csak ott maradt az fenn, a hol a nagy vasúttársaságok forgalmi területei egymással érintkeznek. Ezen korszaknak jellemvonása még az úgynevezett *speculativ vonalak* építése. Miután ugyanis a főirányokban kiépültek a vasutak, a vasúti speculatio egészen más irányt vett. Összeállottak mérnökök, ügyvédek és tőkepénzesek és engedélyt eszközöltek ki oly vasutakra, a melyek csak a szomszédos vasutak helyzetére nézve bírtak jelentőséggel, a mennyiben útrövidítést eredményeztek. Ezen magukban véve jelentéktelen vonalak, beékelve két vasúttársaság vonalai közé, az által voltak kellemetlenek egyik vagy másik vasútra nézve, a mint az egyik, vagy a másik szolgálatába szegődtek. Ez által azt akarták elérni, hogy a szomszédos vasúttársaságok az ő vonalaikat jó áron megváltásák.

Tekintettel arra, hogy a vasutak állami megváltására nézve az 1844-iki törvényben megállapított 21 év 1865-ben letelt, felmerült a kérdés, vajjon az állam éljen-e jogával, megváltsa-e a vasutakat? E végből *1865-ben kir. bizottság (a második nevezetes kir. bizottság)* küldetett ki, melynek feladata volt e kérdés fölött véleményt mondani. A kir. bizottság úgy nyilatkozott, hogy nem lenne czélszerű eltérni a vasúti politika eddigi követett elveitől és állami üzembe venni a vasutakat.

A vasutak fusiója azonban folyton foglalkoztatta a közvéleményt és a parlamentet. Épen azért, mert a verseny megszüntetésére vezetett, 1872-ben tehát a parlament újból kir. bizottság kiküldését (*a harmadik nevezetes kir. biz.*) határozta el a végből, hogy mi módon lehetne a fusiók további folyamatát megakasztani és egyáltalában mik teendők a vasúti bajok megszüntetése érdekében? Ez a kir. bizottság is heteken keresztül hallgatta ki a panaszosokat, tanukat és szakértőket és kötetekbe gyűjtötte össze vizsgálatának eredményét. Végre is abban állapodtak meg, hogy nem lenne czélszerű elhagyni a vasútépítés és üzlet eddigi alapjait. Mindössze is a vasutakra hatályosabb ellenőrzést kell gyakorolni és meg kell könnyíteni a panaszok útját. Eddig az egyenlő elbánás elvének hatályossága azon múlt, hogy a felek kénytelenek voltak sérelmeikkel a rendes bírósághoz fordulni, ez pedig költséges volt s a mellett ritkán vezetett célhoz, mert a törvénysértés perrendszerű bizonyítása szinte legyőzhetetlen nehézségekbe ütközött oly bíróságok előtt, melyek a vasúti ügyekhez nem értettek.

Az 1872-iki kir. bizottság ezért egy vasúti szakbíróság felállítását javasolta e nehézségek elhárítása érdekében. Így történt, hogy 1873-ban felállítottak egy külön *vasúti törvényszéket* (1873. július 21-iki törvény) egyelőre öt évre, mely azóta öt évről további öt évre fentartatott. Ezen bíróság (háromtagú vasúti commissio) felállítása sem vezetett eredményre, mert még ezen bíróságok előtt is a félnék kellett bizonyítania, hogy jogtalan hátrányt szenvedett, vagy hogy a vasút másokat illetéktelen előnyben részesített. S ha már sikerült

is kimutatnia, hogy a díjtétel, a melyet tőle szedett a vasút, a megengedett legmagasabb díjtételt meghaladja, az ellen ismét azt hozta fel a vasút, hogy a különbözet a kezelési illetékben van, a mire a törvény maximális tételeket nem írt elő. De a kereskedők féltek is a vasutak ellen pert indítani, mert ezek retorsiókkal éltek vele szemben s így ismét sok panasz merült fel a vasutak díjszabási politikája ellen, főleg a *differentiál-tarifák* miatt. A parlament nem zárkozhatván el a panaszok elől, 1881-ben újból a szokásos eljáráshoz, kir. bizottság kiküldéséhez folyamodott. Ez a *negyedik nevezetes kir. bizottság*, mely a vasútügygel általában, de különösen a tarifaügygyei foglalkozott. Ez a kir. bizottság ismét sok tanút, szakértőt és alkalmazottat hallgatott ki és a fennálló rendszer fentartását ugyan, de egyszersmind a tarifaügy rendezését hozta javaslatba. A bizottság 1882-ben terjesztette be jelentését a parlamenthez. A kormány eleinte azt várta a parlamenttől, hogy az egy konkrét javaslattal álljon elő s minthogy ez nem történt meg, 1886-ban maga a kormány terjesztett be egy javaslatot, mely csak 1888-ban vált törvénynyé, mert majd az alsóház, majd a felsőház ülészakának berekesztése miatt tárgyalása ismételten el- vagy félbenmaradt. Ez a törvény, mint az *1888. augusztus 10-iki vasúti és csatornaüzleti törvény* nevezetes s alapját képezi a vasúti tarifaügy rendezésének. Az 1854-iki és 1873-iki törvények rendelkezéseit részben módosítva ismétli és új fontos rendelkezésekkel kiegészíti. A törvény I. fejezete a fentemlített 1873-iki törvényvel felállított vasúti bíróság hatáskörét kitágítja és azt állandósítja. Tagjai számát háromról ötre emeli. E törvény értelmében nemcsak a sértett félnek, hanem bármely jogi személynek (egyletek, testületek, kereskedelmi kamarák, megyék, községek) joga van panaszt emelni, ha jogtalan előnyben részesít valakit a vasút. A bizonyítás terhét pedig a *vasútokra* hárította, a mi a korábbi állapotokkal szemben nevezetes reformot jelent.

A törvény második legfontosabb fejezete a *tarifa rendezésével* foglalkozik. Kimondja, hogy a vasutak fél év alatt tartoznak betérjeszteni a kereskedelmi hivatalhoz maximális egységtételeiket jóváhagyás végett, hogy azok egyöntetűleg állapíttathassanak meg. Ezen kívül a kezelési illetékeket is megállapítja, mert épen ez volt az előbbi perek sikerelenségének az okozója. Ez intézkedés horderejének megítélhetése végett tudni kell az előbbi állapotokról, hogy a maximális tételek felette különbözők voltak ugyanazon társulat különböző vonalain, mit a hálózat alakulása magyaráz. Egyes vasúttársaságoknál vagy 100 engedélyokmányra kellett visszamenni, midőn a kereskedelmi hivatal vagy a ministerium ezen alkalomból összeállította az összes vasutak maximális tételeit. E mellett az osztályozás is felette különböző volt és a forgalomba kerülőkhöz képest csekély számú cikkre terjedt ki. A cikkek nagy részére tehát a maximális tételek voltak irányadók. A törvény szerint jövőre az összes vasutakra nézve egységes osztályozás,

egyöntetű maximális tételek és kezelési illetékek állapotánánk meg, a mi azóta meg is történt s ez kétségkívül nagy haladás. A törvény előírja továbbá a díjszabások kihirdetését s különösen, hogy a díjemelések 14 nappal előbb kihirdetendők. Ezután újból kimondja, hogy semmiféle jogtalan előnyben vagy hátrányban egyes személyeket vagy társaságokat, vagy egyes forgalmakat részesíteni nem szabad. Megtiltja a differentíál-tarifákat, vagyis olcsóbb díjtételeket hosszabb, mint rövidebb vonalakra, különösen nem szabad külföldi cikkekre olcsóbb díjtételt alkalmazni, mint belföldiekre.

A helyi érdekű vasutak Angliában. Már 1865-ben hozatott ugyan törvény az alsóbbrendű vasutak építésének előmozdítása érdekében (Light Railway = könnyű vasút) de ezen törvény eredménytelen maradt, főleg, mert leginkább műszaki könnyítésekre szorított és sem a tőke beszerzés nehézségeit, sem a nehézkes engedélyezési eljárást ezen vasutakra nézve nem szüntette meg. Minthogy mind sűrűbben hangzottak a panaszok a miatt, hogy a mezőgazdaságot űző félreeső vidékek vasúti összeköttetéshez nem juthatnak, újabb törvény hozatott 1896-ban (augusztus 14.) a helyi érdekű vasutakról (Light Railway Bill) mely mindenekelőtt arról nevezetes, hogy Anglia végre is kénytelen volt szakítani azzal a hagyományos angol elvvel, mely kizárja a magánvállalkozás állami támogatását. Ez a törvény ugyanis megengedi, hogy az államkincstár hozzájárulhasson az alsóbbrendű vasutak építéséhez ugyanoly arányban, mint a helyi érdekeltség (grófságok, járások, községek) mely azonban 1 millió font sterlinget meg nem haladhat. E hozzájárulás segély (á fonds perdu) előleg és kölcsön alakjában adható. Ezen felül felmenti a törvény az ily vasutakat a személyszállítási adó alól, melynek a többi vasutak még az 1842-iki törvény alapján alávetvék. A megyék, járások és városok felhatalmaztatnak e törvény értelmében oly vasutak építésére, üzemben tartására és támogatására, melyek valamely vidék mezőgazdaságának, halászatának vagy iparának fejlesztésére és fenntartására szükségesek. A törvény végrehajtásának feladata egy háromtagú vasúti bizottságra ruháztatott, mely hivatva van az engedélyezési eljárást vezetni és az engedélyezési feltételeket megállapítani. Az engedélyezési feltételek jóváhagyása a kereskedelmi hivatalt illeti, mely csak az esetben tartozik a parlament jóváhagyását kikérni, a mennyiben a vasútnak nagyobb fontosságot tulajdonítana. A könnyű vasutakról szóló 1896-iki törvény hatálya Írországra nem terjed ki, aminthogy a legfontosabb vasúti törvények érvénye a szorosabb értelemben vett Angliára és Skóciára szorítkozik csak.

Az írországi vasútügy bizonyos tekintetben ellentétet tüntet fel az angol vasútügy történetével szemben. Ennek oka a gazdasági viszonyok különbözőségében keresendő. Írország ugyanis sokkal hátramaradottabb, mint Anglia és Skócia. Lakossága nem oly sűrű, ipara, kereskedelme és földművelése a fejlődés sokkal alacsonyabb fokán áll,

mint Angliában. E miatt már 1838-ban arra gondoltak, hogy a vasutakat államilag építsék és kezeljék s a parlament ezt már el is határozta. Azonban az angol nép jelleme annyira kevésbé van hangolva, hogy az állam kezében ilyent lásson, hogy az írországi vasutak is magánvállalatok által létesítettek. A különbség csak az, hogy az ír vasutak állami támogatásban részesültek (összesen mintegy 2½ millió font sterling állami előlegben) hogy pénzügyi zavarukból kibontakozhassanak. A subventio az ír vasutaknak visszatérítés kötelezettsége mellett adományoztatott. Egy másik ellentétes vonása az írországi vasútügynek, hogy míg Angliában igen nagy mérveket öltött a fusio, addig Írországbán a vasútvonalak több vasút igazgatósága között oszlanak meg. Ennek megszüntetésére az 1881—1882-iki parlamenti vizsgáló bizottság által a vasutak fusionálása javasoltatott. Egy további eltérés a vágányszélesség tekintetében fordul elő, a mi Írország szigeti fekvése mellett nagyobb hátránnyal nem jár, csupán annyiban esik kifogás alá, a mennyiben a szélesebb vágányú építés költségesebb, pedig a takarékoság az építési költségekben nagyon is indokolt lett volna, miután néhány vasút kivételével a túlnyomó rész nagyon csekély mértékben hozza meg a befektetett tőke kamatait. Ehhez járul még, hogy Írországbán több a kettős vágányú vasút, mint a mennyire szükség volna az ottani gyér forgalom mellett.

Sehol a világon nincs annyi kettős vágány, mint Angliában, de vannak hármás, sőt négyes vágányok is. A felszerelésekről is bőségesen gondoskodtak. Az állomások területei nagy kiterjedéssel bírnak. Innen van, hogy az angol vasúti hálózat legdrágább az egész világon. Az angol vasutak azonban nemcsak gazdag felszerelés, hanem szoliditás és szilárdság tekintetében is első helyen állanak az egész világon és épen e körülmények teszik lehetővé azt, hogy Angliában gyorsabb a vonatközlekedés, mert ezt csak szilárd pályatest bírja ki. E tekintetben az angolokon csak az amerikaiak tesznek túl. Az 1895-iki londoni nemzetközi kongressuson büszkén hirdették az angol szakférfiak, hogy még villamos berendezés mellett sem kellene átalakítani náluk a pályatestet, mert az 160 km. óránkénti sebességet megbír.

Daczára a sok alagútnak és gyors közlekedésnek, az angol vasutak felelnek meg, a kontinensen, legjobban a biztonsági követelményeknek.

Az angol üzleti szellemre jellemző a vasutak üzletének kezelése. Náluk nem fordul elő árútorlódás, mert az angol vasutak nemcsak *a házhoz való szállítást, hanem a háztól az állomásokra való fuvarozást is maguk látják el.* Erre a célra nagy lóállományt tartanak fenn a vasútársaságok.

III. BELGIUM.

Az európai continentális államok közt Belgium követte mint első Angliát a vasútépítésben. Belgium 1830-ban, a júliusi francia forradalom zavarait felhasználva, elszakadt Hollandiától. Ezzel azonban elesett a németalföldi víziutak és kikötők jó részétől is. Nem állván többé rendelkezésére oly számos víziút mint azelőtt, mi sem természetesebb, mint hogy új közlekedési eszközre gondolt a hiány pótlása végett. Hatással volt azonban erre egy nagy közgazdasági természetű ok is. A belga vasipart ugyanis több csapás érte s arra, hogy az állam a vasipart foglalkoztassa és ez úton előmozdítsa, igen alkalmas eszköznek kínálkozott a vasutak felkarolása. Az első vasutat állami kezelésben építették. Ez azonban nem volt célzatos, mert a kormány a vasútügy tanulmányozása végett Angliába kiküldött mérnökök tervei alapján 1832-ben még az antwerpen—kölni vasútra pályázatot hirdetett, de mert nem akadt vállalkozó, maga volt kénytelen felkarolni a vasútügyet és elhatározta a vasutak állami építését. Így megépítette: *a)* Mechelnből, mint központból északra Antwerpenen át a hollandi határig; *b)* kelet felé Lüttichen át a német határig; *c)* dél felé a monti kőszénbányákon át a francia határig; *d)* Genten át nyugöt felé Ostendéig. 1835. május 5-én nyílt meg ezen hálózat első ízeként az első belga vasút: a *brüssel—mechelni* 21 km.-nyi vonal. *Ez volt az első államvasút Európában.* A vasúti törvény által felölelt vonalak, fokozatosan, mintegy tíz év alatt épültek ki. Az építés költségei azonban messze felülhaladták az előirányzott összeget, a mi majd minden államban így volt az első időkben. Hozzájárult még a költségek túllépéséhez, hogy az angol felfogást követve, a forgalmi eszközökre mit sem irányoztak elő, azon hiszemben, hogy ezeket a vasutakat igénybevevők fogják szolgáltatni.

Az 1837-ik évben a belga kormány mintegy 500 km.-nyi vasút állami építését rendelte el. Azonban a kizárólag államvasúti rendszer mellett nem tartott ki Belgium egészen tíz évig sem, mert 1842-ben már a magánvállalkozásnak is tért engedett. Ennek a rendszerváltozásnak több oka volt. 1. Kedvezőtlen tapasztalatok az állami üzem körében, mely nehézkesen működött, 2. az anyagbeszerzés körül, a katonai arsenal példáját követte, mi helytelen eljárás volt, a mennyiben nagy készleteket szereztek be, oly időben, midőn a vasúti technika még folytonos fejlődésben volt, mi természetesen nagy károkat okozott, 3. a legfőbb ok azonban az volt, hogy az angol tőkepezések valósággal ostromolták a kormányt vasútépítési ajánlatokkal. Ezekhez hozzájárult az is — a mi döntő befolyású is volt — hogy a kormány belátta azt, hogy az állam egymagában nem lett volna képes oly gyorsasággal ellátni az országot vasutakkal, mint ha a magánvállalat is segítségére jön.

Így történt azután, hogy az első 25 év után már a magánvasutak túlsúlyra emelkedtek az államvasutak fölött. A magánvasutak legnagyobb része állami támogatással épült ki.

A magánvasúti üzem körül szomorú tapasztalatok mutatkoztak, a mennyiben a magánvasutak versenyharcot folytattak nemcsak egymással, hanem az államvasutakkal is. Nagy baj volt a hálózat szakadozottsága is úgy annyira, hogy a 2400 km. magánvasúti hálózat mintegy 50 társaság között oszlott meg. Ebből az a hátrány származott, hogy minden nagyobb távolságra történő szállításhoz egész sereg díj-szabást kellett figyelembe venni. De magukra a vasutakra is káros volt ez az állapot, mert az önálló rövid vonalak üzlete aránylag mindig költségesebb, mint nagyobb, összefüggő hálózatoké. E hátrányok nagyon is érezhetők voltak és az a helyzet arra indította a kormányt, hogy visszatérjen eredeti kiindulási pontjához s részint megváltotta, részint üzembe vette a magán vasutakat. Így már 1870-ben egyszerre több mint 600 km. vasút került állami kezelésbe. *Az 1870-től 1880-ig terjedő évtizedben megy végbe a visszatérés az államvasúti rendszerhez, mely eljárás végeredményeképp 1880 végén épen megfordított helyzet állott elő 1870-hez képest, a mennyiben 1880-ban 2500 km. volt állami üzemben és csak 1000 km. magántulajdonban. Ez a helyzet oda fejlődött, hogy a vasutaknak túlnyomó része állami tulajdon képez, vagy állami kezelésben van. Alig egynéhány vonal (a helyi érdekű vasutakat kivéve) van csak magántulajdonosok kezében és ezek is csak kisebb jelentőséggel bírnak, mert a legnagyobb belga magánvasút, a nagy belga központi vasút is állami megváltás alá került.*

Belgium legkorábban kezdte a vasút építését és legkorábban végezte is be. Már 1880 után oly helyzetbe jutott, a mi a befejezettség állapotának nevezhető. Ekkor Belgiumban is, mint más államokban, a midőn a fontosabb vonalak kiépültek, megindult a törekvés, hogy a vasúti hálózat gerince átszövessék tápláló erekkel. Ez az ú. n. *helyi érdekű vasutak* időszaka. Már 1875-ben hozatott egy törvény, a mely azt célozta, hogy bizonyos könnyítésekben és kedvezményekben részesítse az alsóbbrendű vasutakat, hogy ez által azok létre jövetelét elősegítse. De ennek úgyszólván semmi hatása sem lett, mert nagyon csekély volt az az előny, a mit nyújtott. Mintegy előképe volt ennek az 1865-ik francia helyi érdekű vasúti törvény, mely felmentette ezen vasutakat külön pályatest beszerzésétől, megengedvén az építési költségek csökkentése érdekében pályatestül az országutak használatát. Egyáltalában azonban a vasúti aera első tizedeiben a vasutak egy és ugyanazon chablon szerint s egyforma nagy költséggel épültek, tekintet nélkül arra, vajjon nemzetközi, vagy csak helyi forgalmat szolgálnak-e. Gyérebb forgalmú vidékek e miatt nem juthattak vasúthoz, mert a nagyszabású építkezésbe fektetett tőkét nem kamatoztatták. Csak a 60-as években kezdték belátni, hogy a vasutakat individualizálni

kell, azon szerényebb forgalmi igényeknek megfelelően, tehát azon czél szerint kell építeni, melyet szolgálni hívatvák. E felfogás első nyilvánításaként a kontinensen az imént említett 1865-iki francia törvényt tekinthetjük.

Másik pont, a mit az 1875-iki belga törvény a francia törvényből átvett, hogy a községeknek, tartományoknak megengedte, hogy a vasutakat pénzügyileg támogassák, sőt egyenesen ezen helyi érdekelt-ségtől várta a helyi érdekű vasutak létesítését. Az állam eleget vélt tenni azzal, hogy megállapította és összefoglalta azon műszaki és üzleti könnyítéseket, melyek szerint ily vasutak épülhettek. A vasúti pályaudvarok bekerítését, őrházak építését, éjjeli szolgálatot, távirdaberen-dezést elengedni, általában a legnagyobb engedményeket teszi az állam az ily vasutaknak. E mellett lemond egyes oly előnyökről és jövedel-mekről (posta ingyenes szállítása, adók, illetékek) melyekre a vasút létre nem jövedele esetén az állam úgy sem számíthatott volna. Mind-ezen támogatási módok azonban nem igen lendítették fel a helyi érdekű vasutak ügyét, mert az állam a tőkebeszerzést a helyi érdekeltségre bízta, ezek csekély pénzügyi ereje és hitelképessége azonban ez ügyet-nem tudta előrevinni. És tényleg csak ott látunk nagyobb lendületet, a hol az állam lép közbe, még pedig anyagi erejével támogatólag, nem csupán negatív engedményekkel. Ily törekvésekkel találkozunk Bel-giumban a 80-as években, a mi a helyi érdekű vasutakra vonatkozó 1884 május 28-iki törvényben kifejezést is nyert. De alig hozatott meg e törvény, máris kiűntek annak lényeges hátrányai, miért is új tör-vényre volt szükség s ez 1885 június 24-én hozatott meg.

Az 1885-iki törvény kimondja, hogy helyi érdekű vasút építésére csak egy központi társaság (société nationale) kap engedélyt és más csak akkor, ha a társaság az illető vasútra egy évig nem tart igényt. Első tekintetre különösnek látszik, hogy a helyi érdekű vasútügy ily módon központosított, de ennek megvan a maga oka: ezzel vélték ugyanis elhárítani a pénzbeszerzés nehézségeit, mert könnyebb a tőke-beszerzés egy erőteljes és kormányi ellenőrzés alatt álló társaságnak, a mely iránt a bizalom megvan, mint az egyes vidéki községeknek. E törvény a helyi érdekű vasutak segélyezését most már az államnak is megengedi azzal a korlátozással, hogy az az építési költség 50%-át meg nem haladhatja, negyedrészt a helyi érdekeltségnek enged át s csak a többit a magánérdekeltségnek. Még egy nevezetes, még pedig látszólag visszas pontja van e törvénynek s ez a tarifaugyre nézve bir fontossággal. Kimondja ugyanis, hogy az államnak joga van a tarifát felemeltetni s megtiltani annak leszállítását. Ennek az a magyarázata, hogy az állam igen kedvezőtlen tapasztalatokat szerzett a vegyes rend-szer időszakából, a midőn a magánvasutak versenyt támasztottak az államvasutaknak. Kimondja továbbá e törvény, hogy az állam éven-ként csak 600.000 frank erejéig támogathatja a helyi érdekű vasutakat.

Mennyire megfelelt ez a belga viszonyoknak, mutatja az eredmény, hogy 10 éves fennállása alatt 66 helyi érdekű vasút épült ki 1400 km. hosszban. Az 1885-iki törvény alapján épült helyi érdekű vasutak túlnyomólag keskeny vágányú, rövid vonalak. Belgiumban a helyi érdekű vasutak nem állanak a csatlakozó nagy vasutak üzemében, hanem magánvállalkozóknak vannak bérbe adva. Megemlítendő még Belgiumról, hogy vasúti hálózata legsűrűbb az egész világon.

IV. HOLLANDIA ÉS LUXEMBURG.

Hollandiában a vasútépítés lassan indul. Az első vasút Amsterdamtól Harlemig 1836-ban engedélyeztetett és még 1839-ben át is adatott a forgalomnak. Ez a vonal képezte alapját a később alakult »*Hollandi vasúttársaságnak*«, mely a legnagyobb magánvasút a németalföldi királyságokban s melynek egyetlen vonala 1847-ben Amsterdamból Hágán keresztül Rotterdamig vezetett s ezen időtől kezdve egész 1866-ig nem is nagyobbodott. A lassú fejlődés oka az a felfogás volt, hogy a hol sok a vízi út, ott nincs szükség vasutakra. Ezenfelül a sok csatorna és a süppedékes talaj miatt a vasútépítés igen költségesnek mutatkozott, mely körülmény szintén késleltette a vasútügy fejlődését. A kormány egy 1836-ban összehívott enquette véleménye alapján, mely a vasutak állami építése mellett nyilatkozott, 1838-ban javaslatot terjeszt a törvényhozás elé egyes vasutaknak állami építésére nézve. Ez azonban leszavazta a javaslatot. Ekkor I. Vilmos király maga karolta fel a vasútügyet és magán vagyonából vállalt jótállást az Amsterdamtól Utrechtten át Arnheimig vezetendő vasútépítési költségeknek kamataiért, mire 1843-ban megnyílik a vonal, mely alapját képezte a »*németalföldi Rajna vasúttársasága* vonalainak.

Az 50-es években azt kezdték tapasztalni, hogy a nemzetközi forgalom elkerüli Hollandiát és hogy ennek következtében a belföldi ipar és kereskedelem is hanyatlik. Ez megváltoztatta azt a felfogást, mely a vasutakat Hollandiában nélkülözhetőknek tartotta, mire a kormány, mintegy 900 km. vasút építését hozza javaslatba s a törvényhozás e javaslatot, hosszas vita után ugyan, de mégis elfogadta. Az 1860-iki törvény az *állami építést* rendeli el s eltérőleg a többi államoktól, a vasutak építési költsége nem hitelművelet útján, hanem — a mi a legnagyobb ritkaságok közé tartozik — az állam folyó bevételeiből fedeztetett. Minden évben 10 millió frt állítatott be erre a célra a költségelőirányzatba. Az 1860 augusztus 18-iki törvény által felölelt hálózat 1878-ig fokozatosan kiépült. Az 1873. és 1875-iki törvények újabb állami vasutak építését rendelték el s így időnkénti kiegészítésekkel az állam vasúti hálózat kiterjedése 1893 végéig 1400 km.-re emelkedett.

Az állam vasútjait soha sem vette üzletbe, hanem bérbeadta s mondhatni, hogy *Hollandia tipikus hazája a bérletrendszernek.*

1863-ban, midőn az állami vasutak egyes vonalai elkészültek, egy konzorciium alakult, a mely ez időtől fogva üzemében tartja az államvasutakat. Az üzletvitel iránt a »németalföldi államvasutak üzletvitelére alakult társasággal 50 évre kötött szerződés kezdetben nagy veszteséggel járt a társaságra nézve, a minek oka különösen az volt, hogy eleinte az építés előhaladásához képest csak összefüggés nélküli vonalak adatván át a forgalomnak, hiányoztak a kellő csatlakozások, tehát az átmeneti forgalom nem táplálhatta a vonalak forgalmát.

A bérleti szerződés szerint a társaság bizonyos meghatározott minimális összeget volt köteles fizetni az államnak, ezenfelül pedig bizonyos skálaszerű fokozat szerint annál nagyobb hányad illetve az államot, minél nagyobb bevétel éretett el. Habár az összefüggő vonalak megnyitásával javult a társaság helyzete, 1876-ban a szerződés mégis módosított s ezen új szerződés kedvezőbb helyzetbe is hozta volna a társaságot, ha a vasutak közt ekkor már kifejlett verseny áldozatokat nem igényelt volna.

Egyfelől ugyanis a hollandi vasúttársaság, másfelől pedig a Rajna vasúttársaság élénk versenyt támasztottak az államvasutak üzemi társaságának. Természetes szövetségese lett volna az államvasutaknak a versenyharczban a még 1859-ben engedélyezett, de csak a 60-as években épült *központi vasút* (Utrecht—Zwolle—Kampen), mely fontos összekötő vonalat képezett az ország északi és déli része közt, ha ennek működését a vízi (tengeri) verseny meg nem bénította volna. Ezen, a vasutakra és közönségre egyaránt hátrányos állapotok, 1881-ben végre arra indították a törvényhozást, hogy egy parlamenti bizottságot küldjön ki, mely a vasútügyet megvizsgálja és a mely a teendőkre nézve javaslatot tegyen.

A bizottság 1882-ben készült el munkájával, melyben oda konkludál, hogy gyökeres változtatásokra szükség nincs s a verseny továbbra is fenntartandó, mert az — a bizottság nézete szerint — a közönség javára szolgál. De szükség van a vasutak oly czélszerű *csoportosítására*, hogy *a)* minden vállalatnak legyen egy elzárt forgalmi területe, *b)* minden vasútnak hozzáférhetővé tétessenek a fontosabb kikötők és forgalmi góczpontok. E végből a vasutaknak meg kell adniok egymás között a közös használati jogosítványt, *c)* az államnak a befolyása a vasutakra, különösen a tarifát illetőleg fokoztassék.

Azon időben, midőn a parlamenti bizottság javaslatait megtette, még négy nagyobb vasúttársaság volt a rendezésnél figyelembe veendő:

1. hollandi vasúttársaság; 2. rajnai vasúttársaság; 3. államvasutak üzletére alakult társaság, és 4. a hollandi központi vasút. A Rajnavasút azonban csakhamar állami megváltás alá került és minthogy a központi vasút részvényeit a rajnai vasúttársaság már előbb meg-

vásárolta s így ez is az állam kezébe került, ennél fogva a viszonyok egyszerűbbek lettek s a rendezés munkája megkönnyítettett, mert tulajdonképpen csak két nagy vasúti komplexus állott most már egymással szemben: az államvasutak üzleti társasága és a hollandi vasút-társaság. Az 1890 július 22-iki törvénnyel becikkelyezett szerződések, melyek az államvasutak üzletét vivő társasággal és a hollandi vasút-társasággal kötettek, képezik a németalföldi vasút ügy jelen állapotának alapjait. E szerződések kapcsán a hálózat olyképpen osztatott fel a két társaság közt, hogy mindkét társaság egymástól független, önálló átmeneti útirányokat nyert úgy a belföldi, mint a külföldi forgalomban. Kölcsönösen jogot nyert e célból mindkét társaság egymásnak bizonyos vonalain vonataiknak járatására. A közös üzlet tárgyát képező ily vonalak többszáz km.-t tesznek.

Hollandiában a helyi érdekű vasutak ügye 1875-ben karoltatott fel. Ekkor h[^]tott egy törvény, mely ezen vasutaknak műszaki és üzleti kedvezményeket nyújt. A menetsebesség e törvényben 30 km. maximumban állapítatik meg, mi 1890-ben 40 km.-re emeltetik. Mintegy 250 km. helyi érdekű vasút épült ez alapon ki, melyek legnagyobbbrészt lóerőre vannak berendezve.

Hollandiában a személyforgalom bevételei meghaladják az árúforgalmi bevételeket. Ez annak bizonyítéka, hogy a tömeges árúforgalmat a vasutak a víziutaktól még mindig alig tudták elhódítani. Az újabb időkben azonban e kétrendbeli bevétel között az arány kedvezőbbben alakul s az árúforgalmi bevételek mindinkább megközelítik a személyforgalmi bevételeket.

Luxemburg herczegségben a 170 km. hosszú *Vilmos-vasút* első vonala 1856-ban adatott át a forgalomnak. Ezen vasút üzletét a német birodalmi vasutak (elsass-lotharingiai vasutak) igazgatósága látja el. Második nagyobb vasútja Luxemburnak a *Henrik herczeg-vasút* (167 km.), mely 1864-ben engedélyezettett és földadományozás által támogatott.

V. NÉMETORSZÁG.

A német birodalom területén a bajor királyság volt a gőzmozdonyu vasutak építésénél a kezdeményező. Az első német gőzmozdonyu vasút ugyanis Bajorországban adatott át a közforgalomnak. Nürnberggtől Fürthig húzódott ez 6 km. hosszban és az 1835-ik esztendő december hó 7-én nyitott meg. Bajorország példáját Szászország követte. Az 1837. évben Liszt Frigyes, a híres nemzetgazda fáradozása folytán, biztosított a Lipcsétől Althenig épülő vonal, mely 1837. évi április hó 24-én, ennek második szakasza pedig Althentől Drezdáig az 1838. évi július hó 19-én nyitott meg a forgalom számára.

Úgy a nürnberg—fürthi, mint a lipcse—drezdai vasutak, magántársaságok részére engedélyeztettek s azok tulajdonában és kezelésében maradtak.

Északi Németországban Braunschweig nagyhercezség volt az első állam, mely vasutak építését tervbe vette s megkezdte.

Braunschweigban az állam saját költségén építette ki a braunschweig—wolfenbütteli vonalat, mely 1838. évi december hó 1-én adatott át a forgalomnak.

Midőn később északi Németországnak keleti és nyugati irányokban sin-uttal való összeköttetésére az intézkedések folyamatba tétettek, a braunschweigi nagyhercezség a saját területén átvezető összekötő vonalakat szintén államköltségen létesítette.

A többi német államok, úgymint a badeni nagyhercezség, a hanoveri és württembergi királyságok egymás után követték Braunschweig példáját s szintén államköltségen kezdték meg vasúthálózataik építését. A badeni nagyhercezségben már az 1832. évben kísérlet tétetett a Mannheimtól Heidelbergig vezetendő vasút kiépítése és üzlete céljaira egy magántársaság, megalakításával, de eredménytelenül, minek folytán azután az állam saját költségén és kezelésében építette ki ezen vasutat, mely 1840. évi szeptember hó 12-én adatott át a forgalomnak.

Württembergben, 1836. évben, egy társaság alakult a királyság számára kidolgozott vasúthálózat kiépítésére, két év múlva azonban a társaság már feloszlott s itt is az állam vette kezébe — 1842-ben — a vasutak építését.

Württembergben az első vasút Cannstadt-tól Untertürkheimig 1845. évi október hó 22-én nyílt meg. Baden és Württemberg az államvasúti rendszer és igazgatás hívei voltak. Mindkét államban a fővonalak államköltségen építettek ki, állami tulajdonként az állam által kezeltettek s csak a helyi érdekű vasutak építése engedtetett át a magánvállalkozásnak, az üzletkezelést azonban a helyi érdekű vasutakon is jobbára a fővasutak s illetve az állam látja el.

Bajorországban 1836. évben alakítottott egy társaság Nürnbergtől a szász határig vezetendő vasút építésére, a Münchentől Augsburgig vezető vasútvonalat pedig 1839—1840. évben egy magánvasúttársaság építette ki. Az első társaság 1840-ben feloszlott s vonalait az állam saját költségén építette ki, 1844. évben pedig megvásárolta az állam a másik társaság vonalait is és szintén államköltségen fejezte be a társaság részére engedélyezett vonalak építését.

Nassau hercezségben fekvő vasutakat egy magántársaság építette ki, 1858. évben azonban ezen vasutak az állam tulajdonába mentek át.

Hessen nagyfejedelemség s Frankfurt szabad kereskedelmi város mindjárt kezdettől fogva szintén az államvasúti rendszer híveivé szegődtek s az ezen két állam területén kiépített s 1839—1840. évben három szakaszban forgalomba helyezett, Casseltől Frankfurtig vezető

23.4 km. hosszú vasútvonal költségeit Frankfurt város s a Hannover királyság közösen viselték. Hannover, Hessen és Frankfurt, nemkülönben Schleswig nagyhercegség területén épült vasutak 1866. évben a porosz állam tulajdonába szállottak át.

Szászország kezdetben a magánvasúti rendszerrel tett kísérletet, de rövid időre az állam megváltotta nemcsak a lipcse—drezdai vonalat, hanem a szintén magántársaságok által kiépített szász—bajorhatárszéli (1847. évben) a Chemnitz—Risa (1857) és szász—sleziai vasútvonalakat is. Oldenburg nagyhercegség kezdettől fogva államköltségen építette s állami üzemben tartotta vasútjait, ellenben Mecklenburg nagyhercegségben egy 1844. évben alakított vasúttársaság építette ki az első vasutakat, valamennyi vasutat azonban a nagyhercegség a maga számára megvásárolta, itt tehát nem is állami vagy társasági, hanem magán egyéni tulajdont képeztek a vasutak.

A politikai viszonyok következtében úgy ezen, mint a braunschweigi nagyhercegségi állami vasutak utóbb magántársaságoknak eladták. A szász-thüringiai hercegségekben s a pfalz-i választó fejedelemségben a vasutak magántársaságok által építettek ki s tartattak üzemben.

A magánvasútkezelési rendszer az 1850—1860. évek alatt az európai kontinensen általában túlsúlyra jutván, a kis német államok vasúti rendszereiben is lassanként a magánvállalkozás foglalta el a vezérszerepeket, így pl. Bajorországban 1856. évben megalakult a keleti vasúttársaság, Szászországban pedig több kisebb vasúttársulat.

A magánvasúttársaságok megalakulása és működése szükségképeni következményeként maga után vonta a vasutak versenyzését s a versenynek csakhamar elviselhetlenné vált káros hatásai ismét az államvasúti rendszerre vezettek vissza.

Bajorország 1875. évben megváltja a keleti vasúttársaság vonalait, Szászország 1876. évben visszavásárolja a lipcse—drezdai vasutat s a fennálló — legnagyobb részét pénzügyi zavarokkal küzdő — kisebb vasúttársaságok vonalait s ez utóbbi országban csak öt magánvasúttársulat marad fenn, de 1878. évben ezek vonalait is magához váltotta az állam.

A kisebb német államok vasúthálózatai általában egészséges alapokon fejlődtek ki, minden állam saját szükségletei és igényeihez képest állapította meg vasúthálózatát s vette foganatba az építést. Az építés lassan haladt ugyan, de azon előnnyel járt, hogy az építéshez szükséges tőkék jobbára a belföldön olcsó kamatláb mellett szereztek be s hogy az építés szilárdan és okszerűen hajtatott végre.

Az üzletkezelés a kis államok szűk területein futó vonalakra szorítkozva, gazdaságosan volt berendezhető.

A német birodalom összességére nézve azonban a kis államok különálló vasútrendszerei hátrányos befolyást gyakoroltak, mert úgy a hálózatok kiépítésénél, mint a vasutak kezelésénél csaknem kizárólag helyi érdekek s szükségletek tartattak szem előtt. A német birodalom összessége

forgalmi igényeinek megfelelő nagy átmeneti vonalak hiányoztak, a nemzetközi s átmeneti forgalom közvetítése nehézkes és költséges volt s e mellett az egyes államok vasúthálózatainak versenyzése is káros hatásaival jelentkezett a német birodalom összességére nézve.

Mi volt természetesebb, mint hogy általános lön a kívánság a vasútügyet birodalmi közös ügygyé tenni, mire nézve a kísérletek meg is tétettek s egyrészt a porosz államhatalom öntudatos és erélyes vezérlete, másrészt a német vasútigazgatóságok egyletének közreműködése mellett, ha nem is teljes mérvben, de a fennforgó viszonyokat kielégítő módon az idők folyamán érvényre is jutottak.

A porosz királyságban, Anglia nyomdokain haladva, kezdetben a vasútépítés és üzlet teljesen a magánvállalkozásnak engedtetett át. Az 1838. évi november hó 3-án kibocsátott s az idők folyamán fogantatosított, némi változtatásokkal még ma is érvényben álló első vasúti törvény ennél fogva kizárólag azon jogokat és kötelezettségeket igyekezett szabályozni, melyek a vasutak építése és üzleténél az államhatalom, a vasúti vállalatok s a közönség közti kölcsönös viszonyokban jelentkezhetnek.

Az első vasút Poroszországban Potsdam és Berlin között két szakaszban, és pedig Potsdam és Zehlendorf között 1838. évi október hó 22-én s Zehlendorf és Berlin között ugyanazon év október hó 29-én nyitattott meg a forgalom számára. A vasúthálózat továbbfejlesztése az első vonal forgalomba helyezését gyors nyomon követte.

Az első 7 év alatt a vasúti vállalatok az állam által segélyben vagy kamatbiztosításban nem részesítették s miután a vállalatok vonalaik jövedelmezőségébe vetett reményeikben is csalatkoztak, a vállalkozási kedv annyira aláhanyatlott, hogy még a fontosabb vonalak kiépítésére sem akadt vállalkozó. A porosz kormány elvégre is a politikai s hadászati szempontokból halaszthatlan vasútvonalak kiépítését biztosítandó, a befektetendő építési tőkék után kamatok biztosítását volt kénytelen kilátásba helyezni. Az állam $3\frac{1}{2}\%$ kamatot biztosított a vasutak befektetési tőkái után s ezenfelül néhány vonalnál részvények átvétele ellenében a kölcsön útján beszerzendő építési töke hetedrészével segélyképen is hozzájárult. A részvények átvétele az állam részére a vasúttársaságok közgyűlésében szavazati jogot s ez úton a vasút igazgatására közvetlen befolyást biztosított, mi mellett az engedélyokmányokban a legmesszebbmenő felügyeleti jogokon kívül az is kikötetett, hogy az esetre, ha az állam három egymásután következő évben a befektetési töke 1% -át meghaladó kamatbiztosítási pótlékot lenne kénytelen kiszolgáltatni, a vállalat vasútvonalainak kezelését egyszerű kívánatra köteles az államnak átengedni.

Az utóbb érintett, közforgalmi tekintetekből is fontos kikötés érvényesítésére az alkalom hamar bekövetkezett, mert a kamatbiztosítás mellett engedélyezett vasutak általában rosszul jövedelmeztek,

minek folytán az állam az 1849—1857. évek közti időszak alatt engedélyezett s kiépített vasútvonalak üzemeltetését is átvette.

Eközben államköltségen is építettek vasutak, így 1851. évben megkezdett s 1867-ben befejeztetett a porosz királyi keleti vasútvonalak kiépítése, 1850—1856. évek alatt pedig szintén államköltségen a saarbrücki, a saarbrück—trieri és a westfali vasútvonalak állítottak elő.

Az 1866. évi osztrák-porosz hadjárat után a Hannover királyság, Hessen választófejedelemség és Nassau hercegség vasútai, továbbá a Main—Weier s a Frankfurt—Bobra vasutak a porosz állam birtokába mentek át s állami kezelésbe vétettek.

Az 1866. évtől kezdve az államosítási eszme a többi német államokban s nevezetesen Bajor-, Szászország, Württembergben is mindinkább tért foglalt, úgy hogy az államvasúti rendszer a német birodalom területén a magánvasúti rendszer ellenében feltétlen túlsúlyra emelkedvén, nemcsak a vasúthálózat rohamosabb és rendszeresebb kifejlesztését eredményezte, de arra is közrehatott, hogy ma már a német birodalmat alkotó különböző államok összefüggő vasúthálózatai az összbirodalom közös forgalmi érdekeit szolgálják.

Az 1870—71. évi francia-porosz hadjárat megvetette a birodalmi vasutak alapjait, a mennyiben a francia keleti vasúttársaságnak Elsass-Lothringenben levő vonalai a német birodalom által megvásároltattak.

Ugyancsak 1871. évben a birodalom tulajdonába mentek át a Münster város tulajdonát képező Colmar—Münster vasút, továbbá a Brüsszelben székelő Lothringeni vasúttársulat tulajdonát képezett Saarburg—Saargemund és Courcelles Tetschen vasútvonalak.

Az 1881. évben növeltetett a birodalmi vasúthálózat, megvásároltván a francia keleti vasúttársulatnak Chateau—Salins francia határszéli Chambrey melletti vonala a Bourthécourtól Vic-ig vezető elágazással együtt.

A vasútállamosítások mellett a német vasútügy s forgalom egyesítésére lényegesen közrehatott a német vasútigazgatóságok egylete.*)

*) Alapítása 1846. évre esik. Ezen év november hó 10-én ugyanis néhány porosz vasútigazgatóság Berlinben szövetkezett abból a célból, hogy az üzletre vonatkozó közös érdekű ügyek előzetesen megbeszéltesse s egyetértőleg szabályoztassanak. Az ekként megalakult »porosz vasútigazgatóságok szövetkezete« (Verband preussischer Eisenbahn-Direktionen) már a következő évben Kölnben tartott értekezletén elhatározta, hogy az összes német vasútigazgatóságokat felveszi tagokul s egy nagyobb szövetkezetét alakít azon célra, hogy *üközöé tanácskozások s egyetértő cselekvés útján úgy a saját, mint a közönség érdekei előmozdítassanak.* Néhány vasútigazgatóság kivételével a szövetkezetbe az összes német és osztrák vasútigazgatóságok beléptek s 1847. évi november hó 29-étől december hó 2-áig terjedő napokon a Hamburgban megtartott első közgyűlésen a »német vasútigazgatóságok egylete« (Verein Deutscher Eisenbahn-Verwaltungen) tényleg megalakult. Később Európa államainak igen sok vasútja — köztük az állami

A német birodalom vasúthálózata, mely a kis államok helyi igényei s politikai sajátlagos viszonyainak szoros szemmel tartásával kezdetben összefüggés nélküli vonalakat foglalt magában, az idők folyamán szerves egészzé lett s minthogy a hálózat túlnyomó része állami tulajdont képez s állami kezelésben tartatik, az összbirodalom politikai, hadászati s kereskedelmi érdekeinek kellő kiszolgálását a vasúthálózat teljes mérvben biztosítja. Szervezete decentralizált. Bizonyos központi ügyeket kivéve, teljesen önálló hatalmú kir. igazgatóságok (köniogl. Betriebs-Direction) által igazgattatik.

* *

*

A Lipcse—dresdai vasút megnyitása.

Hetven éve múlt április 8-án, a mióta egy gőzvasút először robbant végig a Lipcse és Drezda városokat összekötő vasúti vonalon, mely Németországban a második volt. Mily óriási változásokat, mekkora haladást jelent ez az időköz a vasútiügy fejlődésében, ha nemcsak a német birodalmat, de a vasút tulajdonképein szülőhelyét, a szász királyságot is tekintetbe vesszük. Akkoriban mindössze 9 ½ mértföldnyi hálózat a mai 3300 km-rel szemben. Ugyan mit mondana manapság List Frigyes, a kinek fáradhatatlan buzgalma hozta létre az első szász-

vasutak is — csatlakoztak az egylethez. Ezen egylet mindjárt működésbe léptétől kezdve jelentékeny befolyást gyakorolt a vasútiügy alakulása s fejlesztésére és pedig nem kényszereszközök útján, mert az egylet határozatait egyik egyleti tag sem volt feltétlenül köteles saját vonalain végrehajtani, hanem magában az egylet szervezetében s általa kezdeményezett s életbeléptetett intézményekben rejtett az összetartó s vonzó erő, mely az egyleti tagokat mintegy önkénytelenül az egy-
sleges vezérelvek s eljárás alkalmazására vezette.

Az egylet tulajdonképeni tevékenységének súlypontja az évenként megtartatni szokott közgyűlésekben nyilvánult, melynek tanácskozásait s határozatait az ügyvezető igazgatóság a közgyűlés kebeléből megválasztott különböző bizottságok segédkezése mellett készíti elő. Az egylet tevékenységének legjelentékenyebb eredményei: a személyek, podgyász, hullák, közúti járművek s'élő állatok szállítására vonatkozó szabályzat megalkotása, melynek alapján az egylethez tartozó összes vasutakon az utazó s szállító közönség egyenlő elbánásra tarthat igényt; továbbá az egyleti áruforgalmi szabályzat s ahhoz tartozó külön egyezmény. Az említett két szabályzatból alkottattak össze a német birodalom területén, továbbá az Ausztriában és Magyarországon érvényben levő vasúti üzleti szabályzatok.

Egyik legnevezetesebb alkotása az egyletnek az »egyleti kocsiszabályzat«, mely a kocsiknak egyik vasútról a másikra való átmeneteiének s a kocsik kölcsönös használatának feltételeit, módozatait írja körül.

Műszaki tekintetben az egylet tevékenysége a vasutak építésére s üzleti berendezésére vonatkozó egységes alapelvek és határozmányok megállapításában nyilvánult, a mely alapelvek és határozmányok szintén nemcsak a német birodalom vasútjain, de az egylethez tartozó külföldi vasutakon is jobbára alkalmazást találtak.

országi vasutat, ha eszméje nagyszerű megvalósulását és a mai százsz közlekedési viszonyokat láthatná. A kormány 1835 május 6-án kibocsátott rendeletével jött létre a »Leipzig—dresdeni vasúttársaság«. Építési tőkétül 2 millió tallér volt kilátásba véve, mely összeg nagyon is kevés volt, úgyannyira, hogy azt nemsokára 4½ millió tallérra kellett felemelni. A társaság alapszabályai kikötötték, hogy az első kocsiosztály menetdíja a szász királyi gyorsposta árait túl nem haladhatja, a második osztályban pedig legfeljebb a közönséges kocsiposta menetárával egyenlő összeg volt szedhető. Az első mozdonyt 1383 £ (27.660 Mk) áron Angliából (Rothwell & Co) hozták és a csodamű 1836 végén 15 ládába csomagolva érkezett Lipcsébe. A »Komet« nevű gépet bakokra helyezték és átfűtötték, a kik pedig a gép mozgását megcsodálni akarták, azoktól belépődíjat szedtek. A »Komet« megérkezése előtt rövid idővel az első mozdonyvezető is megjött Angliából, a kinek szerződésileg heti 3 font Sterling (60 márka) fizetés járt. 1837 április 24-én az Althen faluig terjedő vonalrészlet már megnyitották. A közönség ezrével lepte el a kezdő- és végállomást, úgyszintén a vonal mentén is és a rendet ez alkalommal az igazgatóság kérelmére katonaság tartotta fenn, miután arra lipcsei községi őrség nem volt kapható. Nagy volt az öröm és a lelkesülés, melyet még fokozott az a körülmény, hogy

Az egylet működése oly eredményes és elhatározó volt, hogy az államhatalomra szinte veszélyessé kezdett válni, annál inkább is, mert az egylet német tagjait túlnyomólag a magánvasutak képviselői képezték. A porosz államhatalom azonban hamar felismerte s meg is előzte a veszélyt s egyrészt a magánvasutak tömegesebb államosítása útján az egyletben a túlsúlyt a maga részére biztosította s a magánvasutak döntő befolyását megtörte, másrészt pedig egy birodalmi központi hivatalt szervezett, mely a magán vasutak ténykedéseinek ellenőrzésére a kellő felhatalmazásokkal ellátva, az állam összességének forgalmi érdekeivel ellentétes túlkapasoknak s intézkedéseknek képes volt hatályosan gátat vetni.

Ezen az 1873. évi június hó 14-én kelt birodalmi törvény alapján felállított »*birodalmi vasúti hivatala* (Reichs-Eisenbahn-Amt) a birodalmi kancellár legfőbb vezetése alá helyezve, vasúti ügyekben mint állandó központi közeg működik s fel van jogosítva a vasútügy felett a legfőbb felügyeletet gyakorolni, a vasútügyre vonatkozó birodalmi és egyéb törvények és szabályok végrehajtását ellenőrizni s a tapasztalando hiányok és vizsátságok megszüntetése iránt intézkedni. A hivatal a birodalom egész területén felvilágosításokat kívánhat be s közegei útján személyes meggyőződést szerezhet magának a vasúti vállalatok működése és intézkedései felől s szükséghez képest kötelező rendelkezéseket tehet. A porosz állam kötelékén kívül álló német magánvasútvállalatok irányában gyakorolja mindazon jogokat, melyek a területi államhatóságot megilletik s az ülető államok a hivatal kívánatára a fenforgó szükség esetén kényszer rendszabályokat kötelesek alkalmazni a birodalmi vasúti hivatal rendelkezéseivel ellentétbe helyezkedő vasúti vállalatok irányában s az egyes államok saját vasútigazgatóságai is alkotmányos úton szorítandók a birodalmi vasúti hivatal utasításainak végrehajtására.

A birodalmi vasutak felett a hatósági legfőbb felügyeletet szintén a birodalmi vasúti hivatal gyakorolja.

az első menetben az építés iránt élénk érdeklődéssel viseltető János herezeg is résztvett. Az első napon 268 tallér, a másodikon 254 tallér volt a bevétel. 1839 április 7-én végre az egész vonal készen állt. Ez alkalommal 3 ünnepi vonatot indítottak, melyek közül az első 14 kocsi 24 és 2 kocsi 18 személy foglalt helyet. Az indulás ünnepi zene és ágyudörgés közben délután 2 órakor történt Lipcséből, Drezdába érkeztek esti 6 óra tájban. Április 8-án reggel 814 órakor indult vissza a vonat Lipcsébe, mely alkalommal az utazásban a király és királyné egész udvartartásukkal résztvettek. Ezzel aztán megindult a rendes vonatforgalom a két város között. Az egész kocsialomány 16 négy- és hatkerekű mozdonyból, továbbá 14 első-, 26 másod- és 47 harmadosztályú kocsi állt, a teherforgalom céljaira 47 teher szállító kocsit szolgált. A harmadosztályú kocsik akkoriban egészen nyitottak voltak, a másodosztályúak ellenben tetőzettel és vászonfalakkal bírtak, ellenben az első kocsiosztály már akkor is elég kényelemmel szolgált. Menetrendszerűleg naponként 2 oda- és 2 visszautazás volt, a menetidő pedig rendszeresen $3\frac{1}{4}$ —4 óra között váltakozott. A menetárak 3, 2 és 1 tallér 6 garasra rúgtak. Hogy a kocsiposta- és vasúti közlekedés közötti különbségről fogalmuk legyen, elég annyit felemlítenünk, hogy míg a görlitz—lipcsei utat gyorspostakocsi 36 óra alatt tette meg, addig ma ugyanezt az utat alig $3\frac{1}{2}$ óra alatt futja be a gyorsvonat.

VI. FRANCZIAORSZÁG.

Franciaországban elég korán fordult ugyan a figyelem a vasutak felé, mindamelllett az első időkben sok késedelemmel indult a vasutak építése. Ennek egyik oka az volt, hogy Franciaország épen a vasúti aera kezdetén (1820—1840-ig) bocsátkozott volt bele a vízi utak hajózhatóvá tételének munkálataiba. A késedelem másik oka pedig, hogy sokáig nem tudtak megállapodni a rendszerre, vagyis arra nézve, hogy az állam vagy a magánvállalkozás építse és kezelje a vasutakat. A késedelem haszna az lett, hogy Franciaországban a vasúti hálózat jól átgondolt egységes terv szerint épült, úgy hogy e tekintetben egy állam sem vetekedhetett vele.

Franciaország vasútügyének történetében megkülönböztethető a következő 6 korszak:

Első korszak		1823—1832
Második korszak		1833—1841
Harmadik	korszak	1842—1851
Negyedik	korszak	1852—1859
Ötödik korszak		1860—1884
Hatodik korszak		1885-től napjainkig.

A vasútépítés a Loire departementban, körülbelül 140 km.-nyi bányavasút építésével kezdődött. Ezek magánhasználatra, *lőerőre* berendezve készültek. Az első *gőzmozdonyú* vasút St. Etiennétől Andreziemig 1828-ban épült. Ez szintén bányavasút volt, mely mint a többi e korbeli vasutak, a tulajdonosnak örök időigig való használatra engedélyeztetett. A vasutak története második korszakának főbb eseményei a következők: 1833-ban meghozatott a kisajátítási törvény, mely a vasutak építésének előfeltétele s egyszersmind a vasúti korszaknak sok államban előhírnöke. Ugyancsak 1833-ban a törvényhozás fél millió francot szavazott meg az egész országra kiterjedő hálózat tervének elkészítésére, úgy gondolván, hogy a vasútépítési tevékenység legfőbb akadálya, hogy e költségeket senki sem akarta megkoczkáztatni, mikor nem volt biztos abban, hogy a vasút létesíthető lesz-e. Ezt az akadályt kell hát csak elhárítani és akkor majd akad vállalkozó. A kormány azonban, a míg e terv elkészült, addig sem akart tétlenül maradni, hanem javaslatot terjesztett a törvényhozás elé egy Páristól Havreig vezető vasút létesítése érdekében. Franciaországban is tehát, mint más tengerparti országban, legelőször a tengerrel való összeköttetést keresték. 1835-ben engedélyeztetett személyszállításra az *első gőzmozdonyú vasút* Páristól St. Germainig s e 19 km. hosszú vasút 1837-ben meg is nyílt. Ekkorra elkészült az egész országra szóló vasúti hálózat tervezete s a törvényhozás elé került. Ennek értelmében Páris összekötendő lett volna a belga határral, Bordeauxval és Lyon Marseille-el. E javaslat tárgyalása alkalmával nagyobb vita fejlődött a felett, hogy az állam, vagy a magánvállalkozás építse-e a vasutakat. Itt tehát a *rendszerkérdés* már 1837-ben felmerült. A javaslat egy e célra kiküldött bizottság elé utasított, a melynek előadója, Arago (a híres természettudós) a magánépítkezés mellett tört lándzsát. Arago e bizottsági jelentésében túlzottan nyilvánítja azt a felfogást, mely egy sánpártól várja a világ képének átalakítását s egyáltalán óvatosságra int, mert a vasutak körül még sok javításra, tökéletesítésre van szükség.

Az 1837—38-iki törvényhozás mindamellett eldöntetlenül hagyta a kérdést, míg végre 1842-ben újra a törvényhozás elé terjesztetett a vasutak építésének ügye és akkor (harmadik korszak) megoldást nyert a rendszerkérdés (1842 június 11-iki törvénnyel) és pedig olyképen, hogy a két véglet közt mintegy a középutat választották. Tényleg Franciaországban nincs sem kizárólagos állam-, sem tiszta magánvasúti rendszer, hanem az ú. n. francia értelemben vett *vegyes rendszer*, melynek lényege abban áll, hogy az állam és a magánvállalat közös erővel, mintegy vállvetve van hivatva, az 1842 június 11-iki törvény szerint, a vasúti hálózat kiépítésére. E törvény szerint az állam viseli a kisajátítási költségeket, létesíti az alépítményt, a magasépítményeket és a műtárgyakat. Az ekként félig kész vasút üzletét engedélyezi azután a magánvállalatnak, mely a felépítményt tartozik létesíteni és a forgalmi

eszközöket szolgáltatni. Ezen korszaknak, melyet 1852-ig számíthatunk, jellemzésére megemlíthetjük a következőket. Ezen időbe esik az úgynevezett vasúti láz korszaka, a midőn (1845—47) nagymérvű spekulatio fejlődött a vasúti papírok körül. Az engedélyidő 72—45 év közt váltakozott, sőt egyes esetekben a vasúti concessiót elnyerni törekvők nagy versengése folytán 27 évre is leszorították s a kormány nem gondolt arra, hogy ez lehetetlen, sőt örült, hogy ily előnyös feltételek mellett sikerült a vasúti hálózat kiépítésének biztosítása. Ez az eljárás azonban megbozulta magát, mert 1847-ben bekövetkezett a gazdasági válság, a mikor a vasúti papírok árfolyama óriási mértékben alászállott. Majd az 1848-iki politikai válság (februáriusi forradalom) következett, a mely még jobban megakasztotta a vasútépítkezést, sőt a forradalmi kormány kénytelen volt egyes elszigetelt vonalakat üzletbe venni. Ily módon az állam mintegy 300 km. szertesét fekvő vasútnak jutott birtokába. A forradalmi kormány ennek következtében egy alkalommal ki is jelentette, hogy az összes vasutakat államosítani fogja, mert demokratikus intézménynyé akarja átalakítani a vasutakat, megfeledezve arról, hogy 1837—38-ban épen a köztársasági párt buktatta meg az államvasúti rendszer eszméjét. Az államosításból nem lett semmi, de a vállalozási kedvet mégis úgy lehangolta, hogy 1848—50-ig egyetlen vasútra sem kéretett engedély.

Az 1851-iki (deczember 2.) államcsínnyel III. Napóleon által újra visszaállított a császárság s az 1852-ik esztendővel azután új korszak kezdődik a vasútügyre nézve is, melyet 1859-ig számíthatunk s melyet a francia vasútügy legfontosabb korszakának tekinthetünk. E korszakban nyeri a francia hálózat azt a képet, a melylyel az máig is bír s ezen korszakban jut el a vasútügy fejlődése azokra az alapokra, melyeken az lényegében véve máig is nyugszik. Az előző időszakot a hálózat szakadozottsága és a vasutak kedvezőtlen pénzügyi helyzete jellemzi. Folyománya volt ez részben azon ténynek, hogy árlejtések útján adatván ki az engedély, annak időtartama többnyire oly rövid volt, mi mellett a tőkekamat és törlesztési hányad aránytalanul terhelte az üzleti bevételeket.

A napóleoni kormány ily helyzetben találva a vasutakat, két okból kezdett kiváló gondot fordítani a vasútügyre: *a)* politikai; *b)* közgazdasági szempontból. Egyrészt ugyanis el akarta terelni a figyelmet a politikától, másrészt pedig az ország közgazdasági fejlődésének előmozdításában törekedett kárpótlást nyújtani az elveszett politikai szabadságért. Megkönnyítette a helyzetet, hogy a kormány a törvényhozás mellőzésével szabadon járhatott el, különben pedig igen egyszerű eszközöket használt a vasútügy rendezésére. Az összes vasutak engedélyidejét meghosszabbította 99 évre, ezzel nagyot lendített a vasutak pénzügyi helyzetén. Majd a nagymérvű szakadozottságot megszüntetendő, a kisebb vasúti társaságokat összeolvasztotta, hogy erőteljes

nagy vasúti vállalatok létesüljenek. A vasutak fusionálását akként intézte a kormány, hogy mindegyik nagy társaságnak meglegyen a maga összefüggő hálózata és elzárt forgalmi területe, melyen uralhassa a helyzetet s meg legyen kímélve más vasutak versenye ellen. Feladták tehát a versenypályák elméletét, belátván jóelőre ennek hátrányait. Franciaország államférfiai tehát mélyebb belátást tanúsítottak, mint Európa többi államai a tekintetben, hogy elismerve a vasutak monopolisztikus természetét, ennek megfelelően bántak is el a vasutakkal, míg más államokban még sokáig nem tudtak szabadulni azon gondlattól, hogy a verseny a vasúti üzlet körébe is bevittessék. Másrészt viszont Franciaországban hibáztak abban, hogy nem ismerték fel azt, hogyha a vasút monopolisztikus jellege meg nem szüntethető, akkor az a legczélszerűbb, ha az állam kezeli a vasutakat.

A vasutak eme fusionálása folytán jött azután létre (1852—1858) a hat nagy vasúttársaság, mely a francia vasúti hálózat több mint négy ötödrészét tartja kezében. Ezek a következők: 1. *Éjszaki vasút*; 2. *Keleti vasút*; 3. *Déli vasút*; 4. *Nyugati vasút*; 5. *Páris—Lyon—középtengeri vasút*; 6. *Orleans-vasút*. Mindegyik vasút az országnak egy részét bírja, a hova idegen vasút be nem hatol. Ez a napóleoni kormány műve s minthogy az engedélyidő meghosszabbításával a vasutak hitele megerősödött, 1857-ig kiépültek Franciaország legfontosabb vasútai. Nevezetesen Páristól a belga határig, Páristól a német határig, Páristól Lyonon át Marseilleig, Páristól a spanyol határig, Páristól az Atlanti-oczeánig és Páristól a Calais-csatornáig. Ez az ú. n. *főhálózat*. Az 1857. évben a londoni kiállítás (az első világkiállítás) kapcsán kiütött gazdasági válság kihatott Franciaországra is és itt is megakasztotta a vasútügy fejlődését. Azonban a kormány azt akarta, hogy az építés tovább folytattassék, miért is 1859-ben alkudozásba bocsátkozott a 6 nagy vasúttársasággal a második hálózat kiépítése érdekében, midőn is kamatbiztosítást engedélyezett.

Itt is nagy előrelátást tanúsítottak a francziák. Elkerülték ezzel azt a sok visszaélést, mely a vasutak állami segélyezésénél felmerül. Megállapított azon minimális bevétel, mely szükséges évente az építési tőke kamatainak, a tőketörlesztési hányadnak és az utóbbi évek átlaga alapján megállapított minimális osztaléknak fedezésére. A mi a bevételekből ezen tételek kiegyenlítése után fenmaradt, az a második hálózat javára volt írandó, úgy hogy az állam a második hálózatba fektetett tőke kamataiból csupán a még netán fedezetlenül maradt részt tartozék megteríteni. Ez képezi lényegét az *1859-iki nagy conventióknak* (1859 június 11-iki törvény) melyekkel a hat nagy vasúttársaság összesen mintegy 8000 km. új vonal kiépítését vállalta magára. Az 1859. június 11-iki törvény a gyakorlati alkalmazásban oda vezetett, hogy az első 10 év alatt a fővasutak 372 millió francot fordítottak jövedelmeikből a gyengébb vonalak segélyezésére, illetőleg jövedelmi hiá-

nyaik pótlására, mi mellett azonban az állam ugyanezen idő alatt szintén közel 300 millió francot fizetett az új vonalak után elvállalt kamatgarancia fejében a vasúttársaságoknak. A szerződések 1859-iki rendszere 1884 január 1-ig maradt érvényben, a mikor helyükbe az 1883-iki szerződések léptek, melyek az 1876—83. évek mozgalmainak eredményei.

A második nagy hálózat 1859—65-ig épült ki, úgy hogy 1865-ben a vasútépítési tevékenységben már bizonyos pangás észlelhető. A vállalkozási kedvet azzal vélte feléleszthetni a kormány, hogy az alsóbb rangú vasutaknak műszaki könnyítéseket biztosított az 1865-iki július 12-iki »helyi érdekű vasúti« törvénnyel. *Ez az első törvény a helyi érdekű vasútokról a continensen* és leglényegesebb pontja, hogy *megengedi a helyi érdekű vasutaknak, miszerint pályatestül az országutat használhassák fel*, hogy a befektetési költségek ezáltal csökkentessenek. E törvénynek azonban nem volt meg a várt hatása, mert a pénzbeszerzés nehézségeit nem szerencsésen oldotta meg. Mindössze néhány megyei vasút épült e törvény alapján. Mégis annyiban nevezetes e törvény, a mennyiben más államokban utánzásra talált a francia példa s mintegy megindította a helyi érdekű vasutakról szóló törvények sorozatát.

Az 1870—71-iki francia-német háború a vasúti hálózat kiterjedésének csökkenését vonta maga után. A keleti vasúttársaságnak Elsass-Lotharingjában fekvő 740 km. hálózata ugyanis a frankfurti békeszerződés értelmében Németország birtokába került.

Az 1872. évben Gambetta javaslatot tett az összes vasutaknak az állam által való megváltása iránt. Ezen javaslata azonban oly nagy ellenzéssel találkozott, hogy azt csakhamar visszavonni volt kénytelen. Tekintve egyébiránt azon súlyos anyagi veszteségeket, melyeket Franciaország az 1870—71-iki háború folytán szenvedett, ez pénzügyi szempontból nehezen is lett volna keresztülvihető.

Újból akkor kezdődik az érdeklődés a vasútügy iránt, a mikor az ország e nagy csapás után felocsúdik. Az 1859-iki egyezmények megerősítették a társaságokat hatalmi állásukban és monopol helyzetükre támaszkodva, nem igen törődtek többé a közönség érdekeivel: a menet-és szállítási díjakat felemelték, a vonatokat rendetlenül járatták, a személykocsikat nem fűtötték. Ide járult, hogy a vasúti szerencsétlenségek is elszaporodtak. Szóval számos ok volt a panaszra és hogy ez a sajtóban éveken keresztül nem nyilatkozott meg, ennek oka a társaságok nagy hatalmában keresendő. Ennek daczára azonban 1876-ban napirendre kerül a vasúti kérdés a képviselői kamarában. A társaságok ugyanis, a mint befejezték a második nagy hálózatot is, többé nem mutattak hajlandóságot a további építkezésekre, mert újabb gyenge jövedelmű vonalak szaporításával csak jövedelmüket csorbították volna. Az állam tehát kénytelen volt másoknak engedélyezni a vasutak építését és így lassankint egyes vidékeken más nagyobb vasúti társaságok keletkeztek.

Különösen az Orleans-vasút vidékén volt két társaság (a Charente és Vendée vasúttársaságok), a mely nagyobb hálózattal bírt s a mely két vasút ellen az Orleans-vasút a legelkeseredettebb harcot folytatta.

A kormány segítségére sietett a szorongatott vállalatoknak és 1876-ban szerződést kötött az Orleans-vasúttal, melynek értelmében ezen vasutak az Orleans-vasút hálózatába lettek volna beolvasztandók. Ekkor tört ki egész erővel az ellenszenv a vasutak ellen és a kamara nem hagyta jóvá az Orleans-vasúttal kötött szerződést, hanem utasította a kormányt, hogy vagy kössön előnyösebb szerződést, vagy vegye saját kezelésébe a szorongatott vasutakat. A két vasúttársaság vonalainak megváltásával 1878-ban a kormány az utóbbi alternatívát választotta (miután a kamara az Orleans-vasúttal kötött új szerződést ismét elvetette). Ezzel megvetetett alapja a francia *államvasúti hálózatnak*. A kamara azt követelte ugyan, hogy az egész Orleans-vasutat váltsa meg az állam, de ez nem volt lehetséges, mert az Orleans-vasút az engedélyokmány ellenére még nem volt megváltható. Ez évben tehát *megalakul az államvasúti hálózat*, mint a vasutak 7-ik csoportja, a mely az Orleans- és nyugati vasutak közé van ékelve. Többrendbeli csere és vétel után az államvasúti vonalak összefüggő hálózattá kerekítették ki, Párisig terjedő vonalakkal.

Egy másik kiemelkedő mozzanat a 70-es években az építési programú megállapítása a *harmadik hálózat* kiépítése érdekében. Freycinet közmunkaminister 1878-ban nagyszabású építési programot dolgozott ki, mely 16.000 km. vasutat ölelt fel és 10 év alatt évenként 400 millió franc költséggel államilag lett volna kiépítendő. A Freycinet-féle program jelentékenyen reducálva ugyan, a kamara által elfogadtatott (1879 július 17-iki törvény), mire hozzá is fogott az építéshez az állam, minden évben néhány 100 milliót fordítván vasútépítésre, a társaságok pedig tartózkodó állást foglaltak el, tudván azt, hogy az állam úgyszólván majd rájuk szorul. E felfogásukban nem is csalódtak, mert midőn a szerteszt fekvő vonalak kiépültek, az állam nem tudott mást tenni, mint a csatlakozó vasutaknak adni üzletbe az új vonalakat. A társaságok természetesen kihasználták az állam szorult helyzetét, a mi kifejezésre is jut az üzletszerződési feltételekben. A kormány az 1878. év végén új tervtelen vasúti politikájával 1882-ben zátonyra jutott, mi arra indította a köztársaság elnökét, hogy egy parlamenten kívüli bizottságot küldött ki a vasúti kérdés megvizsgálására, de eredménytelenül. Ugyanez évben (december 31) váratlanul meghalt Gambetta León, az államvasúti rendszer legbuzgóbb Ilivé Franciaországban, ezzel azután vége lett az államvasúti eszmének, úgy hogy a kormány 1883-ban arra gondolt, hogy a társaságoknál keresse a kivezető utat. E törekvések eredményét képezik a *hat nagy vasúttársasággal kötött conventiók* (1883 november 20. törvény), melyeknek a határozmányai az 59-iki egyezmények helyébe léptek.

A szerződések tartalmából látszik, hogy főcéljuk volt a szorult helyzet megszüntetése, melybe a kormány határozatlan és felszeg vasúti politikája által került. A vasúttársaságok mindenekelőtt átveszik az eddig elkészült vonalakat és kötelezik magukat 10 év alatt 8774 km.-nyi vonalak kiépítésére. Ezzel a hálózat továbbfejlesztése biztosított a nélkül, hogy az állam kénytelen lett volna, mint a korábbi években, néhány 100 millió francot évenként előteremteni. De az új vonalak építése is azért lényegileg államköltségen történik. A vasúttársaságok adnak km.-kint 25.000 francot az építéshez, másik 25.000 francot üzleti eszközök alakjában. A többi építési költségeket a társaságok előlegezik az államnak, mely kötelezte magát fix évi járadékokban törleszteni az előlegezett költségeket. Ez azonban csak a vasutak garancia-tartozásának törlesztése után veszi kezdetét. A társaságok garancia-tartozása (az 1859-iki egyezmények alapján) az 1883. év végén már 672 millió francot tett. Ezt tartoznak beépíteni az új vonalakba s az állam csak az ezt felülhaladó befektetési törlesztési évjáradékokat.

Másik nevezetes kikötése az 1883-iki egyezményeknek, melylyel az állam garancia-kötelezettsége (az 1859-től eltérőleg) szabályoztatik az, hogy az üzleti kiadások után fennmaradó tiszta jövedelemből mindenek előtt az elsőbbségi kötvények kamatai és törlesztési részletei fedeztessenek és csak ezután a minden vasútra nézve külön megállapított fix osztalék. A mennyiben a tiszta jövedelem erre nem elegendő, a hiányt az állam pótolja előlegképen, mely azonban 4% kamattal a későbbi jobb évek jövedelméből visszafizetendő. De ha ennél több a tiszta jövedelem, két harmadrész az államé, egy harmadrész a részvényeseké.

A kormány számítása szerint az állam részesedésének az osztalékban már néhány év múlva be kellett volna következnie és fokozatosan 1895-ben már 40 millió felül emelkednie. Azóta mindinkább kitűnt azonban, mennyire terhesek e szerződések pénzügyileg az államra nézve. A garancia-előlegek nemcsak hogy meg nem szűntek, hanem évről-évre növekedtek. A dividenda-pótlékok, 10 év alatt, 645 millióra szaporodtak fel, vagyis majdnem annyira, mint az 1859-iki szerződések alapján 24 év alatt.

Annyi tehát bizonyos, hogy a 83-iki egyezmények révén a társaságok győzelmesen kerültek ki a krízisből.

Sok támadásnak voltak kitéve az egyezmények, melyeknek elfogadása nem ment simán. A képviselői kamara 14 ülésen át vitatkozott fölöttük, míg végre mégis megszavazta. Ez az egyezmény, kormány sőt elnökválságra is vezetett. A déli vasút és az Orleans-vasút ugyanis azt vitatta, hogy a jövedelembiztosítás az engedélyidő egész tartamára szól. A kormány pedig akként értelmezte a 83-iki egyezményt, hogy az csupán az 59-iki egyezmény helyébe lép s e szerint a jövedelembiztosítás kötelezettsége csak 1914-ig tart. A vasutak az államtanács (közigazgatási

bíróság) elé vitték ügyüket, a mely 1895 január 12-én a vasutak javára döntötte el a kérdést, a mi az államra nézve körülbelül 1 milliárd franc megterhelést jelentett. Az államtanács e határozata 1895 január 17-én a kamarában interpelláció tárgyává tétetvén, a kormány még aznap visszalépett és ez további következményeiben a köztársaság elnökének lemondását vonta maga után.

A vasútügy története tehát Franciaországban mélyen belejárt-szott a politikai életbe. Az állam mintegy milliárd francot fektetett vasutakba, vagyis mintegy 25%-át adta azon költségeknek, melyet a hálózat kiépítése egészben véve igényelt. Azok, kik a követett vasúti politikát helyeselték, azt vitatták, hogy ez igen hasznos befektetést képezett volt az államra nézve, a mennyiben a vasutakból húzott bevételek (adók, illetékek, vámok) és a vasutak által elért megtakarítások (posta, katonák, hivatalnokok stb. olcsóbb szállítása) több, mint 300 millió francot képviselnek az államra nézve, a mi az állam által a vasutakba fektetett tőke után majdnem 10%-nyi kamatozásnak felelne meg.

Az eredmény egyik vitatkozó félnek sem adott igazat. Az előirányzott kamatmagasságot nem érték el, de nem érte azt el egyetlen európai állam sem. A cél ám nem is csak a direkt üzleti haszon az államilag kezelt vasutaknál. Más téren pedig sehol úgy mint Franciaország vasutainál nem mutatkozott az eredmény akár közgazdasági, akár kulturális oldalát vegyük is annak.

III. AUSZTRIA.

A kontinensen Ausztria volt az első állam, mely vasutakat épített. Igaz, továbbozgató erőül nem gőz, hanem a ló szolgált, de ez a kezdeményezés tényén nem változtat.

Az első lófogatu vasút Gerstner Ferencz lovag buzgólkodása folytán Linz és Budweis között épült ki az 1825—1832. évek között. Ezen években épültek még ki a Prágától Lanaig s a Linztől Gmundenig terjedő vonalak is. A prága—lanai 1830. évi október hó 21-én, a linz—gmundeni pedig 1834—1836 közötti időben adatott át a forgalomnak.

Az 1836. év végén Ausztriában, midőn nálunk még csak a pest—kőbányai vasúttal történt kísérlet, már 255-5 km lófogatú vasútvonal állott forgalomban, mely vasútvonalak később, 1871—1872-ben, gőzüzemre alakították át és vonattak be a fővonalak forgalmába.

A vasútépítés terén a lófogatú vasutak létesítésével kezdeményezett eredményes kísérletek tartama alatt, is már élénk mozgalom fejlődött ki, különösen a nagyobb városok kereskedelmi köreiben, hogy a főbb kereskedelmi gócpontok gőzmozdonyú vasutakkal hozassanak

összekötésbe. A városokban vasútlétesítő bizottságok alakultak, melyek a tőkepénzesek támogatását igyekeztek biztosítani, a mi nem csekély feladat volt, mert a tőke idegenkedett oly vállalatok alapításában való részvételtől, a mely vállalatok hordereje s jövedelmezősége, kellő tapasztalatok hiányában, kellőleg meg sem volt bírálható.

Ekkor történt, hogy az akkor legtekintélyesebb két bankház: a báró Rotschild- és báró Sina-féle, élére állanak a vasútépítési mozgalomnak s Rothschild Sámuel 1836. évi márczius hó 4-én már építési és üzleti szabadalmat nyer, 50 évi időtartamra, egy Bécsből Bochniáig, a galicziai sótelepig, vezető fővonalra s a kereskedelmi főhelyekig, ú. m.: Olmütz, Brünn s Troppauig létesítendő szárnyvonalakra.

Ezen szabadalom alapján még az 1836. év végén megalakul a »Cs. kir. szab. Ferdinánd császár északi vasúttársulata« (k. k. priv. Kaiser Ferdinand Nordbahn-Gesellschaft) cég alatt az első osztrák magánvasúttársaság s azonnal hozzá is lát az engedélyezett vasútvonalak kiépítéséhez.

Az építkezés azonban, a kezdet nehézségei következtében, lassan halad, úgy hogy az első vonalrész, a *floridsdorf—wagrami*, csak 1837. évi november hó 23-án adható át a forgalomnak. Ez volt az első gőzmozdonyú vasút Ausztriában.

Az 1838. év elején báró Sina György engedélyt nyer a bécs—pozsonyi, bécs—győri és wienernerustadt—soproni vonalak építésére és üzemeltetésére. Sina még ebben az évben megalakítja, az engedélyezett vasútvonalak építésére és üzemeltetésére, a »Bécs—Győr—Pozsonyi vasúttársulatot«, mely később (1842) »Bécs—Gloggnitzi vasúttársulata« nevet vesz fel.

A cs. kir. szab. Ferdinánd császár északi vaspályatársulat 1838. s 1839. évben engedélyezett vonalainak építésével van elfoglalva. Az 1840. évben engedélyt nyer a floridsdorf—stockeraui szárnyvonal építésére, a »Bécs—Győri vasúttársulat« pedig a bécs—nerustadt—gloggnitzi folytatólagos vonalra.

A következő 1841. év végéig a cs. kir. szab. Ferdinánd császár északi vasúttársulat 145*8 km, a bécs—győri vasúttársulat pedig 63 km új vonalat nyit meg a forgalom számára.

Ez év végéig a vasutak építése és üzemeltetése kizárólag a magánvállalkozás kezében volt. Ausztriában azonban mindjárt a vasútépítkezés kezdetén fölmerült az állami építés és üzemeltetés eszméje. Az 1837. évi nov. hó 25-én kelt egyik legfelsőbb kéziratban nyíltan kifejezésre jut az, hogy az állam a vasútépítés jogát a maga részére tartja fenn s csak az időt nem látja még elérkezettnek s alkalmasnak arra, hogy e joggal éljen.

A fentartott jogot az államhatalom az 1841. év végével már igénybe vette s legfelsőbb parancs útján elrendeltetett a *bécs—trieszti* vasútvonalnak állami költségen leendő kiépítése. 1842-ben újabb állami vasútvonalak, nevezetesen Bécsnek Prágával leendő összekötésére céljából a prága—olmützi vonalnak, majd pedig a trieszti irányban

a mürzzuschlag—neudorfí vonal építése határozottatott el s vétetett munkába. Ugyanezen évben a déli vonalak üzletének kezelését az állam a Bécs—Győri vasúttársulatnak adta át, a mely társaság 1842. évben »Bécs—Gloggnitzi vasúttársulat« czég alatt újonnan alakult.

Az 1843. évben elrendeltetett a brünn—böhmisch-trübain és neudorf—cillii vasútvonalak államköltségen leendő kiépítése.

Az 1844. évben engedélyeztetett a laxenburg—katzelsdorfí vonal s elrendeltetett a déli államvasúti vonalak folytatólagos kiépítése Ciliitől Laibachig.

Az 1845. évben kiadatott a legfelsőbb parancs a prága—bodenbachi vasútvonalnak államköltségen leendő kiépítésére, a mely vonal útján az első vasúti összeköttetés biztosított a külfölddel, és pedig Szászországgal. A vasúti csatlakozás létesítésére nézve Ausztria és Szászország még 1842-ben léptek egyezményre. A tényleges kiépítés azonban csak 10 év múlva történt meg, mert politikai s kereskedelmi tekintetekből, az osztrák államkormány a külföldi vasúti összeköttetések létesítését kezdetben általában lia nem is kerülte, de mindenesetre, lehetőleg és töle telhetőleg, elodázta.

Ugyancsak az 1845. évben adatott ki az engedély a gánsendorf—marcheggi vonalra, melynek útján az osztrák vasúthálózat a magyar vasúthálózattal jött közvetlen összeköttetésbe.

Az 1847-ik évben szerződés kötöttetett a porosz királysággal az Oderbergnél létesítendő vasúti csatlakozásra vonatkozólag s kiadatott az engedély az *oderberg—annabergi* vasútvonal építésére és üzletére, mely a porosz Wilhelm-vasúti csatlakozást hozta meg. Ezt követte nyomon a leipnik—oderbergi csatlakozás, mely még az 1847-ik év folyamán kiépült s adatott át a forgalomnak.

Az 1848. évben bekövetkezett politikai s hadi események természetesen zavarólag hatottak a közgazdasági viszonyokra s így a vasúti hálózat fejlődésére is. E válságos években csak a Semmering-vasútnak gloggnitz—mürzzuschlagi vonalrésze készül legfelsőbb parancs folytán állami költségen. A közforgalomnak átadatik a *gánsendorf—marcheggi* vonal s az *Oderberg—határszél—Annaberg* összekötő vonal.

A vasúthálózat fejlesztése, a politikai viszonyok nyomasztó hatása folytán, 1849-ben is csak lassan haladt előre. A már megkezdett építkezések azonban, ha lassan is, de tovább folytak.

A következő 1850-ik évben, a hadi mozgalmak megszűntével a vállalkozási kedv lassan új életre ébred s a vasúthálózat fejlesztése is nagyobb mérvet ölt

Ekkorára, mértékadó helyen, a közvéleményben az államvasúti eszme mind nagyobb és nagyobb tért kezd foglalni. Természetes következménye ez a viszonyoknak, a mennyiben a magántársaságok által épített vasútvonalak rosszul jövedelmeznek, és a társaságok pénzügyi helyzetének javítása az államhatalomra nehezdednek.

Az állam tetemes pénzsegélyben kénytelen részesíteni az anyagi zavarokkal küzdő magánvasúttársaságokat, elannyira, hogy az állam pénzügyi érdekeinek további kockáztatását elkerülendő, a magánvasutak államosítása mutatkozik az egyedüli eszköznek a válságos helyzetből való kibontakozásra. A magánvasutak államosítását sietteti azon körülmény is, hogy az államvasúti vonalak fokozatos kiépítésével azok nemcsak egymásközt, de a magánvasúti vonalakkal is közvetlen s szerves összeköttetésbe jönnek. Az államkormány a magánvasúti vonalak beváltását különben már korábban előkészítette. Nevezetesen még 1847. évben egy 25 millió forintnyi alap alkottatott azon rendeltetéssel, hogy ez alapból a magánvasúttársaságok részvényei lassanként összevásároltassanak. S tényleg az 1848-ik év végéig már nem kevesebb mint 26 millió forint adatott ki vasúti részvényekre. Az állam e szerint túlnyomó részben birtokosává vált a vasúti részvényeknek. Midőn tehát a magánvasúttársaságok pénzügyi viszonyaiban a zavarok tetőpontra hágtak, az államhatalom könnyű szerrel keríthette birtokába a még közközben forgó s értékükben tetemesen aláhanyatlott vasúti címleteket. Ez úton minden nagyobb nehézség nélkül végrehajthatja a már előkészített vasútállamosításokat. És csakugyan az 1850. évi április hó 3-án kötött szerződés értelmében 3,073.429 forintért megvásárolja a Krakkó—Felsősziléziai vasúttársaság vonalait, melyet *Keleti államvmut* név alatt Dembicaig és Rzeszowig meghosszabbít.*)

Az 1851-ik évben, az egész monarchia területére kiterjedő hatáskörrel, felállított Bécscben a »vasútépítészeti központi igazgatósága« mely hivatal működése azonban maradandó nyomokat nem hagyott hátra, minthogy — pénzügyi okok következtében — az államvasúti rendszerről Ausztria, rövid idő alatt, (1855) a kizárólagos magánvasúti rendszerre kénytelen újból áttérni.

Nevezetes eseménye az 1851. évnek az *aussig—bodenbach—szász-határszéli* vonalnak (33'27 km) megnyitása. Ezen vonal létesítette Ausztria és Szászország között az első vasúti összeköttetést, melynek kiépítése iránt — mint fentebb láttuk — az érdekelt államkormányok már 9 év előtt léptek volt szerződésre. Ezen összekötő vonal kiépítésével Ausztria kereskedelme számára az északi és keleti tengerek kikötői nyíltak meg.

Legnevezetesebb eseménye azonban az 1851. évnek a »*vasúti üzletrendtartásnak*« november hó 16-án történt kibocsátása és életbeléptetése, mely rendtartás érvényessége az osztrák örökös tartományokra, sőt az akkor uralkodott politikai helyzetnél fogva, Magyarországra is kiterjesztett.

*) Az 1850. évi márczius hó 7-én kelt szerződés alapján — mint tudjuk — megvásárolta a »*Magyar központi vasút*«-at is, melyet »cs. *Mr. szab. Délkeleti vasutak*« czég alatt fejlesztés és kezel.

Az 1852. évnek egyedüli eseménye az, hogy a Délkeleti államvasutak üzemigazgatósága által rendszeres díjszabási határozmányok dolgoztat-
tak ki, melyek Ausztria összes vasúti igazgatóságai által elfogadtattak,
Ezzel a vasúti díjszabási ügy egyöntetű kezelésének alapelvei alkottat-
tak meg.

Az 1853-ik évben elrendeltetett a keleti államvasutak krakkó—
lembergi vonalrészének, továbbá a wörgl—innsbrucki vonalnak állam-
költségen leendő kiépítése s ugyanezen évben megvásárolta az állam
a Bécs—Gloggnitzi vasúttársulat vonalait is. A megvásárolt vonalak
»Déli államvasút« elnevezés alatt állami kezelésbe vétettek.

Az államkormány a vasútépítés terén jelentékeny tevékenységet
fejtett ki. E ténykedés azonban nem maradt visszahatás nélkül az
államnak különben is zilált pénzügyi helyzetére s a viszonyok beható s
komoly mérlegelése csakhamar azon meggyőződést eredményezte, hogy
az állam egymagában nem képes a vasúthálózat teljes kiépítését foga-
natosítani, minélfogva 1855-ben teljesen megváltoztatta vasúti politi-
káját s a kizárólagos magánvasúti rendszerre tér át. Most már nem-
csak az új vonalak építését és üzemét bízta a magánvállalkozásra,
de még az államköltségen korábban kiépített vagy megváltott vasút-
vonalakat is e célra alakult magántársaságoknak adta el.

A vasúthálózat kiegészítésére szolgáló új vonalaknak magánvállal-
kozás útján leendő kiépítését elősegítendő, az 1854. évi szeptember hó
8-án kelt legfelsőbb elhatározás alapján, ugyanezen év és hó 14-én, új
vasútengedélyezési szabály bocsátattott ki s ezt követőleg 1854. évi
november hó 1-én, szintén legfelsőbb helybenhagyás mellett, megállá-
píttatott s közzététetett a birodalom vasúti hálózatának tervezete,
melynek kidolgozásánál az összbirodalom közgazdasági, kereskedelem-
politikai s hadászati érdekeinek biztosítása és érvényesülése tartatott
szem előtt.

Az új vasútengedélyezési szabály az 1837. évi deczember hó 27-én
és 1838. évi június hó 18-án kibocsátott első vasútengedélyezési szabály-
lyal nagyban és egészben azonos határozmányokat tartalmazott.
A magánvállalkozás tevékenységének felébresztése képezvén azonban az
új szabály kibocsátásának főcélját, igen természetes, hogy az új szabály
a vállalatok számára jelentékeny kedvezményeket biztosított.

A birodalmi vasúthálózati terv az akkori monarchia egész terü-
letére kiterjeszkedve, a már kiépített vonalakon kívül még mintegy
8000 km vasútvonal kiépítését vette célba, összeköttetést tervezvén
a külfölddel észak, kelet, nyugat s déli irányokban.

A közzétett vasúthálózati terv kijelölte a magánvállalkozás számára
a kiépítendő vasútirányokat s miután az új vasútengedélyezési szabály
által nyújtott kedvezményeken kívül az államkormány az új vonalak
építésére ajánlkozó magánvállalatokat pénzsegélylyel vagy a befektetési
tőke kamatainak biztosítása által is támogatta, könnyen érthető, hogy

a vasútépítésre vállalkozó külföldi tőkepezések Ausztriát a vasútpolitika ekkénti megváltoztatása folytán már a következő 1855. évben valósággal előzönlötték.

Új vasútvonal az 1854 év folyamán csak egy helyzetetett forgalomba: a *Semmering-vasút gloggnitz—mürzzuschlagi* szakasza. E rövid vonal megnyitása műszaki tekintetben azonban nagy jelentőséggel bírt, mert vele a hegyi vasutak építésének nagy problémája fényesen meg volt oldva.

Az 1855. évben már észrevehető lett a magánvasúti rendszer tevékenysége. A részben már üzletben volt, részben pedig még építés alatt állott Délkeleti államvasút *marchegg—szeged* és *szeged—•temesvári* vonalát, továbbá az északi államvasút *prága—brünn—olmützi vonalát*, valamint az 1855. év folyamán a forgalomnak átadott *becs—győri* vonalat az államtól a báró Sina György által megalakított pénzcsoport megvásárolta. Az 1855. év április hó 1-én megalakult azután a »cs. Icir. szab. osztrák vaspályatársulat« (k. k. priv. österreichische Staats-Eisenbahn-Gesellschaft) mely birtokába vette a megvásárolt vonalakat s engedélyt nyert a Temesvártól folytatólag Bázisig kiépítendő vonalra.

Ugyancsak 1855. évben a csehországi kőszéntelep kiaknázása céljából megalakított a »*Bustehradi vasúttársulat*« (Bustehradner Eisenbahn-Gesellschaft) engedélyt nyervén a Wejhybkától Kralupig vezető vasút építésére és üzletére. Elrendeltetett azonkívül a déli államvasutak folytatásaként a *steinbrück—horváthatárszéli* (Zágrábig vezető) vonal építése s engedély adatott egy magánvállalkozó csoportnak a Gráztól Köflachig vezető vasút építésére és üzletére.

Az 1856. évnek egyik legnevezetesebb eseménye az »*osztrák vasúti-főfelügyelőség*« első szervezése és felállítása. A márczius hó 14-én föl. állított ezen műszaki és közigazgatási vasútfelügyeleti hatóság a cs. kir. kereskedelmi ministeriumnak közvetlenül alárendelt hivatal gyanánt működven, az osztrák monarchia területén üzemben volt összes állami és magánvasutak üzlete felett gyakorolta a közvetlen ellenőrzést és felügyeletet. Nevezetesen feladata volt a felett őrködni, hogy a vasúti szolgálat a biztonság és rendesség követelményeinek megfelelő módon kezeltesék s hogy a vasutak üzlete és kezelésénél az idevonatkozó törvények, rendeletek, utasítások s szabályok szoroson megtartván, a netáni mulasztások s kihágások nyomban s szigorúan megtoroltassanak.

Az 1857. évben a forgalom számára megnyitott az *adelsberg—trieszti vonal*. Ez annál is inkább fontos eseményt képezett, a meny nyiben e vonal útján jött létre a tengerrel való első s közvetlen összeköttetés.

Az 1858. évben eladattak az utolsó államvasúti vonalak is, melyeket a »cs. kir. szab. Ferdinánd császár északi vasúttársulat« és a »cs. kir. szab. Károly Lajos vaspálya« (k. k. priv. Carl-Ludwigs-Bahn) cég alatt megalakult részvénytársaság vett át. A déli államvasúti vonalakat pedig »az egyesült déli állami lombard—velencei és központi olasz vas-

pálya társaság« (Vereinigte südliche staatliche lombardisch—venetianische und zentralitalienische Eisenbahn-Gesellschaft) s illetőleg a későbbi »déli vaspályatársaság « (Südbahn-Gesellschaft) vette át, mely társaságnak engedély adatott a Szentpétértől Fiúmég vezetendő vasút építésére és üzletére.

Az 1858. évben több vonal nyitattik meg a közforgalom számára.

Az 1859. év közbejött harci eseményei megzavarják a kereskedelmet és forgalmat s természetesen megakasztják a vasúthálózat továbbfejlesztését is.

Az építés alatt álló vasútvonalak közül azonban az 1859. év folyamán megnyitattak: Trient—Alá, Turnau—Reichenberg, Josefstadt—Schwadowitz, Bozen—Trient, Linz—Lambach és areichenberg—szász határszéli vonalak.

Az 1860. évben a forgalom számára jelentékeny kiterjedésű vonalak adattak át, nevezetesen: Nabresina—Cormons, Pragerhof—magyar határszél, Lambach—Frankenmarkt, Graz—Köflach, Frankenmarkt—Salzburg, Salzburg—bajor határszél, Przeworsk—Przemysl és a pěnzig—betzendorfi vonalak.

így tehát — ebben az évben — Ausztria három külföldi csatlakozást nyert, és pedig *Magyarországgal: Polstaunál, Olaszországgal: Cormonsnál és Bajorországgal: Salzburg közelében.*

Az 1861. évben egy bányavasút, engedélyeztetett a cs. kir. szab. Ferdinánd császár északi vasúttársulat részére, mely azonban nagyobb jelentőséggel birt, a mennyiben az óstrau melletti gazdag kőszéntelepek kiaknázását volt hivatva elősegíteni.

Megnyitattak ezen évben a közforgalom használatára a Wels—bajor határszél, Skurnian—bajor határszél és a leMBERG—przemysli vonalak.

Bajorországgal az 1861. évben két csatlakozás létesül. Az egyik: *Passaunál*, a másik pedig *Fürth* mellett.-

Az 1862. évben a Skurnian—Prága, steinbrück—horvát-magyar határszéli és a nyilvános, illetve a közhasználatra szolgáló vonalak, továbbá az Ostrau—Michalkowitz és a Segen gottes—olawan—simsoni bányavasutak vonalai adatnak át a közhasználatnak.

Az 1863. évben a közforgalom számára a Prága—Lana, Oswiecim—porosz határszél, Marhurg—Klagenfurt, Prága—Wejhybka s az aussig—teplitzi vasútnak egy 2-8 km. hosszú kőszénpályája nyílik meg.

Poroszországgal tehát egy újabb csatlakozás. Bajorországgal pedig szerződés köttetik az Asch és Waldsassen között létesítendő újabb vasúti csatlakozásra vonatkozóan.

Nem kevésbé fontos eseménye az 1863. évnek a »*Vasúti üzletszabályzat*« (Betriebs-Reglement) kibocsátása.

Az 1864. évben átadatott a közforgalomnak a klagenfurt—villachi vonal.

Az 1865. év a vasúthálózat fejlesztése tekintetében már jelentéke-

nyebb eredményeket mutathat fel. Újabb külföldi csatlakozások biztosítottak, *Bajorországgal* és *Svájczzal*. A közforgalom számára megnyílik ez évben: a turnau—kralupi, az Eger—bajor határszél, (Mitterteich felé), az eger—bajor határszéli (Oberkotzan felé) és az eger—szász határszéli vonal.

Ebben az évben Ausztria három új külföldi vasúti csatlakozást nyert tehát.

A Poroszországgal és Olaszországgal, az 1866. évben egyidejűleg folytatott háború következtében, a vasútépítés teljesen szünetel. Ez az esztendő az ausztriai vasúthálózat statisztikai fejlődése tekintetében nagy visszaesést tüntet föl. Ez azért mutatkozik, mert az Olaszországgal kötött békeszerződés értelmében, a lombard-velencei királyságban, az osztrák uralom alatt kiépített vasutak, az újjá alakult olasz királyságnak voltak átengedendők, illetőleg az ott levő összes vasutak, melyek mintegy 1132.7 kilométer hosszúságot tettek ki, az új állam fenhatósága alá kerültek.

A vasúthálózat kiterjedésében bekövetkezett csökkenés fokozottabb tevékenységre serkenti az osztrák kormányt. Hogy a vasúthálózat fejlesztését elősegítse, még kiterjedtebb mérvben alkalmazza a kamatbiztosítási rendszer mellett való engedélyezést. A vasútépítés kockázatát ekként tulajdonképpen az állam vállalván el, természetes, hogy a kevésbé jövedelmező vonalak kiépítésére is akadtak vállalkozók. Az ezen nem eléggé megfontolt engedélyezési mód következményei csak a későbbi években váltak érezhetőkké, a midőn az állam évről-évre, nagyobb és nagyobb összegeket volt kénytelen a nem jövedelmező vasutaknak fizetni.

A kamatbiztosítási ösztönzés következtében jött létre nemsokára a háború befejezése után a »*Rudolf Icoronaherczeg pálya*« (Kronprinz Rudolf Bahn) részvénytársaság és a »*Ferencz József császár vaspálya*« (Kaiser Franz Josef Bahn) részvény-társulat is, mely társulatok, természetesen, siettek vonalaikat még fejleszteni is.

A cs. kir. szab. osztrák államvaspálya-társulat szintén fejleszteni szándékozott hálózatát. Engedélyt kért és nyert, tehát az úgynevezett »kiegészítő hálózatira, mely a marchegg—stadlau—bécsi, grussbach—znaimi s a brünn—rossítzi vasúthoz csatlakozó stadlau—butscheini malomvonalakat foglalta magában.

Az aussig—teplitzi vaspályatársulat részére megadatott az engedély a teplitz—komotau vonal építésére és üzletére s végre engedélyeztetek az ugyancsak 1866. évben megalakult »cs. kir. szab. kassa—oderbergi vasúttársulat« (Kaschau—Oderberger Eisenbahn) hálózatát képező fő- és szárnyvonalak.

Az újonnan engedélyezett vonalak befektetési tőkéi után — egyéb kedvezmények mellett — az osztrák állam legtöbbszörre még 5.5% kamatjövedelmet biztosított.

A háború tartama alatt az építés szünetelvény, illetőleg megszakítatván, ez évben csak a leMBERG—CZERNOWITZI vonal s a bécsi lófogatú vasút hernalS—DORNBACHI vonala adatott át a közforgalomnak.

Az 1867. évben Magyarországgal a kiegyezés létrejövén, a magyar korona területén kiépült összes vasutak a magyar kormány fenhatósága alá kerültek és így a magyar vonalak kiválása folytán az — eddig egységesnek tekintett — osztrák vasúthálózat kiterjedése 1867-ben, 2223-6 km.-rel csökkent.

Az 1867. év június hó 4-én, a bajor királysággal kötött szerződés folytán, egy újabb külföldi csatlakozás biztosított, a Münchentől, Braunaun át, az Erzsébet császárné vasúthoz Neumarkt mellett való csatlakozás.

Az 1868. évben, az osztrák és magyar vasúthálózatok kettéválasztásának folyamánként, Ausztria és Magyarország kormányai között megkötött az »Ideiglenes egyezménye

Átadattak a közforgalom céljaira ezen évben: a Landthor—Staatsbahnhof, Bruck—Leoben, Budweis—Pilsen, st.-michael—villachi vonalak, továbbá a bécsi lófogatú vasút Sottenring—Praterstern—Báder vonala.

Forgalomba helyezettek: a cseh nyugati vasút kőszénpálya és az aussig—teplitzi vasút egy újabb kőszénpályája.

Ez alatt újabb s újabb vasúttervekre ajánlkoztak vállalkozók. A kormány s törvényhozás köreibben a vasúttervek csaknem kivétel nélkül támogatásra találtak. Az új vonalakra szóló engedélyek egész özönével adatnak ki és megalakíttatnak a »cs. kir. szab. Ostrau—Friedlándi vaspályatársulat«, (k. k. priv. Ostrau—Friedländer Eisenbahn) mely a friedlándi nagy vasműveknek sinuttal való összeköttetését tervezi. Engedély adatik két közös vasút kiépítése és üzletére is, ú. m.: a »magyar nyugati vasúttársulatnak« Grácztól kiindulva Szentgotthárdon és Kisczellen át Székesfehérvárig vezetendő fővonalára, szárnyvasúttal Kisczellől Győrig, és az »Első magyar gácsországi vasúttársulatnak« a Legenye-Mihályitól Lupkow, Zagore és Chyrowon át Przemyslig építendő vonalára.

A közforgalom használatára 1869. év folyamán több kilométernyi vonal nyitattott meg és a königshain—liebani vonal megnyíltával újabb külföldi csatlakozás létesült Poroszországgal.

A vasúti üzletrendtartás határozmányainak kiegészítéséül 1869. évi márczius hó 5-én egy törvény lépett érvénybe, mely a vasúti vállalatok szavatossági kötelezettségének elvét s határvonalait szabályozza azon esetekre, midőn a vasutakon előforduló balesetek következtében személyek testi sérülést szenvednek vagy életüket veszti.

Az 1870. évben az alapítási kedv és építési vállalkozás csak még fokozódott és persze több kilométernyi vonal nyitattik meg a közforgalom számára.

Az 1871. évben megalakul a »cs. kir. szab. Dniester vasúttársulat. (k. k. priv. Dniesterbahn-Gesellschaft) és több vasútvonal nyitják meg.

Az 1872. évre három jelentékenyebb vasút-részvénytársaság megalakulása esik. Nevezetesen: a »cs. kir. szab. Pilsen—Prieseni vasúttársulat« (k. k. priv. Eisenbahn Pilsen—Priesen) az »Albrecht főherczeg vasúttársulat« (Erzberzog Albrecht-Eisenbahn-Gesellschaft) és a »Morva határvidéki vasút« (Mährischer Grenzbahn) Ebben az évben is éppen úgy mint az előzőben, több kilométernyi vasút adatik át a közforgalomnak.

Az 1873. évben bekövetkezett nagy pénzválság leszorította egy időre e térről a vállalkozókat. A magánvállalkozásnak elvonulása üdvös eredménnyel jár, a mennyiben az állami vasútépítési rendszer új életre ébredt. Az illető vidékek közlekedési igényei, az ipari és kereskedelmi érdekek ugyanis megkövetelték a hiányzó vasúti összeköttetések létesítését s az e részbeni követelmények elől, magánvállalkozók teljes hiányában, az állam nem térhetett ki. Ily viszonyok nyomása alatt rendeltetett el 1873. évben az istriai államvasútnak és a tarnow—Jeluchowi vonalnak államköltségen való kiépítése.

Az előző évben kitört pénz válság még az 1874. évben is súlyosan nehezedett a vasútügy fejlődésére. Az építés s új vállalatok alapításánál számbavehető eredmény nem mutatkozott, noha az államhatalom kamatbiztosítás, időleges segélyek s építési előlegek engedélyezése útján az építési s vállalkozási kedvet tevékenységre sarkalni igyekezett. Mivel azonban ez arra nem reagált, ismét az államhatalom volt kénytelen kézbe venni az építést s a vasúthálózat továbbfejlesztését. Természetesen azonban az államhatalom is csak az általános pénzügyi viszonyok által megvont szűk határok között mozoghatott.

Nagy nehézségek és bonyodalmak keletkeztek a már kiépült s forgalomban állott vasútvállalatok pénzügyi viszonyai körül is. A vasútvonalak legnagyobb része rosszul jövedelmezett, mert a társaság megalapításánál az üzérkedési nyereszkesedésnek teljesen szabad kéz engedtetett, minek folytán a vasutak jobbra igen drágán épültek és a forgalomba helyezés első éveiben a befektetési tőke megfelelő kamatoztatását nemcsak elérni, de még megközelíteni sem sikerült.

Az 1875. évben a kormány egy nagy vasúti programot terjesztett elő, mely azonban — a pénzügyi viszonyok nyomása folytán — nem valósulhatott meg. Egyedül csak a vasútfelügyeleti hatóságok újjászervezése vált belőle ténynyé, minek értelmében az osztrák állami vasutak élére egy vezérigazgató állíttatott és újjászerveztetett a cs. kir. főfelügyelőség, felállíttatván mellé a cs. kir. államvasutak építészeti igazgatósága.

Az 1876. évben a vasútügy körüli tevékenység némi életre ébredt. Ezen évben állami biztosítás mellett engedélyeztetett több helyi érdekű vasút és létesült — államköltségen — több vonal is.

A törvényhozás, most már okulva a múlton, az államkincstár további megterheltségének veszélyes következményeitől féltvén, még a vasúthálózat további szerves kiegészítéséül javaslatba hozott fővonalak engedélyezését is megtagadta, hódolva egyszersmind a törvényhozáson kívül is szélesebb körben gyökeret vert azon nézetnek, miszerint a vasúthálózat további fővonalak útján kiegészítést egyelőre nem igényel, hanem az úgynevezett helyi érdekű vonalak kiépítése képez egyedül sürgős és elodázhatlan feladatot.

Így került felszűre a helyi érdekű vasutak kérdése.

A helyi érdekű vasutak létesítésével az osztrák törvényhozás első ízben 1870. évben foglalkozott, a midőn ugyanis a képviselőház határozatilag utasította a kormányt, hogy valamely helyi érdekű vasút építésének megindítása előtt tegyen meg minden intézkedést arra nézve, hogy egyrészt a kiépítendő helyi érdekű vasút költségeihez az érdekeltek, nevezetesen a községek, nagybirtokosok és iparosok a forgalom megkönnyítésének haszna arányában hozzájáruljanak s hogy másrészt a helyi érdekű vasút üzletkezelésének a csatlakozó vasutak által való átvétele a kincstárra nézve lehető előnyös módon s előre szerződésileg biztosítható.

Ezen képviselőházi határozat irányt jelölt ugyan ki a helyi érdekű vasúthálózat mikénti fejlesztésére nézve, de azok építésének tényleges fogantatba vételére ösztönt nem nyújtott s kihatást nem gyakorolt.

Az 1876. évben életbe léptetett az úgynevezett reformdíjszabás, melynek következtében a díjszabási ügy egészségesebb és egységesebb alapelveket nyert.

Az 1878. évben a bel- és külpolitikai viszonyok fokozottabb mérvben vették igénybe a törvényhozás s a kormány tevékenységét, a közgazdasági téren ennél fogva teljes pangás állott be s a vasúthálózat fejlesztése is megakadt.

Az osztrák tartományi gyűlések, távol a nagy politikától, a kormánynál továbbra is szorgalmazták ugyan a vasúthálózat kiegészítését, de eredménytelenül.

A politikai s közgazdasági viszonyokban az 1879. év folyamán némi javulás állott be. A vasúthálózat továbbfejlesztése új életre ébredt. Legmagasabb helyről kiadatott a jelszó a vasútügy reformálására s fejlesztésére, minek folytán a vasúti vállalkozástól idegenkedő pénzkörök bizalma is felélesztett.

Elsősorban ismét a régóta tervezett vonalak létesítésének biztosítására irányultak a törekvések. Komoly mozgalom indult meg továbbá a helyi érdekű vasutak építése érdekében.

Az 1877. évben megalkotott, úgynevezett sequestrationális törvény 1879. évben került első ízben alkalmazásra, a mennyiben egyes vasutak ezen törvény alapján az állam kezelésébe vétettek át.

Az 1880. évben a helyi érdekű vasutak létesítésére irányzott mozgalom uralta a helyzetet.

Az érdekeltség körében folyton új és új vasútvonalak létesítésének tervei merültek fel, ámde a megvalósítás nem maradt arányban a tervezéssel, mert az állam csupán adózási kedvezményeket s építési és üzleti könnyebbítéseket helyezett a helyi érdekű vasutak számára kilátásba s így a tőkének semmi inger sem nyújtott a vállalkozásra.

Ebken az évben vétetett tervbe az első magyar gácsországi vasúttársaság osztrák vonalainak elválasztása a magyar vonalaktól, állapították meg a helyi érdekű vasutak építésére vonatkozó kedvezményeket. Ugyancsak ebben az évben szabályoztattak a díjszabási kedvezmények (refactiák) közhírré tételének módozatai is.

Az 1881. évben a Ländlerbank azon ajánlatot tette, adatnának az összes állami vasutak, továbbá az 1877. évi sequestrationális törvény alapján az állam által üzletkezelésbe már átvett, vagy jövőben még átveendő, vasútvonalak egy »Eisenbahn-Betriebsgesellschaft« cég alatt megalakítandó vállalat cég alatt magán kézbe, de oly kötelezettség mellett, miszerint e vállalat az állami biztosítást élvező vasúttársaságok állambiztosítási tartozásait az államnak azonnal visszafizesse. Ez az ajánlat mivel ezzel a pénzügyi kormányzat komolyan foglalkozott, azt a hitet támasztotta, hogy a kormány vasúti politikája ingadozó.

A közvéleménynek ez a kialakulása azonban csakhamar megszűnt, mert a képviselőház elvetette a magánvasút engedélyezésére vonatkozó ezen javaslatot, és a kizárólagos államvasúti rendszer mellett nyilatkozott. Ekként tehát megjelölte azt a vasútpolitikát, melyet a kormánynak követnie kellend. A kereskedelmi minister a törvényhozás kebelében túlsúlyra emelkedett irányzathoz mindjárt csatlakozva, szakított az ingadozó vasútpolitikával s erélyesen érvényesíteni igyekezett az államvasúti rendszert, mely mellett a helyi érdekű vasutak nagyobb mérvű fejlődése is tért nyert, úgy hogy az 1881. év folyamán 20 különböző helyi érdekű vasútvonal kiépítése biztosított.

Beható tanulmány s tervezés tárgyává tettek továbbá a gőzmozdonyú közúti vasutak, úgyszintén a bécsi városi vasút létesítésének kérdése is, mivel a pénzpiacz is ez évben általában kedvező hangulatban volt a vasúti vállalkozások iránt.

Az 1882. évet a »vasútállamosítás s a helyi érdekű vasúthálózat fejlesztése* körüli tevékenység jellemzi és mégis Ausztria vasútügyének történetében az 1884. év képezi csaknem a legnevezetesebb időszakot. Egyrészt azért, mert ebben az évben az államvasúti vonalaktól szorosan összefüggő, a fő forgalmi irányokat magában foglaló, hálózat alkottatott az által, hogy több nagy magánvasút államosítottatott, másrészt pedig mert igen fontos vasútigazgatási kérdések nyertek megoldást.

A megszerzett új vonalakat ugyanis a kormány nemcsak azonnal átvette és a nyugati államvasúti hálózatba olvasztotta be, minek következtében egy összefüggő, az ország nyugati részének összes fő forgalmi irányait magában foglaló s így ezen forgalmi területet teljesen uraló államvasúti hálózatot hozott létre, hanem azt, 1884 július hó 1-én, a hálózat egységes üzemeltetése céljából még 1884. évben, az újonnan szervezett »k. k. Direction für Staatseisenbahnbetrieb« fennhatósága alá helyezi.

Az államosítási tevékenység fényesen bevált, Ennek eredményei csak fokozták az érdekelt köröknél a vágyat arra nézve, hogy a fő forgalmi irányokba eső, magántársaságok tulajdonát képező és általuk kezelt vonalakat az államvasúti hálózatba mielőbb beolvasztassanak.

Az államkormány az ez irányban nyilvánult óhajokat, miután ezek teljesítése jelentékeny pénzügyi áldozatot rótt a kincstárra, egyelőre legalább, nem igen volt hajlandó vagy nem igen tudta figyelembe venni. Nem csekély nehézségeket kellett leküzdenie az államkormányának az államosított vasutak vonal szaporulata folytán, az államvasutak igazgatásánál szükségessé vált szervezéseknél. Nevezetesen: az örökös tartományok, Cseh-, Morva- és Gácsországok képviselői részéről az államvasúti igazgatás decentralizációja, vagyis az kívántatott, hogy az illető tartományokban fekvő államvasúti vonalakat igazgatása és kezelése a tartományi székhelyeken felállítandó önálló vasúti igazgatóságokra bizassék. Ezzel szemben az államkormány közgazdasági, hadászati, pénzügyi, sőt nemzetiségi tekintetből is az államvasúti igazgatásnak teljes összpontosítása mellett foglalt állást. Hosszas tárgyalások után a centralisztikus alapelv teljes fentartása mellett sikerült végre az államvasúti igazgatás újjászervezésének nagy művét végeleges befejezéshez juttatni.

Az egész államvasúti hálózat igazgatásának élére egy Bécsben székelő »k. k. General-Direction der österreichischer JStaatseisenbahnen« állítattott, felruházván azt igazgatási, forgalompolitikai, pénzügyi és kereskedelmi tekintetben az egész hálózatra kiterjedő hatáskörrel, míg a helyi üzleti szolgálat közvetlen vezetésére alárendelt üzletigazgatóságok (k. k. Eisenbahn-Betriebs-Directionen, számuk 11) állítottak fel.

Az ilyként megszerzett vezérigazgatóságba beolvasztott az addig külön állott államvasúti építési igazgatóság is.

Az államosítási akció ezzel egyelőre befejezést nyer és az államkormány a helyi érdekű vasútügynek szabályozására irányozza törekvését, mígnem az állam megszerzi az összes főforgalmú vonalakat és szervezi a »vasútügyi ministeriumot«, mely az 1908-ik évi október hó 2Vén államosítja az osztrák-magyar államvasúttársaság, az osztrák északnyugati vasút és a dél-északnémet összekötő vasút vonalait.

Ausztria vasútügye és vasúthálózata fejlődésének történetében tehát öt korszakot különböztethetünk meg.

Az első korszak 1825—1841-ig terjed. Ezen korszakban a vasút-építést és kezelést kizárólag a magánipar és vállalkozás tartja kézben.

A második korszak 1841. év végével, vagyis az első állami vasút építésével kezdődik s tart 1854. év végéig. E korszakban az államvasúti rendszer érvényesül elannyira, hogy csaknem az összes vonalak az állam tulajdonában és kezelésében összpontosulnak.

A harmadik korszak kezdődik az 1854. évvel. A vasútpolitika az állam pénzügyi viszonyainak nyomása alatt hirtelen megváltoztatja irányzatát. Az államvasúti rendszer gyors hanyatlásnak indul s a vegyes vasútépítési és kezelési rendszerről, 1858. évben, már hirtelen átmenet történik a magánvasúti rendszerre.

Az 1858. évben kezdetét veszi a negyedik korszak, a magánvasúti rendszer kizárólagos uralma. Ezen korszak 1873. évben végződik,

Az államnak, mint vasútépítőnek 1873. évben történt újbóli felléptével veszi kezdetét az ötödik korszak. Ettől kezdve az államosítási eszme lassan ugyan, de következetesen mind nagyobb és nagyobb tért hódít, a magánvasúti rendszer pedig jelentőségéből lépésről-lépésre veszít, mígnem bekövetkezik az az állapot, a midőn a főforgalmi irányokat képező vasútvonalak az állam tulajdonába és kezelésébe kerülnek s az ilyként alakult *vegyes vasatkezelési rendszer* keretében az államvasúti hálózat igazgatása viszi a vezér- és döntő szerepet.

A magyar szent korona országai és a birodalmi tanácsban képviselt királyságok és országok között a kölcsönös kereskedelmi és forgalmi viszonyok szabályozásáról 1908-ban kötött vám és kereskedelmi szerződés (1908: XII.) keretén belül a Dalmáciával tervezett vasúti összeköttetések kiegészítésével összefüggő kérdések rendezése céljából megállapodás történt, hogy Rudolfswerttől Möttligen át a határig és onnan Károly városig, továbbá Ogulintól vagy a károlyváros—fiumei vasútvonalnak más alkalmas pontjától, Otocac, Gospic, Gracac, Mala Popina és Pribudic érintésével az országhatárig és onnan Kninig 1910. október, illetve 1911. decemberének végiéig szabványos nyomtávú vasút létesíttessék.

Az e vonalakra vonatkozó munkálatok folyamatban vannak.

VIII. OROSZORSZÁG.

Oroszországban a vasutak építésének eszméje 1834. évben vette telt fel *Gerstner* Ferencz lovag által, ki az oroszországi bányaművek szakértői megvizsgálására hivatván meg, 1835. év január havában egy vasúthálózati tervet terjesztett I. Miklós czár elé, javasolván, hogy *Szent-Pétervár, Moszkva és Nischni-Nowgorod*, továbbá *Moszkva, Odessa és Taganrog* között vasútvonalak építtessenek.

A vasúthálózati terv rnegbíralására a czár egy bizottságot küldött

ki, sőt maga is tevékeny részt vett e bizottság működésében s általában kiváló érdeklődést tanúsított a vasútépítés megindítása iránt. A közvélemény azonban Oroszországban még sokkal inkább állást foglalt az újítási törekvések ellen, mint bárhol másutt. A meglévő kereset források elvesztésétől féltek s ezenfelül a zord éghajlati viszonyoknál fogva attól is tartottak, hogy a vasutaknak nemcsak építése, de a téli időtartam alatt azoknak forgalomban tartása is rendkívül nagy s legyőzhetlen pénzügyi áldozatokat fog igénybe venni. Így történt, hogy a javasolt vasúthálózatnak csak egy csekély töredéke került kivitelre.

Gerstner elejtve a nagy vasúthálózat tervét, egyelőre csak a *Szent-pétervártól Zarskve-Selóig*, a csárok nyári tartózkodási helyéig, 22 versznyi (23 km) s innen tovább a 3 versznyi távolságra eső *Pawloskig* vezetendő vasútra kért engedélyt, a mely részére 1835. évi deczember hó 21-én meg is adatott.

Ezen engedély alapján 3 millió rubel alaptőkével megalakítottatott a vasút kiépítésére és üzletben tartására a részvénytársaság. Az alapszabályok 1836. évi márczius hó 31-én helyben hagyattak s 1836. évi április hó 15-én csári rendelettel nyilvánosságra hozattak.

A »Zarskve-Selo« vasút részvénytársaságnak adott engedély igen kedvező feltételeket tartalmazott. Az engedélytartam határozatlan időre szólott s a társaság jogot nyert a díjszabásokat tetszés szerint felállítani. A vasút nyomtáva 1"82 m-rel állapítottatott meg azon feltevésben, hogy a pálya teljesítményképesége ekként a legnagyobb mértékig lesz fokozható. A vonal 1837. évi október hó 30-án adatott át a forgalomnak.

Kezdetben a kocsik vontatására felváltva mozdonyok s lovak használtattak, utóbbiak különösen akkor, ha csak egy kocsit kellett meneszteni. Az 1858-ik év április hó 4-étől kezdve azonban kizárólag gőzmozdony használtatott vonóerőként. E vonalon 1873-ban rakatott le a második vágány.

Ámbár Oroszországban ez első vasút kiépítése és forgalma úgy az utazó- s szállítóközönség, mint a részvényesekre nézve kedvező eredményekkel járt, mindazonáltal hosszabb idő telt el, míg újabb vasút épült.

A második vasút volt a *Szent-Péter vártól Moszkváig* vezető vasút, mely az akkori csár után később »Nikolai-vasút« elnevezést nyert. Ezen vasútra nézve 1838. évben kidolgozott terv szerint mindjárt kettős-vágányú pálya lett volna építendő. Az egyik vágányon mozdonyüzemmel a gyors forgalom lett volna lebonyolítandó, a másik vágány pedig lóüzemre való berendezéssel javasoltatott. Ugyanazon aggályok, melyek az első vasút tervezésénél felmerültek, itt is kifejezésre s érvényre jutottak s a vasút kiépítését késleltették. Megemlítsre méltó, hogy egy másik, a csár elé terjesztett javaslat szerint a vasútnak államköltségen leendő kiépítése indítványoztatott és pedig azzal, hogy mindjárt 3 vágány gőzmozdonyüzemre, 3 vágány pedig lóerőre építtessék ki.

A vasútterv nem nyerte meg a csár helybenhagyását. Egy bizottság

küldetett ki ennél fogva Amerikába a vasútépítés s az abból keletkezett eredmények tanulmányozására. Az 1839-ik évben német tőkepénzesek tettek ajánlatot a vasút kiépítésére, de ez az ajánlat sem fogadtatott el. A kiküldött bizottságok egyáltalán mindig ellene nyilatkoztak a vasutak építésének, míg végre 1842. évi február hó 1-én a császár, ki mindig személyesen vett részt a vasúti bizottságok tárgyalásaiban, áthatva a vasútépítés jelentőségétől s üdvös eredményeitől, elrendelte a *Szentpétervár—moszkvai* vasútnak államköltségen leendő azonnali kiépítését, de egyúttal kimondotta azt is, hogy ez idő szerint további vasutak építésére szükség nincs.

A vasút építési részleteinek megállapításánál beható tanácskozás alá vétetett a nyomtáv kérdése, míg végre abban történt megállapodás, hogy a nyomtáv 1.524 m legyen. Ezen nyomtáv alkalmaztatott azután minden később épült vasútnál, kivéve néhány helyi vasutat s a *Visztula* balpartján épült *varsó—bécsi* és *varsó—brombergi* vonalakat, melyek 1.435 m-es nyomtávval épültek.

A 609 verszt (649 km) hosszú *Szentpétervár—moszkvai* vasút építése aránylag hosszú időt vett igénybe. A vonal két szakaszban nyitattott meg, és pedig az első szakasz (24 verszt hosszban) *Szentpétervártól Kolpinóig* 1844. évi márczius hó 19-én, a folytatás *Moszkváig* 1851. évi november hó 13-án.

1843. évi október hó 3-án elrendeltetett a *varsó—bécsi* vonal orosz területre eső részének államköltségen leendő kiépítettése.

Ezen vonal is két szakaszban nyitattott meg, és pedig a 30 km hosszú *Varsó—Grodzisk* szakasz 1845. évi június hó 3-án, a folytatólagos vonal (a cs. kir. Ferdinánd északi vasúthoz Granizánál csatlakozva) 1848. évi április hó 1-én. A *varsó—bécsi* vonalhoz *Skernewize*-nél csatlakozó *Alexandrovo* és *Brombergig* vezető vonalnak 21 km hosszú *Skernewize—Lowitsch* szakasza 1845. évi november hó 1-én, a folytatólagos *Lowitsch—Alexandrovo* szakasz ellenben csak 1863. évi december hó 20-án nyitattott meg. Ezen vonalak üzletét kezdetben az állam maga kezelte, az 1857. évi szeptember hó 28-án kelt császári rendelet alapján azonban 1857. évi november hó 1-től kezdődő 75 évi időtartamra az üzlet egy magántársaságra ruháztatott át.

Miklós császárnak 1855. évi február hóban bekövetkezett haláláig az említett vonalakon kívül Oroszországban még csak a *Szentpétervár—gatschinai* (csári nyári tartózkodási hely) vonal épült ki, 1853. évi november hó 1-én adatván át a forgalomnak.

A krimi hadjárat alkalmából kitűnt a vasúthálózat elégtelensége s a vasútépítés folytatásának feltétlen szükséges volta, minek következtében II. Sándor császár a vasúthálózat fejlesztését vette célba.

Az államköltségen való építésről azonban az ország akkori pénzügyi viszonyai között szó sem lehetett. Így tehát a magánvállalkozásnak bevonása vétetett tervbe.

Először angolokkal bocsátkozott a kormány tárgyalásokba. Ezek azonban csak oly feltétellel voltak hajlandók vállalkozni, ha a kormány a társaság ügyeibe semmiképen sem avatkozik be.

Erre természetesen a kormány nem volt hajlandó reá állani. A sikertelenség után amerikai tőkepénzesekkel indították meg a tárgyalások. Ezek viszont olyan kikötésekkel állottak elő, hogy a vasútvonal mentén — mindkét oldalon — két versznyi távolságra eső földterületek nekik ingyen engedtesse nek át és hogy e területen orosz hivatalnok beavatkozási joggal ne birjon. Ennek ellenében köteleznék magukat, hogy egész Oroszországot s Sibiériát behálózzák vasutakkal.

Az 1857-ik évben végre megalakítottatott, főleg francia bankok és tőkepénzesek bevonásával, a *magy-orosz vasúttársasága*, mely 4000 versznyi vasúthálózat kiépítésére vállalkozott. Az 1857. évi január hó 26-án kelt császári rendelettel kiadott engedély szerint a vasúttársaság jogot nyert 4000 versznyi vasút kiépítésére s 85 éven át való üzletben tartására, köteles lévén az engedélyezett vasúthálózatot tíz év alatt kiépíteni.

Az állam a befektetési tőke után 5% kamatjövédelmet biztosított. Az engedély lejártával a vasúthálózat tehermentesen az államra száll.

A nagy társaság alakításához fűzött remények nem valósultak meg teljes mérvben. A társaság elsősorban a *Szent-Pétervár—Varsó* és *Moszkva—Nischni-Nowgorod* vasútvonalak építését kezdte meg, a 75 millió rubel erejéig kibocsátott részvényekből befolyt pénz azonban még az építés befejezése előtt, már 1858. évben elfogyott, úgy hogy a társaság az építés befejezhetése végett 37 ¹/₄ millió előbbeségi kölcsönt volt kénytelen felvenni. De a kölcsön sem fedezé a költségeket, úgy hogy az állam jelentékeny pénzelőlegekben volt kénytelen részesíteni a társaságot.

Noha a magánvasúti rendszer ténykedése az építés és üzlet terén nem vezetett kedvező eredményekre, mindazonáltal Oroszországban még hosszú ideig kamatbiztosítás mellett, magántársaságok által, építettek s kezeltettek a vasutak s a korábbi rendszertől 1866. év óta csak annyiban történt eltérés, hogy az állam a pénzbeszerzést nem bízta a magántársaságokra, hanem maga kötött kölcsönöket s ezekből bocsátotta a társaságoknak rendelkezésére az építésre szükséges összegeket.

A fentebb említett s a Finn nagyhorczegségi vasutakon kívül, 1881. évig állami költségen építettett ki még az 1867. évben megnyitott *moszkva—kurski* vasútvonal s néhány kisebb, jelentőséggel nem bíró vasút. Mindezen vasutak, az 57 versznyi keskenyvágányú *Livnu—Werchowje* vasutat kivéve, vagy mindjárt vagy néhány év múlva magánvasúttársaságoknak adattak át üzletkezelésbe.

1881. év óta azonban Oroszországban is tért foglalt az államvasúti eszme s a kormány részint az állam kezeibe vette vissza az építést s

üzletkezelést, részint pedig hathatósabb befolyást gyakorol a inagánvasúttársaságok működésére. Számos vasút ment át ez idő óta az állam kezelésébe és sok vasutat épített ki maga az állam, úgy hogy néhány év óta a vasutak kizárólag állami költségen épülnek.

Nagy haladást jelent e téren az 1885. évi június hó 12-én kibocsátott általános, az állami s magánvasutakra egyaránt érvényes s kötelező vasúti törvény, mely különösen az orosz vasutak személy- és áruszállítási üzletének egyöntetűségét szabályozza. Ezen törvény által egy vasúti tanács is szerveztetett, a vasutak építése, üzlete s gazdasági viszonyaira vonatkozó minden fontosabb ügy ezen tanács elé terjesztendő megvizsgálás s bizonyos esetekben határozathozatal végett. A vasúti tanács szervezése, valamint az idézett törvény minden határozománya azt czélozza, hogy a vasutakra vonatkozó minden intézkedésnél az általános' közérdekek elsősorban figyelembe vételt találjanak.

Az orosz államvasutak, az 1.098 verszt finnlandi államvasúti hálózat kivételével, a magánvasútvonalak közt elszórtan fekszenek. A leginkább összefüggő államvasúti hálózat az úgynevezett »Polasse« vagyis erdős vidékeken átvonuló vasútvonal. Második jelentékenyebb államvasúti vonal a »Charlkow—Nikolajew« vonal összefüggő szárnyvonalával.

IX. SPANYOLORSZÁG.

A vasútépítés Spanyolországban későn kezdetett meg. Az 1843. évben angol tőkepénzesek s angol mérnökök engedélyt nyertek a Barcelonától Mataróig vezetendő vasút építésére és üzletére. Ez a mintegy 28 km hosszú vasút csak öt év elmúltával, 1848. évi október hó 30-án. adatott át a közforgalomnak. Az 1843—1847. évek közti időszakban számos vasút építésére és üzletére adatott ki engedély s a tervezett s engedélyezett vasutak mindegyike az ország fővárosának, Madridnak a tengeri főkikötő-helyekkel való összeköttetését czélozzák. Mindjárt kezdetben egy igen helyesen átgondolt vasúthálózati terv megvalósulása helyzetetett kilátásba, tényleg azonban csak évtizedek múlva lett a tervbe vett vasúthálózat kiépítése befejezve, minek oka egyrészt abban keresendő, hogy az idegen vállalkozók, az állam által, az építési tőke kamatainak biztosítása czímén nyújtott nagymérvű segélyezés daczára sem voltak képesek a jobbára nehéz hegyi pálya jellegével bíró vasutakat az engedélyezett alaptőkéből kiépíteni másrészt pedig, hogy a kinyert vasúti engedélyek alapítási nyereszkesedésre használtattak fel.

A második vasútvonal, a 40 km hosszú Madridtól Aranjuezig vezető vasútvonal, mely 1851. évi február hó 9-én nyitott meg.

Az összes spanyol vasutak magán-, és pedig kizárólag angol és francia vállalkozók által építették ki, s ezen vállalkozók az államtól

kisebb-nagyobb mérvű segélyezésben s kamatbiztosításban részesítettek. *)

A vasutak építésére és üzletére szóló engedélyek a király nevében adattak ki, 90 évre szólóknak, biztosítva lévén ez idő leteltével az állam részére a szállományi jog.

A vasúttársaságok a szállítási teljesítményekért az utasok és áruk után és a szállítóktól kétféle díjat, ú. m. pályahasználati és szállítási díjat szedtek s úgy a személyek, mint az áruforgalomban a különböző társaságok, sőt ugyanazon társaság különböző vonalain beszedett személy- és árudíjszabási tételek is igen különböznek.

A vasutak üzlete, forgalma s általában működésük felett a közvetlen felügyeletet e célra szervezett állami műszaki hivatalok, felügyelők s biztosok végzik.

Spanyolországban állami vasutak nincsenek, s úgy mint Angliában itt is *kizárólag a magán vasútépítési s kezelési rendszer* jutott érvényre.

X. PORTUGÁLIA.

Portugáliában ez első vasút 1854-ben épült ki, Lissabontól Carregadoig, 36 km hosszban, állami költségen. Az 1859. évben ez a vasút egy magántársaságnak engedtetett át, mely portugáliai vasúttársaság cég alatt megalakulván, az ország déli és délkeleti részében 1868. év végéig mintegy 192 km hosszú vasúthálózatot épített ki, melyet 1869. évben az állam megváltván, folytatta a hálózat kiépítését déli, keleti és északi irányban.

Ezen vonalakon kívül állami költségen kiépítettett s állami üzemben tartatik a Minho-Duro vasúthálózat.

Magánvasúttársaság hét van Portugáliában. A magántársaságoknak vonalaik befektetési költségei után az állam részéről 5—5%%-nyi kamat van biztosítva.

A portugál vasutak szabványos nyomtáva, úgy mint Spanyolországban 1.67 m, néhány vasút azonban 0.90 m s 1.0 m nyomtávval van kiépítve.

Vasúti rendszere, ellentétben a szomszédos Spanyolországgal, vegyes.

*) Ránk magyarokra nézve ez azért bir különösebb érdekléssel, mert ezen munkálatokban, mint a vállalat mérnökei, részt vettek: *Ludvig* Gyula, *Kossuth* Ferenc és *Kossuth* Lajos Tivadar is.

XI. SVÉDORSZÁG.

A svéd királyságban 1851-ben Cristinchamtól Sjocaendonig 12 km, Charelfentől Frykenig 8 km, 1854-ben pedig Norberg—Amaenmingenig 17 km hosszban épültek ki s nyitattak meg vasútvonalak, magánvasúttársaságok nyervén engedélyt a vasútvonalak építésére és üzemeltetésére. Az első szabványos nyomtávú gőzmozdony vasutak 1856. évi december hó 1-én adták át a forgalomnak. Az állam költségen kiépített és üzemben tartott vonalak egyike 16 km hosszban Malmötól Lundig, másika 15 km hosszban Göteborgtól Jonzeredig vezetett. Az 1856. év végéig megnyitott ezenfelül 35 km magántársasági tulajdonú vasútvonal.

A vasúthálózat kifejlődése ezután elég gyors léptekkel haladt előre.

Az állami vasutak szabványos nyomtávval (1.435 m) építettek ki, a magánvasúti hálózathoz ellenben csak 3069 km volt rendes nyomtávval előállítva, míg 1436 km. hat különböző keskeny nyomtávval épült. A keskenyvágányú pályák mintegy 771 km. hosszban többnyire 0.891 m. nyomtávval bírnak, azután legkiterjedtebb alkalmazást talált az 1.067 m.-es nyomtáv közel 222 km. hosszban.

A magán vasúttársaságok nagy része az államtól jelentékeny segély vagy kamatbiztosításban részesül.

A magánvasúttársaságok száma 66 s úgy a magánvasúttársaságok, mint az állam vonalai elég jól jövedelmeznek.

XII. NORVÉGIA.

Norvégiában az első vasutat Stephenson Róbert tervezte. A Cliristiániától Stroemmenig vezető 18 km. hosszú szabványos nyomtávú ez a vasútvonal 1853. június havában nyitott meg a közforgalom számára. Az 1853. évi november hó 1-én a vasút folytatólagos része (40 km. hosszban) Stroemmentől Dahlig; 1854. szeptember hó 1-én pedig a Dahltól Eidsvoldig vezető (10 km. hosszú) végszakasza adták át a forgalomnak, mivel ekként a Christiania—Eidsvold-vasút építése be is fejeztetett.

Ezen úgynevezett norvégiai főpályát az állam angol tőkepénzesekkel szövetkezve építette ki. Az e részben 1850. évi december hó 17-én megkötött szerződés szerint az állam szerezte meg a vasút építése céljára szükséges földterületeket s az erre fordított költségei után 4%-os kamatra tarthatott előigényt a vasút jövedelmeiből.

Az állam a községek és magánérdekeikkel egyetemben átvette továbbá a 4,500.000 frrtal megállapított részvénytőke felét, a másik

felelész beszerzéséről az építési vállalkozók tartoztak gondoskodni. Az utóbbiak által kiadott részvények azonban előjoggal bírtak, a földterület költségei fejében járó 4% kamat kiegyenlítése után fenmaradó jövedelemből 5% kamatra, a további jövedelemből kaptak azután az állam s a többi részvényesek az általuk átvett részvények után 4% kamatot, az ezentúli maradvány, illetőleg fölösleg az összes részvényesek között egyenlő arányban volt felosztandó.

A magánvállalkozásnak a vasútépítési ügyletbe való bevonása nem vezetett kedvező s előnyös tapasztalati eredményekre, minek folytán a későbbi vasutakat az állam mind saját üzletkezelésében tartotta meg. A vasútépítés költségeihez való hozzájárulásba az állam bevonta azonban a helyi érdekelteket, községeket és magánosokat s ezekkel szövetkezve, az egyes vonalak kiépítése céljára »*Államvasúti érdekeltégi társaságot*« alakított. Minden ilyen társulat gazdasági tekintetben önálló egységet képezett s a tagok részvényei mind egyenlő jogokkal bírtak. Ezen vasutak igazgatósága mindazonáltal kizárólag királyi hivatalnokok által láttatik el s csak a norvég főpálya igazgatásában van a három állami hivatalnok mellett még a társaság által választott három igazgatósági tag.

Az így sajátlagosan *vegyes rendszert* feltüntető vasutak üzletének s forgalmának közvetlen kezelését hat forgalmi kerületi felügyelőség látja el.

XIII. DÁNIA.

Az első vasút Dániában 1844-ben engedélyeztetett és épített ki. Ez az Altónától—Kiéiig terjedő vonal még ugyanazon évben át is adatott a közforgalomnak. A vasutak kiépítése s forgalomba helyezése fokozatosan haladt előre, jóllehet a dán politikai viszonyok a vasúthálózat kifejlődésének mindaddig útjában állottak, míg Schleswig-Holstein és Laumburg herczegségek a dán királyság birtokából ki nem váltak.

1851. év végével a dánországi vasúthálózat kiterjedése már 267 km.-re szaporodott fel.

A dán vasutak két főcsoportra oszlanak, az állam földrajzi fekvése és viszonyaihoz idomulva, úgymint: a szárazföldi s a szigetbeli vasutakra. Seeland, Tünen, Laaland és Falster szigetek saját vasúthálózat felett rendelkeznek.

Dániában kezdettől fogva *a vegyes rendszer* érvényesült a vasutak építése és üzletkezelésénél. A Jüttland félszigeten s Tünen szigeten kizárólag állami költségen építettek a vasutak s azok üzlete is az állam által kezeltetett, ellenben Seeland, Laaland és Falster szigeteken a vasutak magántársaságok által építettek és kezeltettek.

A magánvasúttársaságok kiválólag a termékenyebb, ipari s kereskedelmi tekintetben előrehaladottabb országrészekben építettek vasúta-

kat s így jövedelmező üzleteket csináltak, míg az állam a szegényebb s kevésbé lakott vidékeken épített vasutakat.

A leghatalmasabb két magánvasúttársaság volt a Seeland vasúttársaság, mely a Seeland szigeten épített vasutakat s a Laaland—Fals tér vasúttársaság, mely a Laaland és Falster szigetek vasútait tartotta kezében.

Az 1880. évi július hó 2-án kelt törvény által a kormány felhatalmaztatott, hogy a seelandi vasúttársaság vonalait megvásárolhassa, mi meg is történt, miáltsl a magán vasutak érdekeltjeinek az igazgatásra való befolyása csökkent.

XIV. SVÁJ CZ.

Svájczban lassan, késedelmesen indul meg a vasútépítés. Ennek oka egyrészt a terepviszonyok nehézségei, másrészt a politikai viszonyokban keresendő, a mennyiben a svájcz kantonok laza szövetsége alkalmatlannak bizonyult oly nagy gazdasági feladatok megoldására, a milyen a vasutak építése. Így hát Svájczban 1848-ig mindössze egy vasút nyílt meg, a *svájcz északi vasútnak nevezett Zürich—baseli* vonal Zürichtől Baselig (24 km.) terjedő része, melynek terve már 1836-ban felvetetett, de csak 11 év múlva létesült és csak 1847-ben adott át a forgalomnak. Ezt megelőzőleg is volt ugyan már vasút Svájczban: St.-Ludwigtól Baselig, (L8 km. megnyílt 1844-ben) de ez csak svájcz területen épült része volt a francia keleti vasút strassburg—baseli vonalának. Az alkotmánynak 1848-ban bekövetkezett revíziója után nyomban fokozottabb lett az érdeklődés a vasutak létesítése iránt. Kezdődik ez azzal, hogy 1849-ben megbízza a szövetségi kormány *Stephenson* Róbertét az egész országra kiterjedő vasúti hálózat tervének elkészítésével. E hálózati terv egyszersmind magán viseli bélyegét a vasúti technika akkori állásának, mert a Stephenson-féle tervezet szigorúan simul a terepviszonyokhoz s aggódó gonddal keresi a menedékes helyeket. A Stephenson-féle hálózati terv 650 km.-nyi vonalat ölelt fel és mintegy 114 millió frank költséget igényelt volna.

A rohamosabb vasútépítési tevékenység akkor kezdődik Svájczban, a midőn 1854-ben Ausztriában megnyílik a semmeringi vasút, melylyel meg volt oldva a hegyi vasutak problémája. Ettől kezdve azután a legmerészebb vállalkozásokkal éppen Svájczban találkozunk a vasútépítés terén és a svájcz mérnökök mintha előszeretettel keresték volna a technikailag legnehezebb feladatok megoldását.

A svájcz vasútiügy első korszakát 1872-ig számíthatjuk. Kezdődni tulajdonképpen csak 1852-ben kezdődik, a midőn az engedélyezési törvény meghozatott. Ebben a törvényben eldöntetik a rendszerkérdés, a mely sok vita tárgyát képezte, a mennyiben nagy számmal voltak, kik az állami vasúti rendszert óhajtották.

A törvényhozás a magánvasúti rendszert fogadta el.

A vasútügy fejlődésének Svájcban lényeges akadályát képezte, hogy a vasutak engedélyezésének joga ezen (1852-iki) törvény szerint az egyes kantonoknak tartatott fenn, a szövetségi kormányt csak az engedély jóváhagyásának joga illette meg, melyet azonban csak az esetben tagadhatott meg, ha a közforgalom vagy a szövetség hadászati érdekei a tervezett vasút által sérelmet szenvedtek volna. Minden, valamivel hosszabb vasútra természetesen több kantontól kellett engedélyt kérni és mindegyik kanton a maga érdekének leginkább megfelelő vonalirány mellett foglalván állást, az érdekellentétek kiegyenlítése sok huzavonával járt, a vasúti engedélyek kieszközlése sok időbe telt, ha ugyan meg nem hiúsult. Ezen helyzet csak 1872-ben szűnt meg, a midőn az 1852-iki törvény hatályon kívül helyezésével új vasútépítési és engedélyezési törvény hozatott s a midőn egyszersmind az engedélyezési jog a szövetséggyűlésre ruházott. Ezen óv tehát mintegy zárkövét képezi az előző korszaknak, a mi rövid idő alatt 1400 km. új vonal kiépítésében jut kifejezésre.

A vasútügy fejlődése Svájcban is, mint más országokban oly irányt vett, hogy az önálló apró vasutak nagy száma csekélyszámú, összefüggő hálózattá alakult át. Így például 1862-ig a hálózat kiterjedése 1155 km.-re növekedett, mely hálózat több mint 10 vasúttársaság között oszlott meg. Ekkor már összefüggő sínösszeköttetés volt ugyanis Svájcban a bodeni tótól a genfi tóig s a nemzetközi forgalom is erre vette útját. A 70-es években ennél fogva az apró vasúti igazgatóságok négy nagyobb vasúti csoporttá alakultak, ú. m.: 1. a *Jura—Simplon vasút*; 2. a svájci központi vasút; 3. az északkeleti vasút; 4. az egyesült svájci vasutak. *Ezekhez ötödikül hozzájárult a 80-as években a Gotthárd vasút**)

Már az 50-es években merült volt fel az az eszme, hogy Olaszország Svájcon keresztül sin-összeköttetésbe hozassák Észak-Európával. Nagy versenytámadt a különféle tervezetek körül, a mennyiben a kantonok egy része a Simplonon, másrésze a St.-Gotthárdon és ismét más része a lukmani alpokon vezető vonalirány mellett foglalt állást. Komolyabb stádiumba a vasút ügye éppen ezért csak 1868-ban jutott, midőn megnyílt a *Brenner-vasút*, (Innsbruck—Bozen) mely Ausztriát Olasz-országgal kötötte össze és midőn a *Mont—Cenis* vasút, mely Olaszországot Franciaországgal hozta közvetlen vasúti összeköttetésbe. Az 1869-ben Olaszország és Svájc között létrejött államszerződéssel, melyhez 1871-ben Németország is hozzájárult, a gottthárdi útirány fogadtatott el, jóllehet ez volt a legköltségesebb, de mellette szólt, hogy mintegy középhelyet foglalt el a Mont—Cenis és

*) Ez a St.-Gotthárdnak középsvájci alpestőmegén keresztül vezető hegyi vasút, mely egyfelől az olasz, másfelől a svájci, német és ezekhez csatlakozó vasutak közt közvetíti a forgalmat, a legújabb időkben államosított.

Brenner-vasút közt. E szerződéssel az említett három állam 85 millió frank szubvencziót biztosított a Gotthárd-vasutat építő társaságnak, mely szubvenczió későbbi pótlással (1878) 119 millió frankra emelkedett. Eddigelé egyedülálló példája a vasutak nemzetközi segélyezésének. A *Luzern—Immensee—Chiasso* 240 km. fővonal építése 240 millió frankba került. E nagy összeg legnagyobb részét azonban a néhány méter híján 15 km. hosszú *Gotthárd-alagut* emésztette fel, mely maga 60 millió frankba került. 1872 őszén kezdődtek a munkálatok az alagutnál, melynek átfúrása 1880 tavaszán fejeztetett be. Az egész vonal 1882-ben adatott át a forgalomnak s ezen idő óta a nagyjelentőségű angol-indiai postacsomag-forgalom Svájcra és Olaszországon keresztül (Brindisin át) szállítatik. A Svájc és Olaszország közt létesített ezen újabb sín-összeköttetés előmozdítására Olaszország a svájci kantonok és a svájci szövetség törvényhozása óriási áldozatokat hoztak.

Ma már Svájc igen gazdag műszaki tekintetekben nehéz feladatokat képező vasutakban. Ilyen a fogaskerekű *rigi vasút*, mely 1871-ben nyílt meg s mely az első e nembeli vasút volt Európában. Azóta számos fogaskerekű hegyi és sodronykötél-pálya épült, úgy hogy ma már mintegy 40 ily speciális jellegű hegyi vasútja van. Minden eddigit felülmúl azonban a Jungfraura vezető vasút, mely mint gőzmozdonyú adhasiós vasút kezdődik, feljebb fogaskerekűvé lesz s villamos vasútban végződik.

Svájc nagy érdemeket szerzett a *nemzetközi vasúti fuvarozási jog* létrejövetele körül. Az 1893 január 1-én életbelépett *berni nemzetközi egyezményben* ugyanis egységes fuvarozási jog állapított meg Európa kilencz állama számára (Ausztria, Magyarország, Belgium, Fránziaország, Németország, Németalföld és Luxemburg, Olaszország, Oroszország és Svájc, mely államokhoz 1897-ben Dánia is csatlakozott) mintegy 160.000 km.-nyi vasútforgalmában. Ez az egyezmény Svájc kezdeményezése folytán jött létre. Azelőtt a közönség soha sem volt biztos, hogy a fuvarozási ügyletből esetleg felmerülő igénye mely állam joga szerint fog megítéltetni. Ez a bizonytalan jogállapot megszűnt a berni egyezményvel.*)

*) Az 1886-ik évben egy igen fontos nemzetközi megállapodás jött létre. Kimondatott 9 külföldi vasút forgalmi eszközeinek lefoglalhatlansága, minek következtében a magyar és osztrák vasutak kocsijai minden veszély nélkül futhattak Németország területére. Létrejött ezenkívül még két más nemzetközi megállapodás is.

Az egyik megállapodás a vasutak műszaki egységesítésére, a másik pedig a nemzetközi vasúti szállítási jogszabályok megalkotására vonatkozik. Mindkettőnél a kezdeményezés érdeme Svájcé.

A svájci szövetség kormánya ugyanis egységes vasúti szállítási jogszabályok alkotását vevén célba, meghívása és kezdeményezése folytán *Belgium, Németország, Fránziaország, Olaszország, Luxemburg, Hollandia, Ausztria* és *Magyar-*

Svájcz, megfelelően az ottani nép jellemének, mely épp úgy, mint az angol, megszokta, hogy önjerejére támaszkodják s ne várjon mindent a kormány gondoskodásától, a *magánvasúti rendszer* hazája. Egyes kantonok (Bern és Freiburg) építettek ugyan közkölségen vasutakat, de rövid idő múlva magánvállalat kezébe adták azokat. E mellett a kantonok nagymértékben részesítették kamatgaranciában és egyéb segélyekben a vasutakat, de az államvasúti rendszer nem tudott ott gyökeret verni, jóllehet az eszme ismételten felmerült. Mint említve volt, a szövetségi kormány 1852-ben az állami rendszer mellett foglalt állást, majd 1858-ban felhatalmazást kért vasúti részvények vásárlására, de eredménytelenül. 1862-ben pedig a köztársaság akkori elnöke, a vasutak állami megváltását javasolta, hogy segítsen a vasutak akkori nehéz pénzügyi helyzetén. Javaslatát nem fogadtatott el.

A svájci vasutak meghatározott időre — többnyire 99 évre — engedélyeztettek, de kikötés történt, hogy bizonyos batáridőben, az állam által, az engedélyidőn belül is megválthatok. Ha azonban az állam megváltási jogával élni nem kíván, erről a vasút meghatározott idővel — többnyire öt évvel — előbb értesítendő.

Több számottevő vasútra nézve a megváltási határidő 1888 május 1-én lett esedékes. A szövetségi kormánynak 1883 május hó 1-ig hatá-

ország képviselőiből Bernben 1878. évi május hó 13-ától június hó 4-éig terjedő időszak alatt nemzetközi értekezlet tartatott, a melyen a nemzetközi vasúti szállítási jogszabályoknak egyrészt a svájci, másrészt pedig a német birodalmi kormány által kidolgozott előterjesztett tervezetei is tárgyalás alá vétettek. A tárgyalások egy szerződés-tervezet megállapítását eredményezvén, ezen szerződés-tervezet hozzájárulás végett az illető államok kormányainak megküldetett s minthogy arra nézve több irányban észrevétel merült fel, a svájci szövetség kormánya újabb nemzetközi értekezlet egybehívását javasolta, a mely értekezlet ugyancsak Bernben 1881. szeptember hó 21. s következő napjain tényleg meg is tartatott.

Ezen második értekezlet kidolgozta s megállapította a vasúti szállítási jogra vonatkozó nemzetközi egyezménynek, továbbá egy központi hivatal felállítására vonatkozó szabályzatnak, valamint a szükséges végrehajtási utasításoknak tervezeteit, s mindezen munkálatok azután az érdekelt államok kormányainak hozzájárulás végett szintén megküldettek.

Egynéhány állam a nemzetközi értekezlet javaslatához hozzájárult, több állam ellenben a munkálatokban változtatásokat indítványozott; minek következtében 1885. évi szeptember hó 28-án ismét Bernben összeült a harmadik nemzetközi értekezlet, mely időleges elnapolással 1886. évi július hó 5-én munkálkodását újból felvévén, 1886. évi július hó 17-én befejezte működését, teljesen egyetértő megállapodásra jutván.

A vasutak műszaki egységesítésének alapelvei szintén Bernben és pedig 1886. évi május hó 16-én tartott nemzetközi értekezlet útján lettek megállapítva s miután az osztrák kormány az értekezlet megállapodásaihoz 1886. évi december hó 22-én hozzájárult, a megállapodásoknak a vágány-szélességre s a forgalmi eszközök szerkesztéseire vonatkozó határozmányai Ausztriában 1887. évi április hó 1-ével tényleg életbe is léptek.

rozni és az illető vasutakkal közölni kellett, vajjon akar-e megváltási joggal élni? Ez a körülmény alkalmat szolgáltatott az államosítás kérdésének újabb megvizsgálására, melynek eredményeképp kitűnt, hogy az engedélyokmányyszerű megváltás esetén, mely alapon a vasutak számadásaiban kitüntetett befektetési tőke veendő figyelembe, az állam mintegy 85 millió frankkal fizette volna túl a vasutakat valódi értéküknél. Ezért a kormány a vasutak megváltását nem, hanem azt javasolta, hogy köteleztessenek a vasutak befektetési tőke-számlájuk olyanszerű kimutatására, melyben az oda nem tartozó tételek ne szerepeljenek. Így keletkezett az 1883 december 21-iki, a *vasutak számvitele* ügyében hozott törvény, melynek folyományaképpen még 40 millió frankkal többet kellett a vasutaknak tőke-számlájukból leírniok, mint a mennyire azt a kormány hozzávetőlegesen számította.

A szövetségi kormány vasútügyi osztályának vezetője: *Welle*, a szövetségi kormánytanács tagja, az államvasúti rendszer legkiválóbb híveinek egyike — Pororszország példájára — az engedélyokmányyszerű megváltás helyett a szabad egyezkedés útján vélte előnyösebbnek az államosítás keresztülvitelét. Ezt meg is kísérletté 1888-ban az *északkeleti* vasúttal. A tárgyalások azonban félbeszakadtak, mert az északkeleti vasút mentén fekvő kantonok nagy ellenszenvvel fogadták az eszmét, attól tartván, hogy az északkeleti vasút államosítása esetén az állam nem építi ki azon vonalakat, a melyekre az északkeleti vasút kötelezve volt, bár pénzügyi nehézségek miatt azokra nézve halasztást kért és kapott is a törvényhozástól.

Midőn 1889-ben a nyugatsvájczai és Jura—Bern—Luzern vasutaknak egyesüléséből létrejött a *Jura—Simplon vasút*, újabb alkalma nyílt az államnak a vasutakra való befolyását gyarapítani. Az egyesült vasutak megváltási határideje egységesen 1903-ban állapított meg és a szövetségi kormány magához váltotta a Bern kanton tulajdonában volt 30.000 darab elsőbbségi részvényt, majd 1890-ben újabb 47.900 darab elsőbbségi részvényt vásárolt, miáltal a Jura—Simplon vasút Svájcz legnagyobb vasútjának igazgatására jelentékeny befolyást szerzett.

Rövid idővel azután, 1891-ben, újabb kísérletet tett *Welte* a Szabad alku útján való államosítással, melynek eredménye a *központi vasút* megvétele lett volna. Már meg is kötötték a szerződés a vasúttársasággal s a törvényhozás mindkét háza jóváhagyta a szerződést, azonban a törvény népszavazat elé (ad referendum) vitetvén (289.406 szavazattal 130.729 ellenében), elvettetett. A népszavazat ezen eredményét *Welte* vasúti politikájának elítéléséül tekintette, miért is lemondott hivataláról s visszavonult a politikai tevékenység teréről.

Utódja, *Zemp* került a vasúti ügyek élére, a ki folytatta az államosítás előkészítését azon az úton, melyet az 1883-iki számviteli törvény kijelölt. Nevezetes e tekintetben az *1905 június 28-iki törvény* (a vasúti részvényesek szavazatjoga és az állam részvétele a vasúti

részvénytársaságok igazgatásában), mely jelentékenyen korlátozza külföldi részvényesek befolyását a vasutak igazgatásában. E törvény kimondja, hogy a közgyűléseken csak oly részvényesek szavazhatnak, kiknek részvényei névre szólnak s legalább 6 hóval előbb a részvénykönyvbe bevezetettek, továbbá, hogy a vasút-részvénytársaság igazgatóságának legalább $\frac{4}{5}$ -részben svájcei polgárokból kell állni, kik tényleg Svájcban laknak is. Még fontosabb lépés ebben az irányban az 1883-iki számviteli törvény revíziója, hogy az ezen törvényből felmerült kételyek és vitás kérdések mikép tisztáztassanak. A vasutak részéről ez ellen kifejtett heves agitáció dacára *1896 márczius 23-án* létrejött az új *számviteli törvény*, de csak miután az a népszavazat alkalmával is többséget nyert, volt az életbeléptethető. Az 1896-iki vasúti számviteli törvény az 1883-iki hasonló törvénnyel lényegileg azonos, csakhogy szigorúbb büntetési határozatokat tartalmaz a törvény megszegése esetére, továbbá a kormány és a vasutak közötti vitás kérdésekben, melyek engedélyokmányok által kijelölt választott bíróság elé utaltatnak, a szövetségi törvényszék illetékességét állapítja meg.

Mindezen törvények most már eléggé világosan mutatták, hogy a közvélemény az államvasúti rendszernek meg van nyerve és miután a legtöbb vasútra nézve az állami megváltás bejelentési határideje 1898 május 1-én járt volt le, a szövetségi kormány már 1897 márcziusban a törvényhozás elé terjesztette javaslatát a fővasutak állami megváltása és üzembevétele tárgyában, mely javaslat a törvényhozás mindkét háza által beható tárgyalás után elfogadtatott s mint *1897 október hó 15-iki* törvény, 1898 február hó 20-án megejtett népszavazat által, és jelentékeny többséggel, véglegesen jóváhagyatott.

Ezen törvény alapján Svájc fokozatosan az államvasúti rendszerre tért át és pedig az *államszövetségi vasutak* rendszerére, melynek megvalósítását a Németbirodalomban Bismarck sikertelenül kísérlettel meg a 70-es évek közepén.

A legújabb időkben a közvéleményben antipatia merül föl az államvasúti rendszer ellen. Szítja, fokozza ezt az ott népszerűtlen decentralisztikus vezetés, mely rideg és merev bürokráciájával az üzemi kiadás hányadot igen nagyra növelte.

XV. OLASZORSZÁG.

I. Az olasz egység megalakulásáig.

Olaszország vasútügyének történetében két főkorszakot különböztethetünk meg. Az elsőt 1860-ig, a másodikat pedig 1860-tól számíthatjuk. Az első korszakban Olaszország 5 külön államból állott. Ezek: 1. Nápoly és Sicilia; 2. Lombard-Velencze és Középolaszország; 3. Toscana; 4. Sardinia és 5. a pápai állam.

1. *Nápoly és Sicilia.* Az első vasutat Nápolytól Noceraig francia mérnökök tervezték 1836-ban. Ennek első vonalrésze, a Nápolytól Portiáiig terjedő vonal, 1839-ben nyílt meg. Ez volt az első gőzüzemű vasúti vonal Olaszországban. Ezután a kormány államköltségen épített vasutakat. De az állami budget megterhelését kerülendő, csakhamar újhói a magánvállalkozásnak engedte át a tért. Így a nápoly—brindisii vonal 1855-ben magánvállalatnak engedélyeztetett, hasonlóképen a Nápoly—Trentoi vonal is. Az első korszak végén Nápoly és Sicilia királyságban mindössze 99 km vasút helyzetetett volt forgalomba. (Ebből 44 km állami.)

2. *Lombard-Velence és Közép-Olaszország.* Az első vasúttársaság a lombard—velencei *Ferdinand-vasút-társaság* 1837-ben alapított és nyert engedélyt a Milánótól Velencéig terjedő vonal építésére. Pénzügyi nehézségek miatt azonban csak 1842-ben nyílt meg első vonalrésze Paduától a Lugano-óig és csak 1857-ben Velencéig. A vállalat folytonos pénzzavarokkal küzdvén, vonalait 1852-ben megvette az állam, majd 1856-ban ismét eladta egy konzorciumnak, az ekkor létesített *lombard-velencei és középolaszországi* vasúttársaságnak, mely azonban 1859 (janár 1-én) egyesült az osztrák déli vasúttársasággal.

3. *Toscana.* Az első vasút 1838-ban engedélyeztetett a Leopold-társaságnak, a Livornótól—Florenzsig építendő vonalra. (100 évre) Ezen vasútnak első Livornótól Pisáig terjedő részvonala csak 1844-ben nyílt meg. Az után 1846-ban engedélyeztetett a Mária Antónia-vasút (Lucija—Pistoja 88 km) mely azonban pénzügyi zavarok miatt csak 1859-ben fejeztetett be mikor is egyesült a Leopold-vasúttal. Ezenfelül még néhány rövidebb vonal engedélyeztetett kamatgarancia mellett.

4. *Sardinia.* A Turintól Genuáig terjedő vasút két ízben is engedélyeztetett (1840 és 1844) azonban végre is államilag építetett meg. Az állami építés 1845-ben rendeltetett el 1853-ban fejeztetett be. Mivel azonban Cavour — ki a kormányba belépett volt — nem volt híve az államvasúti rendszernek, eltérnek az államvasúti rendszertől és magánosok nyernek engedélyt vasutakra, de erőteljes állami támogatásban részesülnek. Az állam vagy 41,%-os kamatgaranciát biztosított, vagy átvette a részvények felét. Legfontosabb magánvasút volt a *Viktor Emánuel-vasút*, mely később átvette az 1853-ban engedélyezett Mont Cenis-vasutat is.

5. *A pápai államban* legkésőbb kezdődött a vasutak építése, a mennyiben az első vasút Rómától Civita—Vecchiáig csak 1856-ban engedélyeztetett s csak 1859-ben nyílt meg (Pius-, később Római vasúttársaság).

II. Az olasz egység megalakulása után.

Az olasz egység megalakulása után az új kormány első gondja volt az állam érdekeinek megfelelően kiépíteni a vasúti hálózatot. Összeköttetést létesít tehát az egyes vonalak között és egységet teremt a vasutak üzletében. Erre különben nagy szükség is volt, mert a lombard-vonalak nem állottak összeköttetésben a középolaszországi vonalakkal s a toscanai vonalnak sem volt csatlakozásuk a középolaszországi vonalakhoz. A volt pápai államban csak egy rövid kis vonal állott üzemben, a volt nápolyi királyságban az államvasutak igen kis területre szorítkoztak, Sziciliában és Sardiniaiban pedig még éppen nem is volt vasút. Még leginkább összefüggő hálózata volt Sardiniaé, jóllehet itt találkozott a vasútépítés legnagyobb technikai nehézségeivel. (Apenninek, Mont Cenis, Alpések) Ily állapotban találta a vasútügyet az egységes Olaszország kormánya. E szakadozottság hátrányait érezte a forgalom, a kereskedelem és a vasútépítés fejlődése egyaránt. A kormány eleinte magántársasággal kísérletre ment a bajok megszüntetését, minélfogva 1861-ben, megalakult az *itáliai déli vasúttársaság* (Ancona—Otranto—Nápoly—Salerno) 1863-ban pedig a *sardiniai vasúttársaság*.

A politikai viszonyok kedvező alakulása nagyban fellendítette a vasútépítést. Gyökeres intézkedés a szakadozottság megszüntetése érdekében azonban csak az 1865. évi május 14-iki törvénnyel történt, melynek Franciaország példájára a *vasutak csoportosításának* eszméje szolgált alapul. Ezen törvény rendelkezéseinek megfelelően az államvasutak eladattak és a hálózat a nagyobb egység érdekében 4 nagy társaság közt osztatott fel. Nevezetesen:

1. *Felsőolaszországi társaság*. A lombard-velencei és középolaszországi társaságokból alakult. Megkapta mindazon államvasutakat, melyek vonalaiba estek s ezenfelül több kisebb vasút üzemét.

2. *Római vasúttársaság*. 1100 km-nyi vonallal a középtoscanai és livornói vonalakkól alakult.

3. *Olasz déli vasút*: 800 km vonallal.

4. *Kalabria-szicíliai vasúttársaság*, melynek azonban még nem voltak vonalai.

A vasútügy ilyen rendezése után a hálózat gyors fejlődésnek indul. Kiépül (1865 után) az összeköttetés Florencz—Róma és Nápoly között, majd néhány évvel később Bologna—Ancona és Brindisi közt, (1870-ben) Szicilia szigetén, (1871-ben) Sardinia szigetén is megkezdődik a vasútépítés. (1871) Az 1871. évre esik a *Mont Cenis-alagut* megnyitása, mely által Olaszország sinösszeköttetésbe jutott Franciaországgal, a következő 1872. évben pedig megnyílt a *Genua—Nizzai* vonal, a második összeköttetés Franciaországgal.

Az 1875. év a *baseli szerződésről* nevezetes. Ezen szerződés által

ugyanis szétválasztattak az osztrák déli vasút felsőolaszországi vonalai, annak északi osztrák vonalaitól.)*

Már ekkor elhatározta volt az olasz kormány a vasutak állami megváltását, mert az 1865 május 14-iki törvényhez fűzött remények nem teljesültek. A kedvezőtlen politikai és gazdasági viszonyok folytán ugyanis a vasutak nagy mértékben vették igénybe az államot a jövedelemhiztosításból kifolyólag és mégis az állam végre kénytelen volt megváltani a pénzügyi zavarokkal küzködő, Ínséges vasútakat. Az 1898. év végén az olasz vasúti hálózat kiterjedése 8000 km-t tett. E vasúti hálózat tehát az 1865 május 14-iki törvény óta több mint megkétszereződött.

Ugyanazon időben (1878) mint Franciaországban mozgalom indult meg Olaszországban is a vasúti hálózat intenzivebb fejlesztése érdekében. Ezen mozgalom eredménye lett az *1879. évi július 29-iki törvény*, mely a vasúti hálózat fejlesztését a közgazdasági érdekeknek megfelelően vette célba. E törvény vasútépítési célokra 1260 millió lírát engedélyezett, mely új vonalak építésére volt fordítandó.

Az építendő vonalak a törvény által 4 kategóriába sorozatnak fontosságuk és a helyi érdekeltség hozzájárulásának mérve szerint:

1.	1153 km	430 millió	lira	költséggel	államköltségen		
2.	1367 »	253 »	»	»	»	$\frac{9}{10}$	részben államköltségen
3.	2069 »	259 »	»	»	»	$\frac{8}{10}$	» »
4.	1530 »	105 »	»	»	»	$\frac{6}{10}$	» »
		<hr/>		6119 km		1047 millió líra.	

Az építési költségek fedezéséről a 2—4 alatti csoportoknál az érdekelt községek és tartományok tartoznak gondoskodni. A tervek és költségvetések azonban elhamarkodva készültek, miért is már 1880-ban úgy az építés módját, mint a tőkebeszerzést illetőleg a törvény módosítása vált szükségessé. Egyáltalában az 1879. július 29-iki törvény végrehajtása sok nehézséggel járt, mert az előirányzat nem volt betartható, minek oka főleg abban keresendő, hogy az eredetileg tervezett hálózat a javaslat közzétételétől a törvényhozási tárgyalásig eltelt idő alatt az érdekelt vidékek felszólalása folytán jelentékenyen kibővítettett új vonalak felvétele által a nélkül, hogy egyszersmind az előirányzott építési tőke is megfelelően emeltetett volna. Ezalatt a vasutak állami megváltása is előrehaladt, a megváltott vonalak azonban addig is, míg az üzletvitel kérdése véglegesen rendezettnék, a nagy magántársaságoknak adtak üzletbe.

*) Ez már az 1866-iki háborút befejező békekötésben kimondatott, midőn Ausztria lemondott Lombard-Velenczéről. A tárgyalások azonban 1875-ig elhúzódtak. Megváltás fejében Olaszország mintegy 30 millió líra évjáradékot fizet a déli vasútnak, az engedély idő lejártáig.

Az 1879-iki vasútépítési programul keresztülvitele is fokozta a helyzet nehézségeit, mert sokba fogtak egyszerre, és az állam bevételeivel nem állottak arányban a vasútépítés által igénybevett kiadások.

Általánossá vált tehát a meggyőződés a vasútügy oly rendezésének szüksége iránt, mi mellett az állam terhei könnyítettének. E végből kiküldött a törvényhozás egy 15 tagú bizottságot a kérdés tanulmányozása végett. A bizottság Olaszország minden nagyobb városában megfordult a szakértők meghallgatása végett, míg végre 1881-ben befejezte munkálatait és 3 testes kötetbe foglalva, a törvényhozás elé terjesztette tanulmányának eredményét és javaslatait. Az olasz parlamenti ankét e művében a legnagyobb gonddal fel van használva mindaz, a mi a tudományban és a gyakorlatban a rendszerkérdésben felmerült és egyszersmind statisztikai adatokkal megvilágítva az állami és magánvasúti üzlet eredményei. Végül a parlamenti ankét arra a következtetésre jut, hogy az olaszországi viszonyoknak leginkább az *államvasutak bérbeadása*, vagyis tehát a *bérletrendszer* felelne meg. Ezt az eszmét az olasz kormány is magáévá tette, azonban ismételt kormányválságok miatt csak évek múlva valósíthatta meg. Csak heves és elkeseredett vita után sikerült megszavaztatni az *1885. évi április 27-ilci törvényt*. A megoldás a németalföldi és a francia rendszer kombinációjában áll, a mennyiben (ép úgy, mint Hollandiában) az állam tulajdonát képező vasutak magántársulatoknak 60 évre bérbe adattak és (ép úgy, mint Franciaországban) a vasútépítési programm keresztülvitele a magántársaságokra bízott.

A hálózat 3 csoportra osztattot, ú. m.:

1. adriai, (rete adriatica)
2. középtengeri (rete mediterranea) és
3. siciliai hálózatra. Az elsőnek (székhelye Flórencz) vonalai az Adriai-tenger mentén éjszaktól délre, az egész országon végig terjednek, a másodiknak vonalai (székhelye Milano *) a Földközi-tenger mentén az egész országon végig vonulnak, a harmadik, a siciliai vasutak pedig különálló csoportot képeztek. A három csoport üzlete megannyi különálló társaságnak adatott bérbe. A törvény szerint az államnak jog adatott megállapítani a díjszabásokat s azok leszállítását kívánni, utóbbi esetben azonban az esetleges veszteségért a társaságokat kárpótolni tartozik.

Az 1885 április 27-iki törvény által teremtett új renchez fűzött remények azonban nem teljesültek. Mindenesetre nagy haladást képez a szakadozottság megszüntetése, de a törvény főczélja, az állam mentesítése a nagy terhektől, melyek reá a vasutakból nehezedtek, nem értett el. Tíz évvel a törvény hatályba lépte után (1859-ig) a vasutak bevételei már több mint 300 millió lírával maradtak mögötte az összeg-

*) Ennek élén mint üzletigazgató, *Kossuth* Lajos Tivadar, állott hosszú éveken át.

nek, melyet a bérleti szerződéseknél alapul vettek. Arra számítottak ugyanis, hogy a forgalom természetes fejlődéséből kifolyólag a bevételek évenként 4%-kal fognak emelkedni. E várakozással szemben a bevételek egyik évben hanyatlottak, másik évben nem emelkedtek a számításba vett mértékben, úgy hogy az első tíz év végeredményeképp az államra 75 millió lírával kevesebb jutott a vasutak bevételeiből, mint a mennyire számítottak. Az 1885. április 27-iki törvény tehát nem vezetett kielégítő állapotokhoz s hangok emelkedtek a bérleti szerződések megváltoztatása érdekében, mi végre is *az államosításhoz* vezetett.

XVI. TÖRÖKORSZÁG.

Európai Törökország, földrajzi fekvésénél fogva, arra lett volna hivatva, hogy Ázsia és Európa között a kereskedelmet és forgalmat közvetítse. Ezen hivatását azonban csak a természet alkotta utakon: a tenger s a Duna folyamon töltötte be. A szárazföldi közlekedési utak és eszközök létesítésére, valamint azok fejlesztésére, a török állam nagyon későn kezdett gondolni.

Az első vasút Törökországban csak 1860-ban épített ki, hogy a Dunafolyam és a Fekete-tenger, illetve *Czernavoda* és *Küstendzse* között vasúti összeköttetés létesítették. Ezen 66 km. hosszú vasút 1860. évi október hó 4-én adatott át a közforgalomnak. A második vasút *Várnától—Rusztcsukig* 1866-ban épül ki, 224 km. hosszban, ugyancsak a Duna folyam s a Fekete-tenger közti összeköttetés céljaira. Az utóbbi vonal a közforgalomnak 1866. évi november hó 7-én nyitott meg.

E két vonal közül, miután az 1878. évi berlini békekötés folytán Dobruđa és Bulgária birtokától a török állam elesett, ma egyik sem tartozik már a törökországi vasúthálózatához. Az első vonal a Román királyság, a második vonal pedig a Bolgár fejedelemség vasúti hálózatának lett részévé.

A török kormány mindkét vasút befektetési tőkéje után, az azokat megépített két angol társulat javára, kamatbiztosítási kötelezettséget vállalt, mely kötelezettség — a berlini szerződés értelmében — azután átszállóit a román, illetőleg a bolgár államra.

Az 1869-ik évben megalakított az ottomán vasutak társasága »*Compagnie des chemins de fér orientaux*« s a társaságnak az építési költségek után kamatoknak biztosítása mellett 2400 km. vasút építésére és üzletére adatott engedély.

A törökországi vasutak építése igen lassan haladt előre, úgy hogy 1870. év végéig csak a *Konstantinápoly—Rusztcsuk—Tschedmedsche* (10 km. hosszú) vonalrész épült ki, mely az 1871. évi január hó 4-én adatott át a közforgalomnak. A többi vonalak építése 1871—1874. évek alatt fejeztetett be.

Az 1874. év végéig kiépített vasútvonalak, figyelmen kívül hagyva a török állam kötelékéből 1878. évben kivált tartományokban fekvő *Czernavoda—Küstendje, Rustschuk—Várna és banjaluka—doberlini* vonalakat, kivétel nélkül a keleti vasutak társaságának kezelésében állottak.

A törökországi vasúthálózat azonban nélkülözte a nemzetközi összeköttetéseket, minélfogva úgy építésük, mint üzletük igen kezdetleges volt s igen szűk térre szorult. Egy része a vonalaknak, nevezetesen a sarembey—bellovai vonalrész, nem is használtatott a nyilvános közforgalom céljaira, hanem csak a bellovai erdőség termékeiszállítására.

A török vasutak mindegyike 1.435 m.-es nyomtávval van kiépítve. Az építés és berendezés a német és osztrák pályák szabványai szerint eszközöltetett, minthogy a társaság a vasutak építése- és üzleténél jobbra német és osztrák mérnököket alkalmazott.

A forgalom a török vasutakon igen csekély. A Salonik—Mitrovicza és Konstantinápoly—Sarembey fővonalon, valamint a szárnyvonalakon kizárólag vegyes-vonatok közlekednek s csak a Konstantinápoly—Sarembey-vonalon közlekedett minden irányban naponta egy-egy vonat. A többi vonalakon hetenként 3 napon az egyik irányban s 3 napon a másik irányban menesztettek vonatok.

Helyi személyforgalom csakis Konstantinápoly és Jedi-Kulé közt, valamint Jedi-Kulén túl a Márványtenger partjai mentében volt jelentékenyebb mérvben kifejlődve. A vonatok megengedett menetsebessége óránként átlag 40 km., tényleg azonban a közlekedő vonatok átlagos menetsebessége 30—35 km.-t meg nem haladt.

A vasúttársaság székhelye előbb Párisban, majd Bécsben volt. A vasutak közvetlen kezelésére Konstantinápolyban üzletigazgatóság szerveztetett.

Az 1875. évben megépült és megnyitott *Galata és Pira* között egy földalatti hegyi pálya. Ez a Bosporus mentében alagutban vezetett pálya 614 m. hosszú. A kocsikat a pályán egy álló gőzgép hajtja.

Az 1878. évi berlini békekötés folytán nemzetközi úton lett a török állam rákényszerítve arra, hogy vasúthálózatának kifejlesztését folytassa s vasútjait a szomszéd államok vasútaival összeköttetésbe hozza.

Az említett békeszerződés szerint Ausztria-Magyarország, Törökország, Szerbia és Bulgária kölcsönösen kötelezettséget vállaltak egymás irányában arra, hogy az összeköttetésre szolgáló vasúti vonalakat kiépítik.

Magyarországnak ennek következtében ki kellett építenie a *budapest—zimony—belgrádi* vasútvonalat, Szerbiának a *Belgrád—Nis, Nis—Piro*t és *nis—vranjai* vasútvonalakat. Bulgária s keleti Ruméliának a *pirot—caribrod—vaharelli* vonalat, Törökországnak pedig a *Pristina—(Uszküb)—Vranja* és *vaharell—bellowi* vonalakat, minek megtörténnével az egyrészt Bellowa, másrészt Üszkübnél végződő török vasúti hálózat Bulgária, Rumélia és Szerbián át összeköttetést nyert

Magyarországgal s ez úton egész Európával. Az érdekelt államok a csatlakozó vonalak kiépítésére s forgalomba helyezésére határidőül 1886. évi október hó 15-ike állapotott meg.

Mig azonban Magyarország és Szerbia a kellő határidőre nemcsak kiépítette, de forgalomba is helyezte a csatlakozó vonalakat, addig a török állam két évi késedelemmel s ekkor is csak részben tett eleget szerződészerű kötelezettségének, nevezetesen az üszkübi — vranjai 93 km hosszú összekötő vonalat csak 1888 márczius hó 19-én adta át a közforgalomnak. Ezen vonal megnyitásával Magyarország közvetlen vasúti összeköttetésbe jutott, Szerbián és Törökországon át a Földközi-tenger egyik legjelentékenyebb kikötőjével, Salonikival. Az első vasút megnyitásától számítva tehát majdnem 30 év volt szükséges ahhoz, hogy a török állam Európa többi államaival összeköttetésbe jusson.

A török területen futó, Vaharelltől Bellováig terjedő bolgár összekötő vonal ennél még későbbben nyitott meg.

A török kormány úgy a vranja—üszkübi, mint a vaharell—bellovai összekötő vonalak kiépítésével — a keleti vasutak társaságával ez irányban folytatott tárgyalások meghiúsulván — a császári ottomán bank és a párisi Comptoir d'Escompte bankházakat bízta meg, és pedig a következő feltételek mellett: A bankházak kötelesek *^Európai török vasúthálózat összekötő vonalainak kiépítésére alakult társaság* czég alatt 30 millió frank alaptőkével részvénytársaságot alakítani, melynek székhelye Konstantinápoly. A részvénytársaságnak Párisban is lehet egy igazgató-tanácsa. A társaság km.-ként 175.000 frank átalányösszegért elvállalja az összekötő vonalak kiépítését s előlegezi a kormánynak az építés céljaira s a földterületek beváltásához szükséges költségeket.

Az előlegezett költségeket kamatostól a török állam 1883. évi április hó 13-ától kezdve, 25 év alatt, évi részletekben fizeti vissza s biztosítékul leköti a társaság részére a kiépítendő vasútvonalakat, azok tiszta jövedelmeit s a közadók egy részét. Ha a török kormány nem maga venné kézbe a vasutak üzletének kezelését, úgy a társaság egyenlő feltételek mellett előjoggal bír úgy ezen, valamint más török vasutak üzletkezelésének átvételére, mi iránt a kormánynyal külön egyezmény lesz kötendő. A vasút építése a török kormány felügyelete alatt volt teljesítendő, a pálya nyomtáva 1'44—1'45 m.-rel lett meghatározva s a vasútépítéshez szükséges földterületek a török kormány által ingyen voltak a társaságnak rendelkezésre bocsátandók.

A legújabb időkben tervbe vétetett egyfelől a *Görögországgal*, másrészt a Bulgáriával való csatlakozás, mi a kivitelhez közel áll.

A török vasutak építése- s üzleténél az állami s magánkezelési rendszer sajátosságos alakja érvényesült, a mennyiben a vasutak államköltségen s tulajdonaként épültek ki, az üzlet azonban e célra alakított társaság, mint bérlők által kezeltetik.

XVII. GÖRÖGORSZÁG.

Görögországban az első vasutat *Athéntől Pyraeus* kikötővárosig angol mérnökök, angol tőkepénzesek támogatása mellett építették ki, 1868—69. évben. A vasútvonal hossza 12 km. volt s 1869. évi február hó 18-án adatott át a forgalomnak, A vasútból a végpont előtt nyugatra, a Phalaron-öbölíig, egy 2'5 km. hosszú szárny ágazik el, mely a végállomás előtt megint befut a fővonalba. Ezen szárnyvonalon fekszik a vasútvonal egyetlen közbelső állomása, *Phaleron* tengeri fürdőhely. A vasút forgalmának legnagyobb része ezen a szárnyvonalon mozog. A vonal egy vágánnyal és szabványos nyomtávval építettett. Forgalma főleg személyszállításra szorítkozik, minthogy a rövid vonalon az' árúforgalom eszközlése már csak azért sem lehetne előnyös, mivel a vasút s a kikötő közt nincs vágányösszeköttetés. A vasút engedélyét az eredeti engedélyestől egy angol társaság 500.000 frankért vásárolta meg. A társaság kezelésében az üzlet már az első években oly kedvező alakulást vett, hogy a befektetési tőke évenként 15—20%-nyi kamatot hozott. Az angol társaság tulajdonából később a »*Société du credit industriel de Grèce*« tulajdonába ment át a vasút s bár ezen társaság fölötté magas áron vásárolta meg a vasutat, mindamellett ezek a tulajdonosok is jelentékeny osztalékot húztak a vasút jövedelméből.

Ezen a nyilvános közforgalom céljaira szolgáló vasúton kívül még két vontató iparvasút építettett ki. Az egyik *Attikában*, a Laurion félszigeten, Ergastiria mellett, 18 km. hosszban, l'O m. vágánytávval, az ott lévő ólom- s ezüstbányák termékeinek a hegyekből a hutákhoz való szállítására. A másik *Páros* szigetén, az ottani márványbányákból Perekia kikötőig, 6 km. hosszban, szintén l.O m.-es nyomtávval.

Az 1870. évben tervbe vétetett *Athéntől Lamiaig*, illetve a török határig egy vasútvonalnak építése. E vonalra az engedély ki is adott, még 1870-ben, a vasút kiépítése azonban, különösen pénzügyi nehézségek miatt, csak 1905-ben volt lehetséges. A 80-as évek elejéig Görögországban vasutak építésének terve komolyan egyáltalán szóba sem kerülhetett. Nem volt rá pénz.

1881. évben a görög kormány végre komolyan s erélyesen kézbe vette az országnak vasutakkal leendő ellátását s az említett év július hó 6-án nyilvános pályázatot hirdetett két jelentékenyebb vasútvonal kiépítésére. Mindkét vonal Pýráusból kiindulva terveztetett. Az egyik vonal északi irányban *Theben, Elatea, Livadia, Lamia, Domoko* és *Pharsala*-n át *Larissáig*, az új görög-török határig, a másik vonal nyugati irányban, a *Peloponnesus északi partja mentén Eleusis, Megara, Új-Korinth, Zengola, Lio, Kiato, Sihiv, Hejlocultro* és *Aegiumon* át *Patras*—ig vezetett volna. Az előbbi *Larissától Salonikiig* húzódó vonal

hivatva lenne megteremteni az összeköttetést a török vasutakkal, tehát Görögországot az európai forgalomba belevonni. A kormány késznek is nyilatkozott mindkét vasútra 99 évi időtartamra az engedélyt megadni s a befektetési tőke után 5% kamatot biztosított.

Az engedély elnyeréséért orosz, belga és francia tőkepezések pályáztak s a versenytárgyalás alapján Lescannes-Perdoui párisi bankház ajánlata fogadtatott el, mely késznek nyilatkozott a *Pyráus—Larissa* 340 km. hosszú vonalat 67,427.000 frank, a *Pyráus—Patras* 220 km. vonalat pedig 41,160.000 frankért, kamatbiztosítás mellett, kiépíteni s ezenfelül még arra is ajánlkozott, hogy kamatbiztosítás nélkül, csupán a vasút építése és üzleti céljaira szükséges földterületek ingyenes átengedése mellett, *Gorinthustól Nunplinig s Volotól Larissáig* épít vasutakat.

A kormány ezzel a francia bankházzal az egyezményt megkötötte, melyben az engedély feltételei iránt is megállapodásra jutott.

Az engedélyokmányban maximális díjszabási tételek állapítottak meg úgy a személy-, mint az áruforgalomra. Ezen díjtételeket a társaság tetszés szerint leszállíthatja, a felemelés azonban a személydíjtételeknél 3, az árudíjtételeknél pedig 6 hónap előtt nem eszközölhető. A díjtételek pályahasználati és szállítási díjak összetételéből állanak, az utóbbiak azonban csak akkor szedhetők be, ha a társaság maga látja el a személy- és árúszállítást. A társaság első ízben a 3-ik év lejártával s azután minden 10-ik évben követelheti a díjtételek revízióját. A katonaságot a társaság mérsékelt áron, a postát ingyen tartozik szállítani. A felügyeletet a vasutak felett minden tekintetben a belügyminister gyakorolja. A kormány biztosította a társaságot, hogy sem párhuzamos pályákat, sem a két vonal fontosabb helyeit összekötő vonalakat nem fog engedélyezni. A szárnyvonalak engedélyezésére nézve ellenben a kormány magának szabad kezét tartott fenn, de a társaság javára a szárnyvonalakat illetőleg is némi előjogokat biztosított.

Az ekként engedélyezett vasútvonalak építése 1882. év november havában kezdettek meg, de — különösen a törökországi viszonyok miatt — csak az 1905-ben voltak a nyilvános forgalomnak átadhatók. A *Larissától Salonikiig* vezető török vasutakhoz leendő csatlakozáshoz a porta hozzájárult, de ez — politikai okokból — még mind ez ideig nem létesült. Ez a *Görögországot*, észak felől, az európai forgalomba bevonó vasúti vonal hivatva lenne az indiai posta forgalom irányát megváltoztatni.*)

Még az 1881. évben tervbe vétetett egy közúti gőzmozdonyú vasút építése az Olympiához vezető úton *Pyrgostól Catacolo*-ig. Ennek léte-

*) Ez *Magyarországra* gazdasági előnyt jelentene, mert a forgalom lebonyolításáért üzleti hányad illetné meg.

sítésére az 1881. évi márczius hó 13-án kelt törvényvel adatott felhatalmazás Lotrinon községnek, de a vonal csak nagy későre létesült.

A görögországi vasutak részint az állam, részint pedig magántársaság tulajdonát képezik. Mindegyik tulajdonos maga tartja üzemben vonalait.

XVIII. ROMÁNIA.

A román királyság mostani területén az első vasút a Duna mellett Czernavoda és a Fekete-tenger partján fekvő Constanza közti összeköttetés helyreállítására a *Danube und Black Sen* angol társulat által építtetett s 1860. évi október hó 4-én adatott át a forgalomnak. A vasút hossza 64 km. Miután Dobruza csak az 1878. évi berlini szerződés folytán jutott Románia birtokába, e vasút tulajdonképen nem tekinthető az első román vasútnak.

A még akkor török területen, 1866. évi november hó 7-én, megnyitott, a Várnától a Duna melletti Rustschukig vezető vonal. Ezt, valamint a folytatást Románia területén Giurgevótól a Duna másik partján, Fratestin át a Bukarest melletti Felatretig, elágazással Fratestitől Smarda dunai kikötőig, angolok építették. A 70' 16 km. hosszú vasút 1869. évi október hó 31-én helyeztetett üzembe.

Romániában tehát az első gőzmozdonyú vasutat angol mérnökök, angol pénzzel, építették meg, kik az 1868. évben több mint 1300 km.-nyi vasúthálózat kiépítésére és üzletére nyertek engedélyt. Nevezetesen: a *Lemberg—Gsernowitz—Jassy* vasúttársaság és a *Strousberg-féle consortium*, és pedig a befektetési tőke után 5%-nyi kamat biztosítása mellett. A *Lemberg—Csernovitz—Jassy* vasúttársaság a részére engedélyezett vonalakat 1869—'1871. évek alatt ki is építette. És pedig; a *Szuczava—Verestie—Dolhaska—Pashani—Jassy* 103 km. hosszú vonalat, 1869. évi december hó 12-én; a *Paskani—Jassy* 76.6 km. hosszú vonalat 1870. évi június hó 4-én; a *verestie—batuschani* 44.53 km. hosszú szárnyvonalat pedig 1871. évi november hó 1-én helyezte forgalomba. A Jassytól a Pruth-ig tervezett, 21 km.-nyi szárnyvonal kiépítése ellenben csak évek múltán hajtatott végre.

A Strousberg-féle cónzortiumnak a következő vonalakat engedélyeztettek:

Román—bacau—adj ud—marasesti—tecucin—barbosi—galaczi vonal 239 km.; Tecucin—Beriad szárnyvonal, 51-38 km.

A brailai és galatzi kikötőkhöz vezető szárnyvonalak 6 km., a bukaresti összekötő vasút 6 km. és barbosi—braila—franrei—buzeu—ploesti—chitila—bukaresti vonal 248 km., chitila—titu—gólesti—pitesti—costerti—piaira—crajova—tiliasi—verciorovai vonal 371.725 km.

Alig kezdte meg azonban a vállalat az építést s helyezett forgalomba néhány vonalat, máris ellentét támadt közötté és a kormány között.

Az engedélyesek a *Bukarest—Galatzi* vonalnak 1871 június 18-ik, a *Romuniig* vezetendő folytatásának pedig ugyanazon év december 18-ig leendő helyreállítására kötelezték magukat. A román kormány az építendő vonalak 919 kilométerrel előírányzott összhosszának minden kilométere után 270.000 frank fizetésére kötelezte magát, de csak az üzem megnyitásának napjától kezdve. Ezen kívül a kibocsátandó kötvények kamatoztatására kilométerenként 20.250 frankot biztosított, úgy hogy az építés ideje alatt az engedélyeseknek maguknak kellett az építési tőke kamatoztatásáról gondoskodni.

Az 1870 december 27-én az engedélyesek megnyitván a *Bukarest—Galatzi* (238 km.) és *Bukarest—Brailai* (228 km.) vonalakat, a kormánytól az 1871 január 1-től esedékes kamatok fizetését követelték. A kormány ezt vonakodott teljesíteni, mert a munkálatok még elégtelenek és befejezetlenek lévén, egyetlenegy vonal sem volt üzemképes állapotban. *Strousberg* ezt maga is elismervén, a vitás kérdés megoldására egyezséget ajánlott s habár a kormány erre hajlandónak mutatkozott, a kamara ahhoz nem adta meg jóváhagyását, sőt inkább a feltételek be nem tartása miatt az engedély visszavonását, a vasutak megbecslését s az engedélyesek által 245,160.000 frank összeg erejéig kibocsátott kötvények csupán becsértékének elismerését, a felgyűlt kamatok fizetésének pedig megtagadását ajánlotta. A kormány engedett a kamara kívánalmának s ekként 1871 július 16-án létrejött a fejedelem által ugyanazon hó 29-én szentesített törvény, melylyel az 1868-ban kiadott engedély megszűntnek nyilvánított s a kormány a vállalat folytatására egyesült kötvénybirtokosokkal új egyezmény kötésére hatalmaztatok fel. Ennek folytán a kötvények részjegyekké lettek átváltoztatva s az 1872. évi január 1-én kelt törvényvel a korábbi engedély, melynek tartama 1871 július 1-től kezdődőleg lett megállapítva, többrendbeli módosításokkal az ekként alakult új részvénytársaságra ruháztatott át.

A társaság a *Román—Galatz* (elágazással Belgrádig) *Barbosi—Bukarest*, *Ghitila—Pitesti* vonalrészeknek, valamint a *galatzi és brailai* kikötő-pályáknak 1872 szeptember 1-éig, a bukaresti összekötő vasútnak ugyanazon év december 1-éig, a *Pitesti—Verciorova* vonalrésznek pedig három év alatt, vagyis 1875 január 5-éig leendő kiépítésére, az egyezményhez nem járult kötvénybirtokosok kártérítésére és az előbbi engedélyesek volt kötelezettségeinek teljesítésére kötelezte magát. A kormány ellenben 1872 január és július 1-én 4,760.000—4,760.000 frankot fizetett, a megnyitás napjától kilométerenként 20.250 frank kamatozást biztosított, mely a társulat tetszése szerint a már kiadott, vagy a kiépítéshez még szükséges, a társulat terhére felveendő tőkére volt felosztható s annak a korábbi engedélyesekkel szemben fennálló követeléseit a társulatra ruházta át. Ennek alapján előbbiek és a társulat közt egyezség jött létre, melynek értelmében *Strousberg* és érdek-

társai kötelezettségeiket 6,000.000 tallér fizetése által megváltották. Ez összeget a társulat az 1871. évi kamatjegyek beváltására fordította, a fölösleget pedig a részvényesek az új társaságba hozták, úgy hogy 1872 január 1-én az esedékes kamatok nem lettek kifizetve.

Az 1872 február végén vette át a társulat az egy évnél tovább a román állam által kezelt vasutakat, csakhamar kitűnt azonban, hogy a szerződészerű építési határidők csak akkor lettek volna betarthatók, ha a szomszédos nagy vasúttársulatok egyikét lehetne az építés és üzemek átvételére megnyerni. Ennek azonban a megkötött egyezmény állta útját, melynek határozmányai szerint sem az építés, sem pedig az üzem más társaságra nem volt átruházható; de végül mégis találtak a kibontakozásra utat és módot az által, hogy a román kormány jóváhagyásával az osztrák államvasúttársaság vette át a román vasút-részvénytársaság megbízásából és számlájára, bizonyos kilométerenkénti mérsékelt kártérítés fejében, az építés folytatását és befejezését s nemsokára később az üzemet is. Az osztrák államvasúttársaság nem akart e munka mellett közvetlenül nagy nyereségre szert tenni, hanem inkább annak megfontolásából indult ki, hogy a saját vonalaihoz csatlakozó új forgalmi utak megnyitásának tulajdon hálózatára is előnyös befolyása lesz.

A vasutaknak az új társulat által történt átvétele óta a román kormány minden tekintetben nagy előzékenységet tanúsított s e magatartását még akkor sem változtatta meg, midőn a különféle vonalak helyreállításának befejezésére kikötött határidő 1872 szeptember 1-én lejárt a nélkül, hogy a társaság kötelezettségének eleget tett volna. Ennek dacára is érvénybe léptette a kamatbiztosítást és az építési határidőt szeptember 13-ig meghosszabbította. E változtatással azután a társulat a kikötött építési határidőt betartotta. Habár azonban 1875 január 5-én a *Pitesti—Verciorova* vonal a forgalom számára át is adatott, Románia csatlakozása a nyugat sinhalózatához mégis 4 éven át maradt még egyedül a *Lemberg—Czernovitz—Jassy* vasúton át vezető összeköttetésre szorítva, mert a magyar kormány az Orsová (az osztrák államvasút végpontja) és Verciorova közti összekötő vonal megnyitásának engedélyezését a *Pitestitől Buda, Kampina* és *Sinaian* át *Predealig* építendő 84-495 km. hosszú vonal megnyitásától tette függővé. Azonkívül az 1873-ban elkészült *nagyvárad—kolozsvár—brassói* vonal *Predealig* volt volna meghosszabbítandó. Erre vonatkozólag ugyan már 1874 május hó 31-én jött létre a magyar és román kormányok között egyezmény, de a megnyitás mégis csak 1879-ben történt, és pedig a *Pitesti—Kampina* és *Sinaia Predeal* vonalrészekén, valamint a *Predeal—Brassó* magyar vonalrészen is június hó 10-én, a *Kampina—Sinaia* összekötő vonalon pedig december hó 1-én.

Az osztrák-magyar államvasúttársaság 1879 május hó 1-én, a nyitotta meg a már 1878-ban Orsováig meghosszabbított vonalának *Verciorováig* vezető folytatását.

Habár így az eredeti czélok látszólag el is érettek, a román kormány és a társulat közti viszony mégis rendkívül bonyolódott maradt. Az ország túlnyomóan legfontosabb közlekedési eszköze egy külföldi társulat kezében maradt és — legalább döntőleg — Berlinből, a társaság székhelyéről, igazgattatott. Másrészt a vasút tényleg a kormány számlájára kezeltetett, mert ez biztosította a kilométerenkénti 20.250 frank tiszta jövedelmet, mely közönséges körülmények között nem volt elérhető. Csak természetes, hogy ily viszony sűrűlódásokra vezetett és pedig annál is inkább, mert az eredeti engedélyokmányoknak, az új egyezménybe átvett határozmányai a legkülönfélébb magyarázatokat engedte meg. A román kormány főkövetelményeit a társulat igazgató-tanácsa székhelyének *Bukarestbe* való elhelyezése és nagyobb állami befolyás engedése, az általa drágának tartott igazgatása képezték. Ehhez járult még, hogy a bukaresti igazgatóság az orosz-török háborúban az orosz hadvezetés iránt nagy előzékenységet tanúsított, melynek költségeit azután a román kormánynak kellett megfizetni. A társulat semmi szín alatt sem akarta igazgató-tanácsának székhelyét *Bukarestbe* áthelyezni, mert ez által a német jogvédelemtől mondott volna le. E kellemetlen viszonyok azután a társulat és a román kormány képviselői közt a vasutaknak az állam által leendő visszavásárlása iránt már 1877 elején megkezdett tárgyalásokra vezettek, azonban megállapodás csak évek során át folyt tanácskozások után jöhetett létre. Az 1880 január 26-iki törvény végre a társulat igazgató-tanácsával való előzetes megegyezés után, az összes vasúthálózat igazgatása és üzemének az állam részére való átmenetének feltételeit akként állapította meg, hogy mielőtt az igazgató-tanács a társulat feltétlen többségének jóváhagyását, a fennálló összes törzs- és elsőbbségi részvények több mint öt tizedrészének letéteményezése által kimutatta, azok 6%-os állami kötvényekkel való kicserélése megkezdendő volt, a midőn is a részjegyek névleges értékének a törzsrészvények után 60, az elsőbbségi részvények után pedig 133%,^o-a, fizettetett, ezenkívül a kicserélésre kellő időben bemutatott törzs- és elsőbbségi részvények még 2, illetőleg 2½%-nyi egyszeri kárpótlást is élveztek, feiítartva utóbbiak számára az 1877-iki nyereményrész kifizetését is. A ki nem cserélt törzsrészvények 3⅓, az elsőbbségi részvények pedig 8% biztos kamatozásban részesítették. Az e szerződés végrehajtására felveendő 237,500.000 frank kölcsön biztosítása, melyből 209,820.000 frank a részvények kicserélésére, a maradék pedig a pályaeépítkezések javára volt fordítandó. A kormány a társulat egész hálózatára vonatkozó jelzálogát és a dohánymonopólium tiszta jövedelmét kötötte le. A társulat márczius hó 3-án tartott közgyűlése e feltételeket elfogadván, a szerződés ugyanazon hó 22-én hatályba lépett s az eddigi igazgatóhatóság helyébe *a román államvasutak királyi igazgatósága lépett.*

Már a *Ploesti—Predeal* vonal államköltségen történt helyreállí-

tásánál is átlátta a kormány, hogy oly fontos közlekedési eszközöket, minők a vasutak, nem szabad kezéből kiereszteni, minélfogva ez elvtől a jövőben sem tért el soha, sőt inkább mindig teljes erejével törekedett annak megvalósítására. Így 1879-ben egy *Buzeutól Foksaninát Marasettiig* 88'588 km. hosszban vezető sinösszeköttetés helyreállítására vonatkozó törvényjavaslatot nyújtott be, melynek elfogadása által a *Bukarestből Braila és Galatzon* át észak felé vezető vonal igen tetemesen megró vidítettett. A javaslat törvényerőre emelkedvén, az építés azonnal meg is kezdetett, úgy hogy e vasutat már 1881 június 13-án a személy- és podgyász-, szeptember 1-én pedig az árúforgalom számára is meg lehetett nyitni.

Az 1882. évben újabb haladás történt a megkezdett úton, a mennyiben a volt részvénytársaság vonalainak, az 1880-ban az állam tulajdonába átment, *Bukarest—Giurgevo—Smarda* vonalnak, valamint az állam által épített és addig külön kezelt *Ploesti—Predeal* és *Buzeu—Marasetti* vonaloknak igazgatóságai egy vezérigazgatóság alatt egyesítették s azokhoz később még az 1882. évi december hó 1-én 13,167.898 márka vételáron megszerzett *Czernavoda—Constanza* vonal is csatoltatott.

Ezenkívül még a *jassy—ungheni* széles nyomtávú állami vasútvonal is a vezérigazgatóságnak lett alárendelve. Az orosz kormány unszolására ugyanis Rumánia kénytelen volt Jassy tói az orosz határon fekvő Ungheni-ig 1-524 m. nyomtávú vonalat 21-339 km. hosszban építeni s ekként oly vasutat helyreállítani, mely összeköttetésben az orosz délnyugoti vasutaknak *Odessától Bender és Kischenowen* át *Ungheniig* vezető vonalával Moldva gabonaküldeményeit saját Román—Gulatz vonaláról elvonta. E vonalrész ideiglenesen 1874. évi május 13-án és véglegesen 1877. évi márczius hó 28-án lett üzembe helyezve.

Az 1882. év azonban nemcsak az igazgatási változások folytán vált a román vasúthálózatra nézve fontossá, hanem még inkább az ez évben hozott két törvény által, melyek egyrészt a fennálló főforgalmi ereknek mellékvonalak helyreállítása által leendő táplálására, másrészt pedig a Dobrudscha megszerzése által Románia most már a Fekete-tenger nem jelentéktelen partvonalát nevezhetvén sajátjának, ezen előnynek azáltal való kihasználására voltak hivatva, hogy a megszerzett *Czernawoda—Constanza* vonalat nemcsak Moldva vasúthálózatával, hanem Bukaresttel is össze lehetett kötni. Az 1882. évi május hó 15-iki törvény által összesen kerek 700 km. hosszú, három csoportban helyreállítandó mellékvonalak építése engedélyeztetett. E három csoport elseje a *Bukarest—Verciorova* vonal.

A második a *Lemberg—Czernowitz—Jassy vasút* Román és Suczava közt fekvő Dolhaska állomásától nyugoti irányban terjedő vonalakat foglalja magában s végül a harmadik csoportot, a *Bukarest—Verciorova* vonal mentén fekvő Filiasitól északi irányban Tergu-Juiuig az ugyanazon vonal állomása, Gulestitől északi irányban Campulunig ugyan-

csak azon vonal állomása, Costostitól déli irányban Rosiorin át a Duna melletti Turnul—Magureleig továbbá a Vasluitól észak felé Jassyig és a Lemberg—Czernowitz—Jassy vasút veresti—botusai vonalának Leorda állomásától északi irányban Dorohoig vezető vonalak képezik. E vonalak — a teljes szélességű nyomtávval helyreállítandó beriad—vaslui vonalrész kivételével — keskeny nyomtávval voltak kiépítendőek és pedig az első csoporthoz tartozó vonalak helyreállítására 1884. év vége, a második csoport vonalaira nézve 1885. év vége és végül a harmadik csoport alkotó részeit képező vonalak kiépítésére egy évvel későbbi határidő lett kitűzve. A következő évben azonban több képviselő az összes vonalnak széles nyomtávval leendő kiépítését indítványozta, mi a *Bacan—Piatra és Crasna—Dobrina-Pruth* vonalak kivételével, melyekre nézve a keskeny nyomtáv fenntartott, el is fogadtatott. Az 1882. évi június hó 1-én szentesített törvény elsőrendű vasutakként helyreállítandó vonalak építését engedélyezte és pedig Bukaresttől Mogosvaián át nyugoti irányban, továbbá Cinluitán át Fetestiig és a Duna áthidalása után a Czernowodához való csatlakozásig nemkülönben a Mogosvaiától Chitiláig, továbbá csatlakozás végett a Búzén—Braila vonalhoz Fetestitől Tandarein át Faureiig és végül a Gulnitától déli irányban Calarasiig hosszú folytatással a hasonnevű dunai kikötőig és a szintén Ciulnitától északi irányban a Jalomisza melletti Sloboziáig vezető mellékvasutakat.

Azon határozatnak, mely szerint az engedélyezett vonalak teljes nyomtávval voltak helyreállítandók, az volt a következménye, hogy az eredeti kiépítési határidőket meg kellett hosszabbítani.

A legközelebbi három év alatt tehát csakis rövidebb vonalrészek lettek megnyitva. 1883. évi november hó 21-én Campina—Dobstana és deczember hó 10-én a Buda állami vonalrészek lettek a forgalomnak átadva, melyek mindketteje a Ploesti—Predeál vonalból ágazik ki s már előbb engedélyeztetett. 1884. évi január hó 2-án Titu—Tergovistea vonalrész, és június hó 22-én a Román marasesti vonalból kiágazó Adjud—Tergu—Odna vonal személy-, szeptember hó 28-án pedig a teherforgalom számára is megnyitott. Ez utóbbiak s az Ocna melletti sóbánya és a román vasutak hálózata közti összeköttetést képező szárnyvonálnak építését *Grawley* angol vállalkozó már 1876-ban megkezdette, de az később az orosz-török háború következtében teljesen beszünttetett. A *Czernawoda—Constanza* vonallal egyidejűleg azután ez is az állam tulajdonába ment át s általa ki is épített. 1885-ben végül február hó 15-én Románia első, *Bacautól Piatra—Neamteig* vezető keskeny nyomú vasútja adatott a közforgalom számára.

Bár az engedélyezett vonalak nagy része még nem volt kiépítve, 1885-ben a kormány mégis több új vasútvonalra adott megint előmunkálati engedélyt.

E közben a megkezdett vonalrészeket serényen dolgoztak, úgy hogy 1886 november hótól kezdve kilencz hó alatt 600 kilométernél több vasutat lehetett a forgalom számára átadni; 1886 november hó 13-án a beriad—vaslui vonalrész helyeztetett üzembe s ezt ugyanazon hó 17-én a Bukarest—Mogosaia—Ciulnita fővonal, a Mogosaia—Chitita összeköttetéssel, továbbá ugyanazon hó 21-én a faurei—tandarei vonalrész üzembe helyezése követte, míg e csoport kiegészítéseinek: Ciulnita—Slobozia, Ciulnita—Calarasi—Fetesti és Tandarei—Fetesti megnyitása 1887. év második feléig húzódott. Így tehát még csakis a két Dunapart Fetesti és Czernavode közti összeköttetésének helyreállítása nem készült el. 1886. évi december hó 13-án még a piatra—dragasani vonalrész is megnyitott, melynek Dragasani—Raminicul—Valcea folytatása ellenben csakis 1887 második felében készült el. 1887. év első felében három vonalrész volt üzembe helyezhető és pedig január hó 1-én costesti—rosiori április hó 1-én Piatra—Corabia és július hó 3-án Colesti—Campulung.

Románia, melynek belső viszonyai és kifelé való helyzete csak későn engedték meg a gőzerő vívmányainak kihasználását, csaknem példátlan erélyvel és erőmegfeszítéssel iparkodott az e tekintetben mulasztások pótlására s nagy ügyességgel tudott mindig a legnehezebb helyzetből is menekülni.

Az első húsz év alatt, vagyis 1860. évtől 1880. évig, a vasutak kivétel nélkül magántársaságoknak engedélyeztettek. Azok által építettek s tartattak üzletben. Az után az állami megváltás ideje következett. mikor is a kormány felhatalmaztatott az addig engedélyezett összes vasútvonalaknak beváltására s állami kezelésbe való átvételére.

Ez időtől fogva azután a vasúthálózat további kiépítése tisztán állami költségen eszközöltetett.

XIX. BOSZNIA ÉS HERCZEGOVINA.

Az Ausztria-Magyarország, Németország, Franciaország, Nagy-Britannia és Irland, Olaszország, Oroszország és Törökország között 1878. évi július hó 13-án megkötött s az 1879. évi VIII. törvénycikkkel becikkelyezett berlini szerződés XXV. cikke alapján Ausztria-Magyarország által megszállott és kormányzás alá vett Bosznia és Hercegovina tartományokban az első gőzmozdonyú vasút *Banjaluka-tól Doberlin-ig* még a török uralom alatt épült ki az európai Törökország vasútjainak megépítésére és üzletvitelére alakult társaság (Compagnie générale pour l'exploitation des chemins de fer de la Turquie d'Europe, Bátor Hirsch), által, a török állam számlájára. 1872-ben, de már 1875. évben beszünttetett rajta a forgalom, miután a 102.100 km. hosszú vasútvonal kezdettől fogva igen rosszul jövedelmezett.

Boszniában a zavargások akkor már napirenden voltak. A lázadók a forgalom biztonságát állandóan veszélyeztették. Egy okkal több volt tehát arra, hogy a jövedelmezőtlen vasútüzlet felhagyassék, a mi tényleg megtörténvén, a járművek *Banjálukába* helyeztetek el, maga a pályatest pedig minden felügyelet s fentartás nélkül az időjárás s a lázadók martalékául engedtetett át.

A tartományok megszállásakor az osztrák-magyar csapatok a banjalukai állomás kivételével a vasút összes magasépítkezéseit romokban találták. Az alépítményben töltésszakadások és süppedések keletkeztek, a műépítmények jobbára leromboltattak, a talpfák 90%-a elrothadt, a felépítmény (sínek, váltók, jelzőkészülékek) jórészt hiányoztak s a Banjalukába telepített 5 mozdony és 79 kocsi is használhatlan állapotban volt.

A Bosznia északnyugati részében elhelyezett megszálló csapatok biztonsága és élelmezése feltétlenül megkövetelvén azt, hogy a megszállott tartományok és a monarchia között megfelelő közlekedési utak álljanak rendelkezésre, minélfogva a hadügyi kormányzat még az 1878—79-iki téli időszakban megkezdte a vasútvonal helyreállítását s oly erélylyel folytatta a munkálatokat, hogy a tábori vasúti csapatok a forgalmat már a tél folyama alatt megkezdették. Az 1879. évi márczius havában pedig már az egész vonal *Doberlin*-ig a hadi forgalom czéljaira megnyitott.

Az 1879. év nyarán a helyreállítási munkák folytatódtak elannyira, hogy az időközben a polgári forgalom számára is megnyitott vonalon a vonatok már 30—40 km. sebességgel közlekedtek. A következő években a vasútvonalon jelentékeny pótépítkezések és beszerzések eszközöltettek.

Az 1882. évben a m. kir. államvasutak sziszek—doberlini vonala forgalomba helyezettvén, a Doberlin Banjaluka vonal közvetlen összeköttetésbe jutott a magyar vasúti hálózattal.

A boszniai vasút »*Doberlin—Banjaluka cs. és kir. katonai vasuU* (k. u. k. Militärbahn Banjaluka—Doberlin) elnevezés alatt a közös hadügyi kincstár tulajdonát képezi, illetőleg ennek számlájára kezeletik, a cs. és kir. közös hadügyminiszteriumnak alárendelt üzletigazgatósága Banjalukában székel s úgy az igazgatóságnál, mint a vonalon túlnyomóan tényleges szolgálatban álló közös hadseregbeli katonai egyének alkalmazvák.

Azon közlekedési nehézségek, melyekkel az osztrák-magyar hadseregnek Bosznia és Hercegovina megszállásakor a különféle hadi és élelmezési szükségletek szállításánál küzdenie kellett, kényszerítő okul szolgáltak új vasútvonalak építésére is. A megszálló sereg élelmezése ugyanis Bosznia és Hercegovinában nemcsak az utak kiépítetlen volta és rossz állapota miatt járt nagy nehézségekkel, de egyúttal csak óriási költséggel volt eszközölhető, a mely helyzeten segitendő,

a közös hadügyi kormányzat mindjárt a megszállás után, 1878. év vége felé elhatározta, hogy *Bródtól Sarajevo* irányában egy vasútvonalat épít ki *Zepce*-ig, mely vasútvonal két hónap alatt megépítve legyen.

Az építés megkezdésekor azon cél tartatott szem előtt, hogy a vasút ideiglenes szerkezettel előállítva, csupán katonai javak szállítására szolgáló görpálya legyen s egyáltalán nem gondoltak arra, hogy e pályán katonaság vagy polgári utasok és árúk szállíttassanak. Mindamellet a vasútvonal, mely *Zepce*-től folytatólag *Zenica*-ig is megépítettett, nemcsak a katonai forgalom számára nyitott meg, hanem mindjárt igénybe vétetett a polgári forgalom céljaira is.

A keskeny, vagyis 076 m. nyomtávú s 191-351 km. hosszú bród—zenicai vasútvonalon, mely »cs. és kir. *Bosna-vasút*« (k. u. k. Bosna-bahn) elnevezést nyert, az üzletet kezdetben az építési fővállalat kezelte, 1879. évi szeptember hó 10-én azonban a közös hadügyi kincstár vette át a vasút üzletének kezelését és *Derventben* a vasút számára — közvetlenül a cs. és kir. közös hadügyministeriumnak alárendelt — külön üzletigazgatóságot állított fel.

A *Bosna-vasút* végpontja egészen jelentéktelen helyre esvén, Bosznia központjától, *Sarajevótól* kiinduló s odamenő árúk továbbításánál, a közúti járművek, különösen a nyári hónapokban a vasúttal még mindig sikerrel versenyeztek. Közel állott tehát a feltevés, hogy a cs. és kir. *Bosna-vasút* jövedelmezősége csak annak *Sarajevóig* leendő kiépítése által volna biztosítható. A pálya folytatólagos kiépítése mellett szólt továbbá azon körülmény is, hogy a hadügyi kormányzat a megszállott tartományok székhelye (*Sarajevo*) és a vasút végpontja (*Zenica*) között, a hadi- és élelmiszerek szállítására még mindig jelentékeny, évente közel 450.000 forintra számított összeget volt kénytelen kiadni, mely kiadásnak megtakarítása tehát pénzügyi szempontból is fölültébb ajánlatosnak mutatkozott.

A közös hadügyi és pénzügyi kormányzat ennél fogva egyetértőleg a két kormánynyal, 1880. év végén elhatározván a *zenica—sarajevói* vasútvonalnak a közös aktívák jövedelmeiből leendő kiépítését, ehhez a monarchia mindkét része törvényhozásának helybenhagyását kieszközlék. (1882. I. t.-cz.)

A kinyert törvényhozási engedélyek alapján a cs. és kir. közös hadügyministerium a *zenica—sarajevói* vasút összes építési munkálatainak végrehajtását vállalati úton biztosította.

Az új vasútvonal kiegészítő részét képezvén a cs. és kir. *Bosna-vasútnak*, annak igazgatása és kezelése a cs. és kir. *Bosna-vasút* üzletigazgatóságára bízott, melynek székhelye a *zenica—sarajevói* vonal megnyitása után *Derventből Sarajevóba* lett áthelyezve.

A bród—zenicai vonal megépítésével egyidejűleg elkerülhetlen szükségesség gyanánt jelentkezett e vonalat a magyar vasúti háló-

zattal sínösszeköttetésbe hozni; minélfogva a közös hadügyi kormányzat, a Száva folyó áthidalása mellett, 1878—79. évben összekötő vonalat építtetett, a m. kir. államvasutak *dálja—bródi* vonalának *Szlavon-Bród* állomása és a *bród—zenicai* vonal *Bosna-Bród* állomása között.

E vasútvonalak megépítésével a hadügyi kormányzat be is fejezte vasútépítési tevékenységét s a megszállott tartományok vasúthálózatának továbbfejlesztését a polgári igazgatás vette kézbe.

A vasúthálózat továbbfejlesztésénél a megszállott tartományok legfőbb polgári igazgatási hatósága, a cs. és kir. közös pénzügyminiszterium első sorban Hercegovina közlekedési és közgazdasági igényeinek kielégítését vette ozélba, a mely tartománynak a Boszniában kiépített vasútvonalak csak igen csekély mértékben szolgáltak javára. Könnyen megfejtethető ez azon körülményből, hogy *Boszniát Hercegovinától* hatalmas heglánczok választják el, a közlekedés tehát e két tartomány között fölöttébb megnehezítve lévén, Hercegovina már földrajzi fekvésénél és alakulásánál fogva is elkülönített, a tenger felé gravitáló területet képez. S tényleg a Sarajevótól Mostarig vezető, jó állapotban levő út daczára, a külföldi behozatal legnagyobbbrészt nem Sarajevótól, hanem Metkovic, vagyis a tenger felől közvetítetett.

Hercegovina ősidőktől fogva élénk összeköttetésben állott a kereskedést űző dalmát városokkal s ennélfogva kétségtelennek látszott, hogy a fővárostól Metkovicig, vagyis a Narenta folyónak tengeri hajókkal megközelíthető pontjáig a vasúti összeköttetésnek helyreállítása a forgalmat még inkább fokozná s nemcsak közgazdasági, de politikai szempontból is nagy jelentőséggel bírna.

Hercegovina árúforgalma csaknem kizárólag Metkovicon át mozgott s csakis a montenegrói határ közvetlen közelében fekvő Trebinje és Bilek helységekre nézve képezett Raguza árúlerakó és kiindulási állomást. Biztosra volt vehető, hogy a tartománynak ezen része is be fog vonatni a metkovic—mostari főforgalmi vonal körébe, mihelyt Mostar és Hercegovina déli része között a hiányzott közúti összeköttetés helyreállítatik. Az 1883. évben ugyanis Mostart csak Nevesinje és Stolac-al kötötték össze közlekedési utak, míg az utóbbi helytől Bilek és Gacko-ig csak lóval megjárható utak vezettek. Az 1884. évben a Stolactól Bilekig, 1885-ben pedig a Bilek—Gackoig vezető utak kiépítettek s így ezen időponttól kezdve minden időben járható összeköttetések jöttek létre az említett helyek és Mostar között.

A *metkovic—mostari* főforgalmi vonalból továbbá Stolac és Ljubinje, valamint Ljubuski és Nevesinje felé mellékútvonalak ágaztak el s e szerint a közúti közlekedés minden feltételei meg voltak arra nézve, hogy a mostar—meskovici vasútvonal kiépítésével a tengeri behozatali forgalom ezen útirányon összpontosuljon.

Még fokozottabb mérvben igényelte azonban a jelzett vasúti

összeköttetés létesítését Hercegovina kiviteli forgalma, mely megfelelő közlekedési eszközök hiányában csaknem teljesen pangott, holott a mostar—metkovici főforgalmi irány felé gravitáló Iván-hegyláncz, a felső Narenta-völgy, valamint a Mostartól keletre eső Veles-Planina terület nagy kiterjedésű erdőségek, nemkülönben a megszállott tartományok egész területén, de különösen Mostar környékén fekvő gazdag tartalmú s jó minőségű kőszéntelepek kiaknázásra várva, különösen Olaszországban biztos piacra találhattak.

Mindezen közgazdasági szempontok, valamint a vasúthálózat fejlesztésével kapcsolatban hathatósabban érvényesíthető politikai és hadászati tekintetek gyorsan megérlelték tehát a cs. és kir. pénzügyministeriumban a metkovic—mostari vasút kiépítésének eszméjét s miután a vasút kiépítéséhez a monarchia törvényhozásainak engedélyeit kinyerni sikerült, a vasútvonal építése 1884. évi augusztus hó 7-én megkezdett. (1884: XXVII. t.-cz.)

A keskeny (076 m.) nyomtávú, 43' 177 km. hosszú s »bosna—hercegovinai állami vasút« elnevezéssel megjelölt vasútvonal üzletét a cs. és kir. közös pénzügyministerium saját kezelésben tartja. A vonal igazgatásának és üzletének közvetlen vezetésére Mostar székhelylyel a nevezett ministeriumnak közvetlenül alárendelt »üzletvezetőség« állíttatott fel.

A megszállott tartományokban első sorban kiépített vasútvonalak, nevezetesen a bród—sarajevói és a doberlin—banjalukai vonalak főleg Bosznia északi részét hozták az osztrák-magyar. monarchiával kapcsolatba. E tartományok déli részeinek, különösen Hercegovinának forgalmát az Adriai-tengerrel s ez úton a többi nagyfontosságú forgalmi irányokkal kapcsolatba hozni s közvetíteni a mostar—metkovici vasút volt hivatva. Boszniának északkeleti része azonban, mely e tartományok legtermékenyebb vidéke, sem a megszállott tartományok belsejével s azok főforgalmi erével: a cs. és kir. Bosna-vasúttal, sem az osztrák-magyar monarchiával megfelelő összeköttetés nem állott rendelkezésre, holott ezen vidéknek a forgalom számára való megnyitása közgazdasági követelményt képezett.

A kérdésben forgó vidéknek legnevezetesebb pontjait képezték Dolnja-Tuzla, melynek közelében feküdt a kincstári tulajdont képező krekai jó minőségű, kiterjedt kőszéntelep és Siminhan, a hol a kincstár által sófőzde állíttatott fel és tartatott üzemben. E fejlődésképes két helyet be kellett vonni a vasúthálózatba, s miután a tartományok pénzügyi kezelésénél elért bevételi feleslegek módot nyújtottak a kormányzatnak arra, hogy a vasúthálózat a monarchia segélye vagy támogatásának igénybevétele nélkül, a tartományok saját erejéből fejlesztessék, a cs. és kir. közös pénzügyministerium 1885. év elején, a monarchia mindkét részének törvényhozásánál a cs. és kir. Bosna-vasút *Doboj* állomásából kiágazólag, *Dolnja-Tuzla*-n át *Siminhanig* vezetendő

vasút kiépítésének engedélyezését, illetve elrendelését hozta javaslatba. (1885: XIII. t.-cz.)

A vasútvonal építése 1885. év május havában házi kezelésben megindítván, az építés alig egy év alatt befejeztetett s a vasútvonal 1886. évi április hó 28-án adatott át a közforgalomnak.

A keskeny vágányú (0.76 m.), 67.651 km. hosszú *doboj—siminhani bosna-hercegovinai* állami vasútvonal üzetének kezelését, tekintettel arra, hogy az a cs. és kir. Bosna-vasútból ágazik ki, s a bosna-hercegovinai állami vasutakkal összeköttetésben nem áll, külön szerződés alapján a cs. és kir. Bosna-vasút igazgatósága látja el.

A doboj—siminhani vasút építése közben a bosznia-hercegovinai kormányzatnak állandó törekvését képezte a metkovic—mostari vasút folytatólagos kiépítésének biztosítása Sarajevo irányában, mire annál nagyobb súly volt fektetendő, mert a metkovic—mostari vasút azon feladatának, hogy Bosznia és Hercegovina s illetve e tartományok s a tenger között a rendszeres forgalom utjául szolgáljon, csonka voltánál fogva csak részben felelhetett meg.

Bosznia és Hercegovina egy közigazgatási területet képeznek ugyan, mindazonáltal nemcsak hatalmas, a közlekedést nehezítő hegylánczokkal vannak egymástól elválasztva, de éghajlati és gazdasági viszonyok tekintetében is lényegesen különböznek. Bosznia a tengerszint feletti magas fekvésével erdőkben és rétekben dús hegyvidék, holott Hercegovina kopár hegyvidéket képez, melynek folyamvölgyeiben azonban dús tenyészet díszlik.

Boszniának déli és nyugati magas hegyvidékein a földművelést a zord éghajlat nagyban hátráltatja s a tartomány ezen vidékein a lakosság fő jövedelmi forrása az állattenyésztés, ellenben a tartománynak a Száva mellett fekvő melegebb éghajlatú kerületeiben a földművelés játssza a főszerepet s ezen vidék épp oly dúsán megtermi a gabona-nemeket, mint a szemben fekvő Szlavónia. Hercegovinában ellenben a talaj köves minősége következtében a földművelés nem nyújt elég terményt a lakosság szükségleteinek fedezésére, itt gabonát csak a völgyekben természetnek, a hegylejtőkön pedig szőlő és dohánytermelés folyik.

A megszállott tartományok égalji és természetrajzi helyzetének különfélesége következtében a nehéz és költséges közlekedés daczára a két tartomány között már régóta jelentékeny forgalom és qsereüzlet állott fenn s a megszállás óta az utak jobb karba helyezése és új közutak kiépítése következtében a forgalom a két tartomány között természetesen csak növekedett.

Kétségtelennek volt tekintendő ennél fogva, hogy Boszniának Hercegovinával való vasúti összeköttetése nemcsak politikai szempontból fontos, a mennyiben a gyors és olcsó közlekedés és érintkezhetés állandósítása az összetartozandóság érzetét a lakosságban felkelteni és erősíteni alkalmas, hanem a könnyebb és olcsóbb személy- és áruszállítás útján

származó számos új érintkezési pontok által a két tartomány között fennálló forgalom is emelkednék s a tartományok közgazdasági életének fejlesztése is lényegesen előmozdíthatnák.

Különös fontossággal bírt a vasúti összeköttetés létesítése Bosznia kivitelére nézve. E tartomány kiviteli cikkei közül különösen figyelembe voltak veendőek: a jobbára a tartomány bensejében fekvő bányászatok, nevezetesen a cevljanovici mangan, a dubosticai chrom s a fojniai antimon bányák termékei, továbbá a varesi felette dús vas-telepek, a melyek jelentékenyebb kiaknázásra vártak s végül a tömegénél fogva nehezen értékesíthető fa. A mi főleg a fát, mint kiviteli cikket illeti, nyilvánvaló volt, hogy a fában gazdag erdővidékek csak akkor lesznek a forgalomnak megnyithatók és megfelelő módon értékesíthetők, ha Boszniát Herczegovinával, illetve a tengerrel vasút fogja összekötni. S hogy mily szükséges volt ilyen összeköttetés, elég arra a tényre utalni, miszerint a fában szűkölködő Dalmácia, de sőt Herczegovina is faszükségletüket aránytalanul magas árakon idegen országokból fedezték, mert a vasút hiányában nem állott módjukban a szükséges épület- és szerszámfát a közel fekvő boszniai erdősegekből beszerezni.

A Sarajevótól Mostarig létesítendő vasúti összeköttetés hivatva lett volna tehát az említett kiviteli cikkeknek első sorban Metkovicen át utat nyitni déli Olaszországba, Görögországba és Egyiptomba, vagyis azon országokba, melyekben az osztrák-magyar monarchia kivitele eddig tért sem foglalhatott.

A gabonanemek tekintetében hasonló volt a helyzet, ugyanis Dalmácia és Herczegovina gabona-szükségleteiket jobbára tengeren át, Oroszországból fedezték, mialatt Bosznia, mint az említett két tengerparti tartományok közvetlen háttérülete, főleg északi részeiben a termékeny Száva völgyében, dús gabonatermékeire vevőket nem talált.

A vasúti összeköttetés létesítése Herczegovinát az idegen gabonanevek behozatalának kényszerűségétől mentette fel és lényegesen hozzájárult a boszniai gabonatermelés fokozásához s a két tartomány jólétének emeléséhez is.

De még fokozottabb mérvben igényelte a vasúti összeköttetés létesítését a behozatali forgalom.

A megszállott tartományoknak az osztrák-magyar monarchia általános vámkötelékébe történt bevonása következtében ugyanis iparcikkek, csekély kivétellel csakis az osztrák-magyar monarchiából voltak beszerezhetők. Ezek számára meg kellett tehát rövidíteni az utat s különösen biztosítandó volt Bosznia déli részeibe az osztrák és magyariparcikkekolcsó kivitele, a mi csak a rövidebb tengeri közlekedés útján, tudniillik Eiuméből vagy Triesztből Metkovicen át volt elérhető.

Nyomós közgazdasági indokok szóltak tehát a metkovic—mostari vasútnak Sarajevo irányában leendő folytatólagos kiépítése mellett, a melynek tervei beható tanulmány alapján már 1885. év végével elkészül-

tek, úgy hogy a cs. és kir. közös pénzügyminisztérium már 1886. év május havában azon helyzetben volt, hogy a folytatólagos vasútvonal kiépítésének engedélyezését, illetve elrendelését a monarchia mindkét részének törvényhozásai előtt javaslatba hozhatta.

Pénzügyi tekintetek miatt azonban a vonal nem Sarajevoig, hanem egyelőre csak a Ráma folyónak a Narenta folyóba való beömléséig, Ostrozacig építtetett ki. (1886: XXVI. t.-cz.)

A keskeny nyomtávú (0.76 m.) 66 km. hosszú vonalszakasz építése ez alapon még 1887. év végén megkezdetvén, az építés a téli időszak közbejötté, s a jelentékeny építési nehézségek dacára rövid idő alatt befejeztetett, 1888. évi augusztus hó 22-én adatván át a közforgalomnak, melynek üzletvitele szintén a bosna-hercegovinai állami vasutak mostari üzletvezetőségére bízott.

A megszállott tartományok pénzügyi viszonyai kedvezően alakultak, tehát a közös pénzügyi kormányzat sietett a mostar—ramatorkolati vasútnak Sarajevoig célba vett kiépítését is biztosítani, minélfogva az 1888-ik év végével a monarchia két államának törvényhozásainál javaslatba hozta a folytatólagos vasútvonal kiépítésének engedélyezését, illetve elrendelését.

Miután katonai szempontból rendkívüli fontossággal bírt, hajmeresztő nehézségekkel küzdve, de megteremtetett, a *Mostar—Ilum, Gravosa* egész a tengerig és végül legújabbán a számtalan alaguton és hídon keresztül vezető *Sarajevo, Pálé, Uvaka* a szerb határ felé vezető vonal.

A vonal építése az 1888. év vége felé vétetett munkába s nemsokára megnyitott a forgalom számára.

A kiépített vasutak az állam által iniáltatva, államköltségen épültek, tehát állami tulajdont képeznek. Üzemük ma is állami kezelésben áll. *E szerint Bosznia és Hercegovinában*, kezdettől fogva, a *kizárólagos államvasúti rendszer érvényesült.*

A nyilvános közforgalomra szolgáló vasutak közül a szabványos nyomtávú Doberlin—Banjaluka és Bosna—Bród Szlavón—Bród-vonalak, továbbá a keskeny vágányú Bosna-Bród—Zenica vonal a cs. és kir. közös hadügyi kincstárnak, vagyis Ausztria és Magyarországnak közös vagyonát képezik. Ellenben a zenica—sarajevo, a doboj—siminiani és a metkovic—mostar—ostrozac—konjica—sarajevói keskeny-vágányú vasútvonalak a megszállott Bosnyák tartományok tulajdona.

XX. SZERBIA.

Az 1878. évi berlini békeszerződés idevágó határozmányai folytán Ausztria-Magyarország, Szerbia, Bulgária és a török kormány között 1883. évi május hó 9-én kelt egyemény szerint Szerbia kötelezettséget vállalt a *Belgrád—Nis*, továbbá *Nistől Piroton* át a bolgár vasutakhoz s *Nistől Vranján* át a török vasutakhoz csatlakozó vasútvonalak kiépítésére.

Ezen szerződésileg elvállalt kötelezettség teljesítése céljából még 1881. évi január hó 22-én a szerb kormány az »*Union generale*« francia pénzcsoporttal szerződésre lépett a Belgrád—Nis—Piroton—Vranja vasútvonal építéséhez szükséges pénz beszerzése, a vasútvonal kiépítése s a vasút üzemeltetésének kezelése iránt. A tervezett vasútvonal építése az »*Union Generale*«, mint fővállalkozóra ruháztatott, mely köteles volt az építés befejeztével a vasútvonalat a szerb állam tulajdonába átadni, viszont azonban a szerb állam a vasútvonal üzemeltetését a megnyitástól számítandó 25 év tartamára a nevezett társaságnak engedte át. A vasútvonal hossza az előmunkálatok szerint 363 km.-rel vétetett fel s az építés céljaira 71,400.000 frank 5%-os kölcsön bocsáttatott ki s a kölcsönből befolyó pénz elsősorban a fővállalat által teljesítendő vasútépítési munkák költségeinek kiegyenlítésére, másodsorban pedig azon költségek fedezésére volt fordítandó, melyek a kormány által teljesítendő munkák, ú. m. Belgrádnál a Száva-hid, belgrádi összekötő vonal építése s a vasúthoz szükséges földterületkiszajátítások folytán felmerültek. A kölcsön kamatai és törlesztése fejében, nemkülönben a kölcsönt netán meghaladó kiadások fedezésére, a szerb állam 1881. évi június hó 1-étől számítandó 50 éven át az »*Union Generale*«-nak negyedévi részletekben hat millió frank évi járadék fizetésére kötelezte magát s ezen kötelezettség biztosításul zálogul lekötötte elsősorban a megépítendő vasút tiszta jövedelmét, másodsorban pedig a vámjövedelmeket s végre az egyenes adóbevételeket. A vasútvonal Belgrádtól kiindulva, a magyar határtól a török határig, délnyugottól délkeletnek Vranjáig volt építendő, a bankcsoportnak azonban előjog adatott egy *Sanenariáig* vezető szárnyvonalra és *Nistöl Piroton* át a szerb-bolgár határig építendő vonalra. Építés-befejezési határidőül $2\frac{1}{2}$ év, vagyis 1883. év vége tűzetett ki.

Az üzemeltetést illetőleg kimondatott, hogy az összes üzleti eszközöket a bérvállalat szerzi be, ugyanaz gondoskodni köteles a pálya jókarban tartásáról. A díjszabásokat s egyéb szállítási határozmányokat a kormány állapítja meg, a bevételek a kormánynak beszállítandók, az összes személyzet lehetőleg a szerb nemzetiségből állítandó össze. A kormány a maga részéről kötelezettséget vállalt: 1. naponként minden irányban közlekedő két vonat és pedig egy személy- és vegyesvonat után évenként s kilométerenként 7800 frankot havi részletekben fizetni; 2. minden további vonat után, annak minősége, nagysága s menetének sebességéhez képest km.-kint 2.25—4 frankot; 3. 3%-ot az üzleti-eszközök beszerzési költségei után; 4.2%-ot az összes bruttó-bevételek után a vállalatnak megtéríteni. A kormány köteles a bérlet lejártával az összes üzleti eszközöket s anyagokat becsárban átvenni, a netán szükséges bővítési munkálatokat saját költségén foganatosítani s minden a vismajor, ú. m. háború, árvízvár stb. által okozott károkat viselni.

A kormánynak azonban jogában áll a 15-ik év elteltével az üzletet saját kezelésébe átvenni.

A fővállalat az ekként megkötött egyezmény alapján a vasútvonal építését 1881. évi július hó 3-án tényleg megkezdette, de nemsokára csődbe jutván, a vasút létesítése is csaknem kérdésessé vált, mígnem sikerült a kormánynak 1882. év április hó 10-én a »Comptoir d'Escompte« által képviselt párisi pénzcsoporttal újabb szerződésre lépni, melynek értelmében ezen csoport a korábbi vállalat összes kötelezettségeit, mint jogutód átvállalta.

Így aztán a Belgrád—Nis-i vonalrész 1884-ben, a V.—Planaczemendriai 1886-ban és a Lepovo—Kragujeváci elágazó vonal 1887-ben megnyitott, a közforgalomnak átadott.

A szerb állam, mely a vasútépítést és igazgatást nem adta ki a kezéből, az óta is nagy gondot fordít arra, hogy az ország belsejét vasúthálózattal vonja be és hogy az őt határoló államokkal vasúti csatlakozást hozzon létre, minél fogva a számos keskenyágányú vasút vonalon kívül létesítette 1886-ban a Nis-Ristovata, török határszéli csatlakozást, 1887-ben a Nis—Piroto—Czaribrod, 1899-ben a Belgrád-Klanitze, a Zajetschar—Kudzevatz—Nis, (török határ) Kragujevatz—Kraljevo és Kraljevo—Raschkai vonalakat és nagy erélylyel készül a *Duna—Adriai* név alatt ismert vasútvonal *) létrehozására.

XXI. BULGÁRIA.

Az 1878. évi berlini békeszerződés *Bulgáriát* a török állam kötelékéből kiválasztván, önálló fejedelemséggé tette.

Miután Bulgária, később, ugyancsak a berlini békeszerződés által, a »*Kelet-Rumélia*« név alatt megalkotott tartománnyal egy fejedelem alatt — a bolgár fejedelemség alatt — egyesült, Bulgária és Keleti Rumélia vasútügye együtt tárgyalatik.

A bolgár fejedelemség megalapításával az annak területén már kiépítve s üzletben volt vasutak is az új fejedelemség birtokába, illetve fenhatósága alá kerültek, kimondatván a berlini békeszerződés X. cikkében, hogy *Bolgárország* a császári ottomán kormány helyébe lép azon terhek és kötelezettségekre nézve, melyek azt a *rustschuk—várnai* vasúttársulattal szemben terhelik. Ez alapon még a török uralom alatt kiépített s 1866. évi november hó 7-én forgalomba helyezett 221'65 km. hosszú *rustschuk—várnai* vasút a bolgár állam fenhatósága alá kerül. A vasút tulajdonosa, egyelőre, az azt épített angol társulat marad. Az üzletkezelés a keleti vasutak társasága kezeiben hagyott. A török kormány ezen vasúttársaságnak kamatbiztosítás fejében jelentékeny összegre rugó segélyeket szolgáltatott ugyan ki, de nem csekély összegek-

*) *Negatin* (román határ)—*Zajecar*—*Nis*—*Urdara*—*S.-Giovanni*— di Medua (Adria kikötő) *Prjvrad* (környékéről) Skutariba.

kel hátralékban is maradt, mely hátralékok kiegyenlítését a berlini békeszerződés az új állam kötelezettségévé tette. A tárgyalásokat, a függő kérdések rendezésére nézve a bolgár kormány folyamatba is tette s 1884. év elején a társaságnak ajánlatot tett az egész vasútnak 48 millió frankon leendő megvásárlása iránt. A társaság, akkor, az ajánlatot visszautasította, később azonban leszállítván igényeit, maga ajánlta fel a vasutat a kormánynak megvételre. Az új alapon az egyezmény a kormány s a társaság között 1885. év folyamán meg is kötött s miután az egyezményt a bolgár *sobranje* is 1886. évben helybenhagyta, a bolgár állam ez alapon a rustschuk—várnai vasút korlátlan tulajdonába lépett s a vasutat saját kezelésébe vette át. Az új fejedelemségben e szerint tehát mindjárt kezdetben az *állami vasút kezelési rendszer* érvényesült.

A berlini békeszerződés s annak alapján Ausztria-Magyarország-Szerbia-Bulgária s a török állammal 1883. évi május hó 9-én megkötött vasúti egyezmény Bulgáriára azt a kötelezettséget róta, hogy saját országát *Pribotnál Szerbiával, Vahorellnél* pedig a török vasutakkal hozza összeköttetésbe,

A bolgár kormány ezen kötelezettség teljesítése érdekében a szükséges előkészítő intézkedéseket mindjárt folyamatba is tette, s e mellett még további vasútvonalak kiépítésének terveivel is foglalkozott. Egy 1883-ban alkotott törvény által a kormány 350.000 frank hitel rendelkezésre bocsátása mellett felhatalmaztatott a *Sislovától Sofián* át *Küstendilig* vezető vonalnak azonnali tanulmányozására, az építési s engedélyezési feltételek megállapítására s a vonal kiépítésének nyilvános pályázat útján leendő biztosítására. A *sobranje* úgy az építési és engedélyezési feltételeknek, mint az építésre beérkezendő ajánlatoknak jóváhagyását azonban magának tartotta ugyan fenn, de már az 1884. évben egy általános vasúti törvénnyel igyekszik szabályozni a vasútügyet.

Kimondatott ezen törvény által, hogy a fejedelemségben a vasutak csak a kormány javaslata alapján s a nemzetgyűlés helybenhagyása mellett építhetők. A nemzetgyűlés állapítja meg a vasutak építésének módozatait s feltételeit s bocsátja rendelkezésre a kormánynak az építéshez szükséges hitelt. A vasútépítésre szükségelt összeg vagy az állami költségvetésbe vétetik fel, vagy pedig e célra államkölcsön kötöttek, melynek feltételeit szintén a nemzetgyűlés szabja meg. A fejedelemség vasutai állami tulajdont képeznek; s a vasutakat az állam maga kezeli, magántársaságok és magánszemélyek saját számlájukra a fejedelemségben vasutakat nem építhetnek s nem kezelhetnek, kivéve a saját használatra szánt s nyilvános közforgalomból kizárt gyári vagy egyéb telepekhez vezető kisebb pályákat.

A vasutak építhetők: vagy általános vállalkozás, vagy kisebb vállalkozók, vagy esetleg a hadsereg igénybevétele útján, de mindig a

nemzetgyűlés előzetes jóváhagyásával. Addig, míg külön vasúti törvények hozatnak, a fejedelemségben a német vagy francia vasúti törvények határozmányai alkalmazandók. Az összes vasutak a közmunka-ministerium alá rendeltetnek s ezen ministeriumban külön vasúti osztály szervezetetik. Minden új vasút építésére nézve a nemzetgyűlés külön törvényben fog intézkedni.

Az 1885. évi január hó 31-én szentesített törvénnyel elrendeltetett a *czaribród—sophia—váharelli* a szerbiai és keletrumeliai vasutakat összekötő vonal építése és pedig állami költségen. A vasút az állam tulajdona marad s az üzletet az állam maga kezeli.

A *czaribród—* (szerb határ) *váharelli* (keletrumeliai határ) mintegy 114 km. hosszú összekötő vonalán, ezen törvény alapján és a bolgár kormány költségén létesítetett.

A folytatólagos vonal *Kelet-Ruméliában Vaharelltől Sarembeyig*, 47 km., a török kormány költségén épült ki. A czasibródi szerb összeköttetést a szerb kormány létesítette, minek a bekövetkezett szerb-bolgár háborúban igen jó hasznát is vette.

Létesült ezenkívül egy újabb bolgár-török csatlakozás: a *Radomától a török határig* vonuló szárnyvonal, melynek *Radomir—Kucztendili* (54 km. hosszú) része már meg is nyílt. A Bisztovától Szófia, illetve Kuzstendzség, 1883-ban tervezett, vasúti vonalnak *Lovcseczisztovei* a Román csatlakozást megteremtő része, 1909-ben adatott át a forgalomnak.

A további román-bolgár vasúti összeköttetés létesíthetése céljából *Ruszcsuk* és *Gyurgyevó* között Dunahíd építése van tervezve.

XXII. MONTENEGRÓ.

Montenegróban csak a legújabb időben indult meg a vasútépítési mozgalom. A mozgalmat maga a fejedelem iniciálta, ki megkésztette Montenegró egész vasúthálózatának tervezetét. E terv szerint a vasúti vonalak egyrészt Montenegró fővárosát a szerb határral másrészt a tengerrel kötnék össze. A vasútvonalak azonban, pénzügyi okokból, nem létesülhettek. Mindössze is 1908-ban, egy kis rövid (18 km.) vonalat épített meg a »*Compagnia d'Antivarn* (venetia) nevű olasz társaság, Antivári kikötővárostól a Scutari-tó mellett fekvő Virpazarig.

Ezzel Montenegró és Albánia belevonattak a civilizált népek keretébe.

Az 1300 méter hosszú alagúttal megépített ezzel az első vonallal a montenegróiaknak az a céljuk, hogy a *Duna—Adriai* vasút végpontjává tegyék a vasút végállomását: Antivárit, mi ha sikerülne, nemcsak a kikötő város épülne újra, hanem az állam közgazdasága és kultúrája is nagyot haladna.

FÜGGELÉK.

MAGYAR KÖZÉPPONTI VASÚT.

HIRDETÉS.

Folyó hó 15.-én a magyar középponti vasút Pest és Vác közötti vonala nyitattik meg, és következő napon, azaz: folyó hó 16-kán a közönséges közlekedésnek adatik át, mely napon a mindennapi személy-menetek elkezdődnek, és pedig:

Pestről, Palotán és Dunakeszin keresztül Vácra 8 ór. regg., 3 ór. d. u., ($\frac{1}{2}$ 4 ór. d. u. ünnep és vasárnapokon) $\frac{3}{4}$ 7 ór. estve.

Vácra, Dunakeszin és Palotán keresztül Pestre 6 ór. regg., $\frac{1}{2}$ 12 ór. d. e., $\frac{1}{2}$ 6 ór. d. u. (8 óra estve ünnep és vasárnapokon.)

Azon naptól kezdve minden állomásokon, valamint a szállítási hivatalnál Pesten feldunasoron 4.-ik szám alatt lévő Yurm féle házban úti podgyászok is, és gyorsan küldendő czikkek szállítás végett vétetnek fel. — Nem különben ottan, a menetet megelőző napon szalon és I-ső osztályú kocsikra jegyeket oly módon válthatni, hogy azok az illető állomási pénztárnál bélyegzés végett előmutatassanak. Pesten, jul. 6.-kán 1846.

A magy. középponti vasút-társaság
Igazgatóságától.

*) A »*Hetilap*« a magyar középponti vasút eme első hirdetését a következő megjegyzés kíséretében közli: Pestről már e hónap 15.-én gőzkocsi indul a középponti vasúton! Bár csak Vukovárról indulna már Fiúméba! És mi leborulva áldanánk a gondviselést, hazaiúi érzelmünk egész hevével; mert akkor Isten a jobblét ígéret-földét mutatná meg e sokat szenvedett magyar nemzetnek! — Addig is legyen közölve ez örvendetes hirdetés.

MAGYAR KÖZÉPPONTI VASÚT.

Rendszabályok és árjegyzék hinták, lovak és ebek
szállítására nézve.

Hintók egyedül Pesten és Vácson, s csupán csak azon állomásokra való szállításra vétetnek fel: a szállítandó hintók felől a vasúti hivatalnál eleve jelentés teendő, s azok a vonat indulása előtt legalább egy órával az indulóudvarba küldendők.

A vitelbérnek Vácziól Pestig, és megfordítva Pestről Váczió* 4 pengő forintjávali befizetése bejelentés alkalmával történjék.

Azokhoz tartozó utazók és szolgák, kiknek száma azonban a hintákban létező ülőhelyeket felül nem múlhatják, kötelesek, és pedig az előbbiekk II-dikk, az utóbbiak III. rendű menetjegyet váltani,* és az utazók az első rendii kocsin foglalhatnak helyet.

Lovak szinte egyedül Pesten és Vácson, s csupán csak azon állomásokra való szállításra vétetnek fel; azokért is a vitelbér Pestről Váczió, vagy megfordítva, 2 p. forintjával minden darabért az előre teendő bejelentés alkalmával fizetendő, és legalább egy órával indulás előtt az indóudvarba vezetendő k. Minden azokra felügyelő egyén III-dikk rendű menetjegyet váltani tartozik. Lovak szállítatnak ugyan mindenféle felügyelés nélkül is, de azoknak elszökéseért, vagy megsértetéseért az intézet nem felel, és olly lovak rendeltetésük helyéről minden halasztás nélkül azonnal elvezetendők.

Ebeket csupán a számukra rendelt helyen, de magával a kocsin vinni senkinek sem szabad. Minden kutyaért Pestről Dunakesziig vagy vissza 10 kr., Pestről Váczió vagy megfordítva Vácziól Pestig 14 kr. fizetendő. Azok megkötésére kívántató eszközöket adni, valamint azoknak biztos alkalmazásáról meggyőződni magok a tulajdonosok tartoznak, minthogy az intézet azoknak elszökésök vagy megsértésükért nem kezeskedik. Pesten, 1846-ki jul. 1.-én.

Az igazgatóságtól.

JAVASLAT A MAGYAR KÖZLEKEDÉSI ÜGY RENDEZÉSÉRŐL.

Felséges Haza!

Hosszú álmaink s több mint félszázados szónoklatink után úgy látszik: elvégre »tennünk« is kellene valami nagyobb szerűt már, ha a nemzetek sorából dísztelenül kisodortatni nem akarunk.

Fajtánk csudálatosán fentartotta magát, de most bizonyosan bukik, vagy hosszú sorvadásnak indul, ha — mielőtt késő volna — a meddő vitatkozások vágásibul kibontakozva a tények mezejére nem áll. Szebb jövődönket a tett azonban még korántsem biztosítja, — se körül ne csaljuk magunkat — ha az efféle felszínes, egyoldalú, vagy éppen éretlen.

Nekünk magyaroknak, rémítő hátramaradásink közt régibb nemzetek tapasztalásait felkincselve, organicus, egybenfüggő, az egész hazát egyiránt érdeklő eljárásra van szükségünk. Minden, mi egyes osztályok, vagy éppen egyesek érdekeit ápolja, vagy a hon csak bizonyos tájainak kedvez, egyenesen bántalom az egészre; minthogy felvirágzás tekintetében nem megyékrül, egyes hatóságoknál, duna- vagy tiszai kerületekrül, vagy egymástól elszigetelt kastákról van és lehet többé szó, hanem — hála a mennyei gondviselésnek — valahára az egyetemes hazának szent ügye forog kérdésben.

Házasártos, egymást üldöző népbül, mely erejét kölcsönös zsibbasztására fecsérli, elvégre egy családdá, egy és osztatlan erős nemzetté akarunk, és Isten segítségével fogunk összeforni, mert csak így válhat — most csekély, mivel eldiribolt — erőnk eldöntő súlylyá. Efféle nélkül pedig, minthogy egyedül erő szolgálhat nemzeti boldogság valódi alapjául, soha sem fog vérünkre derülni mosolygó üdv.

Minden oldalrul szükséges ehez képest — legyen az bár szellemi, bár anyagi — a gyökérig ható, egyben függő, s ernyedetlen állhatatos-sággal ápolt javítás.

Közlekedések nem képezik az ország velejét ugyan, de csak oly hatásuk van, mint valami élő test vérereinek, ámde, noha azok jobb voltát közvetlen szellemi javításoknak nem nevezhetni, azért mégis éppen oly elmúlhatatlan azoknak tökéletesen elrendezett volta; valamint akadozó, vagy lázas vérforgás közt a legegészségesb velő is szolgailag lenyűgözve van; s hiába küzd a szellem az anyagnak fejletlen súlyával.

Legyen ehhez képest szabad, felséges Haza, mennyire körülményeim engedik, ezennel mély tisztelettel az ország egybegyűlt Rendei előtt letennem honunk közlekedési ügye körül némi általános nézeteket, melyeket több jeles fők segítségével összeszedni alkalmam volt.

Ha nem egészen hasztalan munkát vittünk végbe, bő jutalmunkat már kinyerénk.

A mélyen tisztelt egybegyűlt
országos Rendeeknek

Pozsony, január 25-dikén 1848.

legkisebb de leghübb szolgálja
Gróf Széchenyi István,

Javaslat a magyar közlekedési ügy rendezéséről.

Midőn a közlekedési ügyek rendezésében hazánk anyagi felvirágzásának talpköveit akarjuk letenni, ne felejtjük, hogy ez által egyszersmind viszonyain egész épületét érintjük, nincs köz- és magángazdaságunknak ága, melly általa ne illetnék, sőt beligazgatási rendszerünk mostani szétágazásai is újabb, eddig szokatlan irányt nyernek kikerülhetetlenül; ne felejtjük azt sem, hogy a közlekedési ügyek elintézésénél megállani nem lehet; de közvagyonosodásunk, s a magyar faj emelkedése még más intézkedéseket is meg kíván, miket itt tüzetesen tárgyalni helyén kívül lenne ugyan, nem lehet mégis azokat szem elől téveszteni egy pillanatra sem, különben most, vagy később férkezetlen-ségek fognak összeállítani, s így ez az eredményben bosszulandja meg önmagát.

A tér, melyre most a törvényhozás lép, hazánkban majdnem egészen járatlan még; a mi lépések pedig történtek, csekélyebbek ugyan, hogy sem nevezetesebb kárt idézhetnének elő, mégis intés gyanánt elegendők arra, hogy kiindulásunk hiányait belássuk s idejekorán helyrehozzuk az első lépések tévedéseit.

Mindenesetre csak minmagunktól függ hazánk eddigi mulasztásibul a lehető legnagyobb nyereséget vonni az által, hogy a polgárosodott világ drágán szerzett tapasztalatait melyek teljes kifejlődésükben állnak előttünk, felhasználjuk, mi egyedül attul feltételeztetik; mennyire tudjuk azokat saját viszonyainkra alkalmazni, s e közben megóvni magunkat a vak utánzás avagy szertelen elbizakodás ballépéseitől. Szóval függ a külföldi tapasztalatok elfogulatlan bírálásától és saját viszonyaink helyes felfogásátul.

Feladatunk nem egyéb, mint a világcsaláddal állandó kapcsolatba lépni. Oly forma korszaka ez a nemzetnek, mint a midőn a serdülő először lép a világ elibe; a föllépés sok kép dönti el jövődjét. E rendezés ennél fogva reformkérdéseink leglényegesebbike, s ez fog egykor bizonyosságot tenni e kor embereinek életrevalóságául.

Azért feladatunk sem nem könnyű, sem nem lehetetlen; nem könnyű, mert szemeinket a végeredményre függesztve, a létező viszonyok bilincseit nem ignorálhatjuk; nem lehetetlen, mert más nemzetek példája áll előttünk, s mert e téren legkevesebb megalakult nézetekkel, s merev meggyőződésekkel találkozunk.

Vizsgálataim közepette sohasem tévesztettem figyelmem elől az országgyűlések eddigi előmunkálatait, s minden azóta felmerülő törekvési irányokat; s mennyiben Ő felségének kir. kegyelme által közelebb-

rül a közlekedési ügyek élére állítatám, okom volt gondosan számot vetni e hivatás sajátzerű nehézségeivel, s midőn látom, mikép annyi uralkodó szokások, helyhatósági érdekek, nemzeti féltékenység, berögzött avatkozási hajlammal állítatom szembe, midőn az elkülönzésben, s feldarabolt — rendszert nem tűró — munkásságban még biztosítékot helyező nemzettel szemközt egységet, s központosult munkásságot kell előidézni; midőn minden tartományi érdek ellenében az országos érdek súlyát kellend fentartanom: nem titkolhatom el magam előtt, mikép ez állás jövődjé, a dolgok természetéből folyólag — minden tiszta szándék, s jóakarattal melletti is — koczka. Ezért szabad reménylenem, hogy ezt a törvényhozás is méltányolandja, s mennyiben a nemzeti jogok elengedhetlen biztosítékai megtűrik, intézkedéseiben nem teszi állásomat lehetetlenné, s megadja mindazon támaszt, mely által a siker lehetővé válik, s megóvjá a rendezést azon szerencsétlenségtől, hogy nehéz, s akadozó közlekedési kibontakozás közepette végkép annak hibái miatt egyes hazafiak polgári hitele essék áldozatul.

E körülményt legyen szabad állandó figyelembe ajánlanom, s engedjék meg nekem, hogy az állás, melyből e véleményt a közlekedési ügyek rendezéséről elmondom, javaslatimnak némi nyomatékot adjon az által, hogy a létesítés nem kevés aggodalmat okozó gondjai — a dolgok mostani állásában — vállaimra nehezhülhetnek, s e szerint az életkor hanyatlásnak indult szakában hivatva vagyok, egy nemzet anyagi fejlődésének első nehézségeivel az újabb korszak, s megváltozott irányok természetes küzdelmeivel szembeszállani.

Hogy e sokoldalú tárgy áttekintését megkönnyítsem, czélszerűnek láttam a fejtegetést következő szakaszokra osztani:

I. Fejezet: Általános szempontok.

II. Fejezet: A közlekedési rendszer alapelvei.

III. Fejezet: Számítási adatok.

IV. Fejezet: A magyar közlekedési rendszer részletes kifejtése.

V. Fejezet: A javasloított közlekedési eszközöknek hatóságok szerinti számbavétele.

VI. Fejezet: Költségvetés a javasolt közlekedési eszközök kiállítására.

VII. Fejezet: »A végrehajtás rendezése.«

I. Fejezet. Általános szempontok.

Hazánkban a közlekedések ügyét a véletlen vezette eddig. Egyes hatóságoknak, jobbadán pedig azokban egyes egyéniségeknek tevékenysége állított ugyan elő az ország némely vidékein jó utakat, de azoknak iránya, fentartása, használhatósága mindig egyéniségek nézeteitől, s erélyétől függött. Hány példa van, hogy egyes vidékek közlekedési állapotát egy tisztváltás felforgatta, vagy a kereskedelmi mozgásnak egy alispán új vonalt mutatott ki.

Ily állásban rendszeres összeköttetésről, országos fővonalakról szó sem lehetett; mert rendszerünkben folyólag csak helyhatósági utaink lehettek, az ország, s annak érdeke képviselve nem voltak.

Hajózható folyóink állapotát szinte — sőt még inkább — a véletlen határozta el. Folyóink, még a Dunát sem véve ki, magántulajdonnak tekintetnek sokak által. Az, mi bennök a közé, és az egyeseké, annak korlátái soha kijelölve nem voltak. A hajózás, mely rajtok keletkezett, semmi szabályok által védve, s rendezve eddig nem volt, a vizek medrei

áthagyva a természet s egyesek romboló hatalmának. Hajózási törvény, úti s vízi rendőrség még a jövőnek van fentartva. Ezeket röviden azért említem fel, hogy midőn a közlekedési rendszer megállapításáról szólunk, ehhez oly meggyőződéssel fogjunk, miszerint annak elrendezésére első elengedhetlen szabály: az eddigi gyakorlat gyökeres megváltoztatása; mert a régi rendszer, mely szerint hazánk hátramaradása oly természetes, s az új rendezés, midőn mindennek országossá kell válni, oly férkezetlenségek együtt, miknek egyeztetését a siker veszélyeztetése nélkül megkísérteni nem lehet.

A közlekedési ügy az, mely körül sem egyesek, sem hatóságok önálló és szétosztott munkássága sikerhez nem vezethet; miben, valamint csak minden erők egyes tett munkássága állíthat ki valami egészet, s nagyobbszerűt, úgy annak létesítését másképp, mint központosított országos fölügyelet alatt, végeztetni teljes lehetetlen.

Ebből jövőre nézve kettő következik, mint okvetlen föltétel:

a) A közlekedés minden létező eszközeinek, mint hajózható folyók s tavak, kereskedelmi útvonalok, országos fölügyelet alá kell adadni.

b) Ezentúl semminemű közlekedési eszközt, mely közhasználatra szolgáland, — legyen az vaspálya, víziépitmény a folyókon, csatorna vagy kőút — kiállítani ne lehessen az ország által e célra fölállított hatóság tudta s beleszólása nélkül. Ideje ezért

1- ör. Hogy közlekedési eszközeink körül tisztába jőjünk, s valahára az ország viszonyait ezeknek irányában constatirozzuk.

Ugyanis: Eddigélé az országban a közlekedés meglévő eszközeit, melyeket az emberi munkásság állított elő, t. i. a kereskedelmi utakat a közérő, azaz — legyen mondva — az ország állította ki, s a kereskedésnek megnyitotta szabad használatul a nélkül, hogy a kiállítási terhek fejében a kereskedést ül valami pótlékot követelt volna.

Mi eddig folyóinkon — alig említésre méltó — történt, szinte a kereskedés minden terheltetése nélkül állítattott ki, sőt a közelebbi országgyűlések az ország folyóinak rendezését, országos útvonalak építését elhatározták, a nélkül, hogy fel is említetett volna a kereskedést, — e milliokat követelő munkákért — vámok által teherviselési igénybe venni.

Ezeket nem panasz gyanánt, csak azért hozom fel, hogy kitűnjék, mennyire ellenkező rendszert követett az ország a közlekedések hatályos eszközeire nézve, minők a csatornák, s minők kiválólag a vasutak. Ezeket ugyanis eddig egyedül önerejökre utasítottuk, s fedezésöket egészen a közlekedési forgalomra bíztuk. Evvel más szavakban azon elv van kimondva, hogy azon kereskedés, mely a folyók rendezését, utak fentartását nem bírta meg, állítson elő csatornákat s vasutakat és tartsa azokat fenn.

Meggyőződésem tehát az, hogy ha fejlettebb közlekedési eszközök jótéteményeit akarjuk hazánkban élvezni, az országos segélyt azoknak kiállításátul sem vonhatjuk meg.

2- or. Szükség, hogy a cél s az eszközök kellékei iránt tisztába jőjünk, mielőtt választunk. E tekintetben miután a külföld példája előttünk áll, nekünk ott kell kezdeni, hol ők hosszú fejlődés után végeztek, s a közlekedések azon eszközeit kiállítunk, mire a tudomány, s polgárosodott századunk felhívnak. E közben mégis nem felejthetjük meg, saját fejlődésünk még nem érte el a megfelelő mérfokot. Ez által a közlekedési eszközök rendeltetése nálunk nem annyira egy már

létező, s csak nehézkes kereskedelmi forgalom élénkítése, míg inkább a még nem létezőnek az országban előteremtése; sőt sok részben a még szunnyadó szorgalomnak a jutalom biztatásaival, cselekvésre ébresztése.

Ne felejtsük továbbá, miszerint e cél felé oly országban kell törekednünk, hol a nemzeti munkásság jobbadán a gazdag föld terményezésében keres foglalkozási tért, s hogy ennél fogva kereskedelmi forgalmunk jórészt csak mezőgazdasági nyers termények olcsó szállításából nyerhet élénkséget.

Önként következik ebből, hogy valamint hazánkban már ennél fogva is a vasutak kiállítása egészen más alapot nyer, erre folytonos figyelemmel is kell lennünk, s a kiállításban ezt szem előtt tartanunk különben ha szinte szerencsés b helyzetű kereskedelmi vonalainkon vasutakat állít is ki a magánipar, s vállalkozási hajlam, valljon azok nemzeti termelésünk legtöbb czikkeinek értékesítésére fognak-e szolgálni, szabadjon kétségbe vonni.

Mi engem illet, meg vagyok győződve, hogy nálunk a Vasutak csak úgy lehetnek a közfelvirágzás tényezői, ha azokat az ország saját körülményeinkhez képest czélszerűen rendezi, t. i. a kiállításban a legnagyobb takarékoság által az olcsó szállításbért, sőt azt is lehetővé teszi, hogy némely czikkekre időszerinti kedvezések nyujtassanak.

A cél tehát az ipart a termények olcsó elszállítása által föléleszteti; s ezért a közlekedési eszközök terheit fedezésül egyedül az iparra utalni nálunk még kevésbé lehet, mint másutt.

3-or. Tisztába kell jönnünk az iránt, hogy a közlekedési ügy elintézése egyáltalában meg nem tűri a töredékes foltozgatást, hanem az egész rendszernek egybevéve kell most legalább fővonalaiban megállapitatni; egyedül ez által kerülhetjük ki — hazánk százados átkát — a vidékek érdekharczából szükségkép fakadó visszavonást. Vegyünk ugyanis bármely közlekedési vonalt, elváltán az egész rendszertől, csak magára vizsgálat alá.

Ha annak kiállítására országos segély kívántatik, mindig úgy fog ez feltűnni, mint egyes vidéknek nyujtott kiváló kedvezés a másik felett, mely ellen minden más érdek szövethet. Legyen szabad e célra egy igen nevezetes, szőnyegen lévő példát felhozni. Mozgásban van a Tiszavölgy szabályozása. E munka legalább harmadfél millió hold leggazdagabb földet ad vissza a hazai iparnak. E roppant földlióditmánynak épen nincs a Tiszavölgy termékeny földén a birtokosokra nézve értelme, ha azok czélszerű közlekedési eszközök által terményeiknek új piacokat nem nyernek. Szükség tehát egyszersmind a hajózható Tisza, Bodrog, Szamos, Kőrös és Maros folyók rendezése; szükség a debreczeni, miskolczi, szegedi, aradi vasút. Ámde hogy is kívánhatni méltányosan ezen közlekedések kiállításához az ország segítségét, midőn mindezen közlekedési új vonalak csak arra szolgálnának, hogy a Tiszavölgy gazdag s olcsó termelésének megnyissák Pestet, s minden kereskedést a Dunán felfelé, mi okvetlen a dunavidéki mezőgazdaság csökkentésére vezetne. Így támasztanék fel az ország egyes vidékeinek érdekharczát a másik ellen, miből talán egyes vidék emelkedése a másik rovására következhetnék, de köznemzeti felvirágzás soha sem!

Ennek kikerülése egyedül az egész, minden érdek felkaroló, minden vidéket kielégítő rendszer megállapítása által éretik el, melyben

a dunai vidék épen úgy mint a tiszai, megtalálja saját emelkedésének biztosítékait.

Másik fényes példája a töredékes intézkedés balkövetkezéseinek a vukovár—fiumei vaspálya tervezete, melyben több vidékek érdekeinek keresett kiegyenlítése, soha nem menthető balfogsókra vezethető vala az országot, tán csak azért, mert nem a közlekedés egész rendszerét, s az egyetemes érdeket, de vidékekét fogta fel, s'ez által a haza központjának, sőt nemzetiségünknek érdekeit is megfoghatlanul mellőzte, mint ez alább bővebben is kitűnik.

Sőt szükséges az egész közlekedési rendszernek együtti megállapítása továbbá azért is, mert

a) A közlekedési fővonalak határozzák el azontúl minden többi közlekedési eszközök irányát. Ha például — a fővonalakon vaspálya épülend, minden többi vaspálya s kőútvonaloknak azokhoz kell simulni, s mindennek együtt összefüggő egészet képezni az országos közlekedés rendszerében.

b) - Hazánkban a vaspályák sok vidékeken egészen új viszonyokat fognak alakítani, azok fogják pusztáinkon a telepedések irányát, gazdaságunk rendszerét elhatározni; s már ezért is fontos tudni az országos közlekedések fővonalait, hogy azon vidékek egyszerű lakói birtokaikban a nyereszkeszők zsákmányaivá ne váljanak, de birtokuk becsét előre megismerjék.

c) Kikerülhetlen e nélkül a közlekedési eszközök kiállításában a nagy vesztegetés, midőn útvonalak építtetnének oly irányban, melly az országos közlekedési rendszerbe illeszthető nem volna, s felesleges párhuzamokat képezne.

4-szer. Tisztába kell jönnünk az iránt is, miszerint ha a közlekedés ügyet egész complexumában vesszük figyelembe, azonnal egészen más eredményekre jutunk a kamatbiztosítás, s bérszabályozás rendszerére nézve is, mert

Kamatbiztosítás egyes vonalon alkalmazva, végelemzésben nem egyéb, mint egyes vidéknek nyújtott kedvezés a másik rovására. Ezáltal t. i. lehetséges, hogy a vitelbér alászállittassék, mi külkereskedés tekintetében főczél, de például egyes vonalakra alkalmazva belkereskedésünkben egyik vidék emelése másik elnyomásával.

A bérszabályozás oly fontos kérdés, melly mint adórendszer, nemzeti iparunk életébe vág, s egyes vonal szempontjából helyesen el sem határozható.

Nyujtassék például kedvezés az ország alsó részéről Pest felé vezető vonalnak: a Dunavidék ezt okvetlen megérzi, míg egyes vonalakra alkalmaztatik a kedvezés, mindig lesznek vidékek, melyek saját érdekeik nyomasztására fizetnek. Ezért ha a bérszabályozást helyesen akarjuk intézni, ennek mindig csak országos szempontbul, s az egész ország iparának figyelembe vételével kell történni. Így a Dunavidéknek, ha neki hasonló kedvezések által megnyujtatik több oldalrul az örökös tartományok felé, s tengerpartunkhoz az olcsó, s biztos közlekedés, nem volna oka féltékenynek lenni a Tiszavidék gazdag forrására, könnyű termelésére, s olcsó közlekedésére.

Lesznek továbbá vonalak, hol köz országos szempontbul, s mindenkire kiható érdeken különös kedvezmények lesznek szükségesek némelly czikkre nézve. Például a fiumei vonalokon a gabna nemek talán különös kedvezményben részesülendnek a galaczi, s odessai verseny kiállhatásáért; de ezt senki sem fogja egyes vidéknek adott ked-

vezés gyanánt tekinteni, mert ez által, ha a közelebbi gabnatermelés utat nyer külföldre, megnyílnak a Tiszavidéknek a belföld többi piaczi s a kereskedelmi viszonyok kiegyenlítik egymást.

5- ör. Múlt országgyűlésen követeltetett a központi s fiumei társaság által a párvonalak elleni tilalom 15 évre. Ki kell itt határozottan mondanom, hogy ez jogtalanság volna. Arra, hogy egyik vidék a vaspálya jótéteményeit nyerje, nem lehetne más vidéknek jövődjét áldozatul adni; nem ez a helyes mód, melylyel az ország a felvirágzás eszközeit lehetővé teszi, hogy t. i. virágzó vidékeket évek hosszú soráig elzárjon azon jótéteménytől, melyért, hogy egyik vidéknek megszerezze, egyes helyeken saját népének érdekeit áldozza fel, s leteszi a közlekedési egyedáruság talpkövét, mi felvirulásra nem vezethet. Végre

6- or. Ne felejtjük soha a múlt országgyűlésnek annyi tanúságot nyújtó jeleneteit, midőn töredékes intézkedésünk, s a felette csekély s nem helyesen rendezett kiállítási tőke, az érdekek tuséinak annyi tért nyitott, mint az 1844-iki október 24-ki kerületi ülésben, hol is vidék ellen vidék, megye ellen megye vívott elkeseredve. Ne adjunk ilyenekre alkalmat. E helyett igyekezzünk minden érdeket kellőleg figyelembe venni, kielégíteni, s számotvetve erőnkkel úgy sáfárkodni, hogy ne legyen vidék, mely felejtve vagy mellőzve érezze magát az országos közlekedések jótéteményében.

II. Fejezet. A közlekedési rendszer alapelvei.

Mielőtt a magyar közlekedések egész rendszere fővonalaiban biztosan megállapíthatnák, szükség kellő tájékozásul azon elveket vizsgálat alá venni, melyekből kiindulva a közlekedések rendszere általánosságban biztosan elhatározható lenne.

E tekintetben ha gyakorlatilag akarunk eljárni, ne keressünk útmutatást azon előnyök elméleti fejtegetésében, melyek a közlekedés különböző eszközeinek egyikét a másik fölibe emelik; ennél sokkal célravezetőbb leend a polgárosodott világ közlekedési tekintetben legfejlettebb országainak példáját idézve fel, vizsgálat alá venni mindazon adatokat, s azokból kitűnő eredményeket, melyekkel az utolsó évtizedekben történt óriási fejlődések után oly bőségben bírunk. Az ezekből elvitázhatatlanul vonható következtetések a legbiztosb intés számunkra, mit tegyünk, miben kövessük, miben kell elkövetett hibáikat kerülnünk és miként kell a külföldnek annyi fáradalom s költséggel szerzett tapasztalatait saját viszonyainkra helyesen alkalmaznunk.

A közlekedési eszközök, melyeknek az égalj, országos vagy helybeli szükségekhez alkalmazottaknak kell lenni, általánosan két osztályba sorozhatók: u. m. száraz közlekedés eszközei: vaspályák és kőutak; a vízi közlekedésé: tenger, tavak, folyók s csatornák.

Van ország, mint Hollandia, hol a kereskedelmi mozgalom főtényezői a csatornák; más ország, mint Belgium, hol ez állást a vasutak foglalják, van ismét ország, mint Észak-Amerika, hol vasutak és csatornák majdnem egyező arányban léteznek, hol ekép a kőutak csak alárendelt fontosságúak; és végre Angolország, hol vaspályák és csatornák, s kőutak az utolsó időig majdnem egyenlő arányban együttvéve egészítik ki az ország közlekedési rendszerét; míg Európa többi közállományai, — Frank-, s némileg Németország sőt Ausztria kivételével is — igen csekély csatorna vagy vasúti összeköttetésekkel bírnak, hol minden közlekedés országutakon történik, melyeknek külön nemei a mesterségesen készült

különbféle kőutakkal le a hazánk Alföldén keresztül vezető, töltött s homokos utakig változnak. A közlekedések minden fajának voltak külön országokban, s külön időben apostolai; a mi feladatunk minden elfogultság és minden elővélemény nélkül vizsgálat alá venni az eredményeket, miket a tapasztalat másutt mindenikről nyújtott. Ugyanis:

a) A külföld közlekedési kifejlődésének rövid vázlatja.

Angolország, noha ma már oly kőuti összeköttetéssel bír, mely szilárdsága, s jósága miatt világszerte minta gyanánt szolgálhat, a múlt század folytán e tekintetben még oly hátra volt, mint saját hazánk. Ekkor még a belforgalom nemcsak igen lassú, de az áruszállítás föltötte drága is volt; mi miatt a most már leggazdagabb tartományok terményei, ásványai ott mint itt, a közlekedési eszközök hiánya miatt használatlan hevertek.

Azonban 1780-ik év körül a Bridgewater csatorna megnyitása nagy változást okozott. Ennek kedvező eredményei a közfigyelmet a csatorna felé vonták, s életet adtak azon nagyszerű rendszernek, mely sok ideig az angol kereskedés fő mozgatója volt, s mely ennél fogva lassankint az egész országra kiterjeszkedett; kivált miután a közlekedések ezen eszköze különösen a nehéz s nagy teriméjű áruk szállításánál a legjobb utak mellett is nevezetes hasznot hajtott.

De valamint sok új, s magában üdvös rendszer az alkalmazásban meghaladja mértékét, úgy történt ott is, midőn csatornák készültek oly vidékeken s oly viszonyok között, hogy azok a vállalkozóknak hasznot, a kereskedésnek gyarapodást nem adhattak. Ehhez járult, hogy az egyes társulatok lassankint szövetségbe léptek, s ez által minden versenyzés lehetetlenné, s az állapot a közlekedésre nézve nyomasztóvá vált. Sokáig tűrte ezt a kereskedés, mert nem felejtette a jótétéményt, mit a csatornák nyújtottak; melyeknek ellenében egyedül az úti közlekedés tökéletesítésében igyekeztek némi versenyt támasztani, mi itt-ott sikerült is. A dolgok ezen állapota tartott 1825. év tájáig, midőn az áruszállítási forgalom rendkívüli gyarapodása a változást halaszthatatlanná tette; kivált miután a csatorna-társulatok, elárasztva szállítmányokkal, a forgalmat nemcsak igen drágán, de hanyagul is kezdték kezelni annyira, hogy ez időben a parlamentnek benyújtott adatokból kiviláglott, miszerint a gyapot, mely New-Yorkból Liwerpoolba 20 nap alatt érkezik, onnan nem ritkán hat hét alatt jutott el Manchesterbe. E lassúságot az angol nem tűrhetvén tovább, sok ellenzések után 1830-ban megnyitott liverpool—manchesteri vasútvonal, s ez adott a közlekedések ezen ágának a személy s áruszállítási téren mindenütt lendületet, miután az már jóval azelőtt a bányakerületekben jó sikerrel használatott.

Ez, tömött rövidségben az angol közlekedési rendszer sajátos kifejlődésének története, mely a csatorna rendszeren indulva, kifejtette a kőutak tökéletesítését, s végre a vasutakra áttérve, ma már a legnagyobb szerű példa gyanánt áll előttünk, s hatását az egész mi veit világra kiterjesztette. Így támadtak az utolsó 15—17 évben a világ legbámulusabb művei.

Nevezetesen Angolországnak mintegy ezer millió ezüst forintba került vasútai, mióta a fővonalak megnyitottak, a kereskedelmi forgalomnak oly hatalmas lendületet adtak, mely legbuzgóbb apostolainak legvérmesb reményeit is felülhaladta az eredményben; miután azóta a szállításbér általában 50%-kal alább szállott, a kiállítási tőke pedig évenként közepesen 5%-t jövedelmez.

A vaspályák ennyire kedvező eredményei természetesen a közlekedések más eszközeinek becsét igen csökkentették. Különösen hatottak pedig a csatornákra, ezeknek értékét 40—50%-tel alászállítván; mi miatt azok néhol teljesen elhagyattak, másutt, igen népes gyárvidékeken fentartották magukat, hol elegendő víz van s az esés viszonyai kedveztek. Ebből következett, hogy Angolországban már most csatornák nem is építenek, kivéven mellékmívek gyanánt, p. o. tenger s folyók összekötésére, vagy azokon a nehéz közlekedési pontok kiigazítására.

A kőutak ott sokkal kevésbé szenvedtek a vaspályák által, mint előre hitték; jelenleg arra szolgálnak, hogy az egyes helyeket egymással, s a legközelebbi vasúttal összekössék; e részben fényesen kimutatá a tapasztalás, miszerint szaporodott közlekedési eszközök a forgalom gyarapodását eszközük mindenhol.

Észak-Amerikának s Canadának kevés mesterséges kőutai vannak, ellenben nincs ország, hol a csatorna rendszer oly kiterjedést nyert volna. Vannak ugyanis Éjszak-Amerikában minden nagyságú csatornák, a legkisebbtől azon óriási mivekig, melyek az ottani nagyszerű folyókkal szinte versenyeznek. Azon adatok tehát s eredmények, melyeket a tapasztalás onnan nyújt, számunkra nagybecsűek, s minden figyelmet és dérnél nek.

Észak-Amerika még mielőtt valamely nevezetes vaspályavonal ott megnyitott volna, már el volt látva — a kisebb fontosságú mellékvonalakat ide nem számítva — 6—700 geogr. mértföld csatorna vonallal. Az eredmény végkép abban mutatkozott, hogy e kiterjedt csatornarendszer az eredeti vállalkozók romlásán kívül, elvégre az ország kereskedelmi forgalmát is mindinkább zsidbasztotta, midőn-az áruszállítás a csatornák 4—5 hónapi befagyása által évenként huzamos időig vesztegetni kényszerült. S miután ekként a csatornarendszer a kereskedelmi megélénkült forgalomnak csak néhány hónapig nyitott lassú szállításra utat, ezáltal a szállításbér is aránytalanul megrárgult, a fentartási költségeket ugyanis, melyeket egész évi használat nem nagyobbított volna, a nyári forgalomnak kelle fedezni, a néhány hónapi vesztegetésben pedig azon idő jövedelmei elenyésztek.

Ezen körülmények idézték elő Észak-Amerikában a vasútvonalak építését, melyek ép oly nevezeteseek, mint Angolországban, sőt számunkra még különös figyelemre méltók hosszúságúkért s azon lényeges módosításokért, melyeket oly sajátos viszonyok — t. i. az ország kiterjedése, nagy térségek, s aránylag csekély kiállítási források — a vasutak építésére s mozgásban tartására nézve szükségessé tettek.

Észak-Amerika vasutakba 400 millió ezüst forintnyi tőkét fektetett. Jövedelmezési tekintetben hasonló eredményre jutott mint Angolország, t. i. a befektetett tőke 5%-tel kamatoz, míg a csatornák — egy-két kivétellel — a kiállítási tőke kamatai, sőt néha a fentartási költségeket sem fedezik, s végre a kereskedelmi forgalomnak sem feleltek meg kielégítőleg.

A csatornák eképeni elhanyaglásának okai gyanánt főleg következőket hozhatjuk fel: a téli hónapokonki veszteglés, népetlen vidékeken a forgalom csekélyisége, lassú szállítás, mindenek felett pedig — kevés kivétellel — a fentartási költségek roppantsága.

Franciaországban a belközlekedés állapota még nem fejlődött azon fokra, mint ezt a nagy ország állása s igényei megkívánák, kivált

tekintetbe véve azt, hogy ott a közlekedési ügyek kormányzása már 1750 óta egy e célra felállított testületre bízott. Nem akarok e helyen az ottani közlekedési állapotok fokenkénti kifejlődéséről részletességekbe bocsátkozni, legyen elég megjegyezni, hogy több kisebb kísérletekből nyert eredmények után 1842-ben elhatározta a kormány egy rendszeres s az egész országra terjedő vasúthálózat életbe léptetését. E célra megkészült a terv, mely szerint Párisból, mint központból a fővonalak a tengerpart, s más pontok felé úgy irányoztatnak, mint a külföldi kereskedés viszonyai igénylik, a belforgalom követeléseit pedig szárnyvonalok látják el. Ezen terv után már több vonalok készültek el, melyek azon jótékony hatás mellett, melylyel a kereskedés emelésére voltak, még a kiállítási tőke $4\frac{3}{4}\%$ kamatjával is jövedelmeznek.

Hollandia viszonyaihoz mért, s igen jól rendezett csatornaközlekedésének tulajdoníthatja jobbadán virágzását. Ez azonban Holland sajtószertű fekvésének, s nem elvontan a csatornarendszernek következése, mit leginkább bizonyít Belgium fejlődése az utolsó 17 évben. Belgium ugyanis — Angolország után — az európai státusok közt első volt, mely minden erejét hatályosan, a közlekedések kiállítására, s rendezésére fordította. 1830-ban elszakadván Hollandiától, ezáltal a Schelde torkolatit mint kereskedésének kapuit elvesztette, ugyancsak minden Hollandiával közös közlekedési eszközöket, annyi csatornák szabad használatát. Kormányja azonban azon igen czélszerű vasúthálózatban, melylyel az országot 1834 óta ellátta, annak nemcsak bő kárpótlást szerzett, sőt az ország forrásai azóta nevezetesen gyarapodtak a kereskedési forgalom élénkült, szóval a félt károk s hátramaradások nyom nélkül enyésztek el. Végre még Hollandia is minden csatornái mellett elhatározta magát egy rendszeres vasúthálózat kiállítására, s némely vonalokon ma már ott is a csatornák mellett vasút is élénkíti a kereskedelmi forgást.

b) Következtetések.

A fenebbi adatok elvitathatlan tény gyanánt szólnak meggyőzőbben, mint minden okoskodás a közlekedési eszközök külön nemeinek országos értékéről. Ugyanis világos, miszerint a vasutak hatásai s jövedelmi forrásai szembeötlőleg különböznek a csatornákétul: s ennél fogva oly helyeken is, hol mindkettő létesíthető, könnyen megtörténik, hogy míg a vasút fényesen fennáll, a csatornavállalat megbukik.

Ennél fogva a csatornák használatát, mit ül a külföld is eltért, s a kereskedés magasb fokára kielégítőnek nem talál, csak ott lehetne ajánlani, hol hajózható folyók, vagy tavak közt összeköttetés gyanánt szolgálnak. Ez esetben czélszerűek, mert a fagy által épen annyira szenvednek, mint az anyavíz, melynek kiegészítő részei. Ellenben sem mint önálló közlekedési eszközök, sem más közlekedési eszközök kiegészítői gyanánt nem ajánlhatók; mert befagyásuk által a forgalom hónapokig vesztegel, sőt például vasúttal kapcsolatban miattok az is vesztegelni kénytelen.

A csatornák ebbeli természetén, fájdalom, segíteni nem lehet, sőt ez annyival nyomasztóbb, mennyiben a baj fokenkint növekszik, azon mértékben t. i. minél inkább élénkül a kereskedelmi mozgás és minden fennakadás észlelhetőbb lesz. Ez okért oly országokban, hol a tel erős és tartós, csatornákat a közlekedés fővonalaira alkalmazni menthetetlen hiba volna, s azoknak más rendeltetése nem lehet, mint a természetes folyóutak összeköttetésénél, vagy rendezésénél.

Kőutak legkevésbé alkalmasak a közlekedések alapját képezni; azért országos fővonalakra nem ajánlhatók. Mert noha ha nagy költséggel fentartva, a kereskedelem alantabb fokán némi élénkséget tarthatnak fenn, mindenesetre csak lassú, főleg pedig legdrágább szállítást eszközölhetnek.

Ezekből következők folynak egy összefüggő országos közlekedési rendszer megállapítására nézve, alapelvek gyanánt:

1- ör. Hogy közlekedési eszközök közt vaspálya legcélszerűbb arra, hogy a nemzeti kereskedelem fölélesztésének alapjául tétessék, s a kereskedelem fővonalain helyt foglaljon; mert csak a vasút képes biztos, gyors, szakadatlan s olcsó összeköttetést szerezni, s csak általa nyugszik a belkereskedés biztos s sebesebb kifejlődést ígérő alapokon.

2- or. A közlekedés többi eszközeinek a vasutak, irányában csak alárendelt állást lehet adni.

3- or. A csatornákat csak arra lehet használni, hogy vagy a hajózható folyók útja rövidíthessék, vagy az egyes pontokon kiigazítások, vagy azok egymással összeköttetésbe hozassanak.

4- er. A kőutak rendeltetése az, hogy az egyes helyeket egymással, s a közel vasúttal vagy hajózható folyóval kapcsolatba hozza.

III. Fejezet. Számítási adatok.

Miután így a közlekedési eszközök mindenikének az eredményekből fejlett fontossága szerint állását kimutattam, s rendeltetését a közlekedési egész rendszer megalapításában kijeleltem, szükségesnek tartom a közlekedési eszközök mindenikét még a kiállítási tőke tekintetében is vizsgálat alá venni, részint azért, hogy költségeik is egymás irányában kellőleg mérlegeltessenek, részint mert saját hazánk közlekedési szükségeinek kiszámításában a külföldi adatok biztosab alapot nyújthatnak, mint a minden adatok hiányában okoskodás; s végre mert a számok — feltéve, hogy helyesen használtak — győzőbbek, mint minden vitatkozás.

a) Vaspályák.

Az angol vaspályák költségei középszámítással egy geogr. mértföldre tesznek 1,610.000 cz. frtot.

Ez az egyes rovatokra így oszlik fel:

Egy geogr. mértföldön földszerzés	184.000 fr.
A vonal elkészítése, állomások	1,012.000 »
Mozgonyok, s szállítási eszközök	368.000 »
Kezelés s vegyes költségek a kiállításnál.....	46.000 »
	Öszveg 1,610.000 fr.

A belga vasutak kiállítási költségei egy geogr. mértföldre középszámítással tesznek 788.500 ezüst forintot, eloszlik így:

Földkisajátítás s vonalelkesztés	612.750 fr.
Mozgonyok, szállítási eszközök	99.750 »
Állomások s épületek	52.250 »
Irodák s vegyes költségek	23.750 »
	öszveg 788.500 fr.

Könnyebb áttekintés végett külön országokban a kifejlett kiállítási költségeket a következő táblába foglalom:

Kimutatása

az alábbi országokban épült vaspályák egy geogr. mértföldre közép-számítással vett költségeinek.

	Saját pénzlábunk szerint ezüst-pénzben :
1. Angolországban	1,610.000
2. Franciaországban	1,016.000
3. Belgiumban	788.000
4. Hollandiában	712.000
5. Poroszországban	428.142
6. Észak-Amerikában	414.000
7. Németországban	403.750
8. Ausztriában	567.900

Ezen összeállítás szerint kiállítási költségek tekintetében a vaspályák három osztályba sorozhatók; legdrágábbak az angol és frank vaspályák; legolcsóbbak a német, porosz, s amerikaiak; ezek közt a belga s hollandiak középet tartanak.

Az angol és frank vaspályák feltűnő drágaságát okozták — a kiválszólag drága építésmódon kívül — a vonalok helyzeti nehézségei, aránytalanul nagy kisajátításai, kármentési, s haszonváltási költségek, magas munkabér, végre a parlamenti s előleges költségek nagysága, mellyek Angolországban az összes kiállítási tőke 5—9%-jét teszik.

Belgium és Hollandiában, noha a helyzeti körülmények kedvezők, a kiállítási költségek mégis aránytalanul nagyobbak, mint főleg az építésmód s magas munkabérnek, különösen pedig annak tulajdoníthatni, mert mint például Belgiumban a vasutaknak sokkal nagyobb áruszállítási forgalmat kell ellátni; ezért a mozgonyok s szállítási eszközök sokasága emeli fel a kiállítási tőke összegét.

Éjszak Amerikában a munkabér magasabb ugyan, mint Angolországban, de minden egyéb viszonyok rendkívül kedvezők; különösen a nagy térségek a földmunkák költségeit igen csekélyre olvasztották; minden legyőzendő helyzeti akadály apró bevágásokban, vagy csekély feltöltésekben állott; múmunkálatok, útvezetések és tunnelek épen nem léteznek, a hidak, a közelfekvő erdők ingyen fájából készültek; az állomási épületek szinte egyszerűen ingyen fából állítottak ki; e felett a vaspályák többnyire egy vágásúak, mert azon nagy távolsághoz mérve, melyen keresztülvonulnak, aránylag nem nagy forgalmat kell ellátniök. Ily körülmények tették lehetővé Amerikában a kiterjedt vasútszisztem olcsó létrehozását.

Szükséges még ezen kiszámítási adatok kiegészítéséhez némi tájékozásul legalább az angol, belga és franciaországi vaspályák fentartási, igazgatási s szállítási költségeiről, mint melyekről részletes adatokkal bírunk, egy kimutatást összeállítani, s a felhozott országokban közép számítással az évenkinti bevétel, kiadás, s abból fejlődő jövedelmést kimutatni. Ez így áll:

Szám	Kimutatás az alábbi országok vasutainál kifejtett bevétel, kiadás s jövedelmének közepszámítással egy geogr. mértföldre véve	Bevétel		Ebből fentartási, szállítási, igazgatási költségek fogyasztanak évenként		Marad tiszta jövedelem egy mértföldön		A kiállítási tőke fizet kamatot
		ezüst fr.	ezüst fr.	%	frt	%	%	
1	Angolországban ...	138.000	57.960	42	80.040	58	5	
2	Franciaországban..	97.844	50.876	52	46.968	48	4 ³ / ₄	
3	Belgiumban ...	59.533	30.360	51	29.173	49	4	

Jegyzet. Az angol vaspályákról meg kell jegyezni, mikép az összes bevétel 63³/₄-jét a személyszállítás teszi, az áruszállítás csak 37³/₄-t. Továbbá, hogy az 5¹/₂ mértföld hosszú liverpool—manchesteri vonalon az áruszállítás naponta 30.000 mázsára emelkedett.

Ebből tűnik ki, miszerint a fennebbi országokban a vaspályák nyers bevétele a kiállítási tőke 8¹/₂—10%-jét megközelíti; a tiszta jövedelem pedig 4 és 5% közt változik.

b) Csatornák.

A csatornák kiállítási költségeire nézve oly részletes és kimerítő adatokkal nem bírunk, mint a vasutaknál; különben is a csatornák kiállítási költségei igen változók, s függenek különösen még a földtér minőségétől, víztartósságától s az esés viszonyaitul.

Angolország csatornába mintegy 150 millió ezüst forintot fektetett. Azon vonalokat véve számításba, hol a föld minősége, vizeset kedvezők, és semmi különös akadályok nem voltak, egy mértföld csatorna közepszámítással került körülbelől 350.000 ezüst forintba.

Éjszak Amerikában csatornákra mintegy 100.000.000 ezüst forint költséget el; azon vonalokon, hol a körülmények sem nem legkedvezőbbek, sem nem legterhesebbek, voltak, egy mértföld közepszámítással mintegy 200.000 ezüst forintba került.

Franciaországban több első rendű csatorna vonalak kiállítási költségei közepszámítással egy mértföldre 400.000 ezüst forintot tesznek.

A Lajos csatorna kiállítási költségei közepszámítással egy mértföldre 500.000 ezüst forintot mutatnak ki.

Ezeket egybefoglalva az tűnik ki, hogy a csatornák kiállítási költségei a vasutak költségeivel egybehasonlítva, és leróva a szállításra külön megkívántató eszközök árát, Német- s a szomszédországokban igen egyenlők fognak lenni, a mellett pedig a vasutak egész évi szakadatlan mozgást engednek, ellenben a csatornák tél idején befagynak, s az évnek csak bizonyos részein használhatók.

c) *Kőutak.*

A mesterségesen készült kőutak kiállítási költségei középszámítással külön országokban a következőleg állanak:

Angolországban egy mértföld került ..	102.280	ezüst	frtba
Éjszak Amerikában	138.000	»	»
Franciaországban.....	70.000	»	»
Poroszországban.....	73.000	»	»
Belgiumban	66.000	»	»

Mint hogy azonban a kőutaknál a fentartás a leglényegesebb dolog s ennek költségei a kiállítási tőkéhez mérve a legnagyobbak, szükség, hogy ezen költségeket is részletesen taglaljam.

Az utifentartási költségek természetesen igen különbözők, mert függnék: a forgalom nagyságaiul, anyag minőségétől, készítés szilárdságiul, s különösen az égalj beliatásátul. Meg fogjuk azonban alább látni, hogy némely helyeken a kiállítási tőkének majdnem egy harmada kívántatik az évi fentartás költségeire.

Angolországban parlamentális oklevelek szerint az 1821-től 1289-iki szakban minden kőutak, mellyeken a napi forgalom 100 vontató lóra számított, fentartási költségek fejében kimutatott mértföldenkint 4000 ezüst forint évi költséget.

Franciaország hasonló körülmények közt évenkint.....	1.800	ez.	frt
Poroszország	2.880	»	»
Bajorország	2.160	»	»
Belgium	1.420	»	»

Oly angol főutak, hol a forgalom naponkint 500 vonó lóra ütött ki, egy évi fenntartási költségül megkívántak 17.112 ez. frt-ot.

Sőt a London környéki utaknál, hol mintegy 900 vonó ló naponkinti forgalom mutatkozott, az évenkinti fentartási, költség egy m. földre tett 29.697, mi következőleg oszlott egyes rovatokra.

a)	anyag és kézimunkaévenkint.....	24.856	ez.	frt
b)	tiszt s felügyelők fizetése.....	1.332	»	»
c)	öntözés	1.853	»	»
d)	légszuszvilágítás.....	1.656	»	»
	összev ..	29.697	ez.	frt.

Meg kell itt jegyeznem, hogy a fenn elsorolt országokban, hol a legjobb kőutak vannak, azoknak jósága kiállítási, s főleg a fentartási költségek mennyiségétől függ, úgy hogy pl. Angolországban, hol a fentartási költségek a legnagyobbak, a legjobb kőutak is vannak. Azonban minél nagyobb a kiállítási s fentartási költség, annál olcsóbb a szállításbér, mert noha Angolországban a fentartási nagy költségeket a szállítás hordozza, mégis sokkal kisebb a szállításbér, mint hol a fentartási költség csekély vagy épen semmi, mint nálunk, de mégis a szállítás sokszorozva feljebb rúg, mint Angolországban, hol pedig az útfentartási költségek oly nagyok.

d) *Égény fogyasztás.*

Az alábbi adatokból ki fog tűnni a roppant égény fogyasztás, mit gőzerővel mozgásba tartott közlekedések megkívánnak. Ezért az adatok közé sorolom ezt is, hogy előre figyelmesek legyünk, s már a vonalak megállapításánál különös tekintetet fordítsunk e körülményre, miáltal kikérülhetjük azon bajt, hogy míg az ország némely vidékein a fa értéktelenül vesztegel, a kőszén figyelemre sem méltatik, más vidéken annak ára aránytalanul felrúg, s nyomasztóvá válik a közlekedésnek, ez által az iparnak és egyeseknek is.

Igaz ugyan, hogy a vaspályákon szükséges égény mennyisége igen változó, s ezer körülménytől függ; különösen pedig a vaspálya élénk-ségétől, a szállítandó terhek nagyságától, emelkedés viszonyaitól, stb.

Mindazáltal ha Angol s más országok tapasztalati adatai után indulunk, a közép mennyiség, mit különbözőféle pályák fogyasztottak, mértföldenkint 160—200 font jó minőségű coaxra számítható.

Képzeljünk már most, hogy égény fogyasztásról fogalmunk legyen, hazánkban például 300 mértföld vaspályát, mi az ország kiterjedéséhez s népességéhez képest — mint alább kitűnik — épen nem nagy mennyiség, s ha ezeken közepes forgalommal naponként csak három kettős utat veszünk fel, a fogyasztás leend: $300 \times 3 \times 2 \times 200 = 360.000$ font azaz 3600 mázsa coax naponként és $3600 \times 365 = 1,314.000$ mázsa évenként.

Ezen coax mennyiség előállítására, ha a coax készítésénél eredő 40% fogyást beszámítjuk, szükséges 2,190.000 mázsa nyers kőszén, mely minőségére az oravicait megközelítse; gyöngébb minőségű kőszén-fajoknál biztosan tehetjük az évi fogyasztást 2,500.000 mázsára.

Vizsgálatok után kitűnt, miszerint közepszámítással coaxbul egy mázsát 10—12 köbláb kevert fa pótol ki. Ezt alapul véve, ha közép-számítással egy közönséges piaczi öl fát 10 mázsa coaxszal egyenlőnek tekintünk, a fenebbi kőszén helyett szükség volna a mozdonyok fogyasztására évenként 250.000 öl fára. Ez mindenesetre figyelmet érdemlő mennyiség.

Függelék. A lóerőre készült vaspályákrul.

Gyakran emlegettettek már a vaspálya tervezetek tárgyalása közben a lóerőre készítendő vasutak, sőt azoknak kiállításában sokan előnyöket keresnek. Szükség azért, hogy ezekkel is közelebbről megismerkedjünk, s azoknak becsét a kifejlett eredményekből méltányolva, közlekedési rendszerünk szerkezetében kimutassuk azoknak is kellő helyét.

Angolországban úgynevezett lópályák, fából készítve, már 1667-ik év körül használtattak a bányászatnál, főleg a kőszén elszállítására a hajókhoz. 1767 körül kezdték a fapályákat megvasalni, s néhány évvel később általánossá lettek a sínek öntött vasbul.

E század elejéig minden ilyes vaspályák lapos sínekből — tram plates — készültek, melyeknek hossza mintegy 3 láb, széle 3—5 ujjnyi volt, belső oldalán emelkedéssel voltak ellátva, hogy a kerekek kisi-kamlását megakadályozzák. 1801 körül magas élű sínek — edge rails — alkalmaztattak és a kisikamlás elleni emelkedés a kerekre tétetett át.

Ezen lassú, másfél század alatt tett javítások végre mégis oly kedvező eredményt fejtettek ki, hogy a szállítási eszközök e neme az ország bányászati míveinél általánossá lett.

Az egész fennérintett időszakon keresztül lovak használtattak mozgatásul a vaspályákon, kivéve némely lejtőket, hol a teher felvonására gőzerőmű alkalmaztatott.

1802 körül kezdték gőz mozdonyokkal az első kísérleteket tenni, de egyáltalában ki nem elégitő csekély eredményekkel, s ezért 1819-től 1820-ig a gőzerő csak kivételkép használtatott. Ez idő körül azonban elkezdették a sínekre az öntött vas helyett a nyújtott vasat használni, miáltal a pályák igen javultak; mert hosszabb darabokat lehet készíteni, s ezek nem oly könnyen töredezték; ez által a pályák annyira tökélyesítettek, hogy a gőzmozdonyok mindenütt alkalmazhatóvá lettek. Végre kitűnt, hogy hol nagy mennyiségű terhet kell elszállítani, a gőzerő minden tekintetben czélszerűbb s olcsóbb, mint a lóvali vonatás.

Jelenleg tehát — sőt már több év óta — Angolországban lóerőre vasutak ma nem készülnek, s már egyedül kikötőkben, bányamíveknél, s rakhelyeken, ott is csupán helybeli rövid használatra állnak fenn.

Franciaországban négy kurta lópálya állítatott ki, melynek összes hossza mintegy 14 mf.; ennek kiállítása mértföldenkint mintegy 170—210 ezer ez. ft.-ba került, s jobbadán kőszén szállítmányokra használtatott. Jelenleg azonban, miután a forgalom nagyon nevedett, hol csak lejtés s pálya kanyarok viszonyai engedték, mindenütt gőzmozdonyokkal cseréltettek fel a szállítás nagy hasznára, s a mozgatási költségek nevezetes megkimélésével.

A Németország-, Ausztria- s Magyarországon létező lópályákat könnyebb áttekintés végett következő kimutatásba foglalom:

A vaspálya neve	Hossza mértf.	Építési költség mértföldenként	Haladási sebesség 1 ór alatt áru személy mértföld
1. <i>Budweis—linz—gmundeni</i> egyvágású, kész. Fenntartási költség 1 mértf. egy évre 2600—3400 e. ft. Forgatásra 63%.....	26	147.590	$\frac{3}{4}$ $1\frac{2}{10}$
2. <i>Prága—pilseni</i> , kész belőle $7\frac{1}{2}$ mf. Egyvágású	$21\frac{1}{2}$	139.000	$\frac{3}{4}$
3. <i>Pilsen—budweisi</i> , csak tervezett....	$23\frac{3}{4}$	154.000	$\frac{3}{4}$ $1\frac{2}{10}$
4. <i>Freiburg—waldenburi</i> , szárnyvonala a horoszló—schweidnizi vasp.-nak..	5	145.000	
5. <i>Kottbus—schwieblochseei</i> , csak tervezett egy vágásra.....	4	98.963	
6. <i>Bohwinkel—lennapi</i> , csak tervezett egy vágásra	$2\frac{1}{2}$	174.000	
7. <i>Lentkirch—waldseei</i> , csak tervezett egy vágásra	$3\frac{1}{2}$	21.750	
8. <i>Kellinghausen—wristi</i> , csak tervezett	2	145.000	
9. Több apró kőszénpályák, mint a Ruhr melletti és luisenthali a saarbrückeni bányakerületben, már készek, egyvágásuak, összes hossza.....	$7\frac{1}{2}$	145.000	
10. <i>Pozsony—nagyszombati</i> , kellett volna az előleges kiszámítás szerint kerülnie 76.000 e. ft mértf. Félig kész....	$6\frac{6}{10}$	200.000 felül is	

Jegyzetek ezen összeállításához:

Az 1. sz. alatti lópályán egy ló 70—80 mázsa terhet vontat, a vonal emelkedései s kanyarai olyanok, hogy — tán Linztől Gmundenig kivéve — gőzmozdonyt soha sem lehetne azon használni.

A 2. sz. alatti vonalon személyszállítás nincs, a bevétel a pálya fentartására szolgál.

A 3. sz. alatti az emelkedés s kanyargások miatt soha sem lesz gőzerőre használható. E vonalon a forgatási költségeket mértföldenkint egy mázsánál 0.375 e. Erre számították előlegesen, miből $\frac{2}{3}$ a vontatásra, $\frac{1}{3}$ a szállító szekerek fentartására szolgálna. A vonal fentartási költsége a kiállítási tőke 2%-jére számíttatik, a mi mértföldenkint egy évre 3092 forintot tesz.

Ausztriában készen két lópálya van, az 1-ső sz. alatti 26 mföldre, a másik 7% mföldre, ennek középszámítással kiállítási költségei mértföldenkint 145.667 e. forintot tettek.

A 3-ik számtul a 7-ikig csak tervezettek, ezeknek kiállítási költségei középszámítással mértföldenkint 152.710 ezüst forintot tennének az előszámítás szerint.

A magyar lópálya került mértföldenként mintegy 200,000 e. írtba.

Ezen adatok a külön országokban kiállítási költségekre nézve következő arányt mutatnak ki, ú. m.:

Egy mértföldre

	ezüst frt
Franciaországban	190.000
Ausztriában	145.667
Németországban.....	152.000
Magyarországban.....	200.000

Ezen összeállításból következők fejlenek:

a) Lópálya kiállítását csak fővonalak ágai gyanánt lehetne ajánlani, oly vonalakon, hol a forgalom igen csekély és személyszállításra számolni nem lehet; mert hol gyorsforgalom vagy nevezetes árúszállítás remélhető, ott a lópálya czélszerűtlen volna, miután a tapasztalás bebizonyította, miszerint a gőzerő alkalmazása a szállítási költségeket nevezetesen leszállítja.

b) Ha valahol, főleg pedig hegyes vidékeken lópályák állíttatnának ki, úgy kell az emelkedés s kanyarok arányát mindenestire rendezni, hogy idővel gőzerőre is használhatók legyenek, mert emelkedett forgalomnak a lópálya sehol sem felelt meg, s az átváltoztatás esetében az első kiállítás költségei elveszhetnének.

IV. Fejezet. A magyar közlekedési rendszer részletes kifejtése.

Miután külföldön a közlekedések kifejlését, vaspályák, csatornák és kőutak becsét kimutatni igyekeztem, megkísértem a mondottakból a következtetést saját viszonyainkra alkalmazni, s a teendőket a közlekedés minden ágaiban a dolgok mostani állásához képest kijelelni. Ugyanis:

1-ször. A külföld példája tanít, hogy a kereskedelmi forgalom magasab fokát sem csatornák, sem kőutak elégíthették ki, hanem végre is vaspályákra szorultak, ennél fogva hiba volna a közlekedési fővonalokon az összeköttetést hazánkban is oly módon kezdeni, mint másutt és kőutakról térni át vaspályákra. Ezek az ország sok vidékein egyedül okszerű közlekedési eszközök, mivel a föld térséges volta azoknak kiállítását felette kedvezővé, a közönséges kőutak készítését pedig az anyag távolsága miatt felette költségessé, a néptelenség végre a kőutak fentartását szinte lehetetlenné teszi.

2- szor. A megállapítandó közlekedési rendszerben kiváló figyelemmel kell lenni a hajózható folyókra, s azokat mint a közlekedések természetes eszközeit minél előbb rendezni és jó karba helyezni szükséges.

3- szor. Az építendő kőutakra nézve nem kell soha felejtenuk azon nehézségeket, melyek nálunk különösen a kőutak tekintetében előfordulnak. Ugyanis legyenek bár utaink a legszilárdabb anyagbul, leg-helyesb szabályok szerint készítve, oly égalj befolyása alatt, minő a miénk, hol a hosszú és szigorú leginkább pedig gyakran változó tél, egymást felváltva fagyot s olvadást hoz rájok, a legjobb kőút is okvetlen megbomlik, s megbízhatlan kijavításokat tesz ez által évenként is szükségessé, ha hozzá gondoljuk ehhez, hogy hazánk sok vidékein a kőanyag nagy kiterjedésű földön teljesen hiányzik, s ez által a kőutak felállítása igen költségessé válik, végre azt sem felejtjük, hogy épen a fennérintett vidékeken a falvak távolsága s népetlenség azoknak fentartását vagy épen lehetetlenné, vagy igen költségessé teszi; a kőutak felállítására különös súlyt helyezni nem fogunk, sőt hol csak a számítási mérleg némileg kedvező, kőutak helyett is inkább vaspályákat állítunk.

4- szer. A közlekedési vonalok meghatározásánál — kivált a vaspálya fővonalainál — elengedhetlen szabály, hogy azok a kijelelt végpontok felé egyenes irányban vezetessenek, mert ez mind az átviteli, mind a helybeli forgalomnak főfeltétele. Ezen szabályt már akkor is szigorúan meg kell tartani, ha szinte ez által némely helyek látszólag szenvednének is, mert ha a helybeli érdekelteknek a fővonalak irányára befolyás nem engedtetik, vagy ha a fővonalakkal egyszersmint minden nevezetes helyeket érinteni akarunk, ebből az fog következni, hogy egy bizonyos vonalban annyi mindenféle célok elérése fog együtt kívántatni, hogy elvégre semmi egész s rendszeres nem alakulhat. Ezáltal történhetik meg, hogy a vaspálya fontossága a közre nézve igen alászáll, sőt egészen is elenyészhetik a nélkül, hogy a helybeli érdekeket is előmozdítaná; mert bizonyos az, miszerint egyes helyek érdekeinek is az kedvezőbb, ha szárnyvonal vagy jó utak által jutnak kapcsolatba a lehetőleg legrövidebb vasútvonallal, mint mikor a sok kitérések s görbületek által meghosszabbodott vonalon a drágább vitelbért örökre fedezni kell, s egyes helyek balul felfogott érdekéért az egész forgalmat állandóan nyomasztani fogjuk. E körülmény azt okozta Angolországban, hogy görbe kitéró vonalak egyenessel cseréltettek ki, sőt van példa, hol ét kamatozó vonal közé egyenes építetett, s ez mindkettőt lecsökkentette.

5- ször. Ne feledjük soha, mit már felemlítettem, s szeretnék minél többet emlegetni, hogy hazánk saját népességével s terményeivel a vasutak irányában különös állásban van. Európában alig van ország, mely minden körülményeket mérlegelve, műszaki tekintetben inkább vasutakra volna rendeltetve; azonban a népetlenség nagy személyszállításra nem nyit kilátást s terményeink oly természetűek, melyek magas szállításbért nem bírnak; nálunk tehát minden fillérrel igen gazdálkodni kell, mi a szállítást terhelheti. Innen következik önként, hogy a közlekedési vonalok kikerülhető hosszabbítását mellőzni kell minden módon, mert ettől függ a szállításbér; sőt még az is következik, hogy azt: valljon Fiume, Miskolcz, Debreczen, Arad, Szeged stb., mely vonalon köttessék össze Pesttel, vállalkozók önkényére bízni egyáltalán nem lehet, mint ezt az első kiindulás eredményei bővebben mutatják mint magyaráznom kellene, hanem okvetlen az országnak

kell a vonalok menetét a fenebbi elvek szerint meghatározni, mert elengedhet lenül ettül függ a vasutak használhatósága terményeinkre nézve, mint ez alább még világosabban kitűnik.

Ezek azok, mikhez a magyar közlekedési rendszer megalapításában szigorúan ragaszkodni kell; mikhez még kellő óvásul meg kell jegyez-nem, hogy miután az általam eddig képviselt közlekedési osztálynak semmi eszköz rendelkezése alatt nem állott, következőleg oly hazai adatok megszerzésére, melyekre biztosan támaszkodni lehetne, mind költség, mind kellő egyéniségek hiányzottak, nem lehet itt valami olyannyira határozott véleményt mondanom, mert a helyviszonyok módosító kényszerítését kizárja. Előlegesen tekintve az ország kereskedelmi főszükségeit, csak a főirányokat, azaz a törekvési célokat lehet kijelelni, mint a magyar közlekedések fővonalait, s azon elveket megállapítani, melyek szerint ezen fővonalak létesítendőek lesznek.

Ügy kívánom tehát az alább kijelölendő vonalokat a kiviteli részletek tekintetében vétetni, mint a melyek a földtéri vizsgálatok nélkül csak irányadásul jelettenek ki, s melyeknek létesítése szigorúan a fenebb elsorolt elvek szerint volna végrehajtandó.

a) Vaspályák.

A magyar kereskedelem s iparfejlődés gyűlpontja Budapest, ez az ország szíve, melynek irányában úgy lehet tekinteni az egyes közlekedési vonalakat, mint megannyi főerőt, mely a szívből a vérforgást az ország véghatárára eszközli. E szerint Budapestről, ezt mint központot tekintve, úgy kell a fővonalakat vezetni, hogy azok hazánkat világkapcsolatba juttassák, s e jótéteményt lehetőleg minden ország-részre árasszák. Ezen elvnek megfelelőleg négy fővonal kijelölése ajánlkozik mindenekelőtt, mint a magyar közlekedés alapja. 1. i. egy vonal, mely a cs. örökös tartományokkal s vele Európának minden nyugati országaival kapcsolatba hozna; 2-ik mely Pestről saját tengerpártunkkal ezáltal Olaszországgal s a tengerekkel csatolna össze; 3-ik fővonal, mely fővárosunkat a kelettel hozná jövendőben összeköttetésbe; és 4-ik, mely hasonló összeköttetést eszközölné Galicziával s az éjszakkal.

Ezen négy fővonal, mely más mint vaspálya nem lehet, képezné az országos közlekedések alapját. Ezeknek jelenlegi fontossága a külföldi viszonyoktól feltételeztetik és a kivitelben a sürgetőség mértékét azok adják meg, így például az 1-ső s 2-ik számú fővonal már kész, s megalakult összeköttetésekre vezet; ellenben a 3-ik és 4-ik még fejlődésben van, s az összeköttetés végirányát a külföldi viszonyok fogják majdan eldönteni; mindamellert szükség, hogy az ország saját határai felé ezen irányban már most haladjon.

A kijelelt négy fővonal országunkat majdnem egyenlő négy részre osztja. Ez azonban hazánk kiterjedéséhez képest nem elégítheti ki első kezdetben is a belkereskedés szükségét, mert ezáltal még:

a) Az egész alföld, a haza legtermékenyebb térfölde, a Tisza mindkét partja, Miskolcztul Békésmegyéig, minden vasúti összeköttetésen kívül esnék; itt pedig a vasúti összeköttetés legkönnyebb, s legolcsóbb.

b) Ha ezen termékeny vidék vaspálya által a központtal összeköttetésbe jő, ezáltal más összeköttetések válnak nélkülözhetlenné azért is, hogy egyes vidékeknek terménygazdasága által más vidékek ne nyomattassanak. Ezért a dunai vidéket a központtal s a fiumei

vaspályával kapcsolatba kell hozni, s egyszersmind oly vonalakat kiállítani, melyek a tiszai terményeket inkább a tengerpart felé vezessék.

c) Némelly, már most emelkedő tartományi városokat a közelebbi vaspályával szinte vaspálya által kell kapcsolatba hozni, hogy az ipar más gyűlpontot ne keressen, s a hanyatlásiul megóvassanak.

d) Figyelemmel kell lenni a vaspályáknál szükséges égeny fogyasztására is, s a pályákat oly pontokkal összekötetésbe hozni, melyek a szükséges anyagot képesek kiállítani.

Ezen elveket szem előtt tartva, következő három rendű vaspályavonalakat lehetne most megállapítani, ú. m.

A) Fővonalok Budapestről:

1- ör. A Duna balpartján Pozsonyon át az úgynevezett éjszakai vaspályáig mintegy	34 mf.
2- or. Székesfehérvár, Siófok, s a Balaton mellett Károlyvároson keresztül Fiume és Buccariig mintegy.....	70 »
3- or. Szolnokon keresztül Aradig, mintegy.	34 »
4- er. Miskolczon át Kassáig mintegy.....	35 »

Összesen 173 mf.

Ezen vonal jövendőben a Hernád völgyéből a Poprád völgyébe vezetettvén, képezné az összekötetést Galicziával s az éjszakkal.

Ezen vonal Erdélyországon keresztül a keleti összekötetést eszközölné idővel.*)

*) Rendkívül érdekes »Előleges javaslat«-ot tesz erre vonatkozólag *Teleki Domokos*, minél fogva azt itt közlöm:

Előleges jelentés.

A Szolnok—aradi vonalból, Mezőtúrtól vagy Gyomától, N. Várad, F. Tó, B. Hányad, Sárvasár, Derite, Panyik felé, a kapusi patakon által, Gyalu mellett, a Szamos völgyén Kolozsvárnak innen, vagy Kolozst s Tordát útba ejtve a Maros terére, vagy pedig a Szamos mentén Sz. Újvár, s innen visszafordulva Császári Czege, Sz. Gothárd, Kamarás felé a hegyen által, Sármás, Báld, Méhes, Záli, Tóhát, Ludas környékén a Maros terére vezetendő, s itt a közlekedési minister által tervezett, Ojtozi vonalon folytatandó vasút iránt.

»A közlekedési ügy az, melly körül sem egyesek, sem hatóságok önálló szétosztott munkássága sikerhez nem vezet«, — mond közlekedési minister gróf Széchenyi István, a közlekedési ügy rendezéséről irt munkájában — mert a közlekedési ügyek intézése a töredékes foltozgatást egyáltaljában meg nem tűri; hanem az egész rendszernek, legalább fő vonalaiban, most előre és egybe véve kell megállapítatnia: hogy kikerülhessük hazánk százados átkát, a vidékek érdekeinek harcaiból szükségkép fakadó visszavonását.

E vezér eszme s igen számos szempontok s közigazászati elvek igénylik, sőt mellőzhetlenné teszik, miként az ezen javaslatban kijelelt vasút nyugotkeleti kereskedésünk fővonalául fogadtassák el és hozattassék létre, a következő, igen fontos, közérdekű okokból: mivel

1-ör Ezen vaspálya, tekintve az építési és fenntartási költségeket, legjutányosabb áron kiállítható, ugyan is

a) a magyar haza nyűgöt—keleti, bel- s külkereskedésének az legrövidebb, s e tekintetben legkevesebbe kerülő vonala.

b) Az építéshez és szállításhoz megkívántató anyagok, ú. m. vas, kő, mész, apró békasó kövecs, puha s keményfa, kőszén és egyéb szükséges szerek, mind N. Várad, mind Kolozsvár környékén készen és közel a pálya mellett vannak, úgy, hogy az építés, ha akár N. Váradnál, akár Kolozsvárnál kezdetik meg, legkönnyebben, tetemes költség- és időnyereséggel vitetik véghez.

c) Ezen vonalban nem esnek nagy hegylázczolatok, — miként erről a helyszinényi vizsgálat bárkit meggyőző; — minélfogva ezen vonal kevés technikai nehézségekkel küzd.

B) *Mellékvonalok.*

Ezek a fővonalakkal tételnek kapcsolatba.

5- ör. Szolnokiul Debreczenen keresztül Szatmárig mintegy 33 mf.

Ezen vonal Szatmárig azért volna folytatandó, mert összekötné egyszersmind az alföldet a tiszai felvidékkel s Erdélyország egy részével, honnan Szatmár, Ugocsa, Máramaros megyék s Erdély számos vidéke bőségesen adhatna égényt az alföldnek.

6- or. Mohácsul Pécsen, Szigetváron keresztül a fiumei vonalig, mintegy 24 »

Ezen vonallal az aldunai vidék kötetnék össze a központtal s Fiumével, másrésről aldunai s altiszai természetnyek erre a Ferencz csatorna által könnyű utat lenének

a fiuméi vaspálya vonalig, mintegy 21 »

Ezen vonal a dunai megyéket kötvén össze Bécscesel, egyszersmind Fiumével is.

8-or. Czeglédtil Kecskeméten át Szegedig mintegy 15 »
összesen 93 mf.

Fiuméba; e felett Mohács az égényt tekintetében is fontos pont.

7. Soproniul, Vas és Zala megyéken át N.--Kanizsa táján

d) ezen pályának talapzata legbiztosabb; mert földé az elemek kártékony hatásának, — minő p. o. vizenyős vagy szikes helyeken tapasztalt sülyedezés — kitéve nincs, és a hegyi patakok árohamaitól, az előbbi pontban kimutatott helyzetnél fogva, kevés költséggel, leginkább megvédhető.

e) Párhuzamosan, semmiféle hajókázható vonallal nem menvén, biztos keletű jövedőre számít, annyival is inkább, mert

2-or mind a bel- s külkereskedés, mind az ország-gazdászat, mind a közigazgatás tekintetében számtalan, kétségbe nem vonható, szembetűnő előnyökkel bir: jelesen

Kereskedés tekintetébeni előnyei:

Ha Kolozs, Torda felé vitetik, a kolozsi és tordai kimeríthetlen sóaknak, és a toroczkói vasbányák kincseit hozza a közkereskedés hasznául és nyereségéül, ha pedig Szamos-Ujvár felé vitetik, a szintén dúsgazdag dézsi sóaknakat közelíti meg; egyszersmind a bukovinai átvitelnek legmegközelítőbb pontjáig ér. Mindenik vonalon okvetlenül eredményezi, hogy a körüüé eső vidékek, egész Erdély, az élénk forgalom és gyors szállítás áltai sokszorozott kereskedési szükségek teljesíthetése végett mindenütt jó kőutakkal elláttani és mint egy egészséges jó érhálózatú test, folytonos sürgős öszveköttetésbe hozatná, és számosabb helyeknek, — milyenek N. Várad, B. Hunyad és a Királyhágón túli részeknek legnagyobb kereskedési!, s Budapest után nemzeti míveltség tekintetében is a magyar haza leghatályosabb városa Kolozsvár — most is meglévő jelentékenységek és kereskedési forgalmuk, az egész ország és egyesek kiszámíthatlan hasznával, mindinkább élénkülni, s napról-napra nevedetni fog.

Ezen belkereskedési hasznokon kívül kelet—nyugoti külkereskedelmünkre nézve is ez a legczélserűbb út; mivel az ojtói átvitelnél a galaczi, odessai, várnai, szóval egész délkeleti kereskedést, ezen vonalon, mint az eddig tervezettek legközelebbikén, legbiztosabban és legolcsóbban lehet életbe tartani, — sőt ezen vonalon, mint folytonosan és mindig használható, a nevezett kereskedés akkor is, midőn a téli hónapokban a dunáni közlekedés megszűnik, soha egy pereze meg nem akad.

Országgazdászat tekintetébeni előnyei:

Ezen vaspálya, a közlekedési utak előteremtése, és számosbb vásáros helyeknek, részint előállítás, részint a meglévőknek felemelése áltai, a kereskedést élénkítvén és gyarapítván; mind a Királyhágón túli részeknek jelesen az úgy nevezett mezőségek, mind az Erdélyi hegyeknél végződő magyar alföldnek, mely természetnyeit eddigelé is Nagyváradon és Hunyadon keresztül

C) Szárnyvonalok.

9. Aradiul Temesvárig mintegy.....	9 mf.
10. Debreczentül Nagyváradig	9 »
11. Miskolcztul Tokajig.....	8 »
12. Szegedtől Szabadkáig	6 »
	Összesen 32 mf.

Összeszámítás.

A vaspálya hosszúsága tenne:

első rendű vaspálya vonalak	173 mf.
másod rendű » »	93 »
harmad » »	32 »
	Összesen 298 mf.

Ebbül levonva a pest—pozsonyi s pest—szolnoki vonalak hosszát	48 »
marad	250 mf.

szokta eladni, földmívelési és baromnevelési gazdálkodását virágzóbbá s nagyobb terjedelművé teszi, és ugyanakkor, a mikor a nagyvárad környéknek, s a Kolozsváron innen és túl eső, messze kiterjedésű hegyeknek, most éppen használatlanul heverő de számosbb gyárok, s a kézművesség munkaanyagául szolgálható termékeit föltárja, s a haza közhasznára forgalomba állítja, — a gyári kézművesi, s ezekkel összeköttetésben lévő egyéb ipart sok helyen fölemeli és szaporítja, de nagyobb részt újonnan alkotja. Egyszerre jótékony, szinte teremői hatást gyakorol kereskedésre, gyári és másnemű iparra, földmívelésre, baromtenyésztésre, és mindennemű termelésre, mellyek eddig elő, minden közlekedési eszközök hiányában, pangottak, s a legszűkebb korlátok közt sínlódtak.

Ezen javaslat szerénti vaspálya tehát, közvetlenül eredményezni fogja hazánk gazdagodását népben, természetnyben, iparművekben és gyártmányokban, mik a nemzeti lét életerejének a kereskedésnek, mind megannyi alkatelemei és tényezői.

E felett ezen vonal a Várad környéke, és Királyhágón túli hegyek gazdag kebelét megnyitván, az egész hon, főleg a magyar alföld jutányosán és bőven elláttatnék mindennemű építési és tűzi fával, mésszel, márvánnyal, vassal, kőszénnel, egyéb ásványokkal, faragott és házépítéshez megkívántató kövekkel, országutak és utczai kövezetek készítéséhez szükséges anyagokkal; és így, a mindezekben szűkölködő alföldnek és városainak gazdagulása, csinosodása s mívelődése eszközöltetnék.

Közigazgatás tekintetébeni előnyei:

Kolozsvár, az Erdélyyel már egyesült magyar honnak második fővárosa,, hihetőleg jövőre is egyik kormányzasi főhelyül szolgáland, és így e vasút legcélszerűbb eszköze lesz annak, hogy a felelős ministerium rendeletéi a Királyhágón túli részekben minélhamarabb végrehajtassanak: eszköze lesz annak, hogy a törvénykezésnek és igazságszolgáltatásnak, a jutányosságból, biztosságból s gyorsaságból eredő jótékonyosságában, e hazának a Királyhágón túli polgárai is részesüljenek; eszköze lesz annak, hogy, ha e hon békéje akár a havas alföld felől leginkább félhető kül-ellenség által megtámadatik, akár nagyobb szerű bel-lázadás által megzavartatik, a hadszállítás, kellő gyorsasággal, rajta tétessék. Mindezekhez járulnak

3-or azon szellemi és míveltségi előnyök, mellyeket a magyar haza lakosainak ezen vasút helyzeténél, s az eddigi szokás körülményeinél fogva nyújt, nevezetesen:

a) ezen pálya Kolozsvárhoz nem mint mellék, a mellyen t. i. e város 30.000 mívelt és szorgalmas lakosival háttérbe tolatván, bizonyos elszegényedésnek nézne elébe, hanem fővonatul vitetnék, mellyen mint a keletet nyugattal összekötő kereskedési egyenes fővonalon, Kolozsváron, a Királyhágón túli részek szívére, a nyugatról s főleg Magyarország fővárosából, Budapestből, hozzája szállított anyagi és szellemi értékeket, ezek általi újulása és erősödése nyereménnyel és hatányával együtt, közlenni szünetlenül, Erdélynek vele ezerszeresen öszvefüggő, többi helyeivel és népével.

Ennyire terjesztem a vasúti közlekedésre nézve javaslatimat most, mert nem felejtethem azon erő csekélységét, mely felett rendelkezhetünk. Nem hallgathatom el azonban azon figyelemre méltó fontosságot, melyet ránk nézve különösen nemzetiség tekintetében a Dunán inneni felső megyék és azokban a bányavárosok érdemelnek. Sok panaszt hallunk naponta, hogy ama vidékek népe nemzetiségünktől idegen s más elem felé gravitál, hogy a bányász hazánkban vendég mint egykor. Ennek irányában — ha ez úgy volna — nincs hatalmas óvszer mint élénk összeköttetés, s ez által szakadatlan érintkezés az ország központjával s a magyarsággal. Hogy ők felénk gravitáljanak, semmi sem eszközli gyorsabban s bizonyosabban mint vaspálya. Ha majd egykor a Vág, Garam, Ipoly völgyein vaspálya vonuland az éj szaki hegyek lakóihoz, ez leend bizonyosan ott nemzetiségünk terjedésének a leghatalmasabb tényezője.

b) A Királyhágón túli részeknek kellő közepén vezetettvén, a legnépesebb, s iparosabb helyeket részint maga köti össze, részint, a mellettei vidékekben, természetserűleg feltámadó élénkebb közlekedés, s ennek eszközül előállítandó úthálózat által, kölcsönös viszonyba s öszveforrásba hozza; és ekként, valamint a helyek közötti távolságát elenyésztí, s a folytonos jutányos utazhatóság és szállítás által, a vidékek népit, s kivált ezeknek míveltebb tagjait a legszorosb öszveköttetésben tartja; úgy szinte a művészet, tudomány és ipar minden találmányait, a legrövidebb, s a Királyhágón túli lakosoknak, századok óta megszokott útján, az öszves hazai nép közkincsévé teszi, és így a műveltséget, — a volt Erdély legszorgalmasabb s legnépesebb helyeinek, a megszokottságban gyökerezett érdek előnyeit, s valódi hasznát, gondos okszerűséggel ápolva és kiméivé, — elősegíti és szétterjesztí.

c) Magyarországnak, mind a Királyhágón innen, mind túl lakó külön nyelvű, majd minden lakosságának nagy többségét, mert vidékeiken vonul át, ugyanazon anyagi hasznokban részesítvén, alkalmat ad, és utat tör; miszerént mindinkább egygyé forrjanak, s a múltból netalanul fennmaradt különböző érdekeik elenyésztessenek: mert az egyéredkü és hasznú anyagi öszveköttetésnek föltételei, sőt szülő okai a munka rokonságnak, és ebből önként fejlődő egygyé olvadásnak; az igazi értelemben vett nemzetiségnek.

Jelen javaslatban foglalt útnak, minden más utak feletti elsőségét, ezek szerónt, kétségtelennek tévén az: hogy a közlekedési Minister által kifejtett elveknek s országéredkü iránynak teljesen megfelel, — hogy a legrövidebb, legjutányosabb, legbiztosabb, semmiféle más párhuzamos közlekedési eszközzel nem paralizált, — hogy a Királyhágón túli részeknek kellő közepén menvén, legélénkebb forgalmat idézend elő, s műveltséget, s érdekekbeni öszveforradást, e hon külön nyelvű lakossai közt multhatlanul eszközzend, — hogy kereskedési, Ország-gazdászati s közigazgatási szükségeket és igényeket fedezend és teljesítend, — hogy a magyar haza nagyobb felének földművelési és baromtenyésztési gazdaságát, kézművesi s gyári iparát részint előteremteni, részint nevelni és gyarapítani fogja, hogy a Bihari és Királyhágón túli hegyek gazdag kebelét föltárja, s annak megmérhetlen terményeit a nemzeti közhasználat tárgyául szét osztja: ugyan azért, az igazság, a nemzeti föl virágzás és jólét, fentebb elősorolt indokain alapult meggyőződésünknél fogva, szükségesnek hisszük, Országunk méjjen tisztelt Nádorát, kir. Helytartó Ő Fenségét, s nagyon tisztelt Minister Tanácsot felkérni: méltóztatnának egy szakértő egyént, az ajánlott Vasúti vonal műtani megvizsgálására s törmérése megtételére kiküldeni, s erről az azon vonalban eső testületeket a végett értesíteni, hogy ők is, keblökbeli megbízottaik által, befolyhassanak és közre munkálhassanak.

Fellöbbi kérelmünknek sikerét annál inkább reményjük, mert a kisajátítási és előleges kölcségek fejében tett, s még bizonyosan teendő ajánlatok, a többi vonalokra tett ajánlatokat, a mennyiségre nézve, ha túl nem haladják is, minden esetre felérik.

Kelt Pesten, a Váradi, Kolozsvári és Kolozsmegyei Vasúti bizottmány és több érdekeltnek, 1848 Július 25-kén tartatott, közgyűléséből.

Teleki Domonkos m. k.
elnök.

Tót Sámuel m. k.
jegyző.

b) Csatornák és folyók.

A csatornákat illetőleg, noha a közelebbi országgyűlés több rendű csatorna vonalakat jelelt ki vizsgálatul, azonban fennebb eléggé kifejtettem, alább pedig számokban még világosabban ki fog tűnni, miszerint most csatornák kiállításáról szó sem lehet. E részben tehát más teendő nem volna, mint a létező csatornák rendezése, s kiigazítása, különösen pedig:

a) (5 Felsője megkérendő volna a Béga- s Ferencz-csatornák tágitására s rendezésére.

b) Ezen csatorna vonalakat az országnak meg kellene szerezni, s a megváltás iránt alkuba bocsátkozni.

c) Szükség volna a Balatont a Dunával összekötő Sió csatornáját rendezni s szállításra alkalmassá tenni.

Mi a folyókat illeti: a vaspályák után legfontosabb közlekedési eszközök, — kivált a gőzhajózás keletkezése óta — a hajózható folyók, melyekkel e hazát oly bőkezűen látta el a természet. Ezek azonban mostani rendezetlen állapotukban részint még nem alkalmasak biztos közlekedésre, részint csekély sikerűek.

Szükség azért, hogy oly folyók rendezése, melyeken most már hajózás van, s melyeknek szabályozása már megkezdett, hatálylally folytattassék; a többi folyók pedig megvizsgáltassanak, felmértessenek, s a közlekedési rendezés tervezete haladék nélkül az ország erejéhez képest életbeléptessék. Különösen pedig a folyórendezés rovatában kellene:

1-ör. A Duna szabályozását teljes erővel folytatni, különös figyelmet fordítva a főváros biztosítására s a mosonyi ág rendbehozására.

2- or. A Tisza folyó rövidítése s medrének sok helyeken kitakarítása; miután e folyót a tett gőzhajózási kísérletek után Európa egyik hajózásra legalkalmasabb folyójának tarthatjuk. Különösen pedig figyelmet kellene fordítani a felső Tiszára, mely Váritul felfelé rohanó természete miatt sok ágakra oszolva a só- s faszállítást igen nehezíti.

3- or. Hasonló figyelmet s segílyt érdemelnek a Tiszának hajózható mellékfolyói; mint a Szamos és Maros saját vidékeinek s Erdélynek tekintetébül; a Bodrog és Körös, melyeken máris élénk tutajozás, sőt hajózás is keletkezik.

4- er. A Drávaszabályozás legalább a torkolattal, hol a Dunába ömlik, azon pontig, hol a fiumei vasutat érinti, [miáltal mind a dunai, mind az altiszai hajók a tengerparti vasúttal érintkezhetnének.

5- ször. A Vág és Garam vizeinek megvizsgálása, tervek megkészítése s e folyók takarítása.

6- szor. A Rába, Lajtha, Rábcza, Repcze folyók rendezése, mennyiben hajózási tekintetben hasznosíthatók. Végre

7- er. Minden más hazai apróbb folyók terveit el kellene készíttetni, s hol a hajózás elősegelésére munkákat lehetne tenni, azokat is végrehajtani.

Minden hajózható folyóra nézve pedig fő szükség állandó mérnököt felállítani, kik a hajózás akadályaira hajóutakra felügyeljenek, a folyó medrét takaríttassák.

Végre szükség hajózási törvényt életbeléptetni s abban a hidakról s szükséges hajóút kisajátításáról rendelkezni.

c) Országos kőutak.

Országos kőutakat, beillesztve a magyar közlekedési rendszerbe, helyesen indítványozni a legnehezebb feladat. Mert az országnak nagy részére férketlenység gyanánt tűnik fel a kőút és mindenek előtt tekintettel kell lenni a jöendő kifejlésre, s helyesen számot vetni erőnkkel, mit most kiállíthatunk s mit a jöendő fog átalakíthatni s megbírni.

E szempontbul tekintve a dolgot, hazánknek azon részén, mely épen utak tekintetében a legelhagyatottabb, s hol ekkép az utak kiállítása a legnagyobb szükség volna, minden valószínűséggel a mesterséges utak kiállítása oly költségeket kíván, melyekkel ha nem is gőzmozgonyokkal forgatott, de lóerőre készült vaspályákat bizonyosan kiállíthatni.

Vegyük csak például nagyjára mérlegelésbe, miszerint a kőút, melynek koronája legalább 5 öl, sok helyeken sokkal több talapmunkát kíván, mint a vaspálya; továbbá hol a kőanyagnek helyszínére hordása 40 ezüst forintba kerül köbolenként, — a mi egyébiránt tény — azonnal szinte képtelenségnek fog feltűnni, ily körülmények közt közlekedési fővonalakon kőutakat s nem vaspályákat állítani, midőn a költség egyenlő, semmi esetre sem több, ellenben a vitelbér csak $\frac{1}{2}$ — $\frac{1}{6}$ része az országutakoni szállítás árának.

Ezért bízva a jöendőben, kőutakat főleg csak oly vidékeken hoztam javaslatba, hol

a) a kiállítási költségek aránya igen különböző, azaz hegyvidéken, hol t. i. a kőút olcsó, a vaspálya ellenben költséges.

b) Hova a tervezett vaspályavonalak nem terjednek s a kőutakra nézve joggal főtekintetet követelnek. Vagy

c) hol azok a közelebbi pályával összeköttetést eszközölnek.

d) Az Alföldön csak ott, hol az útépítés már mulaszthatlan s a kiállítandó vaspályákkal összeköttetés okvetlen megkívánja.

e) Tekintettem a közlekedések számára adandó közmunkáknak egyes hatóságokban lehető felhasználására is.

Az országos útvonalak irányzatának meghatározásánál 3 főelv vezérlett, ú. m.:

1-ör. Hogy az ország külön fajú népei mindinkább egymással, nem külön egymás közt hozassanak kapcsolatba.

2- or. A legtöbb útvonal kiegészítője legyen a központból kimenő sugárnak, mely minden életet, tevékenységet és ipart feléje vonjon.

3- or. A természetlenebb hegyvidék kapcsolatba jöjjön a termékeny völgy vidékkel.

Ezen főelvekből indulva ki, következő fő-, mellék- és szárny-útvonalakat kellene közelebből kiállítanunk; mely kij ölelésben csupán irányul kívánom a megnevezett pontokat vétetni, nem pedig mint bevégzett s elhatározott vonaltervet, mert ezt csak a végpontokra lehet biztosan előre kimondani.

Ezen útvonalak volnának:

Elsőrendű, vagyis sugár útvonalok.

1. Nagyszombatiul a Vág völgyén, Trencsénen keresztül, Zsolna, Csáca felé a határig körülbelül 23 mf.
2. Érsekújvártól Komjátin, Nyitrán, Nyitra-Zsám-bokréten, Szt-Mártonon, Nagyfalun át a határig 32 »
3. Párkánytul a Garam völgyén fel Kőrmöczbányáig 16 »
4. Vácztul, Rét-Sághon keresztül, Ipolysághon, Sel-

mezbányán, Zólyomon, Besztercebányán, Kosenbergen, Alsó-Kubionon át a határszélig	33	m .
5. Rét-Ságtul Balassa-Gyarmaton, Pöstyéne, Loson- czon át Rimaszombatig	13	»
6. Egertül Pétervásáron, Rimaszombaton, Tisoleczon, Breznóbányán át Szt-Miklós felé Király-Lehotáig	22	»
7. Egertül Apátfalván, Putnokon, Pelsőczön, Rosnyón, Iglón, Lócsén, Késmárkon át Lublóig	24	»
8. Miskolcztul Sajó-Szt-Péteren, Szendrőn, Tornán át Meczenzéfig	11	»
9. Kassától Eperjesen át Bártfáig	9	»
10. Tokajtul Sátoralja-Ujhelyen, Töketerebesén, Nagy- mihályon át Homonnáig	15	»
11. Sátoralja-Ujhelytől Ungváron át N.-Bereznáig.....	13	»
12. Tokajtul Vásáros-Naményon, Beregszászon, Munká- cson, Alsó-Vereczkén át a határig.....	24½	»
13. Beregszásziul T.-Újlakon, N.-Szöllősen, Huszton át a Nagyág völgyén Sz oly máig.....	10	»
14. Szatmáriul Avas-Újvároson, Técsőn, Mármaros- Szigeten, Körösmezőn át a galicziai határig	22½	»
15. Szatmáriul Szinerváralján, Nagybányán, Felső- bányán, Kapnikon, Borsán át a bukovinai határig	24	»
16. Szatmáriul Erdő-Szadán, Nagy-Somkuton át az erdélyi határig.....	11	»
17. Debreczentől Szilágy-Somlyóig	13½	»
18. Nagyváraditul Telegden, Ulesden át az erdélyi határig	9	»
19. Szegedtől a Maros mentin, Aradon át az erdélyi határig	25	»
20. Aradtul Lúgoson, Mehádián át Orsováig	26½	»
21. Temesváritul Verseczen át a Duna partjáig.....	14	»
22. Szegedtől N.-Kikindáig	7½	»
23. Szabadkáiul Újvidékig	13	»
24. Dunaföldvártól Eszéken át Vukovárig	25%	»
25. Eszéktől Diakóváron át Bródig	10	»
26. N.-Kanizsáitul Csáktornyaig	6	»
27. Sz.-Fehérvártul Veszprémen, Pápán át Szombat- helyig.....	21%	»
28. Budától Esztergom felé Veressváron, Győrön át Pozsonyig és Pesttől Hatvanig	34	»
29. Győrtől Sopronig	11½	%
	összesen 526 mf.	

Másodrendű, vagyis keresztútvonalak.

1. Zsolnától a Vág völgyén, Rosenbergen, Szt-Miklóson, Király-Lehotán, Lócsén át Eperjesig.....	26	mf.
2. Besztercebányától Breznóbányáig	5½	»
3. Ó-Zólyomtól Losoncig	8½	»
4. Gyöngyöstől Széchényen át Pöstyénig.....	7%	»
5. Rimaszombattul Putnokon át Sajó-Szt-Péterig.....	8½	»
6. Rozsnyóitul Meczenzéken, Kassán, Galszécse, Ung- váron át Munkácsig	25	»
7. Husztól Técsőig.....	4	»

8.	T.-Újlaktól Halmin át Szatmárig.....	8 mf.
9.	Vásáros-Naménytől Szatmárig	8 »
10.	Debreczentől Tokajon,Táján át Hidas-Németiig....	16% »
11.	Nagyváradtól N.-Szalontán átAradig	16 »
12.	Szabadkáiul Zomborig.....	8 »
13.	Szabadkáiul Bajáig.....	8 »
14.	Pécstől Siklóson át Pozsegáig	15 »
15.	Bélavártul Babocsáig.....	7 »
hogy a Mohács felé vezető vasúttal, Péccsel egyenes közlekedése legyen.		
16.	Tolnáiu N.-Kanizsáig	18½ mf.
17.	Győrt ül Pápáig.....	6 »
18.	Győrtől Székesfehérváron átDuna-Földvárig.....	19½ »
		összesen 214½ mf.

Harmadrendű, vagyis szárny-útvonalak.

1.	Nagyszombatiul Diószeg táján a pesti vasútig.....	3 mf.
2.	Gyöngyöstől Árokszállás táján a vasútig	3 »
3.	Egertől a vasútig.....	2½ »
4.	Tisza-Füredtől Poroszlón át a miskolczi vasútig.....	2½ »
5.	Nyiregyházátul Tokajig.....	4 »
6.	Balmaz-Uj várostól Debreczenig.	3 »
7.	Czibakházátul a szolnok-aradi vasútig	2 »
8.	Mező-Turtul a szolnok-aradi vasútig	2 »
9.	Kun-Szt-Mártontul a szolnok-aradi vasútig	2 »
10.	Szarvastul a szolnok-aradi vasútig.....	½ »
11.	Szentestül Kun-Szt-Mártonig.....	3 »
12.	Csabátul a vasútig.	3½ »
13.	Gyuláiul Csabáig.....	2 »
14.	Csongrádtól a kecskémét—szegedi vasútig.....	3 »
15.	Hódmezővásárhelytől a kecskémét—szegedi vasútig.....	4 »
16.	Kapronczátul Légrad táján a fiumei vasútig.....	2½ »
17.	Köröstül a fiumei vasútig.....	3 »
18.	Varasdtul a fiumei vasútig	2 »
19.	Kis-Komáromtul a fiumei vasútig	1 »
20.	Keszthelyt ül a szombathely—nagykanizsai vasútig.....	2½ »
21.	Zalaegerszegtől a szombathely—nagykanizsai vasútig.....	2 »
22.	Kőszegtől Csepregnél a vasútig	2 »
23.	Esztergomtől a buda—pozsonyi útig	1 »
24.	Jászberénytől a miskolczi vasútig	1 »
		összesen 57 mf.
E szerint az elsőrendű vonalak tesznek		526 mf.
A másodrendűek.....		214½ »
A harmadrendűek		57 »
		összesen 797% mf.

Hogy a javasolt közlekedések egész egybefüggésüket együtt kitüntessem, azoknak átnézeti térképét idecsatolom: meg kell azonban jegyezni, hogy a közlekedési hálózat tervezésénél nem lehet egyedül általános nézetekből kiindulni, de minden hazai állapotok s létező viszonyok számításba vételével kellett a kijelölt vonalokat meghatároznom; kívánom azért, hogy ezen közlekedési hálózat is hazai szempontból bíraltassék meg.

V. Fejezet. A javasolt közlekedési eszközök hatóságok szerinti számbavétele.

Az előbbi fejezetben tervezett vaspályavonalok Pestből mint középpontból az országot úgy metszik keresztül, hogy minden közlekedési főbb erejét egybeköttetésbe hozzanak, egyszersmind a legnépesebb s legkedvezőbb helyzetű városokat egymással és a központtal érintkezésbe tegyék, s ezenkívül az ország megyéi nagyobb részének érdekeit is kielégítsék.

Nevezetesen a Kassáig Fiuméig vonuló vaspálya az egész magyar birtokot a tengertől kezdve szinte Lengyelország határáig kettéhasítván, hazánknak a kereskedést e vonalban a tengerrel, Kulpa, Száva, Dráva folyókkal, a Balatonnal és Balaton—dunai csatornával, Pestnél pedig Rhagával a Dunával; a Miskolcztul Tokajhoz kinyúló mellékvonal által pedig a Tiszával és a tiszai gőzhajózás által a Tisza mellékfolyóival érintkezésbe hozza. Ezen vaspályavonal Kassa, Miskolc, Tokaj, Budapest, Székesfehérvár, Zágráb, Károlyváros, Fiume és Bukari városokon keresztül, Eperjes, Gyöngyös, Veszprém, Varasd városok mellett pedig közel megyen el s Abauj, Zemplén, Borsod, Heves, Pest, Fehér, Somogy, Kőrös, Zágráb megyéken, a horvátországi végőrhelyeken s a fiumei pestvidéken keresztülvonul, Sáros, Szepes, Szabolcs, Zala, Varasd megyéknek pedig közelében esik.

A Pozsonyig Pesten és Szolnokon keresztül Aradig s innen Temesvárig menő vonal, az előbbivel szinte keresztbe fekszik és a termékeny Bánátot Budapesttel, Pozsonnyal és Béccsel csatolja össze, Pozsony, Érsekújvár, Vác, Pest, Szolnok, Arad, Temesvár városokon és Pozsony, Komárom, Nyitra, Esztergom, Hont, Nógrád, Pest, Heves, Békés, Arad, Temes megyéken keresztül vonul; Moson, Trencsin, Győr, Bars, Csongrád, Csanád, Torontál, Krassó megyék s a Nagykun kerület szomszédságába esik.

Ezen fővonalnak Czegléd-től Kecskeméten át Szegedig nyúló, s innen Szabadkára térő ága, néhány nagy népességű városok érdekein kívül, melyeket Budapesthez csatol, egész Pest és Csongrád megyéket hasítja át, Torontál és Csanád megyéket pedig és a Kiskunságot igen megérinti.

Még nevezetesebb e fővonalnak Szolnokiul a Tiszán, termékeny Nagykun-ságon, a nagy népességű és vásáraitól híres Debreczenen, a népes Nagy-Károlyon s az ország keleti felső részén több megyéknek központul szolgáló, különben is termékeny vidékű Szatmár-on' átmenő, s e ponton már a hajózható Szamost, a mármarosai és nagybányai nevezetes bányavidéket az ország szívéhez csatoló keleti vonal; mely Debreczentől Nagyváradig bocsátott mellékvonal által Erdély felső részét csatolja hozzánk.

Ezen vonalnak alkalmas földön nagyobb részint egyenesen vezethető iránya s ennél fogva aránylag kevésbe kerülendő építése, egybevetve az országnak általa nyerendő hasznával, sőt maga az általa éppen közepén hasított völgytér, mely itt a felső és az erdélyszéli Kárpátok között keletre hosszan benyulik, mintegy önként ajánlkozva hívja fel az ország figyelmét; Heves, Szabolcs, Bihar, Szatmár megyék, Nagy-kunság és Hajdú kerület termékeny vidékeit és népes helyeit fűzvény szoros kapcsolatba mind egymással, mind az ország középpontjával és Ugocsa, Mármaros, Középszolnok, Kraszna megyéket és Kővár vidékét az ország közepéhez közelebb hozza.

A Mohácsiul Pécsen által a pest—fiumei pályához csatlakozó vonal a Ferencz-csatornához közel lévén, folytonos közlekedést nyújt a felvidéknek az ország alsóbb részein és viszont, ú. m. a Tiszán s Dunán egészen Orsováig és Oláhországig s onnan tovább a gőzhajózás által egészen a Fekete-tengerre. Somogy, Baranya megyék mellett, Verőcze, Pozsega, Szerém, Bács megyéket s Eszék, Zombor, Baja városokat részint átvágja, részint közel érinti.

E vonal csak folytatása lévén a N.-Kanizsa tájátul Sopronig tervezett vonalnak, mely a Bécsiül szétágazó vasútvonalok egyikével egyesül, ennél fogva a honban is kettős és európai érdekű lesz.

S ebből már magából is látható, a Soprontól N.-Kanizsa táján a pest—fiumei vonalhoz csatolt vaspálya fontossága, mely Szombathely városon keresztül Kőszeg, Zala-Egerszeg környékén vonul el és Sopron, Vas, Zala megyéknek fő életére, Mosony, Győr, Komárom megyék emelésére is hatalmasan befoly.

Az ezen javaslatban foglalt vaspályák által közvetlen érintett hatóságokat az alábbi kimutatásba foglalom, s egyszersmind ezen táblázatban előadom az egyes hatóságokban javaslatom szerinti útvonalok mennyiségét megkülönböztetve — mennyire adataim engedik — a már kész és egészen újon építendő vonalokat:

Szám	Megye vagy kerület	Vasutmérft. mintegy	Kőút mintegy mft. ujon készitendő		
			összes	kész	ujon készitendő
1.	Pest	38 $\frac{1}{2}$	11 $\frac{1}{2}$	4 $\frac{1}{2}$	7
2.	Zágráb	28 $\frac{1}{2}$	—	—	—
3.	Somogy	27 $\frac{1}{2}$	13	—	13
4.	Heves	20	22	4	18
5.	Bihar	13 $\frac{1}{2}$	28 $\frac{1}{2}$	16 $\frac{1}{2}$	12
6.	Abauj	12 $\frac{1}{2}$	12	4 $\frac{1}{2}$	7 $\frac{1}{2}$
7.	Borsod	11 $\frac{1}{2}$	13	—	13
8.	Baranya	11 $\frac{1}{2}$	12 $\frac{1}{2}$	11 $\frac{1}{2}$	1
9.	Zala	10 $\frac{1}{2}$	12	—	12
10.	Fehér	10 $\frac{1}{2}$	16	9 $\frac{1}{2}$	6 $\frac{1}{2}$
11.	Csongrád	9 $\frac{1}{2}$	10	—	10
12.	Jászkun ker.	9 $\frac{1}{2}$	4 $\frac{1}{2}$	—	4 $\frac{1}{2}$
13.	Vas	8 $\frac{1}{2}$	7	4	3
14.	Pozsony	8 $\frac{1}{2}$	4 $\frac{1}{2}$	1 $\frac{1}{2}$	3
15.	Szatmár	7 $\frac{1}{2}$	36	—	36
16.	Kőrös	7 $\frac{1}{2}$	5 $\frac{1}{2}$	—	5 $\frac{1}{2}$
17.	Temes	7 $\frac{1}{2}$	20	$\frac{1}{2}$	19 $\frac{1}{2}$
18.	Szabolcs	7	18	—	18
19.	Békés	6 $\frac{1}{2}$	4 $\frac{1}{2}$	—	4 $\frac{1}{2}$
20.	Nyitra	5 $\frac{1}{2}$	20 $\frac{1}{2}$	13	7 $\frac{1}{2}$
21.	Komárom	5 $\frac{1}{2}$	6 $\frac{1}{2}$	—	6 $\frac{1}{2}$
22.	Sopron	5	9 $\frac{1}{2}$	11 $\frac{1}{2}$	8
23.	Zemplén	4 $\frac{1}{2}$	10	—	17
24.	Csanád	4	6 $\frac{1}{2}$	—	6 $\frac{1}{2}$
25.	Arad	3 $\frac{1}{2}$	28 $\frac{1}{2}$	14	14 $\frac{1}{2}$
26.	Veszprém	3 $\frac{1}{2}$	15 $\frac{1}{2}$	8	7 $\frac{1}{2}$
27.	Esztergom	3 $\frac{1}{2}$	8	4	4
28.	Hont	3 $\frac{1}{2}$	9 $\frac{1}{2}$	8	1 $\frac{1}{2}$
29.	Bács	2	29	—	29
30.	Magyar tengerpart	1 $\frac{1}{2}$	—	—	—
31.	Hajdú kerület	2	4	—	4
32.	Nógrád	1	25	7	8
33.	Árva	—	18 $\frac{1}{2}$	16	2 $\frac{1}{2}$
34.	Bars	—	15 $\frac{1}{2}$	—	15 $\frac{1}{2}$
35.	Bereg	—	20 $\frac{1}{2}$	11 $\frac{1}{2}$	9
36.	Gömör	—	25 $\frac{1}{2}$	—	25 $\frac{1}{2}$
37.	Krassó	—	6 $\frac{1}{2}$	6 $\frac{1}{2}$	—

Szám	Megye vagy kerület	Vasutmérif. mintegy	Köt mintegy mf.		
			összes	kész	ujon ké- szítendő
38.	Liptó	—	15½	8	7½
39.	Máramaros	—	40½	19	21½
40.	Moson	—	7	7	—
41.	Pozsega	3½	1	2½	2½
42.	Sáros	—	12½	12½	—
43.	Szepes	—	18½	8½	9½
44.	Szerém	3	—	—	3
45.	Turóc	8½	—	—	8½
46.	Tolna	18	—	—	5½
47.	Torna	5½	—	—	5½
48.	Torontál	7½	—	—	7½
49.	Trencsén	18	15	—	3
50.	Ugoosa	7	7	—	—
51.	Ungvár	16	—	—	16
52.	Varasd	3	—	—	2
53.	Verőcze	16	—	—	16
54.	Zólyom	20½	8½	—	12
55.	Kővár vidéke	6	3	—	3
56.	Kraszna	4	1	—	3
57.	Győr	17	7	—	10
58.	Oláh bán. végőrezred	11½	11½	—	—
59.	Német » »	2½	—	—	2½
60.	Bródi » »	3	1	—	2
61.	Kőrösi » »	6	—	—	6
Összesen		478	675½	213½	507

Ezen kimutatásból kitűnik, miszerint a tervezett vaspályaliálózat 29 megyét, 3 kerületet, összesen 32 hatóságot érint közvetlenül. E felett Budapest, Debreczen, Pozsony, Szeged, Szabadka, Kecskemét, Miskolcz, Székesfehérvár, Temesvár, Kassa, Arad, Komárom, N.-Várad, Szatmár, Szolnok, Cegléd, Sopron, Pécs, Zágráb, Fiume, Vác, Nagy-Károly, Mohács, N.-Szombat, Károlyváros, Tokaj, Szombathely, Érsekújvár, N.-Kanizsa, Bukkari, azaz összesen 30 városokat s fontos kereskedési helyeket köt össze.

V. Fejezet. Költségvetés a javasloít közlekedések kiállítására.

Miután a magyar közlekedési rendszer mindenik osztályában, a közelebb teendőkről nézetimet elmondottam, vessünk számot erőnkkel, s vizsgáljuk meg, mennyi pénzerőre van szükségünk, hogy azokat kiállíthassuk. Lássuk ezt osztályonkint:

a) Hozzávetőleges költsége mindeniknek.

Vaspályák. Fennebb a különböző országok vasúti közlekedéseinek kiállítási költségeit s a különböző költségek okait felsoroltam. Ha saját hazánk helyzeti viszonyait azon országokéval egybehasonlítjuk, azonnal világos leend előttünk, miszerint nincs ország, mely a vasúthálózat létesítésére nagyobb előnyöket Ígérne. Ezért bátran merem állítani, hogy nálunk a rendszeres vasúthálózat sokkal kevesb kiállítási tőkét igényel, mint bárhol Európában, sőt tán még Amerikában is és pedig következő okokból:

1-ör. Mert hazánkban a föld, munkabér és sok anyag sokkal olcsóbbak, mint bárhol.

2- or. Hazánk nagykiterjedésű térföldén a vonal oly kedvező, hogy a talap — ahhoz képest, mint más országokban — majd mibe sem kerül.

3- or. Mert bármi vérmes reményeket tápláljunk is a forgalom élénkségére nézve, legtöbb vaspályavonalainkon egy vágás elegendő leend kereskedelmi árúk s személyszállítás ellátására.

4- er. Mert az építmények, mozgonyok s más szállítási szerek menynyisége — mi másutt a kiállítási költségeket oly nevezetesen emeli — nálunk aránylag csekély leend, mivel népességünk egyes távoleső tömegekben igen kiterjedt puszták közepette van feloszolva, mi aránylag kevesb állomásokat s szállítási szereket tesz szükségessé.

Ezen okokbul aligha hibázom, ha anny^{yi} előnyök fejében előleges kiszámításba a magyar vasutakat, a németországiakhoz mérve 20%-kal olcsóbbra veszem s kerekszámban mértföldenkint 320.000 ezüst forintra teszem.

Némi bizonyításul ezen előszámítás erősítésére felhozhatom a következő adatokat:

a) Wallau mérnök a vuková—fiumei vasút költségeit 64% mértföldön 11 % millióra teszi, s ehhez 20%-kal adva s a Luiza-út válttság tőkét beszámítva, összesen 15 milliót tesz. Ezen alap szerint egy mértföld vasút hazánk legnehezebb vonalán kerülne Wallau szerint 232.558 írtba. Ezt ugyan én igen vérmes számításnak tartom. A fenebbi költségvetés szerint esnék a fiumei vasút kiállítására összesen 22,400.000 forint, s így 7,400.000 e. írttal több, azt sem számítva ide, hogy fenebbi felvételem általános az egész országra, s a könnyebb vonalak feleslegei kiegyenlítik a nehezebb pályák több költségeit.

b) A középponti vasúttársaság a múlt országgyűlést ül kamatbiztosítást kérvén, az Ausztria szélétül Pesten s Szolnokon keresztül Debreczenig kiállítandó vaspálya költségeinek maximumát 18 millióra teszi; a fenebbi felvétel szerint ezen 64 mértföldnyi pályavonal kerülne 20,480.000 ez. forintba.

c) A múlt országgyűlésen a fiumei vaspályavonal kamatbiztosításánál egy mértföld kiállítási költségeinek maximuma 250.000 e. írta tétetett.

Mindezeket, mint látszik, jóval meghaladja az általam felvett összeg, tanácsosb azonban előre bővebben számítani, mert minden valószínűség mellett a felvett költségtőkének mennyiségét előleges terrain vizsgálatok s részletes adatok nélkül biztosan nem lehet meghatározni a 320.000 frtot is közepesen vettem számításba; feltéve, hogy némelly vonal, p. o. a fiumei többbe, más, mint a térföldiek kevesebbe kerülendnek, s így egymást kölcsönösen pótolják.

Csatornák. Már fenebb kifejttem, hogy a csatornák költségei sokkal változóbbak, mint a vasutaké és inkább a helybeli körülményektől függenek, tudjuk például, hogy hazánkban is a duna—tiszai csatorna költségeinek előleges kiszámításában oly roppont különbség volt a tanácsolt műtani tekintélyek vélekedései közt. A tapasztalati adatok teljes hiányában talán némi adatul szolgálhat Vásárhelyi Pál k. hajózáti felügyelőnek az eszék—bródi csatornárul adott részletes kiszámítása, mibül kitűnik, hogy ezen 7 mértföldnyi csatorna, kiválólag kedvező helyen vitetve, mintegy 2,247.120, azaz egy mértföld 321.000 e. frtba fogna kerülni, miből azt lehet következtetni, hogy hazánkban a csatorna igen egy költségbe kerül a vasúttal, a szállítási szereket pedig leróva sokkal többbe is.

Kőutak. Ezeknek költségeire nézve éppen lehetetlen a külföldön kifejlett adatokat használni, mert országot, hol az erős utanyag olly aránytalanul volna felosztva, mint nálunk, egyáltalában nem található. E részben egyedül hazai adatok nyújthatnának felvilágosítást; ezeknek azonban egészen híjával vagyunk, mert a közmunka eddig divatozott rendszere még közelítő kiszámítást sem enged; azon vidékeken pedig, hol a mérlegelés legérdekesb volna, utak egyáltalában nem is léteznek.

Szolgáljon e részben némi felvilágosításul egy pár adat:

Szatmár város a hozzám beadott útépitési tervben s költségkimutatásban, a mellett, hogy a faanyag és szerszámok ára ingyen vétetett fel, előleges kiszámításban egy mértföld utat 65.734 e. írta tesz. Ennyibe kerül ott fukarul, igen kevés kőanyaggal készülő, éppen nem külföldi szilárdságú út.

Azon megye, ugyanazon vonalon, csakhogy Nagykárolyhoz közelebb, s így az anyagiul távolabb, egy mértföldre 141.266 ez. frt költséget muiat ki, mi ha meglepő is egyelőre, nem fogunk csudálkozni, ha tudjuk, hogy egyes helységek a kőbánya helyétül az épülő vonalig egy kőb-öl kőnek pusztá kihordásáért alku szerint 40 e. irtot fizetnek s a térés, árvizes vonal miatt 5 öl felső szélességű magas töltéseket kell vonni.

A kőutak kiállítási költségeiről semmi hozzávetőlegeset megállapítani ezért nem lehet, annyi bizonyos, hogy azok igen nagy különbségeket fognak kifejteni a szerint, a mint az anyag majd helyben van, majd messze földön egészen hiányzik.

b) Visszatekintés némelly közlekedési tervekre.

Miután a közlekedési eszközök külön nemeinek kiállítási költségeiről szóltam, bíráljunk meg némelly eddig javasolt közlekedési terveket, hogy kitűnjék azoknak czélszerűtlensége s egyszersmind abbul megállásuk, hogy jelenleg a csatornákrul jó számítással szó sem lehet.

1. Eszék-től Bródig a Dráva és Száva összeköttetésére ajánlott csatorna oly vonal, mi ellen az előrebocsátott elvek szerint nem lehet kifogás, mert két folyó kapcsolatát igen kedvező földtéren létesítené. Azonban mihelyt a költségeket mérlegeljük: 7 mértföld csatorna az

előszámítás szerint kerülne mintegy 2,247.120 e. frtba
 ugyanannyi vaspálya ott 2,240.000 » »
 következőleg előleges kiszámítás szerint is kevesebbe kerülne -a vaspálya, mint a csatorna, noha a valószínűség úgy áll, hogy a vaspálya ott hihetőleg jóval kevesebbe, a csatorna ellenben jóval többbe fogna kerülni, mint az előleges számítás. Továbbá a fenntartási költségek aránytalanul nagyobbak a csatornáknál, mint a vaspályáknál és végre a vasutak nem kívánnak egyesektül a szállítási eszközökre költséget, míg a csatornáknál a hajók még egészen egyesek által kiállítandók. Miután tehát két vonal összeköttetésénél a számmérleg ily nevezetes különbséget mutat, lehet-e az eszék—bródi csatornát javasolni, midőn sokkal olcsóbban egy egész évben egyiránt használható sebes közlekedést lehetne a vaspályával kiállítani a lassú helyett, melly fagy s vízhiány miatt hónapokig heverne.

2. Duna—tiszai csatorna, Pesttül Szegedig. Tudjuk ennek előleges költségeit Kleuze 50,247.400, Clark 26,229.605, Fynje 18,500.000 ez. irtba tették hozzávetőleg; azt is tudjuk, hogy Czegléd-től Szegedig

mintegy 14 mértföldnyi vasút körülbelül 4,400.000 ez. írtba kerülne. Már most engedi-e a józan gondolkodás, hogy ily szembeszőkő különbségek mellett nem vasút, hanem inkább csatorna közlekedést kívánjunk?

3. Vukovár—fiumei vaspálya. Ha az eddig általam fölállított fölvekre visszaemlékezünk, mellyek szerint minden ipart, erőt, tevékenységet, minden kereskedelmi mozgást, minden nemzetiségek érintkezését az ország központjához kell vonnunk, csak akkor fog ezen terv, mely egyetlen tengerünket nem Pesttel, hanem Vukovárral kötné össze, nagyszerű ballépés gyanánt feltűnni. Ismerve van előttem mindazon indok, mely a tervezőket ezen vonal felállítására vezette, midőn mind a tiszai, mind a dunai szállítmányoknak közös gyűlpontot kerestek. Ámde ne vegyük bár számításba azon — tán soha mégis nem mellőzhető — kötelességet, mit tőlünk nemzetiségünk követel; felejsük azt, hogy ama vonal az első tervezetben hazánk legtávolabbi határainál, az utósóban a kapcsolt részeken vonul egészen át, a nélkül, hogy egyetlen magyar falucskát érintene; felejsük még azt is, hogy a pest—fiumei vonal a dunántúli magyarság derekán, történeti emlékeink szent földén vonul át, s a kapcsolt részeket is keresztül vágja. Mindezeket felejsük — bárha ezeket magyarnak felejteni nem igen volna szabad; s vegyük a két tervet pusztá, rideg számokban vizsgálat alá, lehetetlen leend a választásban ingadoznunk. Ugyanis:

Előleges kiszámítás szerint a vukovár—fiumei és pest—fiumei vonalok közt hosszúságra nézve igen csekély a különbség, mindössze néhány mértföld, következőleg a kiállítási költségekben sem lehet nagy különbség.

Azonban a pest—fiumei vonal *a)* összeköti nemcsak a fővárost, hanem ez által az egész országot állandóan s minden megszakadás nélkül a tengerparttal. A vukovár—fiumei vonal által ezen összeköttetés évenként 3—4 hónapig megszakad, t. i. míg a fagy tart.

b) A pest—fiumei vonal egész évben élénk forgalmat állíthat elő s folyvást jövedelmez, míg a vukovár—fiumei hónapokig jövedelem nélkül vesztegel.

c) A pest—fiumei vonallal kapcsolatba hozható Sopron—kanizsai és mohács—légrádi mellékvonalak összevéve sokkal termékenyebb, népesb s vagyonosabb vidékeket kötnek össze, mint a vukovár—fiumei vonal.

d) Az altiszai gazdag termelés a Ferencz-csatornája által Mohácsnál éppen úgy eléri a fiumei vonalt, mint különben Vukovárnál.

Vége kereskedelmi állapotaink rendezésében menthetlen lépés volna, kivált ha tengerpartunkat fontos pontnak tartjuk, éppen azt a fővárossal, a belkereskedés legfőbb fohelyével összeköttetés nélkül hagyni, s a vukovár—fiumei vonallal megsemmisíteni a kereskedelmi összpontosítás egész rendszerét.

4. Az *eszék—fiumei* vasútról, Bruck Károly terve, mely még aztán gondosan kikerülve a feldunai megyéket, a czeglédi vonathoz csatlakoznak, szólnom sem kell, egy tekintet a benyújtott térképre meggyőző mindenkit annak czélszerűtlenségéről.

c) Költségvetés alkalmazása.

1-ször. *Vaspályák.* A fenebbi vaspályavonalok összevéve mintegy 250 mértföldet tesznek; egy mértföld vasút árát szinte fenebb 320.000 e. frt-ra számítottuk s így a kijelölt vonalok összes ára tenne körülbelül 80,000.000 e. frtot.

Nem lesz e helyen érdektelen kimutatni az arányt, melyben ezen vasútvonalak elkészültével a fenebb elsorolt országokhoz képest állnák; mi egyszersmind kimutatja világosan, hogy az itt javasolt hálózat csak kezdet közlekedési fejlődésünk ösvényén.

A hazánkbeli vaspályák hossza a fenebbi kiszámítás szerint a pest—pozsonyi, pest—szolnoki, soproni s nagyszombati vasútvonalakkal meghaladna valamivel 300 mértföldet, melyet azonban kerek számmal elfogadhatunk.

Országok	Népesség millió	Terjedelem □ mértföld	Kész vagy készülő- ben levő vasutja összesen geogr. mértföld	Képvisel beruházási tőkét milliót
1. Angolország.....	25	5.461	3.500	5.635
2. Franciaország.....	34	10.263	1.340	1.362
3. Amerika (észak).....	17½	108.000	3.150	1.304
4. Poroszország.....	15	5.014	383	170
5. Belgium.....	4	542	714	699
6. Ausztria, Olaszország nélkül ..	14	5.030	304	144½
7. Magyarország és Erdély össz...	13	6.175	298	100

2-szor. *Folyók.* Ezeknek rendezésére nézve előleges terv s kiszámítások nélkül költség tekintetében valami határozott összeget kimondani nem lehet. Nincs azért más mód, mint szem előtt tartva az országosan kiállítandó tőke egész öszvegét, egy bizonyos kerek számú öszveget, bizonyos évekre felajánlani. Ezen öszveg volna 8 millió 10 évre, miből évenként 800.000 ez. irtot következő módon lehetne a folyó rendezésekre fordítani; úgymint :

1. Duna-szabályozás folytatására, különös figyelemmel a főváros biztosítására, mely célra külön 40.000 ez. fit számíttatik évenként, összesen	240.000
2. A Tisza-folyóra	200.000
3. A Tisza mellékfolyóira, különösen a Szamos, Maros, Körös és Bodrogra.....	160.000
4. Dráva szabályozására	40.000
5. Vág és Garam folyókra	40.000
6. Száva, Rába, Lajtha, Sió-csatorna s a többi kisebb folyókra	120.000
	összesen 800.000

Magátul értetik, hogy ezen öszvegekbe minden, a folyórendezések és hajózási célokra teendő költségek, mint: tervek, állandó felvigyázat, medertakarítás, hajóút stb. befoglaltatnak.

3-szor. *Köutak.* A költségvetés nehézségeit a köutakra nézve már kifejtettem. A létező körülmények közt tehát nincs más mód, mint a köutakra is bizonyos aversionális öszveget évenként felajánlani, annyit minden esetre, hogy a közlekedések ezen ágában is érezhető haladás fejlődhessék minden évben.

Ezen általános öszveg volna 12 millió 10 évre felosztva, azaz 1 millió 200.000 e. f. évenként.

Az indokokat, mellyek miatt a mostani körülmények közt többet az országnak e célra fordítani nem lehet, alább az utolsó fejezetben kifejtem. Már most ha ezen évi öszveget mérlegbe vesszük, tekintve azt, hogy az általam indítványozott útvonalak nagy része hegyvidéken vonul át, s e miatt kevesb költséggel kiállíthatok, még sem hiszem,

hogy egyremásra mértföldenkint 60.000 írton a kőút kiállítható legyen. Azonban, ha ezen összeget vesszük is fel, a fennebb egy évre ajánlandó tokéből legfőlebb 20 mértföld út készülhet egy évben, pedig a már meglévő vagy készítendő utak fentartására semmisen fordíthatatik az úti pénztárból. Már most ha csak 20 mértföld utat lehet ezen öszvegből évenként készíteni, sőt ha a lehető legcsekélyebb öszveget vesszük fel az utak fentartására, ezen öszvegből mégis évről évre kevesb új utunk áll elő, s végre is kigázolhatlan bonyodalomba jutunk, hogy ezen mértföldnyi út hol és melly hatóságokban ruházzuk be, s azok közt minő arányban oszolják el az évi tőke?

Ha czéлом nem az volna, hogy a bonyodalmak eltávolíttassanak s mennyire nyomott helyzetünkben lehetséges, minden érdek méltányosan kielégíttessék, feladatomban igen könnyű volna; mert az osztozkodás keserűségeit bíznám a törvényhozásra, mely okvetlenül azon dilemmába jutna, hogy vagy minden érdeknek juttatva rész a felaprózás által, a sikert tenné lehetetlenné; vagy a siker megmentéséért sok hatóságok érdekeit volna mellőzni kénytelen, s a vége elégületlenség, keserűség lenne.

Hogy tehát ezen bajokból kimenekedjünk, más módot nem látok, mint követve a múlt országgyűlés nyomdokait, ezen évi öszveghez még minden hatóságban a közmunkák felét a kőutakra felajánlani, mely munkatőke czélszerű intézkedések által gyümölcsözővé tétethetik, úgy hogy érezhető sikert mutasson a nélkül, hogy a munkatevő osztálynak terheit szaporítsa. E rendezés elve: fővonalokban következők lennének:

a) Az ezen munkálatban kijelelt útvonalak országosoknak nyilvánítandók, ezeknek minden munka költségei az országos közlekedések pénztárát illetik.

b) Első szükség, hogy a már meglévő utak a fentartás s folytonos igazítás elmulasztása miatt el ne romoljanak, azután a könnyen helyreállíthatók jól megigazíttassanak, s végre újak készíttessenek.

c) Ennélfogva minden egyes hatóságban számbavéttetik a közmunka mennyiségének fele, a már meglévő, kiigazítandó s újon építendő utak kiterjedése mértföldenkint; például Nyitramegyében van országos útvonal mintegy $20\frac{1}{2}$ mértföld; ebből kész vagy kevés igazítással helyreállítható 13 mértföld, egészen újon készíttendő 7% mértföld.

A közmunka fele ezen megyében lehet az országos összeírás szerint körülbelől 32.763 szekeres, igen annyi tenyeres napszámos.

d) Kiszámíttatik minden hatóságban, mennyi kívántatik ezen közzerőből fennlévő utak jó karban tartására, továbbá a kiigazítandók helyreállítására, végre a mi marad az új utak építésére fordítandó lészen.

e) A fentartáshoz, kiigazításhoz vagy új építéshez megkívántató minden pénzbeli költségeket az országos közlekedési pénztár fedezi; illyesek: útépitők, felügyelők, útkaparók, szerszámok, anyagok, mesteremberek stb., mi eddig a háziadó rovataiban fedeztetett.

f) Ezen kiszámításokat a közlekedések igazgatósága az illető hatóságokkal egyetértve teszi meg, s elkészítteti minden évre a teendő munkák tervét.

Természetes következése ennek, hogy az itt kijelelt s országosnak nyilvánított vonalakra nézve megszűnik a megye, város vagy kerületi hatóságok közti különbség, s az a kerületi hatóságokra nézve csupán a kiállítandó közzerő felére nézve kulcs gyanánt marad fenn.

Ezen rendezés lehetővé teszi, hogy minden hatóságban és pedig

a közérő arányában minden évben haladjon az útépités, a háziadónak nevezetes rovata elenyészészik s az országutak rögtön szigorú felügyelet alá kerüljenek, jól fentartassanak s igazíttassanak.

Hogy azonban a közérő alkalmazásának sikere is legyen, azt a mostani állapotban hagyni lehetetlen. Hogy mostani állapotában a közmunka legnagyobb vesztegetés, mutogatnom sem kell. Kiáltó példát idézhetni fel e részben a Tisza szabályozási munkákból. Zemplénmegye például a bodrogi közlekedési kirendelte a tiszai töltésekhez a tárkányi vonalra; ezeknek munkájuk kifizetett oly árban, mint önkényes munkások alkuja volt köbölent. A beadott hivatalos jelentések szerint a kiállított töltés, s a ráfordított napszámok a közérőből 3 ez. kr. napibért mutattak ki, míg önkényes munkások 20—24, sőt több kr. napibért kerestek.

A közmunka megvételére nézve a következő módosításokat kellene felállítani:

1- ször. Minden hatóságban számbavéttetik a közérő fele, s annak öszege vétetvén tekintetbe, az a kijelelt útvonalon az adózók és siker könnyebbése szerint alkalmazandó.

2- ször. Minden közmunka szakmánya változtatandó, s minden egyes munkapontra a jövés-menés betudásával meghatározatdik a tartozás mennyisége minden adózó osztályra s munkanemre nézve.

3- ször. Oly betegségekre nézve, hol a közmunka azoknak távolsága miatt fel nem használható, a megváltás megengedtetik, s ennek mérsékelt bérét a közlekedési igazgatóság és a hatóság egyetértve szabja meg.

4- szer. A váltságára nézve, a munkával tartozó elsőbbséggel bír, ha ő nem teszi, a helybeli birtokos megválthatja.

5- ször. A közérőnek kiszabott felét a közlekedési igazgatónak bármilly más közlekedési munkához felhasználni lehet, az útpénztárt illető költségek kiegyenlítése mellett.

6- ször. Az útvonal mentiben vagy közeliben eső minden közérőt lehessen oda használni, a közlekedéseket illető feleöszvegek másutti kiegyenlítése mellett.

7- szer. Minthogy a közérő megvételében az adózó osztályra nézve az a legerhesb, hogy a rászabott évi munka bizonyos a kerületi tisztviselő által kiszabott időben követeltetik: e részben szükség, hogy minden közmunka-illetőség előre meghatározatassék falvanként, s annak letöltésére elegendő záridő adassék, mely alatt az illetők szabadon választott időben teljesíthessék falvanként a kiszabott közmunkát.

A kőutak kiállításának tökéjét tenné a fenebbiek szerint:

- a) minden kiszabott közmunka fele része és
- b) az évenkinti 1,200.000 ez. frt.

A tapasztalat meg fogja mutatni, mennyi eredményre juthat ez úton az ország, s annak fonalán módjában lesz a törvényhozásnak ezen intézkedéseket, melyek a kényszerítő körülmények közt most tán leginkább kiséghíthetnek, módosíthatni, vagy gyökeressen megváltoztatni.

Mindent egybefoglalva, tenne a költségvetés a javasloít közlekedési eszközök kiállítására és pedig:

vaspályákra	80 milliót
folyó szabályozásokra	8 »
kő utakra.....	12 »
	összesen 100 m. e. ft.

Igaz ugyan, hogy ezen előszámítások változásoknak vannak alávetve, s a kivétel folytában oly körülmények állnak elő, mikrül a kezdetnél sejtelmünk sem lehet; sőt bizonyos, hogy a kivetett összegekkel sem a folyószabályozások bevégezve, sem a kijelelt útvonalak felépülve nem volnának még: azonban azokat bevégezni nem egy évtized, nem is egy kor feladata, hanem a mi tisztünk azt helyes alapokon megindítani, s bizni annak további kifejtését az ország kifejlendő erőgyarapodására.

Függelék. A kisajátításokrul.

Ha már a közlekedési eszközök minden ágaiban egységet, sőt összhangzást akarunk előállítani, nem lehet, hogy a kisajátítási törvényekrül is részletesebben s tüzetesen ne rendelkezünk s a fennálló törvények hiányit ki ne pótoljuk.

Eddigelé az országútra megkívántató földet a hatóságok ingyen foglalták el minden kárpótlás nélkül, hihetőleg azon elvbül, hogy az út közelsége nagyobb jótétemény a birtokosokra nézve, hogy sem azon csekély földért, mely közútnak elfoglaltatok, kármentesítést követelhetne.

Ellenkezőleg a vaspályáknál teljes és tökéletes kármentést rendel az 1836-iki XXV. törvényczikk, noha a vaspálya közelsége többszörözött jótétemény a kóúthoz képest, s a birtok értékét azonnal, minden más beruházás nélkül aránytalanul felemeli.

Nézetem szerint sem egyik, sem másik mód nem méltányos; egyik nyomja a birtokost, másik terheli a vállalatot igazságtalanul. És ez a tapasztalat útmutatása szerint igen különös eredményekre vezetett, például a központi vasút kisajátításánál. Oly helyeken t. i., hol a vaspálya vonulata még bizonytalan volt, hogy a birtokosok és községek azt saját határaikra vonják, a szükséges földtér ingyen megajánlották, sőt más nevezetes áldozatokat ígértek, a vaspálya jótéteményeiért. Ellenben, hol a pálya vonulata bizonyos, s kikerülhetlen lón, ott kisajátítás fejében a birtokosok oly árt követeltek, mely nem a föld azelőtti becsét, de a vaspálya által felemelt értéket is túlhaladta.

Ebben tehát arányt és mértéket kell fölállítani, t. i. a kóutaknál nem pusztán foglalni, a vasutaknál nem túl az igazságon fizetni, s ez által a közvállalatokat terhelni.

Ha a kő- és hajútakra, vaspályákra, csatornákra foglalt földtér által okozott kárt vizsgáljuk, azt fogjuk találni, hogy ezek által nemcsak semmi kár — mi megtérítendő volna — nem okoztatik, sőt igen nagy positiv s nem illusorius haszon szereztetik a birtokosoknak, mi az elfoglalt földtér becsét sokkal felülmúlja. Én tehát e kisajátítási kármentésnek alapját nem találok a státusra nézve, s megvallom, hogy a közvállalat irányában semmi kármentési fizetésnek helyét ott nem látom, hol pusztá föld, s nem különös beruházások is egyszersmind — foglaltatnak el.

Azonban az is igen világos, hogy midőn a közlekedések nyeresége minden közel birtokosra kiterjed, akkor az avval járó terhet egyedül azon földbirtokosok nem viselhetik, kiknek földén esetesen a vaspálya avagy útvonal keresztül megy.

Van tehát nézetem szerint helye a kármentésnek az egyes birtokosokra nézve, kiktül a föld elvétetik, de ezen kármentés terhe nem a státust illeti, hanem az okozott sokkal nagyobb nyereség részeseit, t. i. az érintett községeket.

S ezért igen helyesnek tartom a kisajátításokra nézve azon intézkedést, melylyel a közelebbi országgyűlés a hajóutak kisajátítására nézve felállított az 1843/4-iki irományok könyvében 333. sz. alatt — t. i., hogy a szükséges földtér kisajátításának költségeit aránylag a birtokosok közönsége fedezze, s a közválatat csupán a különös beruházások mint kertek, épületek, ültetvények felesleges költségeit pótolja.

Ezen intézkedés hazánkban annyival könnyebben életbe léptethető, minthogy a legtöbb határokon még rendbeszedés sem hajtatott végre, s a birtokos, kitűl a közvállalatokra elvételük a föld, ugyancsak földben kielégíthető leszen.

VII. Fejezet. A végrehajtás rendezése.

Ha visszaemlékezünk a közelebbi országgyűlésnek e tárgy körüli vitatkozásaira, nem szükség itt fejtegetnem, miszerint a közlekedési ügy rendezése körül, ez sajátkép életkérdés, melynek szerencsés, vagy bal megoldásául függ nemcsak anyagi állásunk, de sokkép minden egyéb viszonyaink további fejlődése s jövendője is.

Kimondottam akkor is, azóta is több alkalommal, hogy a haladás némi veszélylyel jár; minden új rendezés, mely szerkezetünk történeti alapjait újjal cseréli fel, némi crisist idéz elő, de meg vagyunk győződve, hogy a veszteglés bizonyos halál, s így a koczka, mely a haladást kíséri, nem rettent el soha, mert erős hitem, miszerint van fajunkban életerő elég, a szerencsés kibontakozásra.

A végrehajtási rendezés tekintetében elegendő példa áll előttünk Európa többi országaiban, az alkotmányos formák, mellyekben ez másutt forog, egész fejlettségükbe ismertek. Tagadni ugyan nem lehet, hogy nálunk sajátzerű viszonyok is követelnek különös tekinteteket, s léteznek tényleges állapotunkban fenn és lenn gátak, mellyek másutt életben lévő formáknak teljes alkalmazását nehezítik. Meggyőzött azonban a közelebbi országgyűlés is, miszerint törvényhozásunk azon formákkal ismeretes, s alkalmazásuktul — mennyiben viszonyaink engedik — nem idegen. Legyen azért nekem megengedve, hogy a közelebbi országgyűlés állapotadásait minden indokolás nélkül felemlítsem; fejtegetésimet pedig csak azokra intézzem, hol nézetim eltérnek, s mellyeknek bővebb indokolását a múlt országgyűlés végzései szükségessé teszik.

A végrehajtás főelveit kettőben kell megállapít ni, u. m.:

1- ször. Felelősség. Miből — mint ez már országgyűlésileg elismertett — önkényt következik, hogy

- a) ez csak személyre alkalmazható, testületre nem,
- b) ennek biztos s gyakorlati értelme a végrehajtó parlamentális állásában s ahhoz való viszonyában keresendő.
- c) A felelősség egy részről, más részről feltétlen engedelmességet követel.

d) A végrehajtó felelőssége a végrehajtási hivatalnokok megválasztására, s elbocsátására nézve teljes korlátlan hatalom nélkül, meg nem állhat.

2- ször. Központosítás. Hazánk állása, a csekély erő, melylyel rendelkezünk, a viszonyok sebes fejlődése, s állapotunk nyomasztó volta múlhatlanul megkívánják, hogy az erőből, melyet az ország közlekedési eszközök kiállítására fordíthat, semmi ne vesztegettelessék el. Ez pedig máskép nem lehet, csak ha a közlekedési ügy központosított felügyelet alá adatik minden ágaiban, mi által minden részletes munka az egész

országban, egy országos közlekedési rendszer kiegészítő részévé válik, s ez a mire törekedni kell. Ebből következők:

a) Az 1836-iki XXV.törvényczikk, világos eltörlése, sajátkép ezatörvényczikk olyan, mely önmagát eltörölte, miután bevezetésében ez áll:

»A legközelebbi országgyűlésig ideigleni határozat gyanánt rendeltetik.«

Világos ebből, hogy e törvényczikk csak 3 évre hozott, azonban az abban foglalt jogokat magán vállalkozók még sokkal később is vették igénybe, mint tudva van. Így például a központi vasúttársaság 1844-ik év márt. 13-án kötötte szerződvényét. Szükség azért világosan kimondani, mikép e törvényczikk eltöröltetik. Világos eltörlése pedig ezentulra azon szabály megállapítása, miszerint önálló vasutakat, melyek nem egyes helyeknek az országos vonalakkali összeköttetését czélozzák, csak országgyűlés engedelmé mellett lehessen bárkinek építeni. Az összeköttetési szárnyvonalakra azonban tért kellene nyitni egyesek tevékenységének, a magánipart felébreszteni, s megengedni, hogy ezekre a közlekedési igazgató adhasson engedélyt. Sőt mennyiben a szárnyvonal egy már elfogadott és országos segedelemmel készítendő kőut helyét pótolná, az országos közlekedés igazgatója a kiszabott öszveig az ország nevében mint részes állhasson be.

b) Folyókon, mint az országos közlekedés másodrendű eszközein semmi munkát senkinek tenni nem szabad a közlekedési igazgató tudta s helybenhagyása nélkül.

c) A kőutak körül minden ezutáni munka, melly akár országos közlekedési, akár hatósági kezelés alatt tétetik, a közlekedési igazgató fölügyelete alá helyeztetik, annak terveit a közlekedési igazgató bírálja meg, irányzatát ő határozza el. Ez alól csak a meglévő nem országos utak fentartása, s a határbeli utak vétetnek ki.

A közlekedési eszközök minősége, iránya határozza el egyes helyek, sőt vidékek jövőndő sorsát, ez a kereskedésnek új vonalat, új fokhelyeket teremt; itt emel, ott sülyeszthet is; ezért ezt csak maga az ország által felállított felelős hatóság országos szempontokbul intézheti el helyesen, más nem.

A végrehajtás e két életfeltétele t. i. a felelősség, s központosítás hogyan fér meg a törvényhozás mostani rendszerével, nem idetartozó kérdés, annyi mindenesetre világos előttem, hogy a felelősség elve teljes megnyugvást a nemzetnek nem nyújthat, a végrehajtó állását kétségessé teszi és felette nehezíti, sőt azt terhes alternatívákba helyezi évenkénti országgyűlés nélkül.

Lássuk ezek után a végrehajtási rendezés részleteit.

a) *A közlekedések kiállításának módjárul.*

Tagadhatlan, hogy, Magyarország mostani állásában, tekintve kiterjedését, népességei, különösen pedig azon gazdag forrásokat, mikkel a természet oly bőkezűen ellátta, igen csekély teher elviselésére képes, igen meddő fáradság volna taglalni az okokat, melyek a tényleges állapotot hazánkra idézték, elég ebből az eredményt följegyezni, s szem elől nem téveszteni, mert épen ezen tény határozza el a közlekedések kiállításának elveit.

Nekünk saját nemzetiségünket kell még megmenteni; mert legyen bár törvényeink, kormányzékeink, s az igazgatás nyelve mindenütt magyar, hangozzék bár k. királyunk, s fenséges családja ajkairul hazai nyelvünk, taníttassák bár minden iskolában a tudomány magyarul, legyenek

magyar lobogók és pénzek, mind ez nem menti meg nemzetünket az enyészettől; ha a magyar birtok idegen kezekre jutna, s a magyar faj koldus néppé válnék saját honában. Mi pedig inkább e veszélytől félhetünk, mint akármitől, s épen mert az anyagi jólét forrásai fejletlen hevernek, a pazarlás napirenden, a szorgalom nem igen gyümölcsöz, a földbirtok becse igen csekély, jövedelme parányi.

Arrul talán senki sem kételkedik, hogy jól rendezett közlekedések mindenfelé emelik a birtok becsét, fölélesztik — mert jutalmazták — a szorgalmat, sokszorozzák a jövedelmet, s ez által tehetősbé teszik a nemzetet, s ez most mindenek felett, mire törekednünk kell.

Ebből kettő következik el vitat hatlanul, u. m.:

a) Most egyelőre annyit kell követelni a nemzetiül, mennyit csak kiállítani saját romlása nélkül, megbir. Többet venni, nem tenne egyebet, mint sok nemzetségek bukását rögtön decretálni, s evvel a magyar birtokot idegen kezekre juttatni, mi öngyilkolás volna. És e tekintetben ne ámítsuk magunkat azon deszka védelemmel, mit a hajótörésben a honosítási törvény nyújthat, mert egyfelől már annyi előzőtt honosítás van a múltban, hogy a jövendő minden kecsgetése ábránddá változik; másfelől alig lehet oly honosítási törvényt alkotni, mely kijátszást kizárjon, s nemzetet megvédjen az elmerüléstől, ha neki indult.

b) Azon terhet, melyet viselnünk lehet és kell, a közvagyonosodás czéljaira fordítsuk, azaz a csekély erővel olly beruházásokat tegyünk, melyek nemzetünket e nyomasztó állásbul kiemeljék, főleg pedig kifejtsék a képességet nagyobb teher s beruházás viselésére.

Ha hazánk kiterjedését, népességét, szükségait egybevetjük, a többi európai statusokéval, valamint azon tőkét, melyeket azok a közlekedésekre már eddig befektettek, azonnal látni fogjuk, hogy az ezen javaslatba foglalt közlekedési eszközök és ezekre követelt öszveg egyedül az első kezdet az ország anyagi kifejtésének nagy munkájában; annyi t. i. mennyi az első szükségeket némileg kielégíti, főleg pedig mennyi czélszerűen felhasználva, s szigorúan kezelve kifejtheti gyorsabban, mint hisszük a képességet, hogy a nemzet önmagától ne legyen kénytelen megvonni saját felvirágzásának további eszközeit.

Ezeket nem tartottam feleslegesnek előrebocsátani azért, hogy meggyőződésemet, s a cél, melyet a csekély kiállítható pónzerő beruházására nézve követnünk kell.

Mennyit állíthatunk ki évenként, s minő forrásokbul merítsük köz szükségünk tőkéjét, az országgyűlés által más helyre utasított. Nem akarok azért itt arrul szólni; e helyett taglalás alá veszem saját állásunkat a közlekedési eszközök egyikének, t. i. a vaspályáknak kiállítása irányában, hogy kitűnjék, miként kell a javaslóit vaspálya vaspályahálózat elállításában eljárunk. Ugyanis:

Oly országokban, hol kifejlett ipar, forgalom, főleg elegendő tőke van, mely versenyt keres, ott épen ezen körülményben van némileg biztosíték az ellen, hogy valamely iparvállalat hosszú időre nyomasztóvá válják a kereskedelemre nézve. Nálunk azonban még a gazdasági ipar is igen alatt áll; szállítmányink a gazdaság első nyersterményeiből állanak jobbadán, tőke, nemcsak mely versenyt állíthatna, sőt az is hiányzik, mely gazdaságunk kellő emelését, s a nélkülözhetlen beruházásokat fedzné. Mi tehát közvállalatinknál mindenesetre idegen pénzre szorulunk.

Azokban hazánk néptelensége, iparunk állása, terményeink tulajdonsága, valamint kevés kecsgetető kilátást mutat az ipar vállalati

nyereményekre, úgy más részről vasútaink rendeltetését megváltoztatja. S ez okért elengedhetlen szabálylává teszi számunkra:

1. Hogy a vitelbér szabályozását utósó részletekig az ország folyvást kezében tartsa, s azt az iparfejlődés és igényei szerint rendezze, t.

1. ha nyomasztó az némelly termények szállítására, s a közérdek kívánja, azt leszállíthassa. Nem elég ehez képest, hogy az ország csak a vitelbér maximumát szerződvényileg határozza el; de szükség, hogy a vitelbér egyes árukra alkalmazva a mutatkozó szükséghez képest folyvást módosítható legyen.

2. A vaspályák egész vonalát utósó részletig az országos megállapítás után, a közlekedések igazgatójának kell elhatározni, s ezt nem lehet vállalkozók önkényére bízni.

3. A lehető legolcsóbb s takarékos kiállításrul kell az országot biztosítani, mert a végén minden e körüli eltérés, vagy az ország pénztárát, vagy a kereskedést terheli.

Nem lesz tán érdeknélküli, a fenebbiek bővebb kifejtésül röviden visszaemlékezni azon vitatkozásokra, s vitelbér körüli adatokra, mellyek a közelebbi országgyűlés alatt a fiumei vasút körül felhozattak; u. m.:

Egyik kimutatásban, mely az országgyűlésnek benyújtott, a mostani szállításbér egy mázsáért a Dunától Fiúmég 90—160 ezüst krajczárban mutattatik ki.

A fiumei társaságnak ajánlata szerint Vukovártól Fiúmég a vitelbér 64% mértföldnyi vaspálya vonalra egy mázsául 65⁴/_s e. krt tenne.

Ugyanezen kimutatásban az odessai vitelbér az adriai tengerpartig 35 e. kr.-ban mutattatik ki.

Más kimutatásban egybehasonlítottatik a magyar, odessai, s galaczi gabna ára a fiumei piaczon következőkép:

Vuková Odessa Galacz

egy mérő ára	2 f. 6 kr. 2 f. 20 kr. 1 f. 90 kr.
vitelbér Fiúmég	36 kr. 30 kr. 45 kr.
ára Fiúmégban.....	2 f. 42 kr. 2 f. 50 kr. 2 f. 35 kr.

Sőt végre a fiumei társaság mint tényt említi fel az 1844-ik tavaszi conjuncturákat, midőn Fiúmégban *iy*₂ mérő azaz egy stajo magyar búza 19 ez. kr.-ral került kevesebbe, mint az odessai, mégis képes volt saját tengerpartunkon az odessai búza vevőkre találni, mert még saját népünk élelmére sem volt elég magyar búza ott.

Mindezen részletes adatokat nem azért említem itt fel, hogy számítási adatul használtassanak; nem is akarok azokon épen semmit építeni; annyi mégis kétségkívülivé válik, — s ez mit akarok — mi szerint kereskedésünk a tengerparton a vitelbértül függ; mert ha — feltéve • — a fenebbi hasonlítás a vukovári, odessai s galaczi búzaár közt állna, a fiumei társaság által ajánlott gabnavitelbér mellett — mely pedig a központi vasút bérénel 50%-el olcsóbb — még hazánkbul semmi gabonát kivinni nem lehetne; mivel a felvett 36 e. kr. vitelbér helyett egy mérőre 56 e. krt számítva a magyar búza sokkal drágább volna Fiúmégban mint az odessai vagy galaczi; s vaspályánk könnyen arra szolgálhatna, hogy idegen gabna közelebb is nyomuljon országunk belsejébe.

Továbbá, noha meghatározza az ország a vitelbér maximumát, ez a gyakorlatban másképp üt ki. Például Pest Vácztul egyenes vonalban legfelebb 4% mértföld, a vitelbér egy mértföldre szerződvényileg 1¹/₂ kr. mázsájátul: azonban a vasút görbületei s kitérések meghosszabbítják

a vonalt, s az 1846-iki augusztus 1-ső napján kihirdetett tariffa szerint Pesttől Váczig mégis:

az 1. oszt. czikkeknél 9 kr.

2. osztályúaknál 12 kr.

3. osztályúaknál 24 kr. vitelbér fizettetik.

Ebből csak az következik, hogy minden bérszabályzat mellett a pálya kitérései által az egész vitelbéri számítás meghiúsulhat.

Vége számtalan okok harcolnak a mellett, — mit fejtegetnem sem kellene — hogy egy ország közlekedési fejlődésének első stádiumában a rendezés vezetését egyáltalában másra nem bízhatja, s azt önmagának kell kezébe venni. Nincs Európának országa, — Angolországot kivéve — mely vaspályáira merészlett volna a magánosok iparának t eljesen szabad tért nyitni, s ott elvégre a verseny oly állapotokat idézett elő, melyek miatt most az ország beavatkozása aligha kerülhető leend.

Szóval ha vasutainkat a nemzeti felvirágzás valódi eszközeivé akarjuk alakítani, szükséges, hogy azoknak kiállítására, irányaira, s különösen a bérszabályzására az ország állandó befolyását biztosítsa. Ez pedig áldozat nélkül nem történhetik.

A kérdés már most számunkra az, miben álljon ezen áldozat? kamatbiztosításban-e egyelőre minden vonalra nézve, vagy pedig *egyenesen országos vaspályákat* állítsunk-e ki, vagy végre *az ország bocsásson ki kamat biztosított részvényeket* úgy, hogy bizonyos részt mindig megtarthasson, melylyel befolyásának túlsúlyát állandóan biztosítsa.

Nézetem szerint, miután mostani állásunkban minden fillérrel gazdálkodnunk kell, leghelyesebbnek azt tartom, ha egyenesen *országos vaspályák* állíttatnak ki, s pedig a következő okokból:

1-ör. Tudatik, hogy a vasutak kamatolása igen különböző egyes vonalakon; ha az ország saját vaspályáit vállalkozóknak adja által, azok bizonyosan a legjövedelmesbeket foglalják el, s az ország elveszti ezeknek előnyeit, melyek a kevésbé jövedelmezők kárait némileg egyenlíthetnék.

2-ör. Miután nagy fontosságú nálunk a vonalok iránya, és különösen az, hogy azok minélelőbb mozgásba tétessenek, országos kiállítás mellett e részben is leginkább biztosítva volnának.

3-ör. Az országnak vannak leginkább kezében olly segéd-eszközök, mellyek saját szerű viszonyaink közt szükség esetében kiséghethetnek; minő közérő, testületek részvéte, nagy tőke.

4-er. Előre biztosan nem határozhatni meg, minő érdekeket érint, alakulásokat teremt nálunk a vasút rendszer, s míg ez kifejlenék, mindenesetre szükség, hogy az ország teljesen megóvja intézkedési jogát, minden idegen befolyásiul.

5-ör. Igaz marad mindig, mit a fumei társaság az országgyűlésnek beadott nyilatkozványában mond, miszerint: vállalkozók soha és semmi esetben nem nyújthatnak a közönségnek közlekedési olcsóság tekintetében olly kedvező feltételeket, mint a status, melly a közlekedési eszközöket egyenes jövedelem-forrásnak is tekinteni nem kénytelen, s áldozatainak — ha ugyan annak nevezhető — bő jutalmát nyeri a kereskedés felvirágoztatásában s a közjóieit eszközlésében.

6-ör. A kamatbiztosítási rendszernek vannak még terhes oldalai is, u. m.:

a) A vitelbér maximumának meghatározása mellett — miután a drága és olcsó mértföld jövedelme egyenlő — a vállalkozóknak minden

kitérés, mellyben az akadályokat kikerülik, s a pálya költségeit egy mért-földre leszállítják, nyereség, ellenben, a forgalomra nézve nagy veszteség.

b) Oly vonalokon, hol még most csekély a forgalom, következőleg a vállalkozók csupán a biztosított kamatokra támaszkodhatnak, mit sem tesznek a vonal élénkítésére, sőt a szállítás elhanyagolják.

c) Hazánkban nem remélhető, hogy minden fennebb kijelelt vonalra vállalkozók találkozzanak, s ebből az következik, hogy a kecsgetőbb vonalakat vállalkozók vennék át kamatbiztosítás mellett, a többi mégis az országra maradna.

d) Nálunk minden vállalkozás a vasutakat okvetlen idegen kézre, s idegen befolyás alá juttatná.

7- er. Megemlítettőnek tartom, még azon nem kis fontosságú körülményt is, hogy ha az országosan kijelelt vonalok kamatbiztosítás mellett kiadandóknak határozatnak, egy vidék hamarabb ellátatik, másik a nélkül marad jó ideig, s ez belviszonyinkra bonyodalmat hozhat, habár egy időre is.

8- of. Mindig szabadságában áll az országnak, ha idejét látja, s a közérdek engedi később is kellő biztosítékok mellett a vasutakat részvény-kibocsátás útján vállalkozóknak átadni, s ez által a kiállítási tőkét részben másra szállítani.

Ennyi okokbul határozott véleményem az, hogy most, míg az ország saját közlekedési ügyeinek hatásaiban tájékozni nem bírja magát, a vaspályák ügye országos kezelés alatt tartassák, mi mellett a takarékoság és olcsóság a kiállításban verseny megnyitása, s jó rendezés mellett ép úgy elérhető, mint magánosok által, s ha nem is volna ez így, sokkal fontosb tekintetek követelik ezt parancsolólag most tőlünk, mint sem attul eltérni lehetne. Továbbá:

Annak elhatározásánál, hogy közlekedési eszközeink országosan állítassanak ki, ha valóban sikert akarunk, megállni nem lehet, hanem el kell mulhatlanul határozni a törvényhozásnak azt is, hogy a kiállítás lehetővé tétessék.

Státus kölcsön felvétele által.

Hogy ez máskép nem is lehet, szolgáljanak következő okok támogatásul:

1. Vegyük mindenekelőtt közelebbről számításba azon követeléseket, mellyek az országiul mint közszükség rovatai pénzsegélyt sürgetnek; ugyanis:

a közlekedési eszközök különösen a halaszthatlan
fiumei,
debreczeni,
aradi,
miskolczi vaspályák;
Duna,
Tisza,
Dráva,
Száva,
Maros,
Szamos,
Kőrös,
Bodrog,
Vág és Garam.
Rába, Rábcza, Repcze s a többi folyók rendezése.

Hajóutak váltása s igazítása, Luiza-út megváltása, Fiumei kikötő rendezése, Országutak építése, Hidak kisajátítása. E felett Nádor-emlék, Országos pénztár adóssága, Országház, Nemzeti múzeum, Nemzeti színház, Gazdasági egyesület, Statisticai hivatal, Népinevelés, Lótenyésztés, Pest város biztosítása, Ludovicaea, Siketnémák, vakok és tébolyodottak intézete stb.

Sok van ezek közt, miket a közelebbi országgyűlés már fedezendőknél határozott. Már most kérdek mindenkit, ha az ország évi jövedelme fordíttatik ennyi szükségesek fedezésére, hogy lehet azon néhány milliót, mit évenként kiállíthatunk józanul úgy felosztani ennyi szükségek közt, hogy annak sikere érezhető legyen.

2. Az általános európai sebes fejlődés sem tűri, hogy mi igen hosszú időre halasszuk közlekedésink rendezését, most még béke kedvez, melynek ideje bizonytalan, s tartósságát senki sem biztosíthatja; szükség azért az időt hatálylyal felhasználni, míg nem késő.

3. Hazánkban a birtok crisis, melly mostani sülyedésünkben fenyegető, addig veszélyes, míg a birtok becse nem emelkedik, jövedelme nem szaporíttatik, nekünk nem kell tehát egy napot sem veszteni, hogy a magyar birtokosban vagyonához való szilárdabb ragaszkodást ébresszünk, s nyomasztó helyzetéből, s evvel a veszélyből kiemeljük; jelenlegi állapotunk olyan, mi ha még 2—3 évtizedig tarthatna, meglehet, az orvoslás késő.

4. Nem csekély fontosságú ok számunkra az is, hogy illy szegény országban a beruházás terheit, a nemzet már jobbadán a közlekedési eszközök gyümölcséből fedezhesse, s a képesség minél előbb kifejtessék, a teherviselés eredményeiben áldáshozó legyen s megszerettség.

5. Ha az ország folyó jövedelmeiből kellene a közlekedési eszközöket kiállítani, az egész adótörke elvonatnék más beruházási térről, anélkül, hogy a pénz más forrásokból szaporítatnék, s ezt az ipar egyes ágai kétségkívül megéreznék, melyeknek most is — kivált a mezőgazdaságnak — hiányzik a beruházási törke. Végre

6. Az évi jövedelem beruházása a legnagyobb bonyodalmakba vezetne, midőn például a fiumei vasút talán nyolcz év jövedelmeit egymaga követelné, a többiek szinte éveket; hogyan lehetne a sorozat nehézségeiből kibontakozni?

Legyen e tekintetben visszaemlékezni szabad a múlt országgyűlés bonyodalmaira, a midőn a parányi törke annyi rovatokra apróztatott, s végre egy rovat osztályosai az országutaknál ismét annyira egybe-bonyolódtak, hogy végre indítványoztaték, miszerint az egész öszveg a központi megyének adassék, mert annyian hasznát mégsem vehetik.

Ennyi okok súlya legyen elegendő meggyőzni mindenkit, hogy az ország évi jövedelmét bizonyos részben tőkésít ni kell, s ezt közlekedési beruházásokra fordítani.

Azonban hogy még világosabban kitűnjék, mikép ez máskép nem lehet, megkísértem a beruházás részleteit is kifejteni, s mintegy láthatóvá tenni a pénzmunkálkodás kifejlődését.

Meg kell itt azonban előre jegyezni, miszerint e kimutatást egyedül példa gyanánt hozom fel némi tájékozásul. Jól tudom én, hogy nemzeti kifejlődésünket, s a kibontakozás phasisait a jövendő homálya fedi; tudom azt, hogy nemzetünk e beruházásoknál meg nem állapodik, meg sem állapodhatik; tudom azt is, hogy az országos kölcsönböli kibontakozás nem szokott történni azon az alapon, mellyen megindul, ismerem azon különbséget is, mi hazámiai, s például az angol közt

létezik, mely szerint t. i. ez közadósságot könnyebben, magán adósságot ellenben igen nehezen vesz; midőn mi közadósságtul igen irtózunk, magán kölcsönnél annyival könnyelműbbek vagyunk; ismerem végre a közadósság nehézségeit, mindez azonban meggyőződésemet nem ingatja meg. Legyen egykor a vagyoni közemelkedés, s ez által az értelmi erő is magasb fokra emelve, megteszi azon kor azt, mire hivatva van.

Előttem más nemzetek hasonló fejlődési példája áll, s az út, mely őket a kezdőket a jólét azon fokához vezette, mellyen látjuk, minket sem vezethet, ha bennünk életerő van, az enyészethez.

Az alábbi példaszámítás kimagyarázására szükség bizonyos számokat felvennem, s a következőket megjegyezni:

1. Tegyük fel, hogy az országos pénztárba évenként egyenes adózás után fizettetnék 3 millió ezüst forint; e felett indirect adózásul némi jövedelmi források jelettetnének ki.

2. Ezen alapra felvételnél időnkint s a szükség szerinti részletekben 100 millió ezüst forint.

3. A felvett státus kölcsön kamatja képezné a terhet, a többi ellenben a függő adót.

4. Tegyük fel, hogy vaspályáink részletekben megnyitva, s mindig mozgásban tartva a befektetett tőke kamatait annyira fedezik, hogy csak 2f2%-tel kellene az ország pénztárának a kamatot pótolni.

5. Mivel a folyórendezések s út készítés költségeinek — melly ekre 20 milliónyi beruházást indítványoztam — kamatai egészben az országos pénztár terhére esnek, ez az egész 100 millió kamatát épen ½%-tel neveli, s ezért az összes 100 millió kamatainak fedezésére pótlásul vegyünk 3%-ot, mely az országos pénztár által lenne fizetendő.

Ezen feltételek után meg kell még jegyezni, hogy a 100 milliót például 1860-ik évig bírnók beruházni, a pénzügyi munkálkodás következőkép fejlődhetnék ki:

Évszám	Országos évi jövedelem	Évenkénti beruházás	Ennek 3% kamata, melly az országos pénztár által pótolandó	Az országos pénztárban marad tőke
	ezüst frt	ezüst frt	ezüst frt	ezüst frt
1849	3,000.000			3,000.000
1850	3,000.000	4,000.000	120.000	2,880.000
1851	3,000.000	7,000.000	330.000	2,670,000
1852	3 000.000	9,000.000	600.000	2,400.000
1853	3000.000	10,000.000	900.000	2,100.000
1854	3,000.000	10000.000	1,200.000	1,800.000
1855	3,000.000	10,000.000	1,500.000	1,500.000
1856	3,000.000	10,000.000	1,800.000	1,200.000
1857	3,000.000	10,000.000	2,100.000	900.000
1858	3,000.000	10,000.000	2,400.000	600.000
1859	3,000.000	10,000.000	2,700.000	300.000
1860	3,000.000	10,000.000	3,000.000	—
Összes .	36,000.000	100,000.000	16,650,000	19,350.000

Hogy ezen összeállításba foglalt 3% évi pótlék valószínűségét kimutassam, szolgáljon némi felvilágosítás gyanánt a központi vasút igazgatóságától nyert alábbi adatok összeállítása s az azokból vonható eredmény. Ugyanis:

I. *Kimutatása* a központi vasút Pest—Vác közti vonalán volt forgalomnak:

	Személy		Áru		Bevétel	
	összesen	esik egy hónapra	összesen mázsa	esik egy hónapra	ezüst frt	kr.
1846 jul. 15-től 1847 ápr. 30-ig	9 $\frac{1}{2}$ hó 204.918	21.570	20.515	2.159	74.614	38
1847 máj. 1-től 30-ig ..	51.711	51.711	22.264	22.264	15.065	39
10 $\frac{1}{2}$ hónapi bevétel ...	—	—	—	—	89.679	77

II. *Kimutatása* a központi vasút Vác, Szolnok közti vonalán volt forgalomnak.

	Személy		Áru		Bevétel	
	összesen	esik egy hónapra	összesen mázsa	esik egy hónapra	ezüst frt	kr.
A pest—szolnoki vonal megnyitása, azaz szept. 1-ső napjától nov. 30-ig	91.624	30.541	127.052	42.350	113.394	58
Decz. 1-től 31-ig	18.185	18.185	93.499	93.499	32.850	2
Összes ...	—	—	—	—	146.244	60

Az I. kimutatásból következő eredmények fejlenek ki: Tíz és fél hónapi forgalom bevételét véve számításba, ad:

Egy hónapra középszámítással jövedelmet..... 8.541 ez. frt.
 Tesz tehát egy évi bevétel 102.492 » »
 Ebből 50% kezelési költségre 51.246 » »
 marad tiszta jövedelem 51.246 ez. frt.

Ezt feloldva a geogr. mértföldre Pestiül Váczig ad egy mértföldre tiszta jövedelmet 10.249 ez. frt.

Ha már most egybevetjük ezen jövedelmet a felvett kiállítási költséggel egy geogr. mértföldre, melly 320.000 forint, kifejlik 3 $\frac{2}{10}$ kamat.

Meg kell itt jegyezni, hogy e vonalon oly csekély még — mint a kimutatásból is látszik — az áruszállítás, hogy csaknem semmi, mi a vonal elkészültével egészen más eredményeket idéz elő.

A II. kimutatás szerint a négy hónapi forgalom
 tőkéje mutat egy hónapi bevételt..... 36.563.45 ez. frt.
 Ennek 50%-je kezelési költségre tesz 18.251.52% » »
 Marad tiszta jövedelem 18.251.52% ez. frt.

Ezen havi tiszta jövedelem tesz egy évre $18.251.52\% \times 12 = 219.832.30$
 ez. frt.

Ezen évi tiszta jövedelmet felosztva a 19 geogr. mértföldre Vácztul
 Szolnokig ad egy mf.-re tiszta jövedelmet 11.546 26 ez. frt.

Az itt kifejtett évi jövedelmet egybevetve a kiállítási költséggel
 egy mértföldre számításunk szerint tudniillik 320.000 ez. frt-tal, kifejlik
 évenként valamivel több mint 3% kamat.

Meg kell ehhez jegyezni, miszerint:

a) A kimutatott hónapok a legterhesbek, mert az út járhatlansága
 miatt a szállítás a vaspályához igen nehéz.

b) A gőzhajózás e hónapokban hiányzott, s a tiszáni szállítás más
 hajókon is a legcsekélyebb e hónapokban.

c) A vitelbér ezen a vonalon igen nagy, úgy hogy a 3-ik osztályú
 árúk, például a gyapjú Szolnoktól Pestig mázsánként 56 ez. kr. vitelbér-
 rel van terhelve, holott jó útban tengelyen olcsóbb.

Mindemellett eléggé valószínűvé teszik a fenebbi kimutatások a
 számításimba foglalt azon felvételt, miszerint az országnak 3% kamatot
 fedezni nem fog kelleni, sőt sokkal kevesbet, s azt csak a számítás biz-
 tosságáért vettem fel.

Ezek után a fenebbi táblából, mely az évenkénti beruházást mu-
 tatja, következő eredmények fejlenének ki:

a) 11 év alatt befektet az ország 100 millió ez. firtot s kiállít
 300 mértföld vasutat, 8 millióig folyóit rendezi, 12 millió s a köz-
 munkák erejéig kőutakat állít. Ha a folyó jövedelemből akarná ezt
 elérni, kellene hozzá 33% év.

b) Azon ideig, míg az egész három millió évenként kamat gyanánt
 fizetendő volna, gyűl az országos pénztárba 19,350.000 ez. frt, s az
 indirect jövedelmek, mikből a fenebb elsorolt s részletesen meghatá-
 rozandó köz szükségeket fedezni lehetne részenként.

c) Ha felvesszük mérlegelés kedvéért például: hogy az ország a
 100 millió tőkét szokott 33 éves törlesztésre felveszi, s pár év alatt
 beruházza; vagy az évi jövedelemből ennyi beruházást évenként tesz,
 világos, hogy mindkét esetben a 33% év végével adósság nélkül állna,
 de első esetben a törlesztési évek nagyobb részén megnyerné a
 közlekedés gyümölcsseit s hihetőleg a törlesztendő kamatpótlás min-
 dig alább szállna, míg a jövedelemből kiállítás mellett csak 33 év
 múlva élvezné az ország a rendezett s egybefüggő közlekedések jóté-
 teményeit. Végezetre:

Itt van helyén szólni a tiszavölgyi társulatnak hitel tekintetében
 országosan adandó segélyről.

E napokban nyújtandom be a Tisza szabályozás fejlődéséről jelen-
 tésemet. Abban, úgy hiszem, elég világosan ki leend mutatva, miszerint
 a megkezdett szabályozás az ország segedelme nélkül aligha sebesebben
 kifejlődhetik; s hogy e segély egyrészt abban áll, miszerint az ország
 minden saját terheltetésén kívül szerezzen a tiszavölgyi birtokosoknak
 kölcsönt, s engedje meg annak a birtokosok körülményei szerinti könnyű
 törlesztését.

Már ha a törvényhozás az országos közlekedések kiállítását státus kölcsön alapján rendezi, a tiszavölgyi társulatnak hitel tekintetében adandó segély igen könnyűvé s egyszerűvé válik; mert csupán egy felhatalmazásból áll, melylyel a közlekedési igazgató felruháztatik, s ennek következtében a társulattal egyetértve, megszerzi számára is a szükséges milliókat, s azoknak biztosítása iránt a társulattal szerződik.

Ez úton igen könnyűvé válik, az ország többi folyóinak szabályozását is mozgásba hozni; mert azon folyók birtokosai is ösztönt találnak abban, hogy az ország segedelmére számolva körülményeikhez képest fedezhetik a szabályozásnak most jobbadán alig megbízható költségeit.

b) A végrehajtó hatóságrul.

A közlekedési ügy rendezésének ezen ágában legkisebb fejtegetési tér maradt fenn számomra, részint, mert a főelvek már a legközelebbi országgyűlésen eléggé megvitatva voltak, s akkor oly állapotást nyertek, mellyek első kiindulásul elfogadhatók; részint mert az igazgatási gépezet elhatározásában igen apró részletekre bocsátkozni inkább káros, mint célravezető volna. Legyen azért elég a főelveket pusztán elsorolni, mint azokat a közelebbi országgyűlés már elfogadta; úgymint:

1. A közlekedési ügyek végrehajtója az országos közlekedések igazgatója lenne, kit Ő Felsége nevez ki.

2. A közlekedési igazgató az országgyűlésnek felelős, s mindkét táblán ülésel bir.

3. Az országos közlekedések igazgatója teljes hatalommal ruliáztatik fel a közlekedési hivatalnokok kinevezésében és elbocsátásában.

4. Rendeletéi mind hatóságokat, mind egyeseket kötelezők, s azokért csak az országgyűlésnek számol.

5. Ha az országgyűlés bizalmatlanságot szavaz, hivataláról lelépni köteles.

Szabadjon ez utolsó elv tekintetében visszaemlékeztetni a közelebbi országgyűlés vitatkozásaira, miután e pont akkor legtöbb fejtegetésekre nyújtott anyagot. Nekem a kérdés, valljon tudniillik egyik vagy mindkét tábla bizodalmanak megvonása kellessék-e a lelépésre? mint akkor, úgy most is oly fontosságúnak nem tűnt elő, mint általánosan vétettet. Mert a felelősség elve véganalysisben úgyis csak bizonyos morális súly, melynek physikai értelme a dolgok rendes folyamán kívül esik. A közlekedési igazgató ország hivatalnoka, az országnak rendi tábláján ülésel bir, s tanúja minden discussióknak, melyek személye felett a két tábla közt keletkezhetnének eltérés esetében. Nem lenne-e a képviselőtestület többsége föllépésének annyi erkölcsi súlya, hogy a bizodalmat vesztett közlekedési igazgatót lelépésre kényszerítse? És a főrendi tábla, miután nem a politikai kormányzás hatalmánál, de az ország anyagi érdekeinek kezeléséről van szó, fel fogná-e az anyagi érdekeket áldozni egyes személynek? Az ezen viszonybul eredhető minden bonyodalom annyival kevésbé aggaszthatja a törvényhozást, mert még azon garancia is fenmarad a táblák számára, hogy a függő jövedelmeket a bizodalmat vesztett igazgatótól megtagadhatják.

Szólnom kellene még a végrehajtásra megkívántató központi és vidéki hivatalnokokrul. É részben azonban legtöbbet a tapasztalás fog kifejteni, s e tekintetben az országos közlekedések igazgatójának szabad kezét kellene adni, míg a tapasztalás vezérleténél bizonyos rendszer állapotást nyerhet. Azért csak fővonalaiban kívánom a rendezést itt érinteni, hogy némi szabályt a fizetések maximumára nézve ki lehessen mondani.

Állna a központi testület körülbelül az igazgatón kívül:

Aligazgató s öt ülnökből, kik közül az:

1. Az országos pénztárt, s a pénzkezelés minden viszonyait,
2. A vaspályákat és folyó rendezéseket,
3. A kőutakat s közmunkákat tartaná evidentiában,
4. A főmérnök, a közlekedések technikai vezetésére szükséges mérnöki karral.

Sőt ha a közlekedési igazgató hivatásában eljárni s tévedéseket vagy épen ballépéseket kikerülni akar, okvetlen szükséges, hogy az országos iparfejlődéseinek minden adatait bírja, a nélkül sem a pénzügyi, sem a bérszabályzati kérdésekre nézve biztos combinatiókat nem tehet. Kikerülhetlen azért az ötödik ülnök, ki minden közlekedési, kereskedelmi, ipari adatokat pontosan egybegyűjt s összeállít, a közlekedési igazgató s egyes osztályok saját körükbeni tájékozására.

Ezen egyes hivatali osztályok segédszemélyzetét előre elhatározni bajos; annyi bizonyos, miszerint eleinte kevesebb, később az igazgatás tere szaporodván, több egyénekre leend minden osztályban szükség.

Hogy a fenebb elsorolt osztályok elegendő munkakörrel bírnak, s azokat szőkébbre összefoglalni nem lehet, a rendszerből magából mindenkinek világos; valamint az is, hogy az egész közlekedési ügyek kormányzását egy fő- és egy aligazgató, két titoknok, s egy pár írnok — mint a múlt országgyűlésen elfogadott »Különvélemény« tartja — nem vihetik. A fenebbiek szerint, midőn egyszerre vaspályákat, folyórendezéseket, kőutakat erélylyel kell végrehajtani, valamennyi terveket bírálni, a végrehajtás menetét szemlélet által is kísérni; minden ágát az országos közlekedésnek, a kereskedési mozgalom fejlődéseit minden perczen teljes világosságban tartani; stb., mindez néhány egyénnél álló testületnek lehetetlen. A fő- és aligazgató alig elegendők a közlekedési kormányzás főbb ügyeinek helyszíneni kezelés s egyes központi osztályok ellenőrizésére.

Egyik ülnök a pénzügyeket, annak minden viszonyait, s minden ponton a kezelés módját, stb. tartja evidentiában.

A másik a vasutak s folyórendezések körüli minden végrehajtási intézkedéseket kezelné.

A harmadik a kőutak, s annyi hatóságokban közmunkák kezelése felett örködne.

A főmérnök az egésznek technikai igazgatását intézné.

Egy ülnök végre a minden vidékeken az ipar és közlekedések minden viszonyaiban kifejlett adatokat állítná össze.

Azonban a közelebbi országgyűlés a közlekedési ügyek kifejlését más alapokra fektette, s azon rendezés kétségkívül kevesebb számú igazgatási személyzetet követelne, mint az e javaslatban foglalt rendezés.

A vidékeken minden épülő vagy már forgásba hozott vaspályának, minden hajózható vagy szabályozandó folyónak s az országos utaknak kerületekre osztva, külön szakértő felügyelete alá kellene adatni, kik a közlekedési testület illető központi ülnökeivel egyenes összeköttetésben állnának, s műtani tekintetben a közlekedési főmérnöknek lennének alárendelve. E felett külön közlekedési kerületekben pénztári hivatalnokok s a polgári igazgatást intéző tisztviselők lesznek felállítandók, kik a közlekedési ügyekre felvigyáznak, s a végrehajtást ellenőrzik.

Egyébiránt egy minden viszonyokhoz alkalmazott, s minden részletekben kielégítő administrationalis gépezetet elméletben föllátni nem

oly könnyű feladat, kivált midőn a hatóságokkal s egyesekkel érintkezések még szokatlan viszonyai tapasztalat által a kellékeket nem fejtették ki eléggé.

A rendezés körüli óvatosságban példát adott a tiszavölgyi társulat, melly belátva, miszerint biztos állapotásokra egyedül a gyakorlat vezethet, megelégedett néhány fővel kimondásával, s bizta a részleteket a kifejtendő körülmények szerint a kormányzó központi testületekre, hogy azokat a gyakorlat útmutatásai szerint fejtse ki. E példát tartanám én országosan is követendőnek, s miután a közlekedések igazgatója úgyszemint felelős, reábirnám egyelőre az egész igazgatási gépezet alakítását minden részleteiben; fenhagyva, hogy majdan a kifejtett tapasztalat útmutatása szerint javaslatát ez iránt a törvényhozás ebbe terjessze.

Hátra van még, hogy az igazgatósági hivatalnokok fizetésére nézve következőket említsek meg figyelmeztetés gyanánt.

a) Hogy ezen hivatalok hazánkban még gyéren található képeséget, s rendkívüli munkásságot követelnek.

b) Minden hivatali visszaélés vagy hanyagság az országnak kipótlatlan károkat okozhat.

c) A közlekedési hivataloknak minden bár legéberebb felvigyázat mellett is nem hiányzik az alkalom állásával önös czélokra visszaélni.

d) E hivatal nem állandó, s perczig sem biztosított, mert függ a hivatalnok a közlekedési igazgató szabad elbocsátásától.

e) Ennélfogva ezen hivatalokra nyugdíj-rendszer ha alkalmaztatik is, semmi biztosítást előre nem nyújthat.

Ezen elvek figyelembevételével kell a közlekedési hivatalnokok fizetéseit s díjait megsabni, miben véleményemet a tárgyalás idejére tartom fenn.

Szükségesnek látom még ezen közlekedési tisztviselők tekintetében megjegyezni azt, miszerint helyét látnám annak is, hogy ezek országos hivatalok állására emeltessenek; minden kinevezés s változás ország-szerte tudassák, hogy a közlekedési hivatalnokok annyi hatóságokkal érintkezésben oly tekintélylyel bírjanak, mint azt az ügy érdeke s az ország állása megkívánja.

Még egy fontos kérdés tűnik itt fel a végrehajtás körül, miben nézetem szerint a főirányt a törvényhozásnak kell kijelelni azért is, hogy a közlekedések igazgatójának állása követelések!ül s panaszoktól megóvassék. Ez a közlekedési eszközök kiállításának sorozata.

E tekintetben a folyók szabályozásának s kőutak kiállításának sorozatául szó nem lehet. Ezek egyszerre is megkezdhetők, s végrehajthatók hatóságokint a kiszabott pénz s közmunka erejéig.

Máskép áll a dolog azonban a vaspályákra nézve; ezeknél szükséges a törvényhozásnak legalább bizonyos elvet kimondani.

Ha a dolog természetét vesszük figyelembe, önkényt azon elv ajánlkozik, miszerint azonos vaspályákat állítsuk ki legelsőbben, melyek legkevesb technikai akadályt gördítenek élönkbe, s ezt kellene tenni 3 okbul; ú. m.:

a) Olcsó kiállítás, mert bizonyos tőkével az országnak aránylag nagyobb részét lehet legrövidebb idő alatt ellátni.

b) Sebes siker; és

c) Mert az építendő vaspályák fognak kifejteni elegendő szakértőket hazánkban is arra, hogy a nehéz vonalak akadályaival megküzdhessünk.

Ezen szabály alól csupán a fiumei vasútra nézve — melly szükségesek közt első — tennék kivételt; ebben is azonban a vonalt minden-
 esetre a középpontbul kezdeném, s míg Károlyvárosig halad, — mire
 mindenestre néhány év szükséges — volna elég idő a Fiuménél levő
 emelkedési akadályok legyőzésére minden előkészületeket megtenni,
 s azután erélylyel végrehajtani.

Azonban a kimondott elvet nem akarom oda értetni, hogy a hegyes,
 s így akadályokkal járó vonalak heverjenek évekig; csak azt, miszerint
 a fővonalak fontossága mellett minden egyes vonalokon vannak kiváló
 pontok, mellyek elsőséget igényelhetnek, mert

a) kevesebb akadályra találunk,

b) már létező kereskedelem miatt az országra fontosnak s jövedel-
 mezőbbek;

c) a szükséges anyag olcsósága miatt a vonal többi részeinek kiállítási költségeit szállítják le.

S ezek azok, mikre a kiállítás sorozatában figyelni kell.

* *

*

Végezetre álljon itt futólagos érintés gyanánt egy figyelmeztetés,
 miszerint a közlekedések, ipar s kereskedelem viszonyai hazánkban
 még a legkevésbé rendezett ügyek; s ha e törvényhozásnak sikerülend
 megindítani e téren a fejlődést, csoportonként fognak előállni a szüksé-
 gek, mellyek a törvényhozás további intézkedéseit mulasztatlanokká
 teendik. Szükség lesz közelebről úti, vízi, biztosítási rendőrség, hajózási
 részletes törvény, kikötők s rakhelyeket szabályzó intézkedés, a folyók
 magánhasználatának rendezése, stb. Mindezeknek fonala a közlekedési
 igazgatóság kezében van; ebből természetesen következik, miszerint
 ezen rendezési munkálatokat leghelyesebben az országos közlekedések
 igazgatósága készítheti elő. Ezt már a közelebbi országgyűlés is érezni
 látszott, midőn az akkor kidolgozott törvényjavaslatban némellyekre
 a közlekedések igazgatóját egyenesen megbízta. Szükség volna tehát
 felhatalmazni azt arra is, hogy minden az ipar, kereskedelem, s közle-
 kedések tekintetében szükséges előmunkálatokat megtételve, adatokat
 egybegyűjtve, a szükséges törvényjavaslatok kidolgozását eszközölje,
 s e czéira, ha alkalmasnak látja, jutalmakat is tűzhessen ki. Mert csak
 akkor várhatni ügyünk fejlődésében sikert, ha az anyagi erőhöz, mellyel
 rendelkezünk, a szellemi erők szövetségét is megszerezzük, s a tuda-
 mányokat is számunkra gyümölcsözővé tesszük.

Befejezés.

Legyen ennyi elég némi tájékozásul, mikbül a magyar közlekedési
 rendszer talpköveit letehetjük. Több részletekre szálltam fejtegetésim-
 ben, mint adataim feljogosítottak; ezt azért tettem, hogy inkább
 kimagyarázhassam nézeteimet. El kell vala e javaslat kezdetén mon-
 danom, hogy ha mindenki fennálló állapotunkból nem látná, mikép a
 közlekedés s összeköttetések hiánya elegendő arra, hogy hiányozzék
 a nemzeti egység, s egy ország lakói elszigetelve — mint külön nemzetek
 éljenek. Nem nyujt-e erre saját hazánk kiáltó példákat? Nem mutat-e
 a dunamentes, tiszavidéke, sőt a Duna két partja, a hegyvidék s alföld
 különböző, egymást alig ismerő népfajokat? Hol volt eddig ezeknek
 központja, hol közös érintkezésük? Vontuk-e eddig a hegyvidékek
 idegen ajkú lakóit az ország szívéhez és a magyarsághoz közelebb?
 Pedig lelje csak e haza minden lakosa vágyainak kielégítését, szorgal-

mának jutalmát, fáradozásának arányát a haza központjában; gravitáljon csak arra minden erő, élet s mozgékonyosság; alig hiszem, hogy nemzetiségünk erősítésére hatalmasb lépést tehattünk volna.

Továbbá összefüggő, jól rendezett, s gondcsan fentartott közlekedések nemcsak az egész országban új életet, erélyt, soha nem ismert sőt nem reméllett tevékenységet s emelkedést fognak előidézni, de a nemzeti iparnak új fejlődési irányt kimutatni; bizonyos ugyanis, hogy a felvidék nem lesz kényszerülve az élet első szükségeinek termelésével kínlódni; mert az alföld gabnakincse nem lesz idő s viszontagságok által elzárva előtte. Az Alföld viszont biztosan támaszkodhatik a hegyvidék készítményeire, mikre azt saját helyzeti viszonyai rendelték. Szóval nem leendhet a felföldön éhhalál, az alföldön önzírba fuladás.

Részemről meg vagyok győződve, miszerint hazánk sajátos fekvése, kedvező alkata, s kimeríthetlen terményi kincsforrásai miatt — melyek ugyan még kifejtetlen vesztegelnek — többet várhat a közlekedések létrehozásatul, mint bármely más ország; mert mi a természet kedvezései által hivatva vagyunk az emberi ipar, majd minden ágait meghonosítani e változatos fekvésű hazában, hol minden mi anyag meg van, csak a szellem nem fejlődött még ki.

Azonban egy ország segédforrásinak kifejlése, mi a közlekedések által teremtetik elő, a legbiztosb s legsikereseb mód népét felemelni, s nemesbíteni. Ez ismerteti meg értékével s állásával az álladalom irányában; ez teheti a legfontosb politikai s közgazdasági igazságokat gyakorlatilag s legegyszerűbb módon megfoghatóvá s népszerűvé.

Javaslatomat tehát, melyet e lapokba foglaltam, oly óhajással nyújtom be, vajha azok, kiknek kezeibe a végzés hatalma van letéve, fölleljék e javaslatban a nemzetegyesítés, érdekösszenövés, s főleg nemzetiségünk szellemi súlyának azon irányát, mely engem vezetett, s mely valamint eddig is nyilvános életemnek s politikai működésemmek legmélyebb talpköve volt, úgy lesz — ha Isten érnem engedí — építményeim utolsó zárköve is!

AZ ORSZÁGOS MAGYAR GAZDASÁGI EGYESÜLET EMLÉKIRATA A MAGYARORSZÁGI VASUTAK TÁRGYÁRAN.

Az Országos Magyar Gazdasági Egyesület folyó évi mártius 18-án tartott közgyűlésből igazgató választmányát a végett bízta meg, hogy a közfigyelem és vállalkozási hajlam kellő tájékozásául a magyarországi vasútszabványrendszerben világkereskedelmi és országos érdekekkel bíró fővonalok iránt részletes véleményt és javaslatot dolgoztasson ki a közgazdasági szakosztállyal.

E megbízás folytán a közgazdasági szakosztály folyó évi április 15. és 29-én, az igazg. választmány május 26-án tartott ülésén s a június 6-iki közgyűlésen beható tanácskozások folytattattak a nagy fontosságú ügy fölött.

A tanácskozásokban számos egyesületi tag vett részt, köztük: Deák Ferencz, gr. Dessewffy Emil, br. Eötvös József, Majláth György, gr. Károlyi György, gr. Zichy Ferencz, gr. Nádasdy Lipót, br. Sennyey Pál, Lónyay Menyhért, hg. Odesealchi Gyula, Ürményi József, gr. Zichy Nándor, Lónyay Gábor, gr. Zichy Jenő, Trefort Ágoston, Korizmicz László, Gorove István, Bezeredy László, Vodiáner Albert, Kiss András, gr. Széchenyi Ödön, Hollán Ernő, Csengery Antal, gr. Almássy Dénes, Havas József, Egressy Sámuel, Kautz Gyula, Ivánka Imre, gr. Szapáry Gyula, Tisza Lajos, stb., stb.

E tanácskozásnak a fővonalokra nézve teljes egyértelműséggel megállapított eredménye az Egyesület vasúti emlékirata s azon közgyűlési határozat lón, hogy az emlékirat magyar, német, angol és francia nyelven kinyomattassék, s annak alapján, a mennyiben különösen a nagyvárad—kolozsvár—brassói vonalra nézve sürgősség esete forog fenn, e vonalnak pártfogása és elősegítése végett az Egyesület Ö Felsőségéhez egy küldöttség által átnyújtandó legalázatosabb felirattal járuljon. A küldöttség tagjaiul nm. gr. Károlyi György, gr. Zichy Ferencz, Majláth György és br. Sennyey Pál ó excellentiáik kérettek fel.

Ugyanezen közgyűlésen nm. gr. Károlyi György úr ó excja a közóhajtásnak hazafiui készséggel engedve a nagyvárad—kolozsvár—

brassói vonal ügyének felkarolására egy bizottmány alakítását elvállalta, mely bizottmány a folyó évi június 8-án tartott magán értekezlet alkalmával gr. Károlyi György elnöksége alatt Gorove István, Hollán Ernő, Lónyay Menyhért, br. Sennyey Pál, gr. Szapáry Antal, Ürményi József, gr. Zichy Edmund és gr. Zichy Ferencz urakból meg is alakult, feladatul tűzvetvén ki: az erdélyi vasúti választmányokkal közös erővel elkövetni mindent a nagyváradi—kolozsvár--brassói vonal létesítésére.

közyűlési határozatból:

Pesten, 1862. június 9.

Morócz István,
egyesületi titoknok.

EMLÉKIRAT.

Az Orsz. Magyar Gazdasági Egyesület keletkezésétől fogva nem egyszer felszólalt a magyar gazdaközönség érdekében, midőn oly tárgyak fordultak elő a közéletben, melyeknek miként elintézése hazánk anyagi s különösen földmívelési érdekeire nevezetes befolyást volt gyakorlandó.

E kötelesség érzete indítja a Gazdasági Egyesületet jelen felszólására is.

Valamely ország anyagi fejlődésére s nemzetgazdasági fölvirágzására ugyanis egyike a legfontosabb kérdéseknek a vasúti hálózat mely irányban s minő eszközökkel építése. S oly országban, mely főleg földmíveléssel foglalkozik; hol a nyers termékek értékesítése s ez által a termelés növelése az olcsó és biztos szállítás lehetőségétől függ; s a hol mind a mellett még tökéletes kőutak sincsenek, s több helyütt, anyag hiányában, nem is egykönnyen létesíthetők; hol a folyamhajózás is csak az által válik kiegészített közlekedési rendszerré, csak az által nyerhet lendületet, ha vasutakkal hozatik kapcsolatba; s hol elvégre, a mondottaknál fogva, élénk belforgalom sem fejlődhetik vasutak nélkül, annál kevésbé jöhet a termelő, az ország sajátos fekvése mellett, a világkereskedéssel érintkezésbe: ily országban, mondjuk, nem csupán fontos, de valódi életkérdés a földmívelés s ezzel kapcsolatban az ipar és kereskedés kifejtésére nézve is egy czélszerű vasúti rendszer létesítése, s részint új vonalok építése, részint a már létezők tovább vitele, oly irányokban, melyeket a világkereskedés s országos érdekek kijelölnek.

A magyar országgyűlés, melynek jogai közé tartozik, mind az érintett országos érdekeknél fogva, mind közjogunk szerint, e fontos tárgyban intézkedni, mindig elismerő a vasutak ezen rendkívüli fontosságát hazánk anyagi fölvirágzására nézve; elismeré szükségét, hogy a vasútvonalok bizonyos országosan megállapított rendszer szerint építtessenek, már azon időben, mikor a vasútépítés még kezdetén vala Európában. Az 1832/36-iki országgyűlés, XXV. t.-cikkében, kijelölé immár azon vonalokat, melyeken a vasúti vállalatoknak nyílt tért enged vala, nevezetes előnyökkel, sőt adómentességgel buzdítván a vállalkozási kedvet. E kitűzött vonalak számát az 1839/40-iki XL-ik t.-cikkely is növel é egy gyei.

Tudjuk, hogy az 1843/44-iki törvényhozás is élénken foglalkozott a vasutak kérdésével, s míg egyes, keletkezett társulatok ügyeit tárgyalá, a fiumei vonalt kamatbiztosítással is óhajtá ellátni.

Az 1843/44-iki törvényhozás, belátván a vasúti fővonalok államköltségen építése fontosságát, az előbbi t.-cikkek helyett egy új, kimerítőbb t.-cikket (1847/48: XXX. t.-cz.) hozta, melyben a budapest—fiumei fővonalnak országos költségen leendő építését határozta el, s egyszersmind rendelé, hogy közmunkaügyi ministerium, előleges műtani vizsgálat után, főleg országos szempontból indulva ki, de a helyi körülményekre is figyelve, Budapestről, mint a haza szivéből, a határszélekig hat új fővaspálya-vonalt tervezzen, s ez irányokban, ha lehet, a munkát is megkezdhesse.

Mindezen intézkedéseknek, a közbejött 1848/49-iki események folytán, nem lett eredménye; s a magyar törvényhozás elnémulván, azóta a vasútépítés iránt sem intézkedhetett.

A közelebb múlt évtized mindazáltal a vasutak építését illetőleg nem vala meddő. A kormány, mely e tárgyban önhatalmilag rendelkezett, eleinte az állam általi építés elvét állapítván meg, magához váltá a már létező vasútvonalakat; s ugyanazokat később, a pénzügyi nehézségek növekedésével, különböző társaságoknak ismét eladá.

E közben a vasutak építése, ha nem is a 48-iki törvényhozás várokozásának megfelelő mérvben, folytonosan haladt előre hazánk földén.

Sajnosán kellé azonban tapasztalnunk, hogy a vonalok nem bizonyos összhangzó rendszer szerint, s nem mindig oly irányban épültek, mely az ország érdekeivel leginkább megegyező lett volna.

Oly körülmény, mely azon mértékben vált mindinkább aggasztóvá minden hazafira nézve, minél inkább kelle örvendenie másfelől a mindinkább ébredező vállalkozási szellemnek. A Gazd. Egyesület ugyanis nem kevesebb fontosságot helyez egy nemzet kereskedelmi és közlekedési ügyeinek rendezésében, mint pénzügyeinek szabályozásában: egyik mint a másik egyaránt fölemelhet vagy gyarmati helyzetbe sülyeszthet bármely országot. Döntő példa e részben Nagy-Britannia. A ki tudja, mi roppant tényező volt e szigetország hatalma megalapításában kereskedelmi törvényhozása: könnyen elképzelheti, hova sülyeszthetné egy ellenkező szempontból, ellenkező érdekekben intézkedő hatalom a büszke Albiont is; s megértheti egyszersmind, mi okból történt, hogy ez ország, mely a központosítástól annyira irtózik, az összes közlekedési ügyet, a vasút- és csatorna-építési vállalatok engedményezését, a legkisebb részletekig, parlamentje kezében összpontosítá.

Ily fontosságot helyezvén mi is a közlekedési ügy rendezésében, lehetetlen nem fájlalnunk, hogy hazánkban a közelebb lefolyt évtized alatt az országos tekintetek, melyeket törvényhozásunk fölállított, megszűntek lenni irányadói e téren a vállalkozási szellemnek. Minél több vonal létesítettett, minél több vasúti terv hozatott szőnyegre: annál többször valánk kénytelenek tapasztalni a 48-iki országgyűlés által kitűzött fővonalak és elvek mellőzését. Hazánk fővárosa nem azon vonallal, melyet a nemzet áldozattal is késznek nyilatkozott létrehozni, nem a legegyszerűsebb, legrövidebb úton, nem a magyar partvidéken hozatott összeköttetésbe a tengerrel; s más fővonalok nagy kerüléssel, s nem mindig azon irányban vezetettek, melyet főbb forgalmi helyeinknek a haza fővárosával legrövidebb úton egybeköttetése kijelöl. S míg az eddigi vállalatok vezetésében, helyenként, a magán érdekek tiúnyomó befolyást gyakoroltak a vidéki, sőt országos érdekek fölött: közelebb immár oly vonalok tervezését kelle megérnünk, melyek a haza fővárosát, mint közlekedési rendszerünk központját, merőben szem elől tévesztik; terveket, melyek a magyar szent korona egész

tartománya, roppant térségei, népes városai, iparos helyei kikerülésével, oly irányban kívánják vinni egyik legfőbb világkereskedési vonalunkat, mely a világkereskedés természetes országútjától félreeső helyekre vezet.

Látni fogjuk ez emlékirat folytán, hogy a mely hibák vasútaink építése körül eddig elkövetettek, még többnyire helyrehozhatók. Nagyobb, mert évtizedekig, sőt hosszabb időkig s viszonyaink közt talán soha helyre nem hozható veszélyvel fenyegetnek, mint szintén látni fogjuk, az utóbb érintett újabb tervek.

Az Orsz. Magyar Gazdasági Egyesület annyival inkább kötelességének ismeri e veszélyekre föl hívni az illetők figyelmét, minél illetékesebben, minél nagyobb súlylyal véli tehetni azt, a mihez minden egyes honfinak joga van, egy oly társulat, melynek kiváló rendeltetése örködni közgazdasági érdekeink fölött, s a mely szerencsés az ország legkitűnőbb államférfiait s nemzetgazdasági tehetségeit tagjai közé sorozhatni.

Az Orsz. Magyar Gazdasági Egyesület több esetben a nemzet törvényhozása előtt is szót emelt immár egyes közgazdasági ügyekben. Annyival inkább kötelességének tartja fölszólalni ugyanezen érdekek fölött, midőn a nemzet törvényhozási úton nem nyilatkozhatik; s anyagi érdekeinkre nézve nem lehet közömbös dolog, hogy az országos közvélemény oly fontos tárgyban, minő a vasútrendszer, döntő körökben ismerve legyen.

De másfelől szintén tekintet érdemlő körülmény, hogy a tervezett főbb vállalatok közül kivétel nélkül mindenik kamatbiztosítást kíván. Miután a kamatbiztosítás mellett azon ösztön, mely a vasút valódi jövedelme s a biztosított kamat közt mutatkozik, az ország pénztárának esik terhére: a vállalkozóknak is érdekében áll ismerni Magyarország gazdaközönsége véleményét mind a tervezett vonalokra nézve, mind általában az iránt, mely vonalok azok, melyeknek létesítése országos érdekből mindenek fölött óhajtandó, s a melyek ez okból, az Egyesület nézetei szerint, az ország segélyezésére, a kamatbiztosítást illetőleg, minden viszonyok között számíthatnak.

E tekintetek vezérelték az Orsz. Magyar Gazdasági Egyesületet, hogy véleményét a magyarországi vasútrendszer főbb vonalairól ez emlékiratba foglalja. S e munka közben közgazdasági szakosztálya, tekintélyesb tagjai, több országosan tisztelt férfiú folytonos közreműködésével, a legnagyobb körültekintéssel jár vala el, vizsgálat alá vevén az ország termelési, kül- és belkereskedési, szóval összes közgazdasági érdekeit s mindazon nagy szempontokat, melyek a közlekedési ügyet minden művelt nemzetnél szabályozzák, s meghallgatván egyes szakértő tekintélyek véleményét is.

Gróf Széchenyi István, Magyarország köz munkaügyi miniszterének előterjesztése folytán, az 1848-iki törvényhozás, mint tudva van, az ország központjából kiinduló hat főbb vasúti vonal kiépítését tartá mindenekelőtt szükségesnek.

Tizennégy éve, hogy a törvény, mely e vonalok kitűzéséről szól, hozatott, s azon tekintélytől elvonatkozva is, melyet a törvény, mint a nemzeti akarat kifejezése, igényel, most sem választhatunk országos érdekeink szempontjából emlékiratunknak helyesebb alapot, ezélszerűbb kiindulási pontot, az 1847/8: XXX-ik t.-cikkelynél. Az ezen törvényben jelzett főbb vonalok, kapcsolatban a már létező vagy tervezett külföldi vasutakkal, oly világkereskedelmi vonalakat képeznek, melyek, hazánk szerencsés fekvésénél fogva nyugat és kelet közt, idővel

országunk területén s fővárosunkon által egy nagyszerű nemzetközi forgalom közvetítőivé válhatnak. Oly körülmény, mely egyszersmind ama vonalok jövedelmező voltát is biztosítja.

E fővonalok, nézetünk szerint, a következők:

Először a nyugati, vagy pest—bécsi vonal, mely déli és nyugati Németországot, Belgiumot, Franciaországot, s a la Manche tengersizorost érintve, Angliát hozza Pesttel a legegyszerűbb összeköttetésbe. E vonal hazánkban legelőbb kiépült, mert még a vasutak építésének korszaka előtt a legnevezetesebb forgalmi út vala, melyen az áru- és személyszállítás, a Dunán föl és le, könnyen eszközöltetett. Kizárólag mutatja e vonal élénk forgalma, mi nagyszerűen fejlődik hazánkban a kereskedés, személy- és áruszállítás. Budapestről ugyanis két vasút vonul jelenleg Bécs felé, melyek közül a balparti egyenes irányban teszi folyvást növekedő üzletét, s a mellett ugyané vonalon a nagy gőzhajó-társulat és több kisebb közhajózási vállalat számos hajója közvetíti a forgalmat: mindazonáltal se a két parton elvonuló vas-pálya, se a gőzösök nagy száma nem képes a szállítási igényeknek teljesen eleget tenni; az ószerű, vontató fahajók a vízi szállítás majdnem kétharmadát megtarták mindekkoráig.

Második fővonal a déli, vagyis budapest—fiumei. A legrövidebb út, melyen az ország nyers termékei a tengerre, s így a világpiacra juthatnak. Sejtették Fiume és partvidékének fontosságát már hazánk régi nagy királyai, kiket bizonyára nem csupán hódítási vágy vezetett a tengerpart felé; előre látta II. József császár, ki ez irányban Ígért legnagyobb jövőt Magyarország terményczikkei kivitelének. Nem csoda ez okból, hogy a mióta a tengerpartvidék törvényesen visszacsatoltatott a magyar szent koronához: folyvást történtek intézkedések, hogy azon természeti akadályok, melyek hazánk termékeny vidékeit elválasztják a tengerparttól, legyőzessenek. Ezért épült előbb a Károly-, majd a Lujza-út; ezért törekedtek a Száva és Kulpa hajózási akadályainak elhárításán; s a vasutak építésének első korszakától fogva, mint fennebb érintők, a Fiuméba vezetendő vonal létesítése volt minden országgyűlésnek egyik hön kifejezett óhajtása. S tekintve azon körülményt, hogy ezen igen is indokolt óhajtás hagyományos nemzetgazdasági politika gyanánt szállott a jelen nemzedékre is, egyaránt lelkes visszhangra találván a magyar korona területének minden részében, Magyar-, Horvát- és Tótország összes népei között: nem kételkedünk kimondani, hogy a vasúti vonal, mely Fiuméba vezet, a nemzet országgyűlésileg kifejezett Ígéretei folytán is, bármily körülmények között, számíthat az ország áldozatkészségére s kellő anyagi támogatására.

Annál biztosabban kimondhatni véljük ezt, a vállalkozási kedv ébresztésére, minél inkább meg vagyunk győződve, hogy a vonal, mely mellett szót emelünk, bárminő áldozatba kerüljön is, egyike lenne a legjövedelmezőbb vasúti vállalatoknak.

Nem pusztá hozzávetésen, hanem immár kétségtelen, tényleg begyőzhető adaton alapszik e nézet.

A buda—fiumei vonal ugyanis már készen áll Kottori-ig, honnan, a rövidebb irányt elhagyva, Pragerhofnak fordul, hogy hosszabb vonalon vezessen Triesztbe. S a buda—pragerhofi vonal, melyen kizárólag hazai terményeink szállítatnak, és pedig, mint mondók, tetemes kerüléssel, mindamellet, hogy csak tavasszal nyílt meg, s meglepetve a nagy eredmény által, elegendő szállítási eszközökkel s Budán és Triesztben alkalmas raktárakkal sem volt ellátva, a kezdet nehézségei mellett

is 12 százalék tiszta hasznot jövedelmezett. Oly adat, melyért a déli államvaspálya-társaságnak — szakértő tekintélyül általunk szintén meghívott — tisztelt elnöke kezeskedik. Ki nem ismeri a fényes perspektívát, melyet ugyancsak a déli vaspálya-társulat kereskedelmi igazgatója, Bontoux úr, ugyanez irányban, biztos számítások alapján nyit Magyarországon kiviteli kereskedésének?

Ily adattal, ily nagyszerű kilátásokkal szemközt, lehetetlen szép jövőt nem Ígérnünk azon vállalatnak, mely sokkal rövidebb úton vezet a tengerre, s több mértföldnyi vitelbérrel teszi olcsóbbá terményeinknek a világpiacon szállítást. Közgazdasági szempontból tekintve ugyanis a dolgot, nem képzelhetők-e oly kevéssé kedvező évek, midőn a vonal érintett rövidege által eszközölt olcsóbb szállítás teszi lehetővé a világpiacon a versenyzést, az eladhatást, s így a jutalmazó termelést?

Egy újabb ok áldozatkészségre a nemzet részéről; s egy újabb biztosítéka az óhajtott vonal jövedelmező voltának.

Ez áldozatkészség, a jövő ennyi kezessége ellenében nem bírhat lényomó súlylyal, a mit e vasút ellen, a tengerpartot az ország bensőjétől elválasztó magaslatok miatt, a vállalat egy részének költséges voltára nézve felhoznak.

Minő nehézségeket nyújtanak az érintett magaslatok: nem sokára minden kétségen kívül ki lesz mutatva azon részletes felvétel által, melyet a déli államvaspálya-társulat igazgatósága készített. Addig is némi elégtétellel jegyezzük fel Bainville, fiumei főmérnök úrnak, az egyesület szakosztályával közölt fölmérési adatai nyomán, hogy a nehézségek nem találtattak oly rendkívülieknek, a minőknek állítják vala.

S a mi azon kérdést illeti: fognak-e a vasúton szállított termények alkalmas kikötőre találni Fiúmében, oly kikötőre, mely biztos és tágas révül szolgáljon a világkereskedésnek? E nagyfontosságú kérdésre szintén Bainville úr tekintélyét idézhetjük, kinek előadása szerint máris sikerült egy kisebb mérvű, de teljesen biztos és alkalmas kikötővé alakítani át a fiumei öblöt, és pedig aránylag kevés költséggel; s nem szerfölött sok költségbe kerülne, a munkát folytatva, ugyané kikötőt a legszamosabb hajók befogadására is alkalmassá tenni oly módon, hogy a hajók közvetlen az építendő pályaudvar raktáraiba mehethetnének be.

Igy állván a fiumei vasút körülményei, örömmel értesült az Országos Magyar Gazdasági Egyesület a felől, hogy a fiumei kereskedelmi kamara folyamodására a birodalmi kereskedelmi ministerium, egyetértőleg a hadügy ministeriummal s a horvát-szlavon kormányssal, múlt évi nov. 15-én kelt rendeletében jóváhagyá azon bizottság alakulását, mely a károlyváros—fiumei vasút építésére vállalkozott, s megadá az előmunkálatokra kívánt engedményt. Úgy tudjuk, hogy a zágráb—károlyvárosi vonal kiépítésére a déli államvaspálya-társulat van kötelezve; míg a kottori—zágrábi vonalrész létesítésén egy, Zágrábmegye folyó évi jan. 20-án tartott gyűléséből kinevezett választmány munkálkodik.

Igyekszik-e a déli államvaspálya-társulat mielőbb megfelelni kötelezettségének? Fog-e sikerre vezetni a fiumei és zágrábi bizottságok működése? oly kérdések, melyekre nem tudunk biztosan felelni. De nem hallgathatjuk el abbéli meggyőződésünk kifejezését, hogy részünkről a czélt az által vélnök legbiztosabban elérhetni, ha az egész kottori—fiumei vonalra Magyar- és Horvátország s a tengerpartvidék kitünőbb

egyéniségeiből egy közös bizottság alakulna, mely mind a végleges engedmény kieszközlésén, mind a kellő tőkepénzek megszerzésén együtt működnek.

Harmadik fővonal, mely az előbbiekkel fontosság tekintetében vetekedik, a keleti, mely a pest—nagyvárad már kész vonalnak folytatása által Kolozsvár és Brassónak vezetve, Galacznál érné el végpontját. Kern csupán országos, de egyik legfőbb világkereskedelmi fontosságú vonal ez; lényeges kiegészítő része a nyugatról kelet felé vonuló európai vasúthálózatnak, s nevezetes tényező a világkereskedés fejlesztésében nemcsak egyes országok, de világrészek: Európa és Ázsia között, mint a mely vonal által az összes nyugati forgalom a Fekete-tenger legnevezetesebb kikötőjébe vezetetik, honnan máris a legélénkebb hajózási közlekedés létezik a közeli ázsiai partokig.

Azon országos és világkereskedelmi szempontok mellett, melyek e nagyvárad—kolozsvár—brassó—galaczi vonal mellett szólnak, alig foghatjuk meg, miként lehetett e vonallal szemben egy másikat tervezni, mely Aradról indulva ki s Nagyszebeni érintve, a szerencsétlen számítással tervezett s még rosszabbul épített küsztendzei vasúton vezetne a Fekete-tengerre.

Nem kerülték el figyelmünket azon hosszas polémiák, melyek e kérdésben csak nemrég folytak a hírlapokban. A nélkül, hogy e polémiába részünkről be akarnánk avatkozni, mint kiáltó tényt jegyezzük föl, hogy míg az arad—küsztendzei vonal mellett a tervezők érdekeinek védőin kívül tudomásunkra senki szót nem emelt: az összes országos közvélemény innen és túl a Királyhágón hangosan és a legnagyobb egyértelműséggel nyilatkozott az általunk is ajánlott nagyvárad—kolozsvár—brassó—galaczi vonal mellett.

Az országos közvélemény ez egyértelmű nyilatkozata, vállalatoknál, melyek közül mindenik csak kamatbiztosítás mellett jöhet létre, már magában elhatározó befolyást gyakorolhat a pénzpiacokra.

S egy tekintet az országos érdekekre, a világkereskedelmi szempontokra, bármi rövid párhuzam a két vonal között a napfénynél világosabban földeríti azon vonal kétségtelen előnyeit, melyet Magyarország és Erdély közvéleménye fölkarolt, s melynek ügyében emel szót az Orsz. Magyar Gazdasági Egyesület ez emlékirata.

Míg az arad—küsztendzei vonal csak Erdély déli részét s annak is csak felét, s ezt is közel a határokhoz érinti, s ezen országrész anyagi fejlődésére alig lehet nagyobb befolyással: a nagyvárad—galaczi vonal nyugatról keletre egész Erdélyen vonul keresztül, hosszában a legtermékenyebb és legnépesebb vidékeket, majd minden iparos lakhelyet megérint, a bányatermelés középpontjához közelebb esik, s irányában az ország nevezetesebb völgyszakadásaival, tehát a természetes közlekedési főutakkal találkozáván, a távolabbi vidékek termékeit is könnyen fölveheti forgalmába; s midőn ennél fogva a mezei gazdaság, ipar és kereskedelem országos érdekeinek egyaránt s oly nagy mértékben megfelel, koronánk ama szép országát, melyért a természet annyit s az emberek még aránylag oly keveset tőnek, melynek még semmi vasútja nincsen, holott folyói a hajózás nevezetes kifejlődését alig engedik, bevonja a hazai s ez által az összes európai vasúthálózatba s részesíti mindazon előnyökben, melyek a tökéletesített közlekedési eszközök létesítése által egy hátramaradt országban az anyagi jobblét fejlesztésére oly hatalmas tényezők szoktak lenni.

Elismert igazság, hogy a főbb közlekedési vonalok kijelölésében a nemzetgazdaság igényei lényegesen nem térhetnek el az államférfin követeléseitől. A nagyvárad—galaczi vonalt sem csupán az érintett túlnyomó közigazgatási szempontok ajánlják minden más gondolható tervek fölött: azon megbecsülhetlen előnnyel is bír az, hogy a midőn egész hosszában saját területünkön fekszik s a magyar korona területének összes népiségeit egyaránt részesíti jótékonyságaiban, egyszersmind rögtönzött megtámadások ellen könnyű hadi kibontakozást enged a dunai torkolatok felé, s politikai és katonai szempontból oly szabad mozoghatást biztosít, mely bizonyos eshetőségekre nézve kiváló előnyökkel kínálkozik. Egyértelműleg elismerték ezt a birodalmi kormány megbízottai, kik a helyi viszonyok megtekintésére küldetvén ki, mindannyian az általunk kijelölt vonal mellett nyilatkoztak. Ezt a vonalt hagyta helyben az erdélyi kormányzók és udv. kancellária, e vonalt pártolta a pénzügy- s követelte a hadügyministerium.

Midőn ezek szerint a nagyvárad—brassó—galaczi vonal mellett szólnak mind az országos, mind a közbiradalmi érdekek, s egyaránt e vonalt sürgetik a közigazdaság, a politika és hadtudomány: méltán tehetjük azon kérdést, mi az oka, hogy e vonal ellenében mégis tervek állítanak fel, melyek ama nagy érdekek, ama nagy szempontok mellőzésével is megnyerhetni vélik mind az engedélyt, mind a kamatbiztosítást?

Talán kivétel tekintetében nyújt a nagyvárad—galaczi vonal legyőzhetlen akadályokat?

Vagy talán a világkereskedés érdeke kívánja, hogy Magyar- és Erdélyország, sőt a birodalom érintett érdekei fölaldoztassanak?

A kivittelt illetőleg eldöntő előttünk Bate, angol mérnök tekintélye, ki a tervezett vonaloknak a hely színén tett megvizsgálása után nyilvánítá, hogy épen az ellenkező, az arad—küstendzsei vonal ütközik legnagyobb műtani nehézségekbe Erdély szorosain, míg a nagyvárad—kolozsvár—brassó—galaczi pálya e tekintetben is legalkalmasabb, s Bate nézeteit minden tekintetben támogató Ghéga osztrák ministeri tanácsos. Annival inkább hitelt érdemlő tekintély, mivel a helyi érdekektől távol, azokon felülemelkedve, kormányi biztосként, teljes részrehajlatlansággal jár vala el.

Említsük-e az arad—küstendzsei vasútra nézve, Erdély szorosain túl is, csak a Duna áthidazásának roppant költségeit?

Mind csekélység, mondhatják ellenünk, ha a világkereskedés érdekei követelik ez áldozatokat, ama nehézségek leküzdését!

Ám vizsgáljuk tehát, minő kilátásokat nyit az egyik és a másik végpont, egyfelől Küstendzse s más részről Galacz! Vizsgáljuk azon adatok alapján, melyeket Becke osztrák consul, szintén elfogulatlan és részre nem hajló tekintély, bocsátott közre.

Küstendzse, mond Becke, alig 2—3 tengeri hajó biztos horgonyvető helye, s 200.000 font sterlinget kellett beruházni, hogy csak azzá tegyék. Hogy a világkereskedés érdekeinek megfelelően: legalább 2—300 hajó befogadására alkalmas kikötővel s roppant raktárakkal kellene elláttatnia. Tömérdek milliót igénylő s annál kevesebb hasznot ígérő vállalat, mivel a küstendzsei vasút, egyfelől a dunai, másfelől a tengeri versenyzés között, fenyegetve a várnai vasút keletkezése által is, alig van egyébre hivatva, mint főleg turistákat s gyors vitelt igénylő árukat szállítani, egyedül Stambulba.

Mi más, mi nagyszerű kilátás nyílik Galaczon, főleg mióta a Duna torkolatai az orosz kizárólagos uralma alól fölszabadulván, e gyönyörű folyó szabaddá lett, s — a mi az orosz-angol-francia háború egyik legnagyobb eredménye — az európai bizottság a Duna torkolatainak szabályozását munkába vette. Minő eredményrel járt el e bizottság a szabályozásban, megítélhetjük azon tényből, hogy a homokzátony fölött (Barre) a szulínai csatornában a korábbi $7\frac{1}{2}$ angol lábnyi mélység 16 lábnyira szállott alá. Ezáltal Galacz a mélyjáratú tengeri hajóknak is megnyílt, s szakértők véleménye szerint a világ egyik legbiztosabb és legnagyobb kikötője lett, hol, az idéztük tekintély szerint, a világ összes hajórajja megfér. És valóban a szulínai kijárási szabályozását nyomban a hajózás nagyszerű emelkedése követte. Míg ugyanis 1847—57 között a szulínai csatornán átkelt hajók összes száma 19.096, vagyis évenként 2000 hajó sem volt: az 1860-iki forgalomban már 3200 hajó van följegyezve 564.356 tonna tartalommal. Tekintve az idő rövidségét, mely alatt ez eredmény létesült, lehetetlen át nem látnunk, mi nagyszerű dolgok vannak itt készülöben, s könnyű belátnunk, hogy a Dunán s torkolatainál fejlődő forgalmi viszonyok csak egy részét képezik ama nagy forgalmi életnek, melynek egyik súlypontja saját vasútrendszerünkben rejlik.

S míg Küsztenzse, alkalmas kikötő nélkül, figyelmet is alig érdemlő forgalommal, csupán a stambuli gyors szállításra nyit kilátást: Galacz mérföldekre terjedő biztos kikötője, melynek forgalma oly óriási mérvben emelkedik, három főirányban képez már most is nevezetes kiindulási pontot: északon Odessa, keletnek Trapezunt, délkeletre Stambul felé.

E három irány közül az utolsó, a stambuli irány, hova Küsztenzseből nyílik legrövidebb út, kereskedelmi tekintetben, vasútainkra nézve, épen a legkevésbé fontos. Becke, osztrák consul, határozottan állítja, hogy a vasúti közlekedés, mely Európa szívéből Bécsen, Pesten által a Fekete-tengerig vonuland, nem sokat változtathat azon forgalmon, mely Nyugat-Európa és Stambul között eddig fennállott. Az európai hatalmasságok ugyanis kereskedésük érdekében már is nagy erőfeszítéseket tőnek, hogy a túlsúlyt Stambulban részökre biztosítsák. Ezenkívül a hajózás ott nagy fejlődési fokra emelkedett, s méltán kétségbe vonhatjuk, hogy a continentális vasút ez irányban a tengeri hajózásnál olcsóbb, könnyebb és gyorsabb szállítást szolgáltatthasson. A tengeri úton Stambulba érkező áruk legnagyobb részét helyben fogyasztják; a többi rész e kikötőt csak közbenső rakodási helyül érinti, s a tengeren tovább Trapezuntba vitetik, honnan karavánokon hordják Persiába.

A pontusi kereskedelmi útnak tulajdonképeni iránya ennél fogva az, mely Kis-Azsia északi partjait érintve, tovább Persiáig elágazik. Ugyanazon irány, mely már az ó-korban is ösmerve volt. S nem szenved kétséget, hogy jövőendő keleti összeköttetésünk tekintetéből, a keleti vasút forgalmának súlya is a persiai áruszállítás folyamába helyezendő. — A kereskedelmi világ rég ismeri ama bő forrásokat, melyekkel a persiai kereskedés kínálkozik. Erancia és schweiczi kereskedők már is szerencsés üzletekbe bocsátkoztak ama vidékeken. S az orosz kormány, a mint tudva van, mindent elkövet, hogy a persa kereskedelmi forgalmat Tiflis felé terelje. Már magában sem csekély ok, nem csupán saját forgalmunk, de az összes nyugat-európai kereskedés érdekében, egy oly vasúti közlekedés létesítésére, mely a nyugati árucikkeket a legegyszerűsebb, a legrövidebb úton vezeti a persiai kereskedés legfőbb rakhelyére,

Trapezuntba. S egy tekintet Galacz fekvésére, melylyel csaknem szemközt fekszik Trapezunt, meggyőzhet mindenkit, hogy e nagyfontosságú vonal nem lehet más, mint a mely mellett emlékiratunkban szót emelünk, s a mely nyugatot a legegyszerűsebb, legrövidebb úton köti össze a Fekete-tenger azon kikötőjével, honnan ismét a legegyszerűsebb út viszen Trapezuntba, s akár az átrakodási és vámdíjakat, akár az üzerek nyerekedését, s az idő- és költségkímélést tekintsük, sokkal előnyösebb ama kerülőnél a tengeri úton Stambul felé.

Mi élénk forgalma van e fölött Galacznak, északi irányban is, Odessával? S mennyire fog emelkedni e forgalom egykor, mihelyt a Duna torkolatáig eljutott vasút folytatólag Odessáig fog vezetetni, s az orosz vasutak Moszkvával s a Don- és Volga-tartományokkal kapcsolják majd egybe a Fekete-tenger e már is oly nevezetes kikötőjét, nyugati Európa keleti kereskedésének eme legkedvezőbb kiindulási pontját nem csupán Trapezunt és Odessa, de Poti és Tiilis, a Káspi-tenger, az orosz Kaukazon túl s Persia északi részein fekvő tartományok felé, be egészen Közép-Ázsiába!

Íme a párhuzam a két kikötő — Galacz és Küsszendzse között! Lehet-e kétkednünk csak egy perczig is, mely irányban keressük keleti fővonalunk végső pontját? S miután Moldva-Oláhország képezi az összekötő kapcsot vasútrendszerünk és a Fekete-tenger partja között: lehet-e kétkednünk, hogy az egyesült fejedelemségek kormánya is belátja azon vonal elsőbbségét, mely a moldvai kereskedést és a szerethi forgalmat nem csekély mértékben fogja emelni, s szintén nem fog habozni, midőn saját kikötője közt, melynek virágzásához csatolja legszebb reményeit, s egy igénytelen török birodalmi kikötő között kell választania?

Láttuk ezek szerint, hogy a nagyvárad—kolozsvár—brassó—galaczi vonal, valamint országos, úgy világkereskedelmi szempontból is kizár minden egyéb combinatiót. S ha kérdezzük, miért van mégis, hogy más irányú javaslatok tervezésével tartatik a hazai közönség folyvást izgatottságban: okát — bármi sajnosán esik bevallanunk — alig vagyunk képesek másban találni, mint tisztán momentán hasznot kereső üzéri érdekekben, s azon szintén üzéri nyugtalanságban, mely két távol vasútrészt, melyek közül az egyik végpontot s a másik kapcsolatot keres, a tiszai vasút egyik ágát s a csernavoda—küsszendzseit, minél rövidebb mellékutakon akarja egybekötni. Annyival sajnosabb jelenség, mivel e mellékutak, ez üzéri combinatiók tervezői magok is elismerik, hogy azon nagy országos érdekek, melyek a nagyvárad—brassó—galaczi fővonal mindenképp fölött ajánlják, kielégítést követelnek, csak-hogy e kielégítést távol, bizonytalan jövőbe vélik elhalaszthatni, saját pénzügyi érdekükkel szemben. E pénzügyi tekintet, az érintett két vonalrész minél rövidebb, s minél kevesebb költséggel egybekapcsolása, előtűnik az egyedüli szempont, e tekintetben sem véve számításba a nemzet áldozatkészségét a másik, a galaczi vonal érdekében.

Szükségtelen mutogatnunk, hogy két vasútvonal közül nem mindig a legrövidebb, s annál fogva egészben véve kevesebb költségbe kerülő, egyszersmind a legjövődélmezőbb; hogy igen sok függ e részben mind a kivitel műtani nehézségeitől, mind ama vidékek népes, iparos és vagyonos voltától, melyeken a gőzmozdony átrobog, mind a végpontok világkereskedelmi fontosságától. Szükségtelen a fennebb mondottak után, az általunk ajánlott vonal előnyeit, e részben is bővebben vitatnunk, főleg oly kombinációk ellenében, melyeknek védői termékenyebbek

új meg új javaslatok tervezésében, mint védokok találgatásában javaslataik mellett.

E javaslatok elősorolásába nem bocsátkozhatunk e rövid emlékiratban. Legyen elég jellemzésökre általában megjegyeznünk, miként egyik sem érdemi, hogy erdélyi vonalnak neveztessék, a nélkül, hogy bármelyik világkereskedelmi tekintetben nyitna végpontján fényes kilátást. Az országos érdekek nagy részben mellőzése, alkalmazkodás majd egy majd más irányban, egyes helyi viszonyokhoz, vagy a hadügyministerium intéséhez, a nélkül, hogy e ministerium óhajtásának is képes volna megfelelni, s ugyanazon jelentéktelen végpontra törekvés jellemzi mindenik tervet, mely Aradot Küsztendzsével lenne összekötendő.

Valóban alig mutatja inkább valami, mint éppen ez örökös tervezés, ez ingadozás a vonalirányok megválasztásában, azon vonalnak elsőbbségét, melyet az ország földrajzi fekvése után Bate angol mérnök erdélyi országos fővonalul kijelölt, s a birodalmi ministerium biztosai kivétel nélkül helyben hagytak, s a mely mellett emelik szavukat a magyar korona területének összes népei.

Vasútszisztemünk ez egyedül helyes, mivel természetes fővonal ellenében, országos érdekek szempontjából, az arad—küszendzsei vonal tervezői magok is érezni látszanak vonaluk tetemes hátrányait. Legalább nem vagyunk képesek másként magyarázni azon tervet, mely szerint az eddig pártolt Vöröstorony és Vaskapu közt új irányban, a vulkáni szoroson által szándékszanak vasutat vezetni, állítólag nem egyéb célból, csupán hogy Bukarestbe kőszenet szállítson. A Zsil völgyében ugyanis kőszentelek vannak, s a kőszénszállító vonalok engedélyezése, a bányászati törvények szerint, több könnyűséggel jár. Ha e vonal a Zsil-völgyből csupán Bukarestbe terveztetnék: legfőlebb sajnálni tudnék a tervezők számítását, kik oly költséges vasút jövedelmeit fedezhetni vélik a még meg sem nyílt kőszénbányák termékeinek Bukarestbe szállítása által. A tervezők azonban Piski felé is akarnak vezetni egy vonalt. Vájjon azért-e, hogy Piski vidékét is ők lássák el szénnel? Vagy azon okból, mert Piski Aradhoz jóval közelebb fekszik, mint Nagy-Várad a bodzái szoroszhoz? íme a nagy keleti vonal, mely csak nemrég a világkereskedés érdekében követeié — minő alapossággal, megmutattuk főlebb — országos érdekeink fölálkozását, s a pénzpiacok pártolását, ugyané vonal most szerény, kőszénvasút igénytelen álarca alatt akar föllépni, hogy az engedélyt, részére biztosítsa!

Ez új terv hiányát sem tartjuk szükségesnek bővebben fejtegetni. Ugyanazon ellenvetések, melyek világkereskedelmi, országos és hadügyi tekintetben a többi arad—küszendzsei terv ellen felhozattak, szintúgy állanak a vulkáni vonalra nézve, azon különbséggel, hogy ez utóbbi vonal nemcsak Kolozsvárt és Brassót, de Nagy-Szebent is kikerülve, Erdélynek még kisebb részét érintené, s míg a hazai földön Hátszeg lenne a legnagyobb város, mely mellett elvonulna, az oláhországi térségeken annyi forgalomra sem számíthatna, mint a vöröstoronyi vonal.

De talán hosszabban is szóltunk immár az általunk kiemelt nagyvárad—brassó—galaczi vonal körülményeiről, mint emlékiratunk terjedelménél fogva lehet vála. Nem ok nélkül történt, hogy ennyire kiereszkedtünk vázlatunkban. A fiumei vasútnál, melynek kiépítésére oly nagy súlyt helyezünk, nem csekélyebb fontosságúnak tartja a nemzet közvéleménye ama nagy keleti vonalt, mely Nagyváradról, az egész Erdélyt átszárnyalva, viszen a Fekete-tenger legnagyobb forgalmú

kikötőjébe. E vonalra utalnak bennünket úgy összes hazai érdekeink, mint az európai vasúthálózat legcélzszerűbb kiegészítése. A mily csapásnak tekintenek ez okból, nemcsak országos érdekeinkre nézve, de világkereskedési tekintetben is, ha, a mit föl se lehet tennünk, az arad—küsztenzsei vonal bármely kombinációja engedélyeztetnék; s ezáltal a nemzetközi forgalom nyugat és kelet, Európa és Ázsia között, természetes országutjáról letereltetnék; a magyar szent korona egy szép országa pedig elláthatatlan hosszas időre megfosztatnék azon közlekedési eszköztől, mely azon országot Európa vasúti forgalmába lenne fölveendő: úgy másfelől, ismerve az ország véleményét, semmit sem kételkedünk kijelenteni, hogy azon vállalkozók, és csakis azok, a kik az általunk is megjelölt irányt követik, számíthatnak, bármily körülmények között, nemcsak a kamatbiztosítást illetőleg, de minden egyéb tekintetben is, az egész nemzetnek mind áldozatkészségére, mind lelkes támogatására.

Azonban ideje áttérnünk a negyedik, vagyis északi országos fővonagra, mely Széchenyi javaslata szerint Pestről Miskolcznak, Kassának vezetve a Kárpátokon át, a galicziai vasúttal hozná fővárosunkat összeköttetésbe.

E vonal középső része Miskolcztól Kassáig már készen áll. Kezdetének és végének kiépítésére állami engedéllyel fogva, a tiszai vasútársaság van kötelezve. Folytatása s teljes kiépítése Kassán túl a szomszéd közlekedési viszonyok alakulásától függ, mennyiben a galicziai vonal élénkült forgalma e költséges vonal kiterjesztését szükségessé teszi. Erre nézve a műtani vizsgálatok már megtörténtek, s e vonalrész végpontját illetőleg nincs semmi kétség. Kassáról indulva ki, Tarnownál szakadna a Károly Lajos-pályába. A közbenső rész vonalozására azonban a tényezők gondos számbavétele kívántatik, hogy iránya véglegesen megállapítható legyen. Részünkről csupán azt véljük megjegyzendőnek, hogy itt országos fővonallal kiegészítéséről lévén szó, a kínáló irányok közül, ugyanazon végpontok között, hasonló kiállítási költségek és közgazdasági előnyök mellett, kétségkívül a rövidebb vonal érdemel elsőbbséget.

Ötödik országos fővonallal lenne, nézetünk szerint, az északnyugati, mely Pestről, illetőleg Esztergom-Nánából indulva ki, a Garam völgyén s folytatólag Selmece, Körmöcz és Zólyom vidékein levő bányakerületet érintve, a jablunkai szoroson át, Oderbergnél köttetnék egybe Európa északi vasútvonalaival.

Hazánk geográfiai fekvésénél fogva, az északi rész széles elnyúló területet képez, melynek forgalmi igényeit csak egy irányban vezetett vasút nem elégítheti ki. S e fölött a hazánk és a birodalom határain túl már létrehozott európai nagy vasutak is szükségkép megkívánják, hogy a Dunával és a Pestről kiágazó világkereskedési fővonallal minél egyenesebb vonalban hozassanak kapcsolatba, közvetítvén ekkép a nagy nemzetközi forgalmat északi és délkeleti Európa, s az Északi-, Adriai- és a Fekete-tenger közt.

A világkereskedelmi szempontok s a hasznok, melyek e nagy forgalomból hazánkra és fővárosunkra, mint átmeneti központra hárulnának, már magokban eléggé indokolják ez északnyugoti vonal kiépítése szükségét, még az esetben is, ha helyi viszonyoknál fogva, mikre nézve előleges műtani tanulmányaink nincsenek, a kivitel áldozatokat igényelne.

Mindkét északi fővonallal mellett, ezek fölött, egyszersmind fontos közgazdasági és országos szempontok szólanak tisztán hazai tekintetben is.

Belforgalmunk kifejtésének érdeke is sürgeti, hogy az iparos felföld a termékeny alfölddel olcsó és gyors közlekedési eszközök által, minél közelebb és gyakoribb érintkezésbe hozassék, főleg miután attól tarthatni, hogy nemzeti termelésünk, nyersterményeinknek megnyílván az út a tengerre, könnyen egyoldalú fejlődésnek indulhat. Gazdasága és szegénysége által egyaránt az északi hegyes felföld van hivatva arra, hogy hazánk iparos vidéke legyen idővel. Gömör és Szepes dús fémtermelése, a szorgalmas Szepesség kézműipara, bányavidékeink ércgazdagsága, a földtani helyzet, a tüzelő anyag bősége, a roppant vízerő, a termékeny föld szűke, s az aránylag nagyobb népesség, mely főleg a Kárpát aljain most sem tud megélni, megannyi tényező egy nagyobb-szerű iparos élet kifejtésére, mihelyt közjogi kérdéseink szerencsés megoldása folytán országos viszonyaink megszilárdulnak; az emelkedő anyagi jólét a tőkék szaporodását idézi elő, s megnyílván a hitel szükségtelenül korlátolt forrásai, a vállalkozási szellem maga fölkeresi az iparüzletnek kedvező helyeket. Minő hatással lehetnek e jövő előkészítésére az olcsó és gyors közlekedési eszközök: a vasutak történelme mutatja mind Európában, mind Amerikában. S az emelkedő ipar miként hat vissza a földmivelés emelésére: mindenki tudja, a ki a fogyasztás és termelés viszonyát ismeri.

De ha szintén ily fontos anyagi érdekek nem forognának is fenn: idején látjuk, hogy hazánk felföldének jó és balsorsban mindig hű népe vasúti kapcsolat által mindennapi közel érintkezésbe hozassék, s szorosabb erkölcsi kötelékkel fűzessék fővárosunkhoz s a haza többi részeihez, melyekhez közös történelem százados emlékei csatolják; s szent koránk területének összes térségei, valamint a közös alkotmányos szabadság, úgy az anyagi jólét áldásait is egyaránt élvezzék. Idején látjuk végre, hogy a népesebb, de szegényebb felvidékek könnyebb és olcsóbb élmezéséről gondoskodva legyen vasutak által is.

Hatodik országos fővonal a délkeleti, a már kiépült pest—báziási, mely az alföldet, a dústermő erejű Bánságot s a Duna alsóbb részeit hozza Pesttel kapcsolatba; s melynek az aldunai fejedelemségeken át létesítendő vasutak kapcsolata adja meg majd teljes világkereskedelmi fontosságát.

Ezek azon országos fővonalok, melyek nézetünk szerint az 1847/48. évi XXX. törvénycikkely értelmében, az ország közös érdekeivel és kívánataival leginkább megegyeznek; s a melyek, midőn a magyar szent korona egész területének anyagi érdekeit, nyersterményeinek kivitelét s iparos-vidékeinek felvirágzását egyaránt előmozdítják, nem csupán az ország geográfiai fekvéséliez alkalmazottak, de az európai vasúthálózatba is teljesen beleülvén, hazánk területén és fővárosán keresztül, mind nyugat—keleti, mind észak—déli és észak—keleti irányban valódi világkereskedelmi utakat képeznek.

Elismerjük, hogy e hat fővonalon kívül több oly vonal lehet, melyeknek létesítése nem csupán helyi, de országos érdekek szempontjából is kívánatos. Meg vagyunk győződve, hogy idővel, kivált hazánk síkságain, hol a kőutak építésére szükséges anyagot nem találunk, míg a vasútépítés takarékos vezetés mellett aránylag kevés költségbe kerül, minden nevezetesebb piac és népesebb város vasutak által lesz egybekapcsolva. Senki sem óhajtana inkább, mint az Orsz. Magyar Gazdasági Egyesület, hogy például: Szatmár és a szomszéd megyék vidékeinek termékei szintén bevezettessenek nyugat—keleti fővonalunk forgalmába; s helyeslésünkkel kétségtelenül találkozik minden oly

terv, mely a haza fővárosát és a Dunát olcsó kőszénnel ígérkezik ellátni, vagy a dunántúli részeket, — mint Sopron, Vas és Zala a mily szép, oly termékeny téréit a sopron—kanizsai vonal, — konvergens irányban, a fiumei vasúttal hozza kapcsolatba. Ki vonná kétségbe, hogy más terveket mellőzzünk, csak a mohács—pécs—kanizsai vasút hasznos voltát, mely nemcsak azon nevezetes termelő vidéket, mely Pécs és Kanizsa közt fekszik, nemcsak Pécs vidéke köszénét, hanem a Ferenczcsatornával kapcsolatban a Tisza és mellékfolyóinak termékeny rónáit is sokkal közelebb vinné a tengerhez? Az Orsz. Magyar Gazdasági Egyesület bizonyára csak örvendeni tud, ha ily tervek magánvállalkozás útján létesülnek. Mindezek azonban, bármily fontosak hazánk egyes vidékeinek emelésére, a fennebb érintett fővonalokhoz képest csak másodrendű vonalok, a minőknek a majdan kész fővonalokból bizonyára minden irányban ki kell ágazniok, vasúthálózatunk kiegészítése végett, de a melyekre ez emlékiratban annál kevésbé terjeszkedhetünk ki, minél inkább meg vagyunk győződve, hogy az általunk kiemelt fővonalok teljes kiépítése az ország vasutakra szánható pénzerejét — a kamatbiztosítással — egyidőre teljesen kimerítenék, s minél biztosabban hiszszük, hogy a fővonalok létesítése a mellékutak kiépítését úgyis szükségképp maga után vonja.

Nem teljes vasúthálózat készítése, hanem csupán a hálózat főbb ereinek kijelölése, egy országos közlekedési rendszer legfőbb körvonalokban vázolása lévén czélunk, a fennebb elsorolt hat fővonal kitérésével bevezettnek tekintenék feladatunkat, ha egy vasúttervről nem kellene még nyilatkoznunk, mely vidéki vonalképpen ajánltatik ugyan, de irányainál fogva, melyeket egybekötni törekszük, szintén egy fővonal részeként tűnik fel. A tervezett Székesfehérvár—eszéki vonalt értjük. Bármí jól tudjuk, hogy azon vidékre nézve, melyen átvonul, minden vasút hasznos, s bármennyire óhajtjuk is az ország minden részeinek jólétét minden eszközökkel előmozdítani: ki kell jelentenünk, hogy e fehérvár—eszéki vonalt, mely a Dunával majdnem párhuzamos vonalt képezne, a mennyiben idővel az aldunai kereskedést, az ország fővárosának elkerülésével, más irányba vezetné, az ország kereskedési érdekeire nézve károsnak lenni véljük.

Lényeges szempont ez. Mert ha az 1847/8. évi XXX. törvény-cikkely nem mondaná is, hogy vasúti fővonalaink kivétel nélkül hazánk fővárosából vezetessenek: Budapest fekvése s kereskedelmi nagy jövője utalna bennünket arra, hogy azt tekintsük közlekedési rendszerünk középpontjául, s szót emeljünk, midőn e nagy országos szempontot mellőztetni látjuk.

Visszatérvén ekkép, a honnan kiindulánk, hazai törvényhozásunk e tárgyban utolsó, irányadó rendeletéhez, s közrebocsátva, mellékletül, az általunk kijelölt fővonalok térképét, azon óhajtással zárjuk be ezen emlékiratot: vajha az itt kifejezett nézetek, melyeknek elmondásával kettős kötelességet hívénk teljesíthetni hazánk és a viszonyainkat nem ismerő külföldi vállalkozók irányában, támogatva, mint hiszszük, az összes hazai közvéleménytől, bírnának azon hatással, hogy az azokban érintett nagy érdekek által ajánlott vonalok létesítését elősegítenék, s az ellenkező vállalatok kivételét megakadályoznák, mindaddig, valámíg a nemzet választott képviselői, törvényesen egybegyűlt országgyűlésen, a fejedelemmel együtt intézkedhetnek ismét hazánk összes nagy érdekei fölött!

VASÚT-ÜZLETI RENDTARTÁS*)

I. A vasút-üzleti vállalatoknak és alkalmazottjainak kötelességei.

A) A vasút-üzletnek általános szabályai.

1. §.

a) Engedély a vaspálya megnyitására.

Ha valamely új, akár állami, akár magánvaspályának vagy egyes szakaszának, annak idejében engedélyezett építése, folytattassék bár az üzlet közvetlenül az államkormány, vagy magánosok által, a hatóságok részéről jóváhagyott terv szerint befejeztetett és a pálya vagy egyes szakasza a forgalomnak átadatni szándékoltatik, erre a os. és kir. kereskedelmi ipar- és középítészeti ministerium különös engedélye szükséges.

2. §.

b) Ennek feltételei.

Ezen engedély kieszközlése végett állami vaspályáknál az erre hivatott hatóság, magánvasutaknál pedig az üzleti vállalat kimutatni, s egy e végre kiküldött bizottmány, melynél azon helytartóságnak.

*) Az 1867. évi XVI. t.-cz. VIII. czikke értelmében mind a két államterületen változatlanul meghagyatott

Császári rendelet,

melylyol a valamennyi koronaországra kiható vasntüzleti rendtartás közzétételik.

A közjóra annyira fontos vaspálya-üzlet czélszerű módon leendő szabályozásának szükségénél fogva ministertanácsom kihallgatása és birodalmi tanácsom meghallgatása után, az ide mellékelt vasút-üzleti rendtartást jóváhagytam, s foganatosításával kereskedelmi és belügyministereimet, mindegyikét saját hatáskörében megbízam.

Bécsben, 1851. év november hó 16-án.

Ferencz József s. k.

Schwarzenberg F. s. k.

Legfelsőbb rendeletre:

Ranssonet s. k.

ministertanácsosi irodaigazgató.

melynek kerületébe a vaspálya vagy egyes szakasz tartozik, kiküldöttje részt vesz, megállapítani tartozik, hogy a pálya szerkezetének módja és a pályauzletre meglévő tárgyak minősége és mennyisége folytán rendszeres, akadálytalan és biztos üzlet tökéletes alappal várható.

Ennek folytán az említett célból különösen kimutatandó:

a) hogy a pálya és az ahhoz tartozó épületek az e részbeni biztonsági és egészségi törvényeknek és szabályoknak megfelelően építettek;

b) hogy a pálya a szükséges üzlet-forgalmi eszközökkel kellő minőségben és mennyiségben el van látva;

c) hogy a balesetek meggátlására szolgáló szükségletek iránt a kellő intézkedések megtétettek;

d) hogy a netalán előforduló balesetknél a segélyezésre, mentésre és nagyobb veszélyek elhárítására szolgáló eszközök elegendő mennyiségben és kellő minőségben készletben vannak;

e) hogy a pálya a szabályszerű üzlethez szükséges kellőleg képesített alkalmazottakkal (hivatalnokok és szolgálk) van ellátva, és hogy ezek a szükséges szolgálati szabályzatokat és utasításokat már megkapták.

3. §.

c) A pálya és üzleti eszközök jókarban tartása, a hivatalnokok és szolgálk alkalmazása.

Minden pálya vagy pályarész, melyre üzleti engedély adatott, mindig jó és járható állapotban tartandó, úgy hogy a 6. §-ban említett legnagyobb sebességgel bejárható legyen, miért is a keletkező hiányok és rongáltatások, valamint a háborítatlan üzletet gátló akadályok lehető leggyorsabban elhárítandók.

Hasonlag a pályához tartozó épületek, a szükségletnek megfelelő raktári helyiségek, a szerelvények és helyreállítások, a járművek (megállapított menetekhez szükséges számban) és általában a 2. §-ban említett minden egyéb kellékek folytonos jó és használatképes, úgy az üzlet teljes biztonságáért kezeskedő, karban tartandók.

Végre az üzleti személyzetnek mindenkor kellő számmal kell lenni, a megkívántató tulajdonokkal bírni, a szolgálati szabályokat és utasításokat ismerni, s az üzlet valamennyi eszközeinek úgy kell rendelkezésük alá bocsátva lenni, hogy az üzlet vezetése, s a személyzetet illető kötelességek teljesítése kellő renddel, szabályszerűséggel és biztonsággal eszközölthessék.

4. §.

d) Menetrend, árszabályzat és felvételi feltételek.

A vasúti vállalatok következő hirdetményeket közrebocsátani kötelesek:

1- ör, menetrendet, melyben az egyes állomásokon az elindulás és a rendes megérkezés ideje lehető pontossággal megállapítandó;

2- or, szállítási árszabást személyek és tárgyakra nézve; végre

3- or, a személyek felvétele iránti határozatokat, és az utazási okmányokról, melyekkel ellátva kell lenniük; az utasoknak utazás előtt, alatt és bevégezténél való magatartásáról szóló szabályzatokat; továbbá a szállításra alkalmas tárgyak fel- és átvétele, úgy az ezek mellé szükséges okmányokról, ezekérti kezességről, végre a szállított tárgyak kiszolgáltatásáról és átadásáról szóló szabályokat. A személy-

és áruforgalom iránti határozatokban a továbbításra átvett javak szállítás-ideje is megállapítandó.

A menetrend, a vitelbér és a teherszállítási árszabások, valamint a személy- és áruforgalom iránti határozatok azonkívül valamennyi pályaudvaron és felvételi állomáson közmegettekintésre kifüggesztendők.

5. §.

A menetrend, vitelbér és teherszállítási árszabások, valamint a személy- és áruforgalom iránti határozatok azon idő tartama alatt, melyekre nézve kibocsáttattak, szorgosan szem előtt tartandók; különösen a meghatározott kiindulási órák és menetidők — ha ezt előre nem látható és elháríthatlan akadályok nem gátolják — pontosan megtartandók; végre az áruszállításra megállapított szállítási idő, a mennyiben előre nem látható és elháríthatlan akadályok fel nem merülnek, pontosan figyelembe veendő. A felvett tárgyak a feladás rendje szerint, a nélkül, hogy valamely félnek elsőbbség adatnék, tetteleg el is szállítandók.

6. §.

A menetidőre nézve nagyobb menetsebességet nem szabad alkalmazni, mint olyat, mely mellett a személyszállításra szolgáló vonatok egy óra alatt 7 mértföldet (a mértföldet 4000 bécsi öllel számítva), a teherszállítási vonatok pedig 5 ily mértföldet haladnak.

A sebességnek ezen legnagyobb mértéke azonban alább szállítandó, ha ezt a pálya, vagy valamely pályarész viszonyai egyáltalán szükségessé teszik, vagy ha egyes meneteknél előforduló események a mérséklést különösen követelnék. (33. §.)

Azon esetek, melyekben a menetsebesség mérséklendő, a szolgálati szabályokban az üzleti személyzetnek pontosan előírandók.

Egyébiránt az államkormány fentartja magának ezen legnagyobb menetsebességet szabályozó intézkedéseket, vagy egyáltalán, vagy valamely külön pályára nézve megváltoztatni, ha ily változást a szerzett tapasztalások a felépítmény szerkezetében, s a gépészetben tett haladások, úgy bizonyos mozdonyok minősége tanácsosnak és kívánatosnak tüntetné fel.

7. §.

A menetrend és díjszabások, valamint a személy- és áruforgalom iránti határozatok változtatásai 14 nappal hatálybaléptök előtt közhírré teendők.

A felvételnek előre nem látott események által egy időre netalán szükségessé vált tökéletes vagy részbeni megszüntetése szintén köztudomásra hozandó.

8. §.

A vasúti vállalatok kötelesek mindazon személyeket, melyek a felvételi feltételeket 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 el is szállítani.

9. §.

Egyedül azon egyének, kik részeg állapotban vannak, az hiedelem megsértése által az együttutazóknak botrányára szolgálnak, a felügye-

leti és vonatkísérő személyzet részéről biztonsági tekintetből adott rendeleteknek magukat alávetni nem akarják, vagy kik valamely veszélyes betegségnek szembeötlő külső jeleit magukon hordják, vagy kiknek az állapotuk az utazóknak kétségtelenül terhére válnék, rekeszthetők ki a felvételtől, illetőleg a továbbszállítástól.

Egyébiránt szabadságában áll a vállalatoknak, az utóbb említett két osztálybeli egyéneket is továbbítani, ha a továbbítás elkülönített részekben és szükség esetére felügyelet alatt eszközöltetik.

10. §.

Mily módon kell rabokat, foglyokat, vagy letartóztatottakat, vagy rendőri felügyelet alá helyezett egyéneket a kíséretül melléje rendelt felügyeleti személyzettel vasutakon szállítani, külön törvényes szabályok által állapítatik meg.

11. §.

Minden pályaudvaron és minden felvételi állomáson a felvételi helyiségekben kellően lapozott, s az üzlet igazgatóságának az egyes lapokon áthúzott zsinigre nyomott pecsétjével ellátott panaszkönyvek teendők ki az utazók számára, melyekbe az utazók netaláni panaszait nevük, állásuk és lakásuk előadása mellett beiktathatják.

12. §.

A vasúti vállalatoknak gondoskodni kell arról, hogy a továbbítás végett átvett javak szállítás közben minden kártékony befolyástól megóvassanak.

Tűzművészeti tárgyak, durranó készítmények, lőpor és robbanó anyagok a személyvonatokkal való szállítástól kirekesztvők.

Úgyszintén gyúakupakok, dörzs- és gyufák, s egyéb dörzsölés által könnyen gyuladó anyagok, továbbá oly folyadékok, melyek kiömlés által és általában oly tárgyak, melyek minőségüknél fogva más tárgyaknak ártalmára lehetnének, csupán az e részben kiszabott különös elővigyázatok megtartása mellett és csak kivételesen szállíthatók személyvonatokkal. Ezenkívül ily tárgyak szállítása csak tehervonatokkal engedtetik meg, és ezen tárgyak pontos bevallás mellett, más tárgyaktól elkülönítve és külön teherlevelekkel adandók fel, szállításuknál pedig általában minden szükséges elővigyázatok alkalmazandók.

13. §.

Töltött fegyvereket rendszerint senkinek sem szabad, semmiféle ürügy alatt magával vinni, vagy máskülönben a pályán szállítani. A kalauzok a feladott vagy az utazók által magukkal vitt fegyverek megvizsgálására jogosítvák.

Katonai egyének, csendőrök vagy egyéb közbiztonsági közegek szállításánál, ha a legénység más utazókkal együtt ugyanazon kocsiban szállítandó, a csapatparancsnok által közvetlenül a beszállás előtt üzleti hivatalnok jelenlétében, a töltővesszőnek a fegyvercsőbe eresztése által azon meggyőződés nyújtandó, hogy a fegyverek nincsenek megtöltve.

Nagyobb katonai szállítmányoknál pedig, melyek részére külön vonatok, vagy legalább egészen elkülönített kocsik rendeltetnek, az üzleti személyek részéről a fegyverek töltött vagy nem töltött állapo-

Iának megvizsgálása nem szorgalmazandó, és tökéletesen az illető katonai hatóság rendelkezésére bízandó, hogy a vasúton menetközben mily állapotban legyenek az ily szállítmányok fegyverei.

14. §.

e) Hivatalnokok és szolgálak utasításai.

Azon utasításoknak, melyekkel a pályauzlet kezelésére alkalmazandó hivatalnokok és szolgálaknak ellátva kell lenni (3. §.), minden pályaudvaron és minden felvételi állomáson mindenki általi megtekintés és végett készletben kell lenni.

15. §.

A vasút alkalmazottjainak, kik a közönséggel érintkeznek, ennek irányában mindig illedelmesen és szerényen kell viseltetni.

Valamint azok, kik a pálya feletti őrködésre rendelvek, úgy azok is, kik a közönséggel való érintkezésre hívatvák, szolgálatjukat mindenkor szolgálati egyenruhában, vagy valamely megkülönböztető jellel ellátva kötelesek teljesíteni.

10. §.

f) Üzletháborítások és balesetek.

Ha elemi vagy egyéb rendkívüli események által a közlekedés szabályszerűsége háboríthatnék, az üzlet-igazgatóságok kötelesek gondoskodni arról, hogy a lehető legnagyobb gyorsasággal a kellő eszközök alkalmaztassanak, a háborítás vagy félbeszakadás okának elhárítására alkalmas intézkedések megtétessenek és a háborítás vagy félbeszakadás lehető megrövidítése eléressék.

Ha ily eseményeknél a körülmények olyanok, hogy a postának vagy az utazóknak szállítása a pályán hetenkint nem eszközölthetetik, az üzletigazgatóságok a posta és utazók más módon való elszállításáról a lehetőséghez képest kötelesek gondoskodni.

Ily esetben mennyire legyen a befizetett vitelbér visszatérítésének helye és ki viselje a továbbszállítás költségeit, a felvételi határozatok és jelen törvények a vasútüzleti vállalatok kezességéről szóló szabályok szerint Ítélandó meg.

17. §.

Az üzleti vállalatok és igazgatóság kötelessége mindazon eszközöket, melyeket tapasztalás és tudomány nyújtanak, az üzletnél alkalmazni, hogy balesetek elkerültsenek, és ezeknek eleje vétessék.

18. §.

Ha azonban mindennek daczára mégis valamely baleset fordulna elő, a pálya valamennyi alkalmazottjai szigorú felelősség terhe alatt kötelesek a szerencsétlenségbe esetteknek, mennyire lehet, a szükséges segínyt nyújtani, s minden eszközt felhasználni arra, hogy a megesett baj és annak továbbterjedése lehetőleg megakadályoztassék.

19. §.

g) Kezesség.

Az üzleti vállalatok saját, vagy hivatalnokaik és szolgálak hibája által személyeken és tárgyakon történt sérülésekért kezeskednek

1. az elvállalt kötelezettség értelmében és ezen kezesség iránti fennálló különös törvények rendeletek szerint.

2. Ilyenek hiányában az általános polgári törvénykönyvnek a kárpótlások feletti határozatai szerint.

20. §.

Az üzleti vállalatok mindazon helyreállítások létesítéséért és fenntartásáért kezeskednek, melyek az illetékes közigazgatási hatóság határozata szerint utak, hidak, átereszek, átjárók, bekerítések stb. vagy egyéb építményeken a pálya építése és üzlete által szükségessé váltak.

21. §.

h) Mozdonyok építése.

A vasutakon alkalmazandó mozdonyok üzembe csak akkor helyezhetők, ha a felügyelőség (75. §.) a biztonsági hatóság és egy az utóbbi által meghívandó műszakaszból álló bizottmány azokat műtanrendőri vizsgálat alá vette, s ezen vizsgálat következtében alkalmasnak találtak. Egyáltalán az időnkint fennálló általános biztonsági határozatok megtartandók.

22. §.

i) Személy- és teherkocsik.

Valamennyi személykocsinak megfelelő rugonyokkal és ruganyos lökhárítókkal ellátva a legcsekélyebb osztályokban is ablakok által óva, belülről nagy nehézség nélkül kinyithatóknak, oly kocsiknak azonban, melyek ajtajai a hosszoldalon vannak, kettős zárral ellátva kell lenni.

Éjjel vagy egyéb meneteknél, melyek sötétségben történnek, valamennyi személykocsi belseje megfelelően kivilágítandó.

23. §.

Mindegyik teherkocsin, ennek önsúlya, valamint azon súly, mellyel megterhelhető, láthatóan és tartósan megjelölendő.

24. §.

A szállítókocsiknak minden menet után történendő rendes megvizsgálásán kívül az üzletigazgatóságok a szállítókocsik időnkinti megvizsgálására, melynél a kerekek és tengelyágak is leveendőlt, kötelesek és tartoznak erről lajstromokat vezetni, melyekből a vizsgálat ideje, a kocsik időnkinti állapota, s a tett javítások világosan kivehetők legyenek

E végre minden kocsi sorszámával megjelölendő.

25. §.

k) Vonatok összeállítása.

Kedvező területi viszonyoknál is, tehervonatsebesség alkalmazása mellett 200, személyvonatsebesség alkalmazásánál pedig 100 tengelynél többnek egy vonatban lenni nem szabad.

26. §.

Minden vonatnál, tekintettel a pálya lejtősségére és a vonat megterhelésére, erősen ható fékező készülékeknek, utasításilag meghatározott számban kell lenni.

27. §.

A személy- és teherkocsik minden vonatnál a biztonságra való tekintettel megfelelően sorozandók. A mozdony és első személykocsi közé legalább is egy kocsi helyezendő személyek nélkül.

A vonat összeállítása után mindannyiszor annak utasításszerű megvizsgálása fogatosítandó.

Szálfát személyekkel ugyanazon vonatban szállítani soha sem szabad.

28. §.

A működő mozdonyak, szükség eseteket kivéve, mindenkor a vonat élén kell lenni. Ennek ellenkezője csak a szükség esetében van megengedve, de ekkor a 6. §-ban megjelölt sebességnek csak felét szabad alkalmazni.

29. §.

A szerkocsinak a mozdonyt rendszerint nem szabad megelőzni és kivételkép csak akkor történhetik, ha valamely megérkező vonat elébe segélymozdony küldetik; továbbá munkavonatoknál, pályavizsgálatoknál, pályaudvarokon és a mozdonykatlan ellátásánál.

30. §.

Különös engedély nélkül a mozdonynyal, az arra szolgálatból hivatott személyzetten kívül menni senkinek sem szabad.

31. §.

Szállító kocsinak a sima jég megtörése vagy hókének a hó eltávolítása végett leendő előretolása, közvetlen kapcsolatban oly vonatokkal, melyekkel személyek szállítatnak, tilos.

32. §.

1) Elővigyázatok menetközben.

Ha egy állomásról több vonat egymásután ugyanazon irányban elindul, a személyvonat a málhavonatot csak 15 percz, személyvonat személyvonatot csak 10 percz, és tehervonat személyvonatot csak 5 percz múlva követheti a megelőző vonat elindulása után.

Úgyszintén a vonatoknak menetközben 500 ölnél kisebb távolságra egymáshoz közelíteni nem szabad.

A pályaőrök különösen kötelesek ezen távolságnak helyes megtartására közreműködni.

33. §.

Azon esetek, melyekben valamely vonatnak általán megengedett menetsebessége megfelelően mérséklendő, vagy valamely vonat egészen megállítandó, az utasításban határozatnak meg.

34. §.

A veszendőbe ment időt netalán a 6-ik §-ban említett sebesség mértéken túl való szaporításával helyrehozni nem szabad.

35. §.

Ha a pályának kettős járható vágánya van, a vonatoknak mindig a vonat iránya szerint jobbra fekvő vágányt kell használni. E rend szigorúan megtartandó. Kivételnek csak akkor lehet helye, ha a vonalon lévő vonat által segélymozdony hívatik.

36. §.

Ha a pályának csak egy vágánya van, és csak kettős vágánydarabokkal van kitérés végett ellátva, mindenkor azon vonatnak, melytől a mellékvágány jobbra esik, ezen kell menni, míg a másik vonat a fővágányon marad.

Kivételnek csak az állomások kitérőin, a pályáőröknek adandó különös utasításokhoz képest engedhetők meg.

37. §.

Különvonatok akkép rendezendők, hogy a rendszeres vonatok menete, közlekedések által ne zavartassák. A különvonatok közlekedéséről az elindulás előtt valamennyi pályáőr értesítendő.

38. §.

A pályán közlekedő egyes mozdonyok mint különvonatok a megállapított menetsebesség (6. §.) tekintetében is kezelendők.

Kivételek az utóbbi rendszabály alól egyedül a mozdonyok bizottmányi próbájánál engedvék meg.

39. §.

A vonatok felett való őrködékre rendelt kísérő személyzetnek menetközben a vonat feletti hatályos őrködés és a jelek felismerhetése végett alkalmas hely jelölendő ki.

40. §.

Minden nagyobb állomáson egy könnyen látható, sötétben kivilágítandó órának kell lenni. Minden pályáórház egy szabályóra után igazítandó órával ellátandó.

Minden mozdonyvezetőnek szolgálatközben ekkép szabályozott zsebórával folyton el kell látva lenni.

41. §.

m) A pálya felett való őrködés és jelzés.

A pályát ott, hol szerencsétlenségek elhárítása végett a hatóság által különösen előíratik, kellőkép bekeríteni kell. Az átjárók a legközelebb fekvő pálya vágány közepétől legalább is 12 lábnyi távolságban érős sorompókkal ellátandók. Legalább is 5 perczczel a vonat megérkezése előtt az átjárók sorompói bezáratnak.

10 perczczel a várt vonat megérkezése előtt nyáját a pályán áthajtani többé nem szabad.

Mennyiben kell a pálya átjáróit ki is világítani, a helyi viszonyokhoz képest külön állapítatik meg.

42. §.

A pályáőrök által eszközlendő pálya megvizsgálását, a váltók fölötti őrködést külön utasítás szerint kell teljesíteni.

43. §.

Minden vonatnak, melyet rövid idő múlva más vonat követ, e körülményt jelentő jellel kell ellátva lenni.

44. §.

A pályává vonatról könnyen felismerhető osztályjelekkel ellátandó. Szintúgy az esések változása pontjain is jelek állítandók fel, melyeken a magasságnak a hosszúsághoz való aránya látható legyen,

45. §.

Azon pályarészek, melyeket soha vagy csak időnkint szabad a 6. §-ban megállapított legnagyobb sebességgel bejárni, mint ilyenek, kétségtelen s a vonatról könnyen felismerhető jelekkel megjelölendők.

46. §.

A sötétben közeledő valamennyi vonaton kívülről lámpákat kell alkalmazni, melyek lehetővé tegyék, hogy a vonat iránya szintúgy felismertethessék, mint a vonat egy részének netaláni elszakadása is a vonatszeményzet részéről könnyen észrevehető legyen.

47. §.

A mozdonyoknak a pályán való minden mozgását kellőképp kell jelezni.

Munkavonatok más várt vonatok legkorábbi megérkezése előtt legalább is egy negyed órával az utóbbi által bejárando vágányt elhagyni tartoznak.

48. §.

Az átmenő vonatok számára szolgáló oly váltók, melyeknél, ha helyesen állítva nincsenek, a vonatok kisikamolhatnak, meg nem engedhetők.

Az átmenő vonatok váltóin oly jeleket kell alkalmazni, melyek valamint nappal, úgy sötétben is megismertetik, melyik vágány van az érkező vonat számára megnyitva.

49. §.

Oly intézkedések teendők, hogy a vonatkísérő személyzet és a mozdonyvezető között mindenkor biztos közlekedés és az 50-ik §-tól bezárólag az 54. §-ig elősorolt jelzés megtörténhessék.

50. §.

A pályaöröknek a közeledő vonat számára kétségtelen módon kell jelt adhatni:

- a) hogy a pálya biztos bejárása ellen semmi akadály fenn nem forog;
- b) hogy lassan kell járni, vagy
- c) hogy végkép meg kell állani.

51. §.

A vonatkísérő személyzetek a megállásra vagy lassú menetre való jel adására képesítve legyenek.

52. §.

A mozdonyvezető a vigyázatra, a dörzsfékek meghúzására és megeresztésére jelt adni képes legyen.

53. §.

A pálya hosszában mindkét irányban legalább is arra jelt kell adhatni, hogy a vonat el ne induljon, hogy a vonat a legközelebbi állomásról elindult és hogy segélymozdony jöjjön.

54. §.

Mindezen a megelőző §-okban elősorolt jeleket még akkor is kell adhatni, ha távirda nem létezik, vagy ha ez háborítva lenne.

B Az állami vaspályáknál alkalmazott hivatalnokok és
szolgák kötelességei.

55. §.

a) A pályának az államkormány által való közvetlen üzlete mellett.

Azon államvaspályáknak, melyeknek üzlete közvetlenül az államkormány által vezetetik, hivatalnokai és szolgálói az államkormány által tüzetes szolgálati szabályokkal látandók el. Ők jelen törvény szigorú megtartásáért általában, a szolgálati szabályok megtartásáért pedig különösen felelősek.

Ezen utasításnak minden elhanyagolása, vagy áthágása fegyelmi (D. szak.) vagy bünfenyítő úton, vagy egyidejűleg mindkét úton való megfenyítést von maga után. E mellett az utasítás áthágója az okozott károkért is felelős marad.

Az alkalmazott hivatalnokok és szolgák minden elővigyázatot és figyelmet kötelesek arra fordítani, hogy az üzlet tökéletes rendje, szabályszerűsége és biztonsága fentartassék és balesetek megelőztessenek, habár azon esetek, melyek felmerülnek, a szolgálati utasításban egyenként feltételezve nem lennének is.

56. §.

Közvetlenül az államkormány által kezelt államvaspályák alkalmazottjainak az államkormányhoz való egyéb viszonyai különös szolgálati rendtartás által fognak szabályoztatni.

57. §.

b) Az üzlet bérbeadásánál.

Ha az államvaspályák üzlete nem közvetlenül az államkormány által kezeltetik, hanem ezen üzlet magánszemélynek vagy magántársulatnak kezelés végett átengedtetik, ezen magánszemélyek vagy magántársulatok (a netalán az államkormányval fennálló szerződési viszony sérelme nélkül), valamint ezen magánszemélyek vagy magántársulatok által alkalmazott hivatalnokok és szolgák a vaspálya üzletre nézve mindazon kötelezettségekkel terhelvek, melyek jelen törvényben egyáltalán és a következő C) szakaszban a magánvaspályavállalatokra és az általuk alkalmazott hivatalnokok- és szolgákra szabvák.

C) A magán-vaspályavállalatok, valamint hivatalnokai-
és szolgálóinak kötelezettségei.

58. §.

a) Az engedély kieszközlése.

Miként kelljen magánvaspályára engedélyt kieszközölni, mit kelljen e tekintetben teljesíteni és kimutatni, mily módokat mellett alakítható e özélra társulat egyáltalán és részvénytársulat különösen, a vasútengedélyezési törvényekben, továbbá a társulatok iránt egyáltalán és részvénytársulatok iránt különösen fennálló törvényekben tüzetesebben van előírva.

59. §.

b) Igazgatóság felállítása.

A valamely vaspálya üzletére kellőképp jogosított magántársulatok mindegyike köteles az üzlet vezetésére egy külön igazgatóságot felállítani és azon egyéneket, kik az igazgatóságot képezik, valamint azokat, kik a társulat nevében czímaláírással feljogosítják, a cs. k. kereskedelmi, ipar- és középítészeti ministeriumnak, valamint azon helytartónak, melynek kerületében a vaspálya vagy pályavonalszék fekszik, bejelenteni. E kötelezettség minden e részben beálló változásnál is fennáll.

60. §.

Az igazgatóság az államkormány és a közönség irányában a társulat meghatalmazottja gyanánt jelentkezik, mely ezen igazgatóságnak valamennyi cselekményeiért és mulasztásaiért köztörvényileg felelős.

Az igazgatóság tagjai azonkívül még a vasútüzletre vonatkozó cselekményekért és a mulasztásokért felelősek.

61. §.

c) A tisztviselők és a szolgálók nyilvántartása.

Valamennyi magánvaspályavállalat, illetőleg ennek igazgatósága köteles az alkalmazott összes tisztviselők és szolgálók pontos jegyzékét, melynek mintája az államkormány által kiadni fog, valamennyi rovatnak pontos és megbízható betöltése mellett a cs. k. kereskedelmi, ipar- és középítészeti ministeriumnak és azon koronaország helytartójának, melyben a vaspálya vagy vonalszék fekszik, előterjeszteni és hasonló módon ezen hivatalnokok és szolgálók létszámában előforduló változásokat időszakonként a kereskedelmi, ipar- és középítészeti ministerium által meghatározandó határidőben, ezen ministerium és a helytartó tudomására juttatni.

62. §.

d) Ezen hivatalnokok és szolgálók utasításai és kötelességei.

Az üzleti személyzet különböző osztályai szolgálati szabályokkal vagy utasításokkal ellátandók, melyekben az őket illető kötelességek és az üzleti rend, szabályszerűség és biztonság fenntartására zsinór-mértékül szolgáló szabályok pontosan és körülményesen kijelölendők.

Hasonlag az egyik vagy másik szolgálati állomásra megkívántató tulajdonokról külön szabályrendelet kiadandó.

Ezen szolgálati szabály és a fent említett szabályrendelet az üzleti vállalat által még életbeléptetésük előtt (a jelen törvény kibocsátásakor már hatályban lévő szolgálati szabályok és utasítások azonban ezen törvény kihirdetése után egy hó alatt) az államkormány elé terjesztendő és a köztekintetből általa netalán tett észrevételek figyelembe veendő és követendő.

63. §.

Az 55. §-ban maga az államkormány által kezelt államvaspályák üzleti közegei részére az üzleti rend, szabályszerűség és biztonság fenntartására, valamint a balesetek megelőzésére kiadott utasítások, a magánvaspályáknál (és magánszemélyek által kezelt államvaspályáknál) alkalmazott hivatalnokokra és szolgálókra nézve is kötelezők.

Az 55. §. értelmében valamennyi szolgálati mulasztás vagy az utasítások és jelen törvény áthágásáért is ezen hivatalnokok és szolgálók szigorúan fenytendők s azok e mellett még az okozott károkért is felelősek maradnak.

64. §.

e) Számvitel.

A magánvaspályavállalatok kötelesek igazgatásuk minden részéről pontos és világos számadást vezetni és e részben a cs. k. kereskedelmi, ipar- és középítészeti ministerium által köztekinteteből adott utasításokat követni, valamint a ministeriumnak e célra különösen utasított küldöttjének ezen számadások, úgy a bármi néven nevezendő üzleti irományok és könyvek betekintését megengedni, s az általa netalán igényelt kimutatásokat kiszolgáltatni és felvilágosításokat adni.

65. §.

f) Adófizetés.

Mennyiben fizetendő a magánvaspályavállalatoktól, vagy az e célra fordított tőkék, földek és épületektől adó, bélyeg- vagy egyéb illeték, az e részbeni adószabályokban állapítatik meg.

66. §.

g) Menetrend, ár szabályzatok és felvételi feltételek.

A magánvaspályavállalatok kötelesek az általuk megállapított menetrendet, az árszabályzatokat, úgy a személy- és áruforgalomra (4. §.) vonatkozó határozmányokat közrebocsátásuk előtt, valamint mindenkor megváltoztatásuk előtt, az államkormány elé terjeszteni.

Tekintettel a fennálló jogokra, az államkormánynek különösen joga van az árszabály tételeiben a túlcsigázott követeléseket mérsékelni, a menetrendet az egyéb vasutakkal való csatlakozás figyelembevételével szabályozni és a forgalmi eszközök minőségét meghatározni.

67. §.

A mi a 66-ik §-ban az árszabályzatokról általában elrendeltetett, a magánvaspályavállalatok által meghatározandó biztosítási és egyéb mellékítéletekre is érvényes.

68. §.

h) A posta továbbítása.

A vasútvállalatok a postát ingyen szállítani kötelesek.

Ezen szállítás módozatai, a fenforgó körülmények és időviszonyok tekintetbevételével, a cs. kir. kereskedelmi, ipar- és középítészeti ministerium által állapíttatnak meg.

A postaintézet fel van jogosítva saját postakocsikat használni, és ezeknek ingyenes továbbítását, szintúgy, mint a postaküldeményeket kísérő szolgák és hivatalnokok szállítását, valamint ezen kocsiknak a vasútvállalat helyiségeiben leendő kellő elhelyezését és felügyeletét a vasútvállalattól követelni.

69. §.

i) Katonaszállítás.

Ha a katonacsapatok, vagy katonai ingóságok elszállítására a vaspálya használatni szándékolnak, valamely katonai, országos, hadtest, vagy ennél még magasabb rangú katonai parancsnokság, vagy a cs. kir. hadügyministerium rendeletére, a vállalat köteles az erre szolgáló valamennyi forgalmi eszközt megfelelő s közös egyetértésben megállapítandó kárpótlás mellett (melynek azonban közönséges árszabályzati árakat túlhaladni nem szabad) azonnal minden egyéb szállítás előtti elsőszéggel, a katonai kormányznak rendelkezése alá bocsátani.

A mennyiben ez által a rendszeres vonatok közlekedése félbeszakadna, a posta a katonaszállítási vonatokkal továbbítandó.

70. §.

k) Ostromállapotban és háború idején.

Ostromállapotban, valamint háború idején az erre hivatott katonai hatóságnak jogában áll, a mennyire ezt hadászati vagy egyéb katonai tekintetek parancsolják, megfelelő kárpótlás mellett a vaspálya üzletét egészben vagy részben katonai célokra felhasználni, vagy be is szüntetni.

Ü) Felügyelet és ellen őrködés.

71. §.

1. A vasúti igazgatóság részéről.

A vasúti hivatalnokok és szolgák feletti közvetlen felügyelet, magát a vasúti igazgatóságot illeti.

Ugyanannak kötelessége a felett őrködni, hogy valamennyi hivatalnok és szolga utasításait pontosan kövesse, kötelességét híven teljesítse és az üzlet biztonsága és szabályszerűsége iránt kiadott törvényes szabályok kellőképp megtartassanak.

72. §.

Az igazgatóság ezen kötelezettség teljesítéséért felelős.

Egyúttal azonban jogában áll a kötelelességeiket megszegő hivatalnokok és szolgák ellen az e részben fennálló szolgálati szabályzat és utasítások mérvéhez képest rend- és fegyelmi büntetéseket szabni.

73. §.

2. A főfelügyelőség részéről.

Az állami szintűgy, mint a magánvasutak üzemének biztos és rendezes kezelése iránt a legfelsőbb felügyelet és ellenőrködés egy e végre felállítandó vasúti főfelügyelőség (egy főfelügyelő és az alája rendelt biztosok) által gyakoroltatik, kiknek hatásköre külön szolgálati utasítás által van meghatározva. Ezen főfelügyelőség közvetlenül a cs. kir. kereskedelmi, ipar- és középítészeti ministerium alatt áll.

74. §.

a) Általában.

A főfelügyelőség kötelessége általában, a vaspálya üzemre vonatkozó minden törvényes rendeletek és különösen jelen törvény pontos megtartását szorgosan ellenőrizni, a felfedezett hiányokat lehetőleg gyorsan elhárítani és akként intézkedni, hogy a vétkesek törvényszerűleg megfenyíttessenek.

75. §.

b) A pálya építési állapotára nézve.

A főfelügyelőség köteles a pálya, pályaeépületek és egyéb pályatartozékok építési állapotára ügyelni, és az üzletigazgatóságot vagy a körülményekhez képest az üzleti vállalatot kötelezni, hogy a bármi okból felmerülő, az üzlet biztonságát és szabályszerűségét veszélyeztető hiányokat, tökéletlenségeket és rongálásokat a lehető leggyorsabban kijavítsa és rendszeresen helyreállítsa.

76. §.

c) Az üzleti eszközökre nézve.

Hasonlóképp a főfelügyelőség kötelessége az üzleti eszközök (az egész üzleti beruházás), valamint a balesetek elhárítására s ezek beálltánál a megmentésre szükséges eszközök, egyáltalán valamennyi a 2-ik §-ban említett tárgyak állapota felett őrködni, s a vasúti vállalatokat arról való gondoskodásra kötelezni, hogy ezen tárgyak mindenkor kellő mennyiségben és minőségben meglegyenek.

77. §.

A menetrend, árszabályzatok és a személy- és áruforgalom iránti határozatokra nézve.

A főfelügyelőség köteles arról gondoskodni, hogy a közhírré tett menetrend az árszabályzatok és a személy- és áruforgalomra vonatkozó határozmányok pontosan megtartassanak, és az e részbeni alapos panaszok lehető gyorsasággal megszüntetessenek.

A pályauzletbeni háborítások vagy beálló baleseteknél a főfelügyelőség jogában és kötelességében áll az üzleti vállalattól (valamint minden pályahivatalnok és szolgától) a leggyorsabb és leghatályosabb segílyt igényelni.

78. §.

e) A hivatalnokok és szolgákra nézve.

Joga és kötelessége továbbá a főfelügyelőségnek, valamennyi hivatalnok és szolga felett (az állami szintúgy mint a magánvaspályáknál) a szolgálati teendők tekintetében örködni, s mindazokat, kik utasításaik vagy jelen törvény figyelmen kívül hagyása vagy bárminemű szolgálati mulasztás által bünösökké válnak, ezen törvény vagy egyéb e részben kiadott rendeletekhez képest szigorú felelősségre vonni, vagy az eset minőségéhez mérve, az illető büntetőbírósnak megfenyítés végett feljelenteni.

79. §.

aa) A főfelügyelőség fegyelmi hatalma általában.

A vaspálya-üzletnél a közjóra való fontossága szükségessé teszi, hogy a főfelügyelőségnek valamennyi állami és magánvasutaknál alkalmazott hivatalnok és szolga tekintetében fegyelmi hatalmat adni és őt felhatalmazni ez ön hivatalnokok és szolgák ellen (kivéve a 85. §-ban említett igazgatókat és igazgatósági tagokat) a terhükre eső szolgálati vétség mérvéhez képest — és pedig a magánvaspálya hivatalnokai és szolgálói ellen a 80-ik §-ban említett rend-, az állami vaspályák hivatalnokai és szolgálói ellen pedig a 80. és 81-ik §-ban felsorolt rend- és fegyelmi büntetéseket (83. §.) — alkalmazni, s az állami vaspálya hivatalnokai- és szolgálóinál végre is hajtani, a magánvaspályák hivatalnokainál pedig az igazgatóságot tudósítani s odahatni, hogy ez által végrehajtásuk eszközöltessék.

80. §.

bb) A rend fenntartása iránti intézkedések.

A rend fenntartására való intézkedéseknek nyilváníthatnak:

- 1- ör. Az intés, azaz a hivatalnokok és szolgák szolgálati kötelezettségeikre való egyszerű emlékeztetés.
- 2- or. A megfeddés, azaz valamely előfordult szolgálati vétség miatt való beható megrovás, az ismételt kötelességsértés törvényes következményeire való utasítással.

81. §.

ec) Fegyelmi büntetések.

Az ezen törvény szerint szabandó büntetések:

- 1- ör. Megdorgálások, melyek mindenkor ismétlés esetében alkalmazandó szigorú fegyelmi büntetésekkel való fenyegetéssel egybekötendők.
- 2- or. Pénzbírságok, az egy havi fizetés vagy bér összegéig.
- 3- or. Szolgálattól felfüggesztés a folyamatban lévő fegyelmi vagy büntetőbírósnak vizsgálata tartamára.
4. Szolgálattól elmozdítás.

Ezen szolgálattól elmozdítás (ha a vizsgálatból kiderülne, hogy a vétkes ismereteinél vagy kedélyalkatánál, vagy az ismételve tanúsított kellő szorgalom vagy ügyelet hiányánál fogva az üzleti szolgálatra vagy egyáltalán, vagy annak bizonyos ágára nézve nem alkalmas), vagy bizonyos időtartamra, vagy végképp és pedig vagy egyáltalán, vagy valamely különös ügyvitelre nézve kimondandó.

Ideiglenes kizárásnál egyszersmind azon feltételek is megszabandók, melyek ismét alkalmazás esetére az illető által teljesítendőek lesznek.

82. §.

dd) Az ítélet és ez ellen való jogorvoslat.

Ezen büntetések a felmerülő súlyosító, vagy enyhítő körülmények mérvéhez képest, a szolgálati vétség fokozatának és nemének, netaláni ismétlésének, az általa előidézett nagyobb vagy kisebb veszélynek, vagy a valóban okozott kár nagyságának figyelembe vételével alkalmazandók.

A 80. §. 1. és 2., úgy a 81. §. 1., 2. és 3. pontja alatt felsorolt büntetések, valamint az őrszemélyzetnek szolgálatból elmozdítására mind a főfelügyelő, mind pedig a kirendelt biztosok is felhatalmazvák; hivatalnokok és a többi szolgaszemélyzet szolgálatból elmozdítását azonban csak a főfelügyelő rendelheti el.

Egyébiránt minden ilyes büntetés kellően indokolt, a megbüntettnek eredetiben, felettes igazgatóságának pedig hivatalos másolatban kézbesítendő Ítélettel megelőző rendszeres nyomozás és vizsgálat után mondandó ki.

Ily vizsgálatoknál a biztonsági és közigazgatási hatóságok kötelesek a főfelügyelőnek (pl. tanúk kihallgatása által) segédkezet nyújtani.

Valamennyi fentemlített határozatok ellen a panasz a cs. kir. kereskedelmi ministeriumhoz intézhető.

A panasz legfeljebb 14 nap alatt az ítéletkézbesítéstől számítva beadandó, s a 81. §. 3. és 4. pontjai alatt felsorolt esetekben halasztó hatálylyal bír.

83. §.

ee) Minősítvényi táblázatok.

Valamennyi kiszabott büntetés a vasúti hivatalnokok és szolgálakról vezetendő minősítvényi táblázatokba, (melyeknek mintáját az államkormány fogja meghatározni) kellőképp följegyzendő.

84. §.

ff) Az ítéletek végrehajtása.

Az állami vaspályák üzlet-igazgatósága, valamint a magánvaspálya-társulatok igazgatóságai kötelesek a jelen törvény szabályai szerint hozott ítéleteket végrehajtani, valamint a vasút-üzlet rendének és biztonságának fenntartása céljából a főfelügyelőség által kiadott valamennyi rendeletének készségesen engedelmességni.

Különösen jogérvényes Ítélet által elbocsátott egyént az osztrák birodalomban levő vaspályák egyikénél sem szabad azon foglalkozásra, melyre az ítélet szól, a kereskedelmi, ipar- és középítészeti minister különös engedélye nélkül alkalmazni.

85. §.

3. A vállalatok igazgatóságai és tagjai elleni büntetések.

Ha az állami vaspályák üzletigazgatósága, vagy valamely magántársulat igazgatósága a főfelügyelőség ítéleteit vagy rendeleteit haladéktalanul végrehajtani vonakodnék, vagy ha várakozáson kívül magukat az igazgatósági tagokat terhelné valamely vétség, legyen ez akár cselekvény, akár mulasztás, jelen törvény, akár egyéb a vasúti üzletre vonatkozólag kibocsátott rendelet áthágása, ez esetben a főfelügyelőség köteles erről a cs. k. kereskedelmi, ipar- és középítészeti ministeriumnak haladéktalanul jelentést tenni.

A cs. k. kereskedelmi, ipar- és középítészeti ministerium ily esetekben fel van jogosítva, az állami és magánvaspályák üzlet-igazgatói ellen a 81. §-ban említett fegyelmi büntetéseket alkalmazni, és magánvaspályáknál azonkívül a netalán vétkes magánvaspálya-társulati tagokat is az illetékes hatóság által törvényes büntetés alá vonatni.

Nemkülönben az illető helytartóságoknak jogában áll, társulatilag hozott határozatok folytán a magánvaspálya-vállalat okát 100 írtól 2000 írtig pengő pénzben terjedő pénzbírsággal, vagy egyéb törvényes eszközökkel arra szorítani, hogy a biztonság és rend tekintetében őket illető kötelezettségeket, kitűzendő határidő alatt, teljesítsék.

Az e részbeni pénzbírságok a határidő sikertelen eltelte után a helytartóságok által behajtanánk. Ha a pálya, vagy az üzleti eszközök oly állapotba jutottak volna, hogy ez által a használat és üzlet biztonsága veszélyeztetnék, a cs. k. kereskedelmi, ipar- és középítészeti ministerium által az üzlet az egész vaspályán, vagy az illető egyes vonalrészekben beállítandó és szükség esetében a helyreállítás a társulat költségére az állam által lesz eszközendő.

86. §.

4. Fegyelmi 'pénzbüntetések hováfordítása.

Valamennyi jelen törvény szerint fegyelmi úton kirótt pénzbírság a vasúti vállalat nyugdíj-alapját, vagy a mennyiben ily nyugdíj-alap nem léteznék, ha magánvállalat, mint ilyen fizeti a büntetést, azon hely vagy község szegény-alapját illeti, melyben az elmarasztalt tartózkodik.

87. §.

5. A pálya alkalmazottainak büntetőbírószágitilott cselekményei.

Ha a pálya valamely alkalmazottja a vaspálya üzletére vonatkozólag az általános büntetőtörvényekben büntetendőnek nyilvánított cselekvényben, vagy mulasztásban válik bűnössé, úgy őt a büntetőtörvénykönyvekben kiszabott, az illetékes büntető-bírószágitilott kimondandó büntetés is sújtja.

Ily esetben a fegyelmi eljárás a büntetőbírószágitilott eljárástól független ugyan, sőt netaláni büntetőbírószágitilott felmentő ítélet esetére is keresztül vezetendő, a kiszabott fegyelmi büntetés azonban (kivéve a netalán megelőzőleg szükséges szolgálattól felfüggesztést) csak a büntetőbírószágitilott eljárás befejezése után végrehajtandó, valamint ezen fegyelmi büntetés végrehajtásánál a büntetőbírószágitilott által hozott büntető ítélet kellő tekintetbe veendő.

88. §.

6. A felügyelet költségei.

A főfelügyelőség költségei általában az állam által viseltetnek, a vasúti vállalatok ellenben kötelesek a főfelügyelőség, úgy a közigazgatási és rendőri hivatalnokoknak a vasút ügyeiben előforduló hivatalos utazásoknál az első kocsiosztályra szóló szabadjegyeket kiszolgáltatni.

89. §.

A magánvaspályák üzletvállalatai továbbá kötelesek az államkormánynak, az illető ministerium által megállapítandó átalányösszegekben azon költség-többletet megtéríteni, mely az illető pálya miatt a tulajdonképpeni rendőri felügyeletért (különösen jelen törvény II. szakasza szerint) és a jövedéki hivatalos örökösért a magas kincstár terhére esik.

Az üzlet-vállalatok azonkívül az illető hivatalos eljárások fogantatása céljából a szükséges hivatalhelyiségek előállításáról és jókarban tartásáról, valamint azon esetekben, midőn az illetékes ministerium által szükségesnek ismertetnék, az illető hivatalnokok és szolgálk illő elhelyezéséről is gondoskodni kötelesek.

90. §.

7. A rendőri közegek általi felügyelet és örökös.

Noha a föntebbi alapelvek szerint a vaspálya-üzlet közvetlen felügyelete és ellenörködése műszakigazgatási tekintetben a főfelügyelőséget, és legfőbb hatóságilag a cs. k. kereskedelmi, ipar- és középítészeti ministeriumot illeti, mégis, valamint a vasúti vállalatok, úgy azok hivatalnokai és szolgálk kötelesek az általános rendőri törvényeket megtartani és e tekintetben a biztonsági közegek és közigazgatási hatóságok felügyelete alatt állanak.

91. §.

8. Jelen szabályok kötelező ereje a már szabadalmazott és engedélyezett vasút-vállalatokra nézve.

Jelen törvényben foglalt szabályoknak és kötelezettségnek a már engedélyezett és szabadalmazott vaspályavállalatok azon naptól fogva, melyen jelen törvény hatályba lép, alávetvék.

Üzleti eszközök új beszerzése csakis jelen törvény szabályai szerint történhetik. A már meglévők legfeljebb (jelen törvény hatálybaléptétől számítandó) 5 év alatt, ennek határozatai szerint átalakítandók, hacsak az üzleti vállalatok folyamodványa folytán kereskedelmi, ipar- és középítészeti ministerium által hosszabb határidő kivételesen nem engedélyeztetik.

92. §.

Oly vaspályákra, melyek nem gőzgépekkel, hanem más erővel üzetnek, külön üzleti rendtartás által jelen törvénynek a sajátos körülményekre illő határozatai felhasználása mellett czélszerű intézkedés fog tétetni.

II. A vaspályát használó vagy ezzel különben érintkezésbe jövő személyek (a közönségnek) kötelességei.

93. §.

a) Általános kötelesség.

A vasutat utazásra vagy tárgyak szállítására használó személyek kötelezvék magukat a szállításra nézve megállapított és közhírré tett feltételekhez tartani, a pályaüzlet rendje, szabályszerűsége és biztonsága fenntartására kibocsátott szabályokat pontosan megtartani és azon utasításoknak, melyeket a felügyeleti és vonatszemélyzet e tekintetben netalán adni szükségesnek ismer, készségesen megfelelni.

94. §.

b) Utazási okmányok és jövedéki hivatalos eljárás.

Mindegyik utazó, ki a vasúton továbbszállítatni akar, az utazási okmányok iránt kibocsátott törvényes rendszabályokat szorosan követni és a jövedéki kezelés alá eső tárgyakat ennek kellőképp alávetni köteles.

Ezen szabály a közhírré tett felvételi feltételekben világosan megértendő.

95. §.

c) Fel- és leszállás.

Minden utazó a vonat menete közben a fel- és leszállástól, az ajtó szükségtelen kinyitásától és a fensíkra való kilépéstől tartózkodni köteles.

96. §.

d) A pályára lépés.

A pályának szolgálati vagy munkaszemélyzetéhez nem tartozó egyénnek, a kik erre különös engedélylyel ellátva nincsenek, vaspályára, az ehhez tartozó helyiségekbe, a lejtőkre, párkányokra, gödrökbe stb., kivéve a be- és kijárássra, úgy a fel- és leszállásra a pályaudvarokon megállapított helyeken, a pályán való átjárásra kitűzött pontokon, és végre az elszállításra szánt helyiségekbe lépni nem szabad.

A pálya-sorompók önhatalmú megnyitása, valamint az ezeken való átbujás vagy áthágás tilos; a pályán való átjárás — azonban minden megállás nélkül — csak akkor van megengedve, ha a zársorompó nyitva találtatik, vagy miután annak megnyitása a pálya-felügyeleti személyzet részéről megtörtént.

Az állatok által vontatott járművek, hátas lovak és hajtott marháknak a sorompó megnyitására való várakozás közben a pályához nagyon közel jönni nem szabad; a felügyeleti személyzet e részbeni figyelmeztetéseit pontosan követendő.

97. §.

A pálya közvetlen szomszédságában állatoknak csak gondos felügyelet alatt szabad legelni, s arról kell gondoskodni, hogy a pályára és annak tartozékaira ne lépjenek, vagy a kerítésen túl ne menjenek és a vonatok elhaladásakor meg ne bokrosodjanak.

98. §.

e) A pálya megrongálása és megváltoztatása.

A pályának és tartozékainak, tehát nemcsak a vágányoknak, hanem a töltéseknek, párkányoknak, árkoknak és az építési tárgyaknak, kerítéseknek, zársorompóknak, intőtábláknak, fekszínoszlopoknak, mértföldmutatóknak, jelzőkészülékeknek bármínemű rongálása, félremozdítása, vagy megváltoztatása tilos; hasonlóan szigorúan tilos bármínemű tárgyakat a pályasínekre vagy ezek mellé a pálya vagy tartozékának kerületébe tenni, vagy jelzéseket utánozni.

Vége az utasoknak az üzleti járművek bármínemű megrongálása tilos.

99. §.

f) A pálya szomszédjai és ezeknek a pálya közelében való miheztartása.

A szomszédoknak a pálya környékén oly intézkedéseket tenni nem szabad, melyek a pálya és tartozékai fennállását, vagy ezeknek rendszeres és biztos használatát veszélyeztetnék, vagy melyek tűzveszélyt okozhatnának. Földtér-változásoknál, melyek által azon hely, hol a változás eszközlendő, a pálya tulajdonához közelebb hozatnék; továbbá építkezéseknél, melyek a tűzveszélyesnek nyilvánított környékben eszközöltetni szándékoltnak, mindenkor az üzlet feletti főfelügyeletre hivatott, valamint az illető közigazgatási hatóság előleges engedélye kieszközlendő.

Könnyen gyuladható anyagoknak a pálya tűzveszélyes körzetén belül való fedetlen rakodása elkerülendő; a magábanvéve tűz mentes, de tűzveszélyes tárgyak eltartására szánt helyiségek kellő elzárásáról mindenkor gondoskodni kell.

A behordásra készen fekvő mezei termények a pályától lehetőleg távolra viendők, végre erdőknél és egyáltalán a faültetvényeknél azon lehetőség elhárítására kell figyelmet fordítani, hogy a szél által okozott törések által a pálya el ne fődessék.

Az erdők, csallitok vagy bokrok kivágása, egyes fák levágása vagy lebocsátása, a marhának legelőre hajtása, kavics termelése, agyag ásása és egyáltalán minden oly cselekmény, mely által a talaj porhanyóssá válik, tárgyak a pályára hullanak, földsikamlások, vagy kőomlások előidézhetnének, a telkek azon vonalain és pontjain, melyek az erre hivatott hatóság részéről e végből különösen megjelöltettek, tilos.

100. §.

g) Ezen szabályok feletti őrködés.

A községi előljáró, a biztonsági közegek és egyáltalán közigazgatási hatóságok kötelesek a fent előadott szabályok (jelen törvény 2—18. szakasza) pontos megtartása felett őrködni, a felügyelettel megbízott vaspályaszemélyzetnek e tekintetben leghatályosabban segínyt nyújtani, az áthágókat a körülményekhez képest letartóztatni és az illetékes bírói hatóságnak megfenyítés végett átszolgáltatni.

101. §.

A vaspálya alkalmazottjai fel vannak jogosítva, az említett szabályok áthágóit, kik a hozzájuk intézett intéseket nem követik, vagy az üzlet biztonságát megzavaró vagy veszélyeztető cselekményt már elkövették, oly esetekben, midőn a rendőri (közigazgatási) vagy bírói hatóság segélye azonnal kéznél nincs, letartóztatni, és a legközelebbi államügyészi vagy bírói hatóságnak további eljárás végett átadni.

A vaspályák hivatalnokai- és szolgálainak ezen átruházott rendőri hatáskör gyakorolhatása, valamint egyáltalán kötelességeik lelkiismeretes teljesítése céljából azon vaspálya-hivatalnokok és szolgálak, kiknek a helyi viszonyok szerint a pálya s a hozzátartozó intézmények és a vaspályát használó közönség feletti felügyelet kötelességeikhez tartozik, magánvasutaknál is az államkormány által megeskettettek.

Az ilyképp felesketett vaspálya-hivatalnokok és szolgálak szolgálati eljárásuk tekintetében a közönség irányában a magánvaspályákon is egyéb közigazgatási közhivatalnokokkal egyaránt, a törvényes oltalomban részesülnek.

102. §.

Jelen törvény szabályai ellen való bármily cselekmény vagy mulasztás, ezen törvény mérvéhez képest és az általános törvénykönyv határozatai szerint fenyítetik.

Baumgartner s. k.

SZABÁLYRENDELET
A MAGÁNVASPÁLYÁK ÉPÍTÉSÉRE ÉS ÜZLETÉRE
SZÜKSÉGES ENGEDÉLYEK TÁRGYÁBAN.*)

{A volt közmunka- és közlekedésügyi m. kir. ministernek 1868. évi július hó
8-án 4973. szám alatt kiadott rendelete.)

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 szakértő véleményének meghallgatása után adathatik meg.

Oly vaspálya építésére ellenben, melynek rendeltetése az, hogy nyilvános személy- és áruszállító eszközkép szolgáljon, vagy mely által valamely országút bármennemű 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 kir. közmunka és közlekedési ministeriumot illeti, mely a magy. kir. ipar- és kereskedelmi, úgy a közös hadügy-ministerium véleményét előlegesen kikéri.

Gőzmozdonyú vasút építésére szóló engedély megelőző törvényhozási tárgyalás alapján ő Felsége 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.

*) Ez a szabályrendelet a kőpviselőháznak 1868. évi május hó 12-én, valamint a főrendiháznak 1868. évi május hó 23-án tartott ülésében megadott jóváhagyása mellett bocsáttatván ki, már keletkezési módjára való tekintettel is a törvénypótló rendelet jellegével bír.

Ezen szabályrendelet teljesen megegyezik az 1854. évi november hó 10-ik napján kelt és ma is érvényben lévő osztrák vasútengedélyezési törvénynyel (Eisenbahn-Concessions-Gesetz), illetve annak egyszerű fordítása.

Ezen engedély azonban csak akkor adathatik meg, ha az ellen sem az engedélyt kérőnek személyére nézve, sem pedig magánjogi és köztekin-teteknél fogva nehézség nem forog fenn.

Ha ezen engedély még csak akkor alakulófélben lévő társulat által kéretik, úgy az csak azon kikötés mellett adathatik meg, hogy a kérel-mezők mindazon feltételeket teljesítsék, melyek a társulatok alakítására szükséges előleges engedély megnyerésére hazai törvényeinkben fog-laltatnak.

Ily engedélyt nyerni kívánó személyek és társulatok kötelesek a végett a magyar kir. közmunka- és közlekedési ministeriumhoz folya-modni, 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 enge-délyért folyamodó csupán arra nyer jogot, hogy a tervezett vaspálya előállítására szolgáló előnyomozásokat saját költségén a fennálló törvé-nyek megtartása mellett a hatóságok felügyelete alatt megindíthassa és a szükséges felmérési és fekmérlegezési munkálatokhoz kezdhessen.

Ezen engedély által ellenben az engedélyért folyamodó sem a kérdéses vaspálya engedélyezésére előjogot, sem valamely különbeni kizáró joga-sítványt nem nyer.

Ennélfogva az előmunkálati engedély ugyanazon vaspályára több különböző személyeknek is adathatik.

Ezen engedély csak az abban határozottan kifejezett időre érvé-nyes, mely idő eltelte után megszűntnek tekintendő; meghosszabbítása vagy újból megadása azonban a fenn elősorolt feltételek alatt kérethetik és megadathatik.

V. §. A vaspálya építésére való engedély kieszközlése végett a kér-vény a m. kir. közmunka- és közlekedési ministeriumnál annak kimuta-tásával nyújtandó be:

1. Hogy a folyamodók az előmunkálatok megtételére engedélyt nyertek;

2. hogy a tervezett vaspálya közérdeknek javára szolgál;

3. hogy a vállalatra szükséges pénzerő mi módon lesz előállítandó;

4. melléklendő még a kérvényhez az egész vállalat terve, a mű-szaki tervezet és a költségvetés.

A közmunka és a közlekedési ministeriumnak jogában áll a körül-ményekhez képest az engedélyért folyamodóktól biztosítéktételt, a társulatoktól pedig annak kimutatását kívánni, hogy a résztvevők által a vállalatra nézve elegendő pénzalap biztosított.

VI. §. Mielőtt valamely vasút építésének engedélyezését tárgyzadó kérvény megelőző törvényhozási tárgyalás alapján legfelsőbb elhatáro-zás alá terjesztetnék, gondosan megvizsgálandó, vajjon maga az épít-mény, s annak egyes részletei nem foglalnak-e magokban olyasmit, mi a fennálló törvényekkel vagy köztekin-tetekkel és már korábban nyert magánjogokkal ellenkeznek. Különösen arra kell a pálya építésénél ügyelni, hogy a szomszéd földeknek, épületeknek stb. minden rongálása elkerültessek. E végre a közmunka és közlekedési ministerium minden egyes esetben saját kiküldöttének vezérlete alatt szakértőkből alakít-andó bizottságot rendel ki, mely a közös hadügyministerium, az illető törvényhatóságok, továbbá az érdeklett társulat és birtokosok közbe-jöttével a vasútvonalat, a mennyire szükséges, a helyszínén is bejárandja;

a közlekedés, közbiztonság és a vasútforgalom és üzlet tekintetéből szükséges építkezési intézkedéseket megállapítja, s eljárásának eredményét a m. kir. közmunka és közlekedési ministeriumnak helybenhagyás végett bemutatja.

VII. §. A közhasználatra szolgáló vasútépítési engedély csak egy meghatározott időre adatik. Ezen idő 90 évet meg nem haladhat, de a fennforgó viszonyokhoz képest, kevesebb számú évekre terjedhet.

Az ilyen engedély tartamának határideje azon napon kezdődik, melyen a vasút egészen vagy részben a közönség használatára megnyitattik,

VIII. §. Az engedély tartamának letelte után magának a vasútnak, a földnek és területnek és a hozzátartozó építményeknek tulajdona tüstént, kárpótlás nélkül és közvetlenül az államra száll.

A vállalat köteles a vasutat minden tartozékaival együtt használható állapotban átadni. A hatóságoknak különös kötelességévé tétetik a fölött örködni, hogy a kiváltság idejének leteltét megelőző utolsó 5 év alatt a szükséges javítások azonnal megtéssenek, mire a vállalat szükség esetében kényszerítő eszközökkel szorítandó.

IX. §. A vasút építésére nyert engedéllyel rendszerint (ha az engedélyezési ok különös megszorításokat vagy kikötéseket nem foglal magában) a következő engedmények járnak:

a) a vasút vállalat jogot nyer arra, hogy a jóváhagyott tervben előadott irányban vasutat építhessen.

A mennyiben az építés céljából és annak befejezéséig az építészerek szállítása végett mellékvonalak előállítására szándékoltatik, erre az építésjóváhagyás kikérendő, s ha a vonal más földjén lenne vezetendő, a földtulajdonos különös 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 vasutat építeni, mely ugyanazon végpontokat, új, hadtani, politikai vagy kereskedelmi tekintetben fontos közbenső pontok érintése nélkül kötné össze.

Ellenben a kormánynak föntartva marad, az engedély tartama alatt is, a szárnyvonalakra, vagy az engedélyezett vasút folytatólagos irányában létesítendő vasút építésére más magánvállalatoknak engedélyt adni, vagy ilyes vasutakat államköltségen 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 mérve iránt a közmunka és közlekedési ministeriumot illeti. Ezen kisajátítási jog fogamatba vétele előtt köteles azonban a vasúti vállalat a föld megszerzésére és azért adandó kárpótlás iránt a barátságos egyezkedést megkísérteni, s csak ezen kísérlet nem sikerülte után folyamodni a közmunka és közlekedési ministeriumhoz a formászerű kisajátítási határozat hozataláért. A kisajátítási határozat jogerőre emelkedése után köteles a vasúti vállalat a kisajátítandó föld bírói 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 gátoltatik.

Ha azonban a becsúnél a bírói eljárás szabályai meg nem tartanak, akkor azon tulajdonosnak, ki magasabb kárpótlást vél igényelhetni, e tekintetben a törvény útja fenmarad.

Hasonló módon kell a határozat hozatalánál eljárni azon idegen tulajdon ideiglenes használatának szüksége iránt is, mely a vállalat kivitele érdekében a megengedett vasút építése 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 a következő kötelezettségeket tartoznak az állam irányában teljesíteni:

a) A vasúti vállalatok kötelesek az engedélyezett vasút kivitele előtt annak részletes terveit, melyből 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 vasútnak és az egyes tárgyaknak építésénél az általános építészeti, valamint az elébük tűzött különös szabályokat pontosan teljesíteni.

Ide tartoznak a tűzveszély és egyéb rongálások elleni elővigyázati szabályok stb. stb.

b) A vasúti vállalatok kötelesek a köz- vagy magántulajdonon a vaspálya építése által okozott minden kárt megtéríteni, továbbá oly intézkedéseket tenni, 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 vasúti vállalat köteles a megszakasztott közlekedést más módon teljesen helyreállítani. Az elromlott, vagy járhatlanokká vált utak, hidak, stb. helyett előállítottakat azok kötelesek használható állapotban tartani, kik az előbbi utaknak, hidaknak, stb. főtartására kötelezi ettek.

Ezek azonban a vasúti vállalattól a költségek aránylagos részének megtérítését követelhetik, annyiban, a mennyiben ezen utak, hidak, stb. fentartási költségei a vasút építése által szaporodtak.

A mennyiben a vasút által háborított közlekedés helyreállítására előbb nem létezett különös építmények, p. o. hidak, gátak, stb. szükségesek, a vasúti vállalat által nemcsak az első előállítás, hanem a jövőendő fentartás költségei is viselendőek.

d) Ha a vasút valamely közúton, hídon vagy gáton vezetettik keresztül, a vasúti vállalat köteles, a hatóságok rendelete szerint, a biztonságának megfelelő bekerítésről (elzárásról) gondoskodni s azokkal az út, híd vagy gát használata iránt egyezkedni. A bekerítésről (elzárásról) minden oly esetben is gondoskodni kell, hol valamely közút a vasúton megy keresztül, vagy abba beleszakad, vagy a hol különben, p. o. állomáshelyeken, köztekintetekből, az illető hatóságok utasítása szerint a vasút elzárása szükségesnek mutatkozik.

e) A személyek és tárgyak szállítására és a mellékilletékekre nézve megállapított árszabások, az illető társulat engedélyokmányában kikötött

időben és módon, a közmunka- és közlekedési ministeriumnak jóváhagyás végett felterjesztendők.

Az árszabás megállapításánál minden fenforgó viszonyok, a vasút jövedelmezése, a szomszéd vasutak árszabásai stb. kellő figyelembe veendők.

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 vasúti vállalat köteles a vasút üzleténél magát mindenekben a vasútüzlet iránt fennálló rendeletekhez szabni.

A vasúti vállalat ennél fogva, különösen a postaküldeményeknek és a postaszolgáltatbelieknek, a vasúti üzletrend 68. §-a értelmében, ingyen szállításra 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 kárpótlásért rendelkezése alá adni, melyek ezen szállításra nézve az illető vasúttársulat engedélyokmányában, vagy külön általános szabályokban megállapítva vannak.

g) A vasúti vállalat köteles a szomszéd vasutakkal (akár legyenek azok az engedélyezés idejekor kiépítve, akár pedig csak később építessenek) a menetrend, a vasút és az üzleteszközök kölcsönös használása tekintetében is általában a kölcsönös forgalmi viszonyok rendjére nézve egyetértőleg megállapodni.

Ha e tekintetben barátságos egyezség létre nem jönne, vagy a történt megállapodás a közérdekeknek meg nem felelne, a közmunka- és közlekedési ministerium a megkívántató intézkedéseket hivatalból megteendi, mely rendelkezéseknek a vasúti vállalatok engedelmeskedni tartoznak.

h) A vasúti vállalatok tartoznak az álladalmi távírdavonalnak a vasút mentében saját területükön való felállítását, vagy netaláni saját távírókészületeinek használatát ingyen megengedni.

i) A vasúti vállalatok a kormány különös engedelme nélkül nincsenek feljogosítva kötelezvények vagy részvények kibocsátásával, avagy a részvényekre eszközendő ráfizetések alakjában kölcsönöket kötni.

A vasúti vállalatoknak fennebbi kötelezettségei zsinórmértékül szolgálnak annyiban, a mennyiben az erre vonatkozó engedélyokmányban különös kivétel nem foglaltatik, a kormány megítélésére bizatik ugyanis, valamely vasúti vállalatot a fenforgó különös viszonyokhoz képest az egyik vagy másik kötelezettség alól felmenteni, 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 vasúti engedély 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, feltéve, 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 földekre és épületekre nézve stb. szerzett tulajdonjog (azok törvényes kisajátításának fentartása mellett) a vállalkozóké marad ugyan, azonban a kormánynak szabadságában áll a kérdéses vasút építésére az engedélyt valamely más későbbi vállalatnak adni, vagy ezen építést államköltségen létesíteni.

XII. §. Ha valamely vasúti vállalat az illetékes hatóságok rendelkezéseinek ismételt intések daczára sem engedelmeskedik, vagy az engedélyokmány avagy a vasúti üzletrend lényeges határozatai ellen cselekszik: a közmunka- és közlekedési ministerium ez engedélyezett vasutaknak az üzleti vállalat veszélyére és költségén eszközendő lezárását elrendelheti.

XIII. §. Az e határozatok foganatosítására vonatkozó ügyek, a bírói út kizárásával, kizárólag a közigazgatási hatóságok ele tartoznak.

HATÁROZMÁNYOK
A SZEMÉLY- ÉS VEGYESVONATOK FORGALMÁRA
NÉZVE A CS. K. DÉLKELETI ÁLLAMVASUTAKON
MARCHEGG, PEST ÉS SZOLNOK KÖZÖTT.

I. Rend és biztonság.

1. §. A t. ez. utasok a vasúton, a pályaudvarokon és a menetközben tartandó rend- és biztonságra közzétett határozmányokat figyelembe venni tartoznak és kötelesek nem csupán az ezen határozmányok fenntartására rendelt vasúti közegek rendelkezéseinek engedelmeskedni, hanem szükség esetén azokat hivatásuk teljesítésében még támogatni is.

2. §. Az utasok kötelesek a fennálló szabályokhoz képest magukat a szükséges úti okmányokkal ellátni és a menetjegyet kellő időben megváltani. Az összes állomásokon az indulási idő bevarására rendelt helyiségekbe a belépés csak egy menetjegynek a hivatalnok vagy portásnak való bemutatása esetén engedtetik meg.

3. §. Az úti podgyászra vonatkozó határozmányok a 26—35. §-ban tartalmazvák.

4. §. A főállomásokon 15 perczzel a vonat indulása előtt harangjel adatik, mely után az utasok a vonathoz menni és azon kocsiosztályban helyet foglalni tartoznak, a melyre a menetjegy váltatott. Közbenső állomásokon az illető vonat érkezése szintén az e célra rendelt helyiségekben várandó be. Az érkezés harangjel által jeleztetik és a beérkezés után a kalauzok megjelölik azt a kocsit, melyben helyet kell foglalni.

5. §. A kocsikra való lépés, ha a kürtjei már megadatott vagy ha a vonat már megindult, vagy addig, míg az teljesen meg nem áll, tiltva van.

6. §. A ki a megállapított indulási időt elmulasztja, az sem a váltott menetjegyért visszatérítésre, sem bármely más kártérítésre igényt nem tarthat, s a menetjegynek egy későbbi menetre szóló kicserélése sincs megengedve.

7. §. Az utasoknak nincs megengedve a pályaudvarnak más, mint a fel- és leszállásra rendelt helyeire lépni és azok magukat a mozdonyoktól és a vágányoktól is távol tartani tartoznak.

8. §. A kocsí ajtainak az utasok által való kinyitása csak különös esemény bekövetkezténél, melynél a kocsiban való maradás veszélyes járhat, engedtetik meg és a kalauzok kötelesek a történekről felvilágosítást adni. Minden más esetben, különösen menet közben a kocsik ajtainak kinyitása, valamint a kocsiplateaukon való tartózkodás szigorúan tiltva van, úgyszintén nem szabad a leszállást megkísérlem, mielőtt a vonat meg nem áll. Előforduló zavaroknál azonban a kalauzoknak megkeresésére a kocsikból ki kell szállani. Egyáltalán kötelesek az utasok helyeiken nyugodtan maradni; a padokra való felállás, a támaszok átlépése, különösen pedig a kocsí oldalán való kihajlás és az ajtóhoz való támaszkodás tiltva van.

9. §. A menetjegyek az utasok által megőrzendők, a kalauzok és ellenőrök kívánságára előmutatandók és csak a rendeltetési állomáson való megérkezés után az e célra kirendelt hivataloknak, portás vagy őrnök átadandók. A ki érvénytelen jegygyei vagy épen jegy nélkül találtaik, köteles a legközelebbi hivatalnál az egész vonalra, melyet a vonat elindulási helyéről megtett, valamint az utas által még teendő útra menetjegyet váltani és azon esetben, ha az intézet szándékos károsítása joggal feltételezhető, a továbbszállítás megtagadtatik.

10. §. A vonatnak közbenső állomáson való megérkezése után, mihelyt a vonat megállt, azon utasok, kik ezen állomáson maradnak, a kocsikat elhagyni tartoznak. A tovább utazók a leszállást lehetőleg mellőzzék és ha ez kikerülhetetlen, minden esetre még az indulási kürtjei megadása előtt a kocsira felszállani tartoznak. A leszállás minden állomáson a felvételi épület felé levő oldalon történjék és az utasok ne tartózkodjanak a pályaudvaron tovább, mint a podgyász átvételére okvetlen szükséges.

11. §. Ha azon eset áll be, hogy menetek az intézet által egyáltalában nem eszközöltetnek, vagy megszakítatnak és nem folytathatók, akkor az utasnak a fizetett menetdíjvisszatérítésre igénye van, azonban csak azon vonalra, a melyen a menet elmarad; ezen kívül az utasoknak sem visszatérítésre, sem kártérítésre nincsen igényük.

12. §. Elemi eseteknél vagy más jelentékeny akadályoknál, melyek valamely vonalon való menet folytatását lehetetlenné teszik, a legközelebb használható vonalig más járművekkel való továbbszállítás iránt lehetőség szerint gondoskodás történik.

13. §. Részegeknek, valamint oly személyeknek, a kik illetlen magaviseletük által a velük utazóknak terhére vannak, az utazás akkor megtagadtatik, ha menetjegyüket már meg is váltották és a fizetett menetdíj nem térítettik vissza. Betegek, a kik oly állapotban vannak, hogy jelenlétük által a velők utazók terhére esnek, kötelesek, ha a vasutat használni akarják, maguk és kíséretük részére az esedékes illetekek ellenében egy kocsiszakaszt bérelni.

14. §. A dohányzás az I. és II. osztály kivételével, a hol dohányozni nem szabad, minden kocsiosztályban meg van engedve.

15. §. A vasút mentén, a várótermekben vagy a kocsikban talált tárgyak a főszállító hivatalnál Pesten szóban vagy írásban tudakolandók és azok, ha a felek által mint tulajdonuk pontosan megjelölhetők, elismervény ellenében kiadatnak.

16. §. A vasútintézet hivatalnokainak, kalauzainak és szolgálainak, elbocsájtás terhe mellett meg van tiltva az utasoktól ajándékokat vagy borraivalókat követelni.

17. §. Ha az utasoknak a vasútintézet alkalmazottai ellen panaszuk volna, azokat az állomási pénztárnál lévő panaszkönyvbe a vádlott nevének és lakhelyének megjelölése mellett bevezethetik. Szóbeli panaszok az állomáson az illető hivatalnoknál teendők.

II. Menetjegyek.

18. §. Három kocsiosztály létezik, még pedig:

az I-ső osztály,

a II-ik osztály,

a III-ik osztály,

a melyekben a közhírré tett és a hivatalokban betekintésre fekvő díj-szabásokban megállapított illetékek fizetendők.

19. §. A menetjegyek minden állomás hivatalában az indulás napján az indulási időt egy órával megelőzőleg az indulás előtt 5 perczig adatnak ki.

A pénztárak 5 percczel a vonat indulása előtt bezáratnak.

Menetjegyek kiadatnak a hivatalnok által, még pedig:

Pesten: a szolnoki és marchegg—pesti vonalrész összes állomásaira,
Pest és Marchegg között fekvő állomásokon: a marchegg—pesti vonalrész összes állomásaira,

Pest és Szolnok között fekvő állomásokon: a szolnoki vonalrész összes állomásaira.

20. §. A menetjegyek csak az azokon megjelölt állomásra és metre és a 18. §-ban meghatározott kocsiosztályra érvényesek, minélfogva azok az utasok által mindjárt az átvételnél megvizsgálandók, vajjon a kívánt állomásra és kocsiosztályra szólnak-e, mert későbbi felszólalások már nem vétetnek figyelembe.

21. §. Ha az utasok tovább óhajtanak utazni, mint a mely útra őket a váltott jegy jogosítja, a ráfizetés az illető állomási pénztárnál eszközözlendő.

22. §. Ha egy utas magasabb kocsiosztályban kíván helyet foglalni, mint a milyenre az eredetileg váltott menetjegye szól, akkor az esedékes összeg ráfizetése mellett a hivatalnál egy magasabb osztályra szóló menetjegy ellenében kicserélhető, ha a szelvény még le nem szakított. Ha ez azonban már megtörtént, akkor a kézben lévő menetjegyhez még második is váltandó, még pedig:

a II. kocsioszt.-ból az I-sőbe való átlépésért III. oszt. menetjegy,

a III. » » I-be » » II. » »

a III. » a II-ikba » » III. » »

23. §. Két éven aluli gyermekek, de csak felnőtt személyek kíséretében jegy nélkül utazhatnak, ezek által azonban ölben tartandók.

Egy személy csak egy gyermeket vihet magával díjmentesen, különben a többiek részére a gyermekekre megállapított menetdíj fizetendő. 2—10 éves gyermekek a díjszabásszerű illetékek felét fizetik gyermekjegy ellenében.

24. §. Az összes illetékek fizetése lehetőleg a használatban lévő pénzzel eszközözlendő, a pénzváltás a pénztárnál lehetőleg mellőzendő.

III. Külön vonatok.

25. §. A hirdetett rendes meneteken kívül kívánatra külön menetek is indíttatnak. Az utasok a bejelentés és megállapodásra nézve a pesti főhivatalhoz tartoznak fordulni. A külön vonat indulási ideje az illető hivatalnok által megállapíttatik és pontosan betartandó, mert különben még a vonat indulása előtt várakozási díj fizetendő.

A külön vonat addig tartatik indulásra készen, míg a várakozási díj a külön vonatért esedékes díjat elérte. Ha a várakozási díj a külön vonat illetékét meghaladja, ezért, ha az igénybevétel még kívántatik, az esedékes illeték újból fizetendő.

IV. Úti podgyász.

26. §. Minden utasnak megengedtetik 25 fontig terjedő podgyász, mely könnyen hordozható tárgyakból, mint kis éjjeli zsákok, útitáskák, dobozok, férfikalap-tartók és egyéb kis csomagból állhat, a kocsikulcsok alatt díjmentesen magával vinni, a mennyiben ez a többi utasnak nincsen terhére. Az elvitel kizárólag a tulajdonos veszélyére történik.

Ha a podgyász nagyon terjedelmes, s azért a kocsiban való elvitelre nem alkalmas, vagy 25 fontnál nehezebb, vagy ha az utas egyáltalán nem kívánja azt saját felügyelete alatt magával vinni, akkor az az illető hivatalnál a menetjegy előmutatása mellett, elismervény és a díjszabásszerű illeték megfizetése ellenében feladandó. Egyébiránt a podgyász oly hivataloknál, melyeknél menetjegyek csak a legközelebbi elágazó állomásig válthatók, mégis a rendeltetési állomásig vétetik fel.

Lőfegyvereket csak töltetlenül szabad feladni és azokat semmi esetre sem szabad a személykocsiban, hanem csak a podgyászkocsiban szállítani.

27. §. A podgyász feladása az összes állomásokon a menet napján legalább fél órával a vonat elindulása előtt eszközözendő. A feladandó podgyásznak jól becsomagolva kell lenni és annak nem szabad folyadékokat, tűzveszélyes vagy egyéb oly tárgyakat tartalmaznia, melyek dörzsölés folytán vagy más módon kárt okozhatnak. Minden utas tartozik arról meggyőződést szerezni, hogy a felvétel alkalmával a podgyászra erősítendő állomásbárca a vevény számával és a helyes rendeltetési állomással van-e megjelölve.

Különben a podgyász a menet napja előtt, még pedig reggel 8 órától este 6 óráig, valamint a menet napján, ha a megállapított félórával a vonat indulása előtt elhozatik, valamennyi állomáson feladható.

28. §. A rendesen feladott podgyászért közvetlenül a vonatnak rendeltetési állomásra való megérkeztéig szavatolás vállaltatik; ekkor az a vevény visszaszolgáltatása ellenében az utasnak kiadatik.

Azon podgyászt, mely nem vétetik át mindjárt, vagy 24 óra alatt nem vitetik el, a díjszabásszerű fekbér fizetendő és ezen 24 órai idő után szavatosság már nem vállaltatik.

29. §. A vállalat csak a podgyászról szóló vevény birtokosának szavatol, minélfogva ezen vevény gondosan megőrzendő, a mennyiben a podgyász csak a vevény visszaadása ellenében, mely a vállalatot minden további igénytől megszabadítja, adatik ki. Ha azon eset állana be, hogy egy elismervény elvész, akkor az utas a podgyász kiszolgáltatása előtt magát kielégítően igazolni tartozik és megfelelő biztosítékot kell nyújtania, a podgyász átvételét pedig írásban kell elismernie.

30. §. A vállalat elismervény ellenében feladott, jó állapotban lévő, nem biztosított bőröndért vagy ládáért, mely személyzetének hibája folytán elveszett, a tartalombevalláshoz képest 25 pengő forintig terjedő kártérítést nyújt, egy köpenyzsákért 15 pengő frt-ig és egy csomagért 5 pengő frt-ig.

31. §. Sérült podgyász, valamint olyan, melynél hiány van, ha a kártérítés összegére nézve békés megállapodás nem jön létre, mint elveszett tekintetik és ezért az előző 30. §-ban meghatározott kártérítés nyújtatik, minek ellenében az utasnak a podgyászra további igénye nincsen.

32. §. A ki podgyászának értékét biztosítani kívánja, azt a feladásnál bejelenteni tartozik és 100 frt érték után 3 kr. biztosítási értéket fizet. A biztosítási feltételek az összes hivataloknál megtudhatók.

33. §. A podgyász kiszolgáltatásánál az utas azt megvizsgálni tartozik és sérülés, hiány vagy elveszés esetén a kártérítési igény azonnal bejelentendő' mert későbbi felszólamlás nem vétetik figyelembe.

34. §. A főállomásokon felelős podgyász-hordárok alkalmaztatnak, kik számozott jelet viselnek. Az utas szabadságában áll ezeknek szolgáltatást igénybe venni, vagy sem. A hordárdíj az állomásokon ki van függesztve és a hordároknak semmi ürügy alatt sem szabad magasabb illetéket követelni.

35. §. a) Ha a podgyásznál elveszés, hiány vagy sérülés, hiányos vagy ki nem elégtő csomagolás folytán, vagy egyáltalán a fél hibájából származik, kártérítés nem nyújtatik.

b) Ha folyadékok, tűzveszélyes vagy más tárgyak, melyek dörzsölés által vagy bármilyen más módon kárt okozhatnak, podgyásként adatnak fel, akkor nem csupán minden kártérítésre való igény esik, hanem a feladó minden ebből származható következményekért felelős és kártérítő köteles marad; ezen kívül a szabályellenesen feladott tárgyak után a podgyászilletéken felül annak hűszoros összegét mint bírságot tartoznak fizetni.

V. Gyorsárúk.

30. §. A személy- és egyesvonatokkal minden állomásról minden állomásra gyorsárú is szállítatik, ha annak feladása legalább egy órával az illető vonat elindulása előtt történik. Hét óra után azonban gyorsárú már nem vétetik fel. A feladó a felvételről elismervényt tartozik átvenni, mert e nélkül felszólamlások nem vétetnek figyelembe.

37. §. Minden gyorsküldeményhez megfelelő fuvarlevél adandó. Ennek hiányában a küldemény csak akkor vétetik át, ha a küldő a fuvarlevelet a hivatalnál kiállíttatja, a miért azonban a megállapított illeték fizetendő.

38. §. A díjszabásban megállapított illetékek mindjárt a feladás alkalmával fizetendők.

A gyorsárúnak a rendeltetési állomásra való megérkezése után a címzett írásban értesítetik, minek utána az 24 óra lefolyása alatt elviendő. A főállomásokon a gyorsárú kívánatra és a megállapított hordárdíj megfizetése ellenében, vagy még a megérkezés napján, vagy legkésőbb a következő napon házhoz vitetik.

39. §. Mindazon tárgyak, melyek a 35. §. b) pontjában megjelölve, gyorsárúként nem adhatók fel, ha mindazonáltal hamis megjelölés mellett feladattak volna, az ott megállapított határozmányok lepnek hatályba.

Úgyszintén levelek szállítása sincs megengedve.

40. §. A szavatosság, kártérítés, biztosítás és fekbér tekintetében a gyorsárúkra ugyanazon határozmányok érvényesek, mint a podgyászra.

VI. Hintók.

41. §. Hintók Esztergom, Vác, Pest, Vecsés, Monor, Alberti, Czegléd, Abony és Szolnok állomáson vétetnek fel szállításra. Azok egy nappal előbb bejelentendők és mindenestre legalább egy órával azon vonat indulása előtt, melylyel elszállítandók, a pályaudvarra hozandók, a hivatalnál a díjszabásszerű illeték és vevény ellenében feladandók.

42. §. Az utasoknak nem szabad hintájukban maradniok. A hintóhoz tartozó személyek részére III. osztályú menetjegyek váltandók, melyekkel az uraság bármely kocsiosztályt, a cselédség pedig csak a III. osztályt használhatja. Ezen menetjegyek azon pénztárnál, hol a hintók felvétetnek, előmutatandók és ott megjelöltetnek.

43. §. A hintókról szóló vevények a kalauzoknak vagy ellenőröknek kívánatra felmutatandók és a rendeltetési állomáson való megérkezés után leadandók.

VII. Lovak.

44. §. Lovak szintén csak a 41. §-ban megjelölt állomásokon és azokra és az abban a §-ban foglalt további határozmányok szerint vétetnek fel.

45. §. Ha a lovak megugranak vagy megsérülnek, ezért nem szavatoltatok; egyébiránt meg van engedve azok felügyeletére egyéneket kirendelni, a kiknek III. osztályú menetjegyeket kell váltaniok.

A vevények felmutatása és leadása tekintetében a 43. §. mérvadó.

VIII. Kutyák.

46. §. Az utasoknak nem szabad a kocsikban kutyákat magukkal vinni. A kutyák külön tartályokban szállítatnak és a hivatalnál vevény és a díjszabásszerű illeték megfizetése mellett feladandók. A tulajdonosok a kutyák biztos elhelyezéséről meggyőződést szerezni tartoznak, mivel sem a megugrás, sem a megsérülésért felelősség nem vállaltatik.

IX. Menetrend.

47. §. A menetrend külön hirdetmények által fog közhírré tétetni. Pest, 1850. december 16.

A cs. kir. délkeleti államvasút igazgatósága.

HIRDETMÉNY

az áruszállítás határozmányaira vonatkozólag a cs. kir. délkeleti
államvasúton.

A délkeleti államvasút áll *pest—pozsonyi* és *pest—szolnoki* vasútrészekből.

BEVEZETÉS.

Az árúdíjszabásban megnevezett minden állomáson és állomásra teherárúk az árúk osztályozásának figyelembevételével szállítására feladhatók.

Mindenki, a ki a vasútintézetnek árúkat szállítás végett átad, kijelenti, hogy ezen határozmányokkal egyetért, miért is öt érik mindazon hátrányok, melyek netán azok nem tudásából származnak.

Határozmányok áruknak a vasúton való szállítására.

I. Feladási idő és feladási hely.

1. §. Az árúk felvétele vásár- és ünnepnapok kivételével az összes állomásokon naponta eszközöltetik és pedig:

Pesten a pályaudvari raktárban reggel 9 órától este 6 óráig, Szolnokon a pályaudvari raktárban reggel 8 órától este 6 óráig, valamennyi többi állomáson reggel 8 órától déli 12 óráig és délután 2 órától este 6 óráig.

Technikai czélokra szolgáló folyékony savak és tűzveszélyes vegyi készülékek felvétele hetenkint csak egyszer történik, kivéve, ha azok szállításához egész kocsik vétetnek, még pedig minden kedden a vácz—szolnoki irányban és minden szerdán a Szolnok—vácz-i és pesti irányban

Ha az említett napokra ünnep esik, akkor a felvétel a következő napon történik. *

Nagyobb állatszállítványoknál a szállítvány megtörténtének biztosítása a feladás előtt az illető felvételi hivatalnál kieszközlendő és az állatok előhozatala a felvételi hivatal által megállapított időben eszközölendő.

2. §. A hivatalos órák alatt átadott árúk lehetőség szerint a legközelebbi vonattal fognak ugyan elszállíttatni, mindazonáltal meghatározott szállítási határidő csak azon árúkra nézve állapítható meg, melyek a díjszabásban a II. vagy III. osztályba tartozóknak felsorolják és

Pest, Vác, Esztergom, Czepléd és Szolnok állomásokon felvételnek, még pedig a következő feltételek mellett:

a) Ha az árú jó állapotban (1. §.) megfelelőleg jelezve (12. §.), hiány nélkül (13. §.) és minden szükséges hivatalos és magánokmányokkal (6—9. §§.) a fentemlített felvételi időkben feladatik.

b) Ha nem forog fenn vámhivatali kifogás és az árúk súlya és nemének helytelen megjelölése iránt bírságolási eljárás nem indított meg (45. és 45. §§.).

c) Ha szokatlan véletlen esemény (casus fortuitus major) nem jött közbe, mely az árú érkezésének késedelmét okozta. Ily szokatlan esemény bizonyítékául már a vonatot kísérő, az illető állomási hivatalnok által ellenjegyzett menetlevél szolgál úgy a felek, mint a vasút részére.

Ezen szállítási határidő egyelőre az ezen állomásokon feladott árúk szállítására nézve a rendeltetési állomásra öt napban állapítatnak meg. Vasár- és ünnepnapok ezen öt napba nem számítatnak be. Oly árúknál, melyek délelőtt adatnak át, a felvételi nap ezen öt napba beszámítatnak, különböz: pedig figyelmen kívül marad. A felvétel napja és órája a felvételi elismervénybe bejegyeztetik.

Ha az árúk, melyeknél a fenti feltételek állanak, a megállapított szállítási határidőn belől a rendeltetési állomásra meg nem érkeztek, akkor a vasútintézet által a fuvardíj fele visszatérítetik. Azonban az árúk kiadása előtt az egész fuvardíj és az árút terhelő összes utánvétek és költségek minden körülmények között készpénzben kiegyenlítendők. A fuvardíj felének visszatérítésére irányuló igény a főszállítási hivatalhoz címzett nyílt irat által, a melyben megjelölendő, hogy a visszatérítés ezen hivatalnál vagy a feladó állomás hivatalánál kívánatik, azon felvételi hivatalnál jelentendő be, melynél az árúleadás történik.

3. §. A megállapított felvételi órák lejártával, melyek pontosan betartatnak, árúk a tehervonattal való szállítás végett nem fogadtatnak el.

Azonban a felek szabadságában áll az árút mint gyorsárút az e részben megállapított illeték mellett naponta, vasár- és ünnepnapokon is egy órával az illető vonat elindulása előtt, de legkésőbb esti 7 óráig feladni.

4. §. A feladásra hozott teherárúk a felek által azon helyre rakan-dók le, mely a vasúti hivatalnok által e célra megjelöltetik.

5. §. Pest, Vác és Szolnokon kívánatra az árúk elvitele a feladó házatól az illető állomásokon hirdetett árszabásban megállapított illetékek mellett és a következő feltételek alatt eszközöltetik:

a) Az elvitel bejelentése legkésőbb délelőtti 11 óráig eszközözendő, későbbi bejelentések csak a következő nap vehetők figyelembe. Vasár- és ünnepnapokon árúk nem vitetnek el.

b) Az elvitelre való bejelentés, vagy a szükséges okmányok átadása által, a melyekben megjelölendő, hogy az árú honnan és mikor viendő el, vagy értesítő által, melynek az utóbb említett adatokon kívül még az elviendő árudarabok mennyiségét, nemét, jelét, számát és körülbelül súlyát tartalmaznia kell.

Az első esetben a felvételi elismervény az elvitt eszközlő egyén által kézbesítetik, utóbbi esetben az elismervény az elvitel után az irodában átveendő.

c) Délutáni négy óránál később az árúk a háztól már el nem vitetnek.

Az elvitellel megbízott egyének azon esetre, ha az elvitel értesítővel kívántatott, utasítvák, hogy sem árúdarabokat okmányok nélkül, sem okmányokat az azokban felsorolt összes árúdarabok nélkül át ne vegyenek; az illetők szigorúan utasítvák, hogy minden félnél a megállapított időben megjelenjenek, nem szabad tehát azokat sehol az árúdarabok és az okmányok kiszolgáltatásával feltartóztatni.

d) Azon egyének, kik feljogosítvák árúkat a felektől elvinni, rak-tári pecséttel jelölt könyvvel vannak ellátva, melybe az átveendő árúkat a felek jelenlétében beírni tartoznak és szavatosság csakis az ily egyének átadott tárgyakért vállaltatik.

Ha a szállítandó árúk vámhivatali eljárásnak vetendők alá, akkor — ha csak a fél maga nem kíván közbenjárni — az is az e részbeni költségek megtérítése mellett teljesítettik.

II. A szükséges okmányokról és azok minőségéről.

6. §. A felvételhez hozott tárgyakat fuvarlevéllel szükséges ellátni, a melynek tartalmazni kell:

a) A feladó nevét, a feladás helyét és keltét.

b) A tárgyak mennyiségét, minőségét, tartalmát, jelét, számát, összsúlyát; kereskedelmi árúknál minden egyes darab súlya megjelölendő. Az árúdarabok a súly megállapítása céljából a felek kívánatára a pályaudvaron az ott lévő mérlegek használata mellett a vasútintézet közegei által megmérlelhetők, ezért azonban a díjszabásszerű mérleg-díj fizetendő.

c) A címzett nevét és lakhelyét.

d) A rendeltetési hely nevét, valamint az állomásét, a melyen az árúdarabok leadandók.

e) A biztosítás céljából, a mennyiben az eszközrendő, annak értéke számokban és betűkben kifejezendő.

f) Abban az esetben, ha az árúnak a rendeltetési állomáson elvitelig kell maradnia, »El fog vitetni- megjegyzés is teendő.

g) Azon esetre, ha vámhivatali okmányok is küldetnek, azok minősége és száma is megjelölendő.

7. §. Ha a feladandó valamennyi árúk nem egy és ugyanazon rendeltetési állomáson, hanem különböző helyeken adandók le, minden rendeltetési hely részére külön fuvarlevél adandó.

8. §. Ha az árúk fuvarlevél nélkül hozatnak a feladási állomásra, vagy ha a fuvarlevél hiányos, akkor a fél annak kiállítását vagy kiegészítését a felvételi hivatalban a megállapított díj ellenében kívánhatja.

9. §. A fuvarlevélben megemlített összes vámhivatali okmányok az árúval egyidejűleg adandók át, mert különben a felvétel nem történhetik meg.

Oly okmányokért, melyek a fuvarlevélben meg nem említvék, felelősség nem vállaltatik és azok elveszése, valamint a fuvarlevél helytelen adataiból származó hátrányos következmények az illető fél terhére esnek.

10. §. Minden feladott szállítmányról a feladónak a díjszabásban megállapított illeték ellenében felvételi elismervény szolgáltatandó ki,

melyben az okmányok és tárgyak úgy irandók le, a mint a fuvarlevélben megjelöltettek. Csak a felvételi elismervény szolgál a helyes feladás bizonyítékául és annál inkább az árúk átadásakor azonnal követelendő és az átvételnél megvizsgálandó, mert felszólamlások csak ezen elismervény előmutatása mellett és csak az abban felsorolt tárgyak és okmányokra nézve tehetők.

Az árúk átadója, hacsak a feladó másképp nem rendelkezett, a felvételi elismervény átvételére jogosítottnak tekintendő.

III. A felvitelre alkalmas árúkról.

11. §. A feladásra kerülő árúknak külsőleg jó karban kell lenniük és ha csomagolva vannak, a csomagolásnak tartósnak és czélszerűnek kell lennie. Rossz állapotban lévő tárgyak, vagy a melyek csomagolása hiányos, nem tartós, vagy czélszerűtlen, csak akkor vétetnek át a szállítás végett, ha a fél a fuvarlevélen elismeri, hogy a szállítást a saját veszélyére kívánja és ily esetben az árúk átadójának aláírása érvényesnek ismerendő el.

Ilynemű árúkért a fél nemcsak az útközben fölmerülő összes kijavítási költségeket, hanem ezen határozmányök 28. §-a értelmében az árúk állapotától származó következményeket is viselni tartozik.

Átvett árúkon történt sérülések kijavításáról a vasútintézet lehetőség szerint gondoskodik és az e részben költségek legolcsóbban számítatnak, azok azonban a fél által mindenestre megtérítendők. Az árúk hiányai vagy sérülései az átadó által a fuvarlevélen elismerendők és a vasúti közeg által a felvételi elismervényre rájegyzendők; a fölött, hogy valamely árú az átvételre alkalmas-e vagy sem, csak a vasútintézet dönt.

12. §. Minden darab cízzel vagy jellel és számmal látandó el és ezen megjelölésnek a fuvarlevél megfelelő adataival teljesen megegyezőnek kell lennie, ennél fogva a netán ott lévő, a fuvarlevélbe be nem jegyzett jelek kitörölendők, vagy egészen mellőzendők. A darabok határozatlan, helytelen vagy teljesen mellőzött megjelöléséből származó következményekért kártérítés nem nyujtatik.

13. §. Ha az egy fuvarlevélen felsorolt darabok nem hozatnak egyszerre feladásra, a felvétel nem történhetik meg, hanem vagy előbb új fuvarlevél állítandó ki, mely csak a meglévő küldeményeket tartalmazza, vagy pedig a felvétel csak akkor eszközölhető, ha a fuvarlevélben felsorolt összes darabok elhozattak.

14. §. Folyékony savak műszaki czélokra és tűzveszélyes robbanó készülékek más árúkkal nem csomagolhatók együvé, hanem elkülönítve csomagolandók és külön fuvarlevéllel adandók fel.

IV. A súly meghatározásáról.

15. §. Az árúk súlya mindig bécsi sporco-súlyban jelölendő meg és az utánmérlegelés, valamint a súlybevallás tényálladék szerinti helyesbítése fenntartatik; a szállítási díj szintén a sporco-súly után számítatik.

16. §. Ötven fonton alóli tárgyak egy fél, és 50-től 100 fontig terjedők egy egész mázsának vétetnek és a szállítási díj ezután számítatik.

Nagyobb súlyú tárgyagnál az illeték a tényleges súly után számítatik.

V. A szállítási díjakról.

17. §. Az árúk három osztályba soroztatnak. Azon illeték, mely az egyik vagy a másik közönséges tárgynak az egyik állomásról a másikra való szállításáért fizetendő, az árudíjszabásból vehető ki és ezen díj-szabásban bennfoglalvák az élő állatok, hintók és egyéb járművek szabvány súlyai is, melyek a szállítási díj kiszámításának alapjául szolgálnak, úgyszintén a fél és egész kocsirakományokért fizetendő illetékek.

A díjszabásban kitüntetett árakban a vasúti kocsikból, illetve az azokba való fel- és lerakás díja is bennfoglaltatik.

18. §. Ha a szállítási díj a díjszabás szerint összesen 10 kr.-nál kevesebbet tesz ki, akkor mindenkor 10 kr. fizetendő.

19. §. A feladáshoz hozott árúknak a fuvarosok kocsijáról való lerakása, valamint az állomási raktárakból elviendő árúknak ezen kocsikra való felrakása a feleket illeti, az igazgatóság azonban gondoskodni fog, hogy ez, még pedig csak a felek kívánságára, lehetőség szerint vasúti közegek által, azonban kötelezettség nélkül eszközöltessék.

20. §. Üres edények, úgymint hordók, ládák, kosarak, puttonyok, zsákok, stb., melyek a harmadik osztályba tartoznak, ha előbb telt állapotban a vasúton szállítottak, a visszatérésnél a közönséges árúk első osztálya szerint számíttatnak, ha a feladó a telt állapotban történt szállítást elismervénnyel kimutathatja. A telt edények elvitelénél tehát a félnek elismervényt kell kívánnia és azt az üres edények feladásánál visszaszolgáltatnia. Az üres edények részbeni visszaküldése esetében azok az elismervények leiratnak.

21. §. Az illetékek a felek kívánsága szerint vagy a feladásnál megfizethetők, vagy kifizetés végett az árú címzettjére átutalhatók.

22. §. Élelmi szerek és a romlásnak könnyen alávetett egyéb tárgyakért azonban 2 írtnál kevesebbet tevő szállítási díjak a feladásnál megfizetendők.

VI. Felelősség és biztosítás.

23. §. Minden árú a vasúton való szállítás idejére, továbbá az állomási raktárakban való raktározás idejére teljes értékében biztosítható, a miért is az érték a fuvarlevélben pontosan megjelölendő és a biztosítási díj az illető, kihirdetett és a felvételi hivatalokban betekintés végett fekvő vagy díjmentesen kapható határozmányok szerint fizetendő vagy utánvétele átutalandó. A biztosítási illetékek utánvétele azonban csak olyan tárgyaknál eszközölhető, melyek Pest, Vác, Czegléd és Szolnok állomásokra rendelvek.

A biztosítás kizárólag azon elveszés- és sérülésekre terjed, melyek tűz, villám, áradás, a vizek kiömlése, eső, hólavínák, hegy vagy földcsuszamlások, hídbeszakadás, a kocsik feldülése és az árúknak ennek folytán történt leesése által származhatnak.

24. §. Elveszett, vagy megsérült árúkért, ha biztosítottak, a kártérítés a leadási állomás hivatalánál szabályszerű nyugta ellenében az illető tárgyalás befejezése után, a melyhez lehető gyorsan az eredeti számlák bemutatandók, kifizettetik.

25. §. Nem biztosított árúk után is fizet a vállalat kártérítést azon esetre, ha azok személyzete hibája folytán vesztek el vagy sérültek meg, ezen kártérítés azonban semmi esetre sem tesz ki többet 25 forint-

nál darabonként. Ha az illető okmányokból kideríthető, hogy az áru csekélyebb értékű volt, akkor csak ez utóbbi téríttetik meg.

26. §. A kártérítési összegek ezen esetre is a leadási helyen lévő hivatalnál a felvételi elismervény visszaszolgáltatása és szabályszerű nyugta ellenében fizettetnek ki.

27. §. Sérült és oly árúk, melyeknél hiány következett be, ha békés kiegyezkedés a kártérítés összegére nézve nem jön létre, elveszetteknek tekintetnek és az előző §-ban meghatározott kártérítés nyújtatik, mi mellett a fél az árúkra igényt már nem tarthat.

28. §. Ha az elveszés, hiány vagy sérülés hiányos vagy czélszerűtlen csomagolásból vagy egyáltalában a fél hibájából származott, kártérítés nem nyújtatik.

29. §. Könnyen törékeny tárgyak sérüléséért és folyadékok kiömléséért felelősség nem vállalatik. Ily tárgyakért biztosítás esetén is csak ükkor nyújtatik kártérítés, ha a sérülés a vasúti közegek bizonyítható vigyázatlanságából vagy elemi, vagy a biztosítási feltételekben megjelölt egyéb esemény által okoztatott.

30. §. filő állatok megugrása vagy sérüléséért felelősség nem vállalatik.

31. §. A súly vagy az árúk minőségének hamis bevallása által a kártérítésre való minden igény megszűnik.

32. §. Oly árúkért, melyek a vámhivatalokhoz állítandók, a vasútintézet csak a beraktározástól számított 48 órán át szavatol.

VII. Az árúk kiszolgáltatása a címzettnek.

33. §. Az árúknak a rendeltetési állomáson való megérkezéséről az ott lakó felek vagy írásbeli értesítő, vagy a fuvarlevél megküldése útján tudósíttatnak. E mellett meg fog jegyeztetni, hogy az elvitel az állomásról vagy a vámhivatali raktárakból eszközözlendő-e és a fuvarlevél vagy értesítő átadójának az átvétel ideje az előmutatandó elismervényen vagy a kézbesítési könyvben, melyet magával visz, elismerendő.

34. §. A vasúti állomástól távol fekvő helységekből lakó felek posta útján értesíthetnek, vagy a hol posta nem létezik, a fél költségén küldöncz által, hacsak a fuvarlevélben nincsen megjegyezve, hogy az árúk el fognak vitetni.

35. §. A megérkezett árúk fuvarlevelei a címzettnek átvételi elismervénnyel kézbesíttetnek, mely utóbbi az árúk átvételénél a raktárban az átvevő által eszközölt aláírás után visszatartatik s az árúk helyes kiszolgáltatásának bizonyítékául szolgál.

36. §. Az árúk kiszolgáltatása az összes állomásokon, vasár- és ünnepnapok kivételével, naponta délelőtt 8—12 óráig és délután 2—6 óráig történik.

37. §. A felekre bíztatik, árúikat tetszés szerinti szállítási eszközökkel elvitetni. Az árúk elvitelére nézve a pályaudvarokról a jelentékenyebb állomásokon megbízható szállítmányozókkal megállapodások léteznek; az erre vonatkozó határozmányok az illető állomásokon ki vannak függesztve.

38. §. Ha a címzett az áru átvételét megtagadja, az árúk átvételére nem jelentkezik, vagy a további raktározást nem kéri, akkor a feladó köteles a vasútintézetnek a szállítási díjat és költségeket megfizetni.

39. §. Az átveendő árúk az állomási vagy vámhivatali raktárakban a címzett által megvizsgálandók és netáni kártérítési igények az átvétel után minden kártérítési igény megszűnik.

40. §. A felek szabadságában áll az árúk kiszolgáltatásánál azok mérlegelését követelni, de ezért a megállapított illetéket tartoznak fizetni.

41. §. Addig, míg a szállított tárgyat terhelő illetékek ki nem egyenlítették, azok át nem vehetők.

Ha a feleknek a mindenkor a fuvarlevelén kitüntetett illetékek iránt aggályuk van, a vasúti hivatalok nekik a szükséges felvilágosításokat megadják, ki fogják mutatni, hogy a vasút mily illetékeket követelhet és milyenek terheltek az árút már a feladásnál, minek utána a címzettek a vasútintézethez vagy illetve annak levelezőjéhez vagy a feladóhoz fordulhatnak.

VIII. Az árúk megőrzéséről.

42. §. Azon árúk, melyek a kísérő okmányok, az árudarabok megjelölésének, a csomagolás módjának hiánya miatt vagy egyébként a feladó valamely hibájából tovább nem szállíthatók, vagy a melyek a felvevő által mindjárt nem vitetnek el, csak a feladástól, illetve a rendeltetési állomáson való megérkezéstől számított három napig őrizhetők meg díjmentesen a vasútintézet rakhelyiségeiben.

Csak a tűzifára nézve engedélyeztetik nyolcz napi díjmentes raktározás. A negyedik, illetve a kilencedik naptól kezdve a díjszabásban foglalt határozmányok szerinti fekbér fizetendő. A megkezdett nap teljesnek számítatik.

43. §. Élelmi szerek és egyéb a romlásnak alávetett tárgyak, ha helytelen címezés folytán a félnek idejekorán át nem adhatók, vagy idejekorán el nem vitetnek, bírói eljárás mellőzésével a legtöbbet Ígérőnek eladatnak és a bevett összeg a tárgyakat terhelő szállítási díjak és költségek levonásával a tulajdonos részére megőriztetik. Ezen maradóösszeg azonban mindenesetre a feladástól számított két hó leforgása előtt átveendő, ellenben felette a fennálló törvények szerint máskép rendelkezhetnék, miáltal minden további igény megszűnik.

IX. Bíróságolási határozmányok.

44. §. A súly vagy az áru minőségének hamis bevallása azon összeg tízszeresével bírságotlatik, melylyel az intézet megrövidítettett volna.

Ha azon tárgyak, melyek helytelenül megjelöltettek vagy elhallgatattak, a 14. §-tan említett műszaki czélokra szolgáló folyékony savak és tűzveszélyes vegyi készülékek közé tartoznak, akkor ezen tárgyak után minden esetben, akár megrövidítettett volna az intézet, akár nem, az azok után esedékes díj húszszorosa fizetendő bírság gyanánt. Azonkívül a fél tartozik minden ily esetben a hamis bevallásból származó kárt megtéríteni.

45. §. A bírság azon hivatal által szabatik meg, melynél a helytelen bevallás fedeztetett. A bírság, úgy mint a többi költség, az árút terheli és az esetben is beszedetik, ha a fél helytelen bevallás felfedezés esete után az árúkat visszaveszi vagy el nem szállíttatja. A kiszabott bírság elleni felszólamlás mindenkor a cs. k. délkeleti államvasút igazgatóságához intézendő és az elhatározás onnan kérendő.

X. Menetrend.

46. §. A cs. k. délkeleti államvasút összes vonatainak menetrendje mindenkor külön hirdetményekkel tétetik közzé és azokban megjegyztetik, hogy az árúk mely vonatokkal szállítatnak. Különben kívánatra külön tehervonatok is indítatnak, ha azok 24 órával előbb megrendeltetnek, az árúk a hivatal által megállapítandó időben átadatnak és a díjszabássszerű illeték megfizettetik.

XI. Jutalékok.

47. §. Azon személyeknek, kik nagyobb árumennyiségeket maguk részére és saját nevük alatt a magyar központi vasúton szállítanak, a megfizetett szállítási díjából jutalékok engedélyeztetnek.

Közelebbi felvilágosítás a cs. k. délkeleti államvasutak főszállítási hivatalánál Pesten nyerhető.

Pest, 1850. október 1.

A cs. k. délkeleti államvasutak igazgatósága.

I. BETRIEBSREGLEMENT DER ÖSTEREICHISCHEN EISENRAHNEN VOM 30. JENI 1863.

(Kundgemacht im Centralblatt Nr. 28. Jahrgang 1863.)

Für den Betrieb dér österreichischen Eisenbahnen sind die allgemeinen gesetzlichen Bestimmungen und das gegenwartige Reglement massgebend.

Jedermann, der die Eisenbahn benützt, erklärt sich mit den Bestimmungen dieses vöm k. k. Handelsministerium gemass Erlasses vöm 30. *Tűni* 1863. Z. 8513—732 für die österreichischen Eisenbahnen genehmigten Betriebsreglements einverstanden.

A) Allgemeine Bestimmungen.

§ i.

Pflichten des Eisenbahn-Dienstpersonales.

Das von den österreichischen Eisenbahnen angestellte Dienstpersonale ist zu einem bescheidenen und höflichen, aber entschiedenen Benehmen gégén das Publicum angewiesen und hat sich innerhalb dér ihm angewiesenen Dinstgránzen gefällig zu bezeigen.

Dasselbe hat die ordnungsmassigen Dienstleistungen unentgeltlich zu verrichten; es ist ihm strenge untersagt, für solche vöm Publicum eine Entlohnung zu fordern.

Dem Dienstpersonale ist das Rauchen wahrend des dienstlichen Verkehres mit dem Publicum verboten. (Vgl. § 15 dér Eisenbahn-Betriebsordnung, pag. 127.)

§. 2.

Rechte des Eisenbahn-Dienstpersonales.

Den dienstlichen Anordnungen des in Uniform befindlichen oder mit Dienstabzeichen versehenen Bahnpersonales ist das Publicum Folge zu leisten verbunden. (Ygl. §§. 93, 96 und 102 dér Eisenbahn-Betriebsordnung, pag. 152, dann die Handelsministerial-Verordnung vöm 3. April 1857, pag. 174.)

§ 3.

Entscheidung bei Streitigkeiten.

Streitigkeiten zwischen dem Publicum und dem Dienstpersonale entscheidet auf den Stationén dér Stationvorsteher, während dér Fahrt dér Zugführer.

§ 4.

Beschwerde führung.

Beschwerden können bei den Dienstvorgesetzten mündlich oder schriftlich angebracht werden; sie können auch in das auf jeder Station befindliche Beschwerdebuch eingetragen werden.

Die Verwaltung wird auf allé Beschwerden antworten, w'elche unter Angabe des Namens und des Wohnortes des Beschwerdeführenden erfolgen. Beschwerden über einen Bediensteten müssen dessen thunlich genaue Bezeichnung nach dem Namen, dér Nummer oder einem Uniform-Merkmale enthalten. (Vgl. úbei' die Einrichtung dér Beschwerdebiicher § 11 dér Eisenbahn-Betriebsordnung, pag. 125, sammt den dort angeführten besonderen Bestimmungen für die Staatseisent ahnen.)

§ 5.

Betreten der. Bahnhöfe und dér Bahn.

Das Betreten dér Bahnhöfe und dér Bahn aus&erhalb dér bestimmungsmässig dem Publicum für immer oder zeitweilig geöffneten ftiume ist jedermann, mit Ausnalime dér dazu durch besondere Vorschriften befugten Personen untersagt. (Vgl. die bezüglichlichen Bestimmungen § 96 der Eienbabn-Betriebsordnung, pag. 153.)

§ 6.

Zahlungsmittel.

Die Zahlung dér Gebühren hat in der Regei nur in gangbaren österreichischen Geldsorten zu geschehen, wobei Scheidemünze nur zur Ausgleichung angenommen wird. In den grösseren Stationen, namentlich in den Granzstationen, wird ausser dem österreichischen Gelde auch ausländisches Gold- und Silbergeld, mit Ausschluss dér Scheidemünze, zu dem bei jeder Expedition durch Anschlag festgesetzten Course angenommen, in soweit dieser Annahme ein gesetzliches Verbot überhaupt nicht entgegensteht.

Mit dem Handelsministerial-Erlasse vöm 12. Február 1863, Z. 1453—132., wurden mit Rücksicht auf die Schwierigkeiten, welchen die Einhebung des Agio-Zuschlages zu den normalmassigen Tarifsätzen nach dem jeweiligen Tagescourse dér Wiener Börse unterliegen würde, die betreffenden Eisenbahn-Verwaltungen ermächtigt, den Zuschlag, insoferne derselbe nicht niedriger gehalten werden wollte, nach einem Durchschnittscourse, wobei dér durchschnittliche Silbercours des unmittelbar vorausgegangenen Monates als ein in keinem Falle zu überschreitendes Maximum zu gelten hat, einzuheben, und hiernach eine monatweise Regulirung dér Agio-Zuschlage mit thunlichster Berücksichtigung des Wunsches einer weitergehenden Begünstigung des Publicums vorzunehmen. Zugleich wurde die sofortige Verfügung angeordnet,

dass, wenn die Parteien die Zahlungen in Silber leisten wollen, dies nicht zu verweigern sei, und die Berechnung und Einhebung einfach nach den gewöhnlichen Fahr- und Frachtpreis-Tarifen (daher ohne irgend einen Zuschlag) zu geschehen habé.

Mit dem Handelsministerial-Erlasse vom 15. December 1868, Z. 20.870—2943, Centralblatt Nr. 1 ex 1869, wurde aus Anlass einer Beschwerde der Brünner Handelskammer über den im Frachtenverkehre vorkommenden Übelstand, dass bei Überrechnung ausländischer Geldsorten in Banknoten österreichischer Wahrung ein höherer Cours angenommen wird, die möglichste Annahme des Betrages in Silber als eine zweckmassige Abhilfe bezeichnet, und die entsprechende Vorkehrung für derartige Falle den Bahnverwaltungen aufgetragen.

§ 7.

Beschránkung der Verpflichtung zum Transporte.

Die Beförderung von Personen, Thieren und Sachen findet nicht statt, wenn und in solange aussergewöhnliche Hindernisse, welche die Eisenbahn nicht zu beseitigen im Standé ist, oder höhere Gewalt entgegenstehen, oder die regelmässigen Transportmittel nicht ausreichen. (Vgl. § 8 der Eisenbahn-Betriebsordnung, pag. 124.)

B) Besondere Bestimmungen.

I. Beförderung von Personen.

§ 8.

Fahrpläne, Abfahrtszeit.

Die Personenbeförderung findet nach Massgabe der öffentlich bekannt gemachten und auf allen Stationen ausgehangten Fahrpläne statt.

Für den Abgang der Züge sind die auf den Bahnhöfen befindlichen Stationsuhren massgebend. (Vgl. §§ 4 und 5 der Eisenbahn-Betriebsordnung, pag. 121.)

§ 9.

Fahrpreise.

Die Fahrpreise bestimmt der auf allen Stationen ausgehangte Tarif. (Vgl. §§ 4 und 5 der Eisenbahn-Betriebsordnung, pag. 121.)

§ 10.

Billetverkauf; Zurücknahme gelöster Billets.

Bei jeder Expedition ist durch Anschlag bekannt gemacht, nach welchen Stationen Fahrbillets gelöst werden können.

Der Verkauf der Fahrbillets kann nur innerhalb der letzten Stunde vor Abgang desjenigen Zuges, mit dem der Reisende befördert sein will, und wenn zwischen zwei nach derselben Richtung abgehenden Zügen eine kürzere Zwischenzeit liegt, nur in dieser Frist verlangt werden. Diejenigen, welche bis 5 Minuten vor Abgang des Zuges noch kein Billet gelöst, haben auf Verabfolgung eines solchen keinen Anspruch.

Das zu entrichtende Fahrgeld ist abgezählt bereit zu halten, damit Aufenthalt durch Geldwechseln vermieden werde.

Die Fahrbillets gébén Anspruch auf die an demselben bezeichnete Wagenklasse, soweit in dieser Plätze vorhanden sind, respective beim Weecheln der Wagen vorhanden bleiben.

Wenn einem Reisenden der seinem Billete entsprechende Platz nicht angewiesen und ihm auch zeitwillig ein Platz in einer höheren Wagenklasse nicht eingeräumt werden kann, so steht es ihm frei, das Billet gégén ein sólches der niedrigeren Classe und gégén Erstattung der Differenz umzuwechseln, oder die Fahrt zu unterlassen und die bezahlte Fahrgebüür zurückzuverlangen.

§ 11.

Bezeichnung der Fahrbillets; Bestimmungen beim Transport von Kindern.

Das Fahrbillet bezeichnet die Stationen, von und bis zu welchen die Fahrt verlangt wurde, die Wagenklasse, endlich die Zeit oder den Zug, wofür das Billet gilt. Die Zeit oder der Zug, wofür jedes Fahrbillet giltigt, ist durch Abstámpfung darauf ausgedrückt.

Jeder Reisende hat bei der Empfangsnahme des Billets zu prüfen, ob es auf die von ihm beabsichtigte Fahrt lautet, weil spätere Reclamationen nicht berücksichtigt werden können.

Kinder unter zehn Jahren werden zu ermássigten Fahrpreisen befördert, für Kinder unter zwei Jahren, wenn sie von ihren Begleitern auf dem Schosse gehalten werden, erfolgt keine Zahlung.

Finden Zweifel über das Altér der Kinder statt, so entscheidet der Ausspruch des Zugführers, eventuell des am Zuge befindlichen Revisionsbeamten.

§ 12.

Übertritt aus einer Wagenklasse in die andere.

Der Übertritt aus einer niedrigeren in eine höhere Wagenklasse ist jederzeit zulässig, soweit noch Plätze in der höheren Classe vorhanden sind. In der Austeigestation selbst können in solchen Falién die gelösten Billets, in soweit sie noch nicht markirt sind, gégén Billets der höheren Classe unter Aufzahlung des Preisunterschiedes umgetauscht werden. Unterwegs auf Zwischenstationen, sowie in Falién, wo die Billets bereits markirt sind, sind gégén Entrichtung der entfallenden Gebühr besondere Ergänzungsbillets zu lösen.

Der Umtausch eines Billets höherer Classe gégén ein solches niedrigerer Classe ist, den im § 10 vorgedachten Fali ausgenommen, nicht zulässig.

§ 13.

Anweisung der Plätze.

Einzelne bestimmte Plätze werden nicht verkauft und können im Voraus nicht belegt werden.

Das Dienstpersonal ist berechtigt und auf Verlangen der Reisenden verpflichtet, denselben ihre Plätze anzuweisen. Alléin reisende Damen werden auf Verlangen möglichst nur mit Damen in ein Coupé zusammengesetzt werden.

§ 14.

Ausschliessung von der Beförderung.

Betrunkene und solche Personen, die durch unanständiges Betragen die Mitreisenden belästigen, werden von der Fahrt ausgeschlossen, und das etwa bezahlte Fahrgeld wird ihnen nicht zurückerstattet.

Personen, welche wegen einer sichtlichen Krankheit oder aus anderen Gründen durch ihre Nachbarschaft den Mitreisenden augenscheinlich lästig werden würden, können von der Mit- und Weiterreise ausgeschlossen werden, wenn sie nicht ein besonderes Coupé bezahlen. Etwa bezahltes Fahrgeld wird ihnen zurückerstattet, wenn Ihnen die Mitreise nicht gestattet wird. Wird erst unterwegs wahrgenommen, dass ein Reisender zu den vorstehend bezeichneten Personen gehört, so kann er auf der nächsten Station, sofern kein besonderes Coupé bezahlt und für ihn bereitgestellt werden kann, von der Weiterbeförderung ausgeschlossen werden. Das Fahrgeld wird ihm für die nichtdurchgefahrene Strecke ersetzt. (Vgl. § 9 der Eisenbahn-Betriebsordnung, pag. 124.)

§ 15.

Geffnen der Wartsäle; Vorzeigung der Billets.

Mit dem Beginne der Billetaussgabe werden auch die Wartsäle für die Reisenden geöffnet.

Das vom Reisenden gelöste Billet ist auf Verlangen bei dem Eintritte in den Wartsaal, sowie beim Einsteigen in den Wagen vorzuzeigen.

§ 16.

Billets-Controle.

Die Reisenden haben ihre Billets aufzubewahren, bis ihnen dieselben von den Revisionsbeamten, Conducteuren oder Thürstehern kurz vor oder in der Absteigestation selbst abverlangt werden.

Die Billets dürfen nur durch die Conducteure oder Beamten markirt werden.

Wird ein Reisender während der Fahrt ohne giltiges Billet getroffen, so hat das Dreifache der Tarifgebühr für die Wagenklasse, in der er sich befindet, für fünf Meilen zu entrichten; wenn aber bestimmt angegeben, und standhältig erwiesen werden kann, dass der Reisende eine kürzere oder längere Strecke ohne giltiges Fahrbillet benützt hat, so hat derselbe die dreifache Gebühr für die wirklich zurückgelegte Strecke bis zu jener Station, vor oder in welcher er beanstandet wurde, zu entrichten. Wenn er von dieser Station an die Reise fortsetzen will, so hat er vorerst die tarifmassige Fahrgebühr zu entrichten.

Wenn die Billets erst in der Absteigestation beim Austritte aus dem Bahnhofe abgenommen werden, so wird von jedem Reisenden, welcher ohne giltiges Billet getroffen wird, die dreifache Gebühr der zweiten Wagenklasse, nach den obigen Bestimmungen eingehoben, wenn nicht erwiesen werden kann, in welcher andern Wagenklasse er den Zug benützt hat.

Wenn ein Reisender in einer höheren Wagenklasse getroffen wird, als auf welche sein Billet lautet, so hat er, den im § 10 bezeichneten Fall ausgenommen, die dreifache Differenzgebühr von der auf dem Billet bezeichnete Aufsteigestation bis zu jener Station, vor oder in

weleher er beanständet wurde, zu bezahlen. Will er in der höheren Classe die Fabrt fortsetzen, so hat er die weitere Nachzahlung nach § 12 zu leisten.

§ 17.

Abfahrtszeichen, Versäumung der Abfahrtszeit.

Das Zeichen zum Einsteigen in die Wagen wird durch die Stationsglocke gegeben. Nachdem das Abfahrtszeichen gegeben, kann Niemand mehr zur Mitreise zugelassen werden. Jeder Versuch zum Einsteigen und jede Hilfeleistung dazu, nachdem die Wagen in Bewegung gesetzt sind, ist polizeilich verboten.

Dem Reisenden, weleher die Abfahrtszeit versäumt hat, steht ein Anspruch weder auf Rückerstattung des Fahrgeldes, noch auf irgend eine andere Entschädigung zu. Der Stationsvorsteher ist jedoch ermächtigt, wenn kein Verdacht eines Unterschleifes vorliegt, die Fahrt mit dem nächsten Zugé zu bewilligen, in welchem Falle derselbe die entsprechende Bemerkung auf dem Billete beifügen und unterfertigen wird.

§ 18.

Verhalten auf den Zwischenstationen.

Bei Ankunft einer Station wird der Name derselben und da, wo ein bestimmter Aufenthalt stattfindet, die Dauer desselben von den Conducteuren ausgerufen.

Es ist übrigens Sache der Reisenden, darauf zu achten, dass sie ihre Bestimmungsstation nicht verfehlen. Die Weiterreisenden sollen nur in unvermeidlichen Falién und wenn der Zug wenigstens fünf Minuten aufhält, die Wagen verlassen, müssen jedoch in allen Fallen über Aufforderung der Conducteure sogleich ihre Plätze wieder einnehmen.

Wer auf den Zwischenstationen seinen Platz verlässt, ohne denselben zu belegen, muss sich, wenn derselbe inzwischen anderweitig besetzt ist, mit einem anderen Platze begnügen.

§ 19.

Anhalten des Zuges ausserhalb einer Station.

Sollte wegen eingetretener Hindernisse ausserhalb einer Station länger angehalten werden müssen, so ist ein Aussteigen der Reisenden nur dann gestattet, wenn der Zugführer die ausdrückliche Bewilligung dazu erteilt. Die Reisenden müssen sich dann sofort vom Bahngleise entfernen und über Aufforderung der Conducteure sogleich wieder ihre Plätze einnehmen.

Wer dieser Aufforderung nicht sofort nachkommt, geht des Anspruches auf die Weiterreise verlustig.

§ 20.

Verhalten während der Fahrt; Verbot des Oeffnens der Wagen.

Während der Fahrt darf sich niemand seitwärts aus dem Wagen begeben, gegen die Thüre anlehnen oder auf die Sitze treten.

Auf Verlangen auch nur eines Reisenden müssen die Fenster auf der dem Windanfalle ausgesetzten Seite geschlossen werden.

Die Reisenden dürfen zum Ein- und Aussteigen die Wagenthüren nicht selbst öffnen; sie müssen vielmehr das Öffnen dem Dienstpersonale überlassen, und dürfen nicht ein- und aussteigen, bevor der Zug völlig stillsteht. Jeder Reisende muss sich entfernt von den Fahrgeleisen und Maschinen halten, und Niemand darf den Bahnhof in einer anderen als der angewiesenen Richtung verlassen. (Vgl. § 95 der Eisenbahn-Betriebsordnung, pag. 153.)

§ 21.

Entschädigung für Zertrümmern von Fenstern und sonstige Beschädigung der Wagen.

Für Zertrümmern von Fenstern besteht eine Entschädigungstaxe, und werden die darin festgesetzten Beträge vorkommenden Falls durch das Dienstpersonale sofort eingezogen. Auch ist die Eisenbahn befugt, für Beschädigung der Wagen oder ihrer Einrichtung eine Entschädigung zu fordern und von den Schuldigen sofort einziehen zu lassen. (Vgl. § 98 der Eisenbahn-Betriebsordnung, pag. 155.)

§ 22.

Verspätung der Züge; Unterbrechung der Fahrt.

Verspatete Abfahrt oder Ankunft der Züge begründen keinen Anspruch gegen die Eisenbahn. Eine ausgefallene und unterbrochene Fahrt berechtigt nur zur Rückforderung des für die nicht durchfahrene Strecke gezahlten Fahrgeldes.

Wenn Elementarereignisse oder andere Hindernisse die Fahrt auf der Bahn in einer Strecke unzulässig machen, so wird für die Weiterbeförderung bis zur fahrbaren Strecke mittelst anderer Fahrgelegenheiten nach Thunlichkeit in solange gesorgt werden, bis für jeden einzelnen Fall eine besondere Anordnung getroffen sein wird. Die Reisenden können jedoch nicht verlangen, dass die Weiterbeförderung mittelst anderer Fahrgelegenheiten um die für die Fahrt auf der Eisenbahn erlegten Gebühren von letzterer besorgt werde. (Vgl. § 16 der Eisenbahn-Betriebsordnung, pag. 127.)

§ 23.

Verbot des Tabakrauchens.

Das Tabakrauchen ist in allen Wagenklassen gestattet, in der ersten Wagenklasse aber nur unter Zustimmung aller in demselben Coupé Mitreisenden, insoferne nicht besondere Rauchcoupés dieser Classe im Zuge vorhanden sind. In jedem Personenzuge sind Coupés zweiter Classe für Nichtraucher vorhanden; auch werden auf Verlangen den Reisenden dieser Wagenklasse stets derartige Coupés angewiesen werden. Die Tabakpfeifen müssen mit Deckeln versehen sein.

§ 24.

Mitnahme von Hunden.

Die Reisenden dürfen in den Wagen nur Schosshunde und selbst diese nur dann mitnehmen, wenn sie immer auf dem Schosse gehalten werden, und wenn von keinem der Mitfahrenden dagegen eine Einwendung gemacht wird.

Hunde, welche der Reisende in den Wagen nicht mitnehmen will, oder welche nicht mitgenommen werden dürfen, sind bei der Gepäckexpedition gégen Bescheinigung und gégen Erlag der tarifmässigen Gebühren förmlich aufzugeben.

§ 25.

Mitnahme von kleinem Gepäck.

Kleine, leicht tragbare Gegenstände können, wenn die Mitreisenden dadurch nicht belästigt werden, von den Reisenden in den Wagen mitgeführt werden, sofern Zoli und Steuervorschriften es gestatten. Für in den Wagen mitgenommene Gegenstände werden Gepäckscheine nicht ausgegeben; sie sind von den Reisenden selbst zu beaufsichtigen, und haftet die Eisenbahn für Verlust oder Beschädigung solcher Gepäckstücke nur dann, wenn ihr oder ihren Leuten ein Verschulden nachgewiesen ist.

§ 26.

Verbot der Mitnahme von Flüssigkeiten oder feuergefährlichen Gegenständen.

Feuergefährliche Gegenstände, sowie alles Gepäck, welches Flüssigkeiten und andere Gegenstände enthält, die auf irgend eine Weise Schaden verursachen können, insbesondere geladene Schusswaffen, Schiesspulver und Schiessbaumwolle, leicht entzündbare chemische Präparate und andere Sachen gleicher Eigenschaft dürfen in den Personenwagen nicht mitgenommen werden. Das Eisenbahn-Dienstpersonal ist berechtigt, sich in dieser Beziehung die nöthige Überzeugung zu verschaffen. Der Zuwiderhandelnde haftet für allen aus der Übertretung des obigen Verbotes an dem fremden Gepäck oder sonst entstehenden Schaden. Der Lauf eines mitgeführten Gewehres muss nach oben gehalten werden.

Militárs, Gendarmen und sonstige Sicherheitsorgane, welche Gewehre mit sich führen, sind, wenn sie zugleich mit anderen Reisenden in einem und demselben Wagen befördert werden, den gleichen Vorsichtsmassregeln und der gleichen Überwachung des Eisenbahn-Dienstpersonales unterworfen. Die Commandanten haben in diesem Falle durch Einstossen der Ladstöcke in die Gewehrlaufe die Überzeugung zu gében, dass die Gewehre ungeladen sind. (Vgl. §§ 12 und 13 der Eisenbahn-Betriebsordnung pag. 126.)

§ 27.

Benützung ganzer Wagen oder Wagenabtheilungen, sowie einzelner Schlafstellen.

In der Ausgangsstation des Zuges werden ganze Wagen, sowie ganze Wagenabtheilungen für jene Reisenden in Bereitschaft gehalten, welche dieselben gégen Lösung der im Tarif festgesetzten Anzahl Billets verlangen; sie müssen jedoch wenigstens eine halbe Stunde vor Abgang des Zuges bestellt werden.

In den Zwischenstationen kann auf die Bestellung ganzer Wagen oder Wagenabtheilungen mit Sicherheit nur dann gerechnet werden, wenn sie 24 Stunden früher bestellt und bezahlt worden sind.

Dasselbe gilt für Salon- und Bettwagen, sowie für einzelne Abtheilungen von Bettwagen oder einzelne Schlafstellen, insoferne solche überhaupt zur Disposition gestellt werden können.

Die bei Miethung ganzer Wagen oder einzelner Wagenabtheilungen zu erfolgenden Billets werden mit dem Stempel »Coupé« bezeichnet und müssen auf Verlangen der Conducteurs zusammen vorgewiesen werden, widrigenfalls auch anderen Reisenden in diesen Wagen oder Wagenabtheilungen Plätze angewiesen werden könnten.

§ 28.

Separatzüge.

Ausser den öffentlich kundgemachten regelmässigen Fahrten werden über Verlangen auch Separatfahrten eingeleitet, wenn diese in den Hauptstationen wenigstens zwei Stunden und in den übrigen Stationen einen Tag vor Abgang desjenigen regelmässigen Zuges angemeldet werden, welcher unmittelbar vor dem beabsichtigten Separatzuge nach der Station verkehrt, bis zu welcher der Separatzug gewünscht wird.

Der Fahrpreis für einen Separatzug ist aus dem Tarife zu entnehmen und muss bei der Bestellung des Zuges im voraus erlegt werden.

Die Stunde der Abfahrt wird von dem Vorsteher der Station, von welcher der Separatzug ausgehen soll, bezeichnet und muss genau eingehalten werden, widrigens noch vor Abgang des Zuges das tarifmässige Wartegeld entrichtet werden muss.

Ob und wie langé übrigens der Separatzug nach Ablauf der Abfahrtszeit bereitgehalten werden kann, hängt nach dem Ermessen der Eisenbahn von den Verkehrsverhältnissen ab. In keinem Falle wird der Separatzug weiter mehr zur Abfahrt bereitgehalten, sobald das Wartegeld die Höhe der erlegten Gebühr erreicht hat, ausgenommen es wurde die ganze Gebühr neuerlich entrichtet.

§ 29.

Gefundene Gegenstände.

Allé im Örtlichen Bezirke der Eisenbahn oder in den Wagen gefundenen Gegenstände, bezüglich welcher der Eisenbahn als Frachtführer eine Haftung nicht obliegt, werden von der Eisenbahn aufbewahrt und nach vorausgegangener Legitimation gégén Bestätigung und' gégén Erlag etwaiger Auslagen ausgefolgt, oder auf Verlangen gégén Entrichtung der entfallenden Frachtgebühr und der etwaigen Spesen zugesendet.

Im übrigen unterliegen dériéi gefundene Gegenstände der diesfalls in den allgemeinen gesetzlichen Vorschriften vorgezeichneten Behandlung.

— Mit dem Handelsministerial-Erlasse vom 9. Juni 1853, Z. 19.675/E, Handelsministerial-Verordnungsblatt Nr. 45, wurde zur Erzielung eines gleichförmigen Vorganges bezüglich der Behandlung der von den Reisenden in den Wartsalen oder Eisenbahnwägen zurückgelassenen oder der sonst auf der Bahn aufgefundenen fremden Gegenstände im Sinne des a. b. G. B. sämtlichen Staatseisenbahn-Betriebs-Directionen Nachstehendes zur Darnachachtung bekannt gegeben.

Bei den Eisenbahnamtern ist ein Protokoll über aufgefundenene Gegenstände nach dem beigedruckten Formulare zu führen.

II. Beförderung von Gütern, Reisegepack, Fahrzeugen,
Leichen und lebenden Thieren.

§ 30.

Anwendbarkeit des Reglements.

Die Eisenbahn übernimmt unter den Bedingungen dieses Reglements den Transport von:

- a) Gütern von und nach allen ihren für den Güterverkehr eingerichteten Stationen,
- b) Reisegepack von und nach allen für die Personenaufnahme eröffneten Stationen,
- c) Fahrzeugen,
- d) Leichen und
- e) lebenden Thieren von und nach allen ihren für diese Transporte eingerichteten Stationen.

Haben dériéi Sendungen auf eine andere Eisenbahn behufs des Weitertransportes überzugeben, so bedarf es hierzu keiner Vermittlungsadresse. Unter denselben Bedingungen übernimmt die Eisenbahn den Transport von den oben bezeichneten Sendungen, welche ihr von einer Anschlussbahn zum Weitertransporte nach ihren Stationen oder über ihre Stationen hinaus nach Stationen einer anderen Anschlussbahn übergeben werden.

Für Transporte jedoch von oder nach Stationen der ausserösterreichischen, zum Vereine deutscher Eisenbahn-Verwaltungen gehörenden Bahnen kommen die reglementarischen Bestimmungen des Vereines deutscher Eisenbahnverwaltungen für die ganze Transportstrecke zur Anwendung, insoferne nicht besondere Verbandreglements bestehen.

Mit dem Handelsministerial - Erlass vom 8. Juli 1865, Z. 5381—580, Centralblatt Nr. 31, wurden die Verwaltungen der österreichischen Eisenbahnen ermächtigt, für den *directen Verkehr* ihrer Stationen mit den *Stationen des Vereines deutscher Eisenbahnverwaltungen* die von diesem Vereine in den Versammlungen von Amsterdam und Cöln angenommenen Reglements mit den bei den General-Versammlungen in Salzburg und Hannover beschlossenen Ergänzungen in Anwendung zu bringen.

Die gemeinschaftliche Kundmachung dieser Reglements ist unter dem 7. October 1865. Centralblatt Nr. 42, erfolgt.

I. Güter.

§ 31.

Übernahme der Güter.

Die Eisenbahn ist nicht verpflichtet ein Gut zum Transporte zu übernehmen, welches entweder nicht zweckmassig oder ungeachtet seine Natur eine Verpackung zum Schutze gegen Verlust oder Beschädigung auf dem Transporte erfordert, gar nicht verpackt ist. Dergleichen Gut kann ausnahmsweise befördert werden, wenn der Absender oder in dessen Vertretung der Überbringer des Gutes das Fehlen oder den mangelhaften Zustand der Verpackung durch eine mit seiner Unter-

schrift versehene Erklärung auf dem Frachtbriefe anerkennt. Beschädigte Güter werden nur dann zum Transporte übernommen, wenn der Überbringer den Zustand des Gutes auf dem Frachtbriefe durch seine Unterschrift bestätigt.

Die Unterschrift des Überbringers hat in allen solchen Fällen dieselbe Beweiskraft zu Gunsten der Bahnanstalt, wie jene des Versenders selbst.

§ 32.

Von der Beförderung ausgeschlossene und bedingungsweise zum Transporte zugelassene Gegenstände.

Ganz ausgeschlossen von der Beförderung sind Urkunden, Lotterieloose, Pfandbriefe, Bankzettel, Wechsel, Schuldverschreibung und überhaupt Papiere und Schriften von einem Nennwerthe; ferner allé postzwangspflichtigen und solche Güter, déren Transport polizeilich untersagt ist, sowie jene, die wegen ihres Gewichtes oder Umfanges, ihrer Form oder sonstigen Eigenschaft nach den Einrichtungen und der Benützungsweise der Bahn zum Transporte nicht geeignet sind.

Vöm Transporte mit den Personenzügen sind ausgeschlossen:

Ausser den oben bezeichneten Gegenständen auch Langhölzer, dann allé feuergefährlichen Gegenstände, als: geladene Gewebe, Schiesspulver und Schiessbaumwolle, Knallpräparate, Feuerwerkskörper, überhaupt allé der Selbstentzündung und Explosion leicht unterworfenen Gegenstände; ferner Waaren, welche schon der äusseren Sicht nach in einem Zustande sind, der ihre Beschädigung oder eine Verletzung anderer damit zu verladener Gegenstände während des Transportes besorgen lässt.

Zündhütchen, Reib- und Zündhölzchen und andere durch Reibung oder Erschütterung leicht entzündliche Stoffe dürfen bloss mit Beobachtung besonderer Vorsichten und nur ausnahmweise mit Personenzügen befördert werden.

Bedingungsweise werden zum Transporte mittelst Lastzügen angenommen:

Flüssige mineralische Säuren und feuergefährliche oder explodierende Präparate und allé übelriechenden Flüssigkeiten, welche durch Verdunstung, Ausrinnen oder durch ihre eigenthümliche Beschaffenheit anderen Gütern schädlich werden können, wenn diese Gegenstände abgesondert und sicher verpackt und mit einem eigenen, mit rother Tinte ausgefüllten Frachtbriefe zur Aufgabe gebracht werden.

Allé diese Gegenstände werden nur an bestimmten Tagén jeder Woche befördert; wenn jedoch ganze Wagenladungen aufgegeben oder ganze Wagen gemiethet werden, so können sie an jedem Tagé der Woche versendet werden.

Sendungen von rohem oder gereinigtem Petroleum werden nur in ganzen Wagenladungen zum Transporte übernommen. Sie müssen mit besonderen, den Inhalt der Sendung deutlich bezeichnenden Frachtbriefen aufgegeben und nach der Ankunft auf der Eisenbahn-Bestimmungsstation ohne Verzögerung vöm Adressaten bezogen werden. (Vgl. § 12 der Eisenbahn-Betriebsordnung pag. 126, dann die Bestimmungen über den Transport feuer- und explosionsgefährlicher Gegenstände, pag. 261.)

§ 33.

Abschluss des Frachtvertrages.

Der Frachtvertrag wird durch die Ausstellung des Frachtbriefes Seitens des Absenders und durch die zum Zeichen der Annahme erfolgende Aufdrückung des Expeditionsstempels Seitens der Expedition der Absendestation geschlossen.

Die Aufdrückung der Expeditionsstempels erfolgt erst nach geschehener vollständiger Auflieferung des in demselben Frachtbriefe declarirten Gutes. Mit diesem Zeitpunkte ist der Frachtvertrag als abgeschlossen zu betrachten, und gilt die Übergabe des Gutes als geschehen.

§ 34.

Frachtbriefe.

Jede Sendung muss von dem vorgeschriebenen gedruckten Frachtbriefe begleitet sein. Es gelten dafür die folgendem einzelnen Bestimmungen:

1. Der nach § 33 abgestampelte Frachtbrief gilt als Beweis über den Vertrag zwischen der Eisenbahn und dem Absender. Bei Gütern, deren Abgabe bei der Annahme nicht erfolgen konnte, was der Versender auf dem Frachtbriefe zu bestätigen hat, macht die Angabe des Gewichtes oder der Menge des Gutes in dem Frachtbriefe keinen Beweis gegen die Eisenbahn.

Auf Verlangen des Absenders ist der Stempel der Expedition der Absendestation (§ 33), welcher für das Datum der Aufgabe des Gutes allein massgebend ist, in seiner Gegenwart dem Frachtbriefe aufzudrücken.

Frachtbriefe, welche von den Bestimmungen dieses Reglements abweichende Vorschriften enthalten, ferner Frachtbriefe, welche theilweise versiegeit oder verschlossen sowie solche, welche corrigirt sind, werden nicht angenommen.

Frachtbriefe, mit welchen das Gut vor der Aufgabe zur Eisenbahn durch andere Frachtführer befördert worden ist, werden auch als Beilagen zu den Eisenbahn-Frachtbriefen nicht angenommen.

2. In dem Frachtbriefe sind die Güter, nachdem Ort und Datum der Frachtbrief-Ausstellung angegeben worden, nach Zeichen, Nummer, Anzahl, Verpackungsart, Inhalt und Bruttogewicht der Frachtstücke (Colli), die Güter aber, welche laut Tarif nicht nach Gewicht angenommen werden, nach den Bestimmungen des Tarifes deutlich und richtig zu bezeichnen.

Der Frachtbrief muss die Unterschrift des Absenders und die deutliche und genaue Bezeichnung des Bestimmungsortes des Empfängers und seiner Wohnung enthalten.

Die sorgfältig und deutlich zu gebenden ausseren Bezeichnungen der einzelnen Colli müssen mit den diesfalligen Angaben im Frachtbriefe genau übereinstimmen.

3. Der Versender bürgt für die Richtigkeit der Angaben des Frachtbriefes und trägt alle Folgen, welche aus unrichtigen undeutlichen oder ungenauen Angaben im Frachtbriefe entspringen.

Die Eisenbahn-expedition ist befugt, die Übereinstimmung des Frachtbriefes mit den betreffenden Gütern auch nach dem Inhalte in Gegenwart des Absenders oder Empfängers oder deren Bevollmächtig-

ten oder nöthigen Falles in Gegen wart von mindestens zwei Zeugen zu prüfen und verificiren zu lassen.

Bei unrichtiger Angabe des Gewichtes oder des Inhaltes wird ausser der Nachzahlung der verkürzten Fracht vom Abgangs bis zum Bestimmungsorte das Doppelte dieser Frachtgebühr als Strafe erhoben.

Wer unter falscher Declaration die vom Transporte gánzlich ausgeschlossenen oder nur unter Beobachtung gewisser Beförderungsvorschriften zugelassenen Gegenstände (§ 32) zur Beförderung bringt, haftet für allen daraus erwachsenden Schaden und hat auoh, wenn ein solcher nicht geschelien ist, das Vierfache der für diese Gegenstände entfallenden Gebühr als Strafe zu entrichten.

Die Strafen haften gleich andern Spesen auf dem Gute und werden auch in dem Falle eingeboben, wenn das Gut nach der Entdeckung der unrichtigen Angabe zurückgenommen oder überhaupt nicht weiter befördert wird.

4. Dem Absender wird als Bescheinigung der erfolgten Übergabe der Güter an die Eisenbahn ein Aufnahmschein erfolgt.

5. Die Ausstellung von Ladescheinen findet nicht statt.

6. Bei Versendung von Gütern nach Orten, welche an einer Eisenbahn nicht gelegen sind, soll der Versender wegen des Weitertransportes auf dem Frachtbriefe die Eisenbahnstation bezeichnen, von welcher der Adressat den Weitertransport zu besorgen hat. (Vgl. §§ 45 und 49.)

7. Das Formulare zum Frachtbriefe ist in den Anlagen *A*) und *B*) vorgeschrieben und auf den Eisenbahnstationen kaufüch zu haben.

§ 35.

Zoll- und, Steuervorschriften.

Der Absender is verpflichtet, bei Gütern, welehe vor der Ablieferung an den Empfänger einer zoll- oder steueramtlichen Behandlung unterliegen, die desshalb erforderlichen Begleitpapiere der Eisenbahn gleichzeitig mit der Fracht, und zwar an den Frachtbrief angeheftet, offen zu übergeben.

Der Eisenbahn liegt eine Prüfung der Nothwendigkeit oder Richtigkeit oder Zulänglichkeit der Begleitpapiere nicht ob, und sie, beziehungsweise ihre Nachfolger im Transporte, sind für ein, bei Annahme von Gut ohne Begleitpapiere oder mit unzulänglichen Papieren etwa auf Seite des Absenders vorgekommenes Verschulden nicht verantwortlich.

Dagegen haftet der Absender der Eisenbahn für allé Strafen und Schaden, welche dieselbe wegen Unrichtigkeit oder Unzulänglichkeit oder Mangel der Begleitpapiere treffen.

Würde auf ausdrückliches, im Frachtbriefe gestelltes Verlangen des Versenders die Eisenbahn, wenn die vorsehriftsmassigen Declarationen und Legitimationspapiere beigefügt sind, die zoll- und steueramtliche Behandlung der Güter vermitteln, und Eingangs-, Ausgangs- oder Durchgangsabgaben, sowie andere öffentliche Abgaben und Gebühren, soweit sie vorsehriftsmassig und nicht am Abgangs- oder Bestimmungsorte zu entrichten sind, vorschliessen, so ist dies nicht als eine Verpflichtung der Eisenbahn anzusehen, sondern sie ist befugt,

diese Vermittlung einem Spediteur zu übertragen, wenn keine Mittelperson im Frachtbriefe genannt ist.

Sollte der Absender eine solche Abfertigung der Güter verlangt haben, wie sie in dem gegebenen Falle gesetzlich nicht zulässig ist, so wird angenommen, dass er damit einverstanden sei, wenn die Eisenbahn diejenige Abfertigung veranlasst, welche sie nach ihrem Ermessen für sein Interessé am vortheilhaftesten erachtet.

Würde die Eisenbahn die mittelst Frachtbriefes an den Grenzen des betreffenden Zollgebietes ihr übergebenen Güter ohne von dem Versender extrahirte zollamtliche Begleitpapiere zur Beförderung an den Bestimmungsort oder an die für die Abgabe der Zolldeclaration zulässige Zollstelle übernehmen, so ist der Absender, beziehungsweise der Empfänger, für allé Schäden und Nachteile der Eisenbahn verantwortlich und regresspflichtig, welche aus Unrichtigkeiten, Fehlern und Versáumnissen der Frachtbriefdeclaration des Versenders der Eisenbahn als Frachtführerin bei der ihr obliegenden Abgabe einer nach Massgabe der Declaration im Frachtbriefe auszufertigenden und zu vollziehenden Zolldeclaration erwachsen sollten.

§ 36.

Berechnung der Fracht und Nebengebühren.

Die Berechnung der Fracht und Nebengebühren erfolgt nach den öffentlich bekanntgemachten Tarifen. Bare Auslagen der Eisenbahn (z. B. Transit-, Ein- und Ausgangsabgaben, Kosten für Überführung, Reparaturkosten für Güter, welche diese in Folge ihrer eigenen ausseren oder inneren Beschaffenheit und Natur zu ihrer Erhaltung während des Transportes bedingen) sind zu ersetzen.

Wenn in einzelnen Stationen Güter von der Behausung des Absenders abgeholt, aus Schiffen gelöscht, sowie an die Behausung des Empfängers oder an irgend einen andern Ort, z. B. in die zollamtlichen Magaziné, geschafft werden, so sind auch die für diese Leistungen festgesetzten, öffentlich kundgemachten Gebühren zu ersetzen.

Die Fracht wird nach Zollgewicht (den Centner zu 100 Pfund, gleich 50 Kilogramm), bei denjenigen Gütern aber, welche ohne Gewichtsermittlung übernommen werden, nach Massgabe der darüber in den Tarifen enthaltenen Bestimmungen berechnet. Die Ermittlung des Gewichtes geschieht durch wirkliche Verwiegung auf den Bahnhöfen, oder durch Probeverwiegung, oder nach den in den Tarifen angegebenen Normalgewichtssätzen.

Dem Aufgeber wird überlassen, bei der Feststellung des Gewichtes, soweit Zeit und Ort sie zulässt, gegenwärtig zu sein. Verlangt derselbe, nachdem diese Feststellung Seitens der Eisenbahn bereits erfolgt ist, vor der Verladung der Güter eine anderweitige Ermittlung des Gewichtes in seiner oder seines Beauftragten Gegenwart, so hat er dafür das im Tarife bestimmte Waggeld zu entrichten.

Dieses Waggeld wird überdies auch dann erhoben, wenn ausnahmsweise der Versender von gewöhnlichem Frachtgut das Gewicht im Frachtbriefe auszusetzen unterlassen hat und die Ergázung des Frachtbriefes in dieser Richtung der Eisenbahn überlässt. Für Eilgut wird in solchen Fallen ein Waggeld nicht erhoben.

Wenn nach einer mit der Eisenbahn getroffenen Übereinkunft Güter von dem Versender selbst verladen werden, so dürfen die Ver-

sender die Wagen nur bis zu der an denselben vermerkten Tragfähigkeit beladen.

Für Überlastung erhebt die Eisenbahn vorbehaltlich sonstiger Entschädigung, die doppelte Tarifsgebühr für das Mehrgewicht als Conventionalstrafe.

Wenn am Frachtbriefe eine besondere Werthangabe nicht stattgefunden hat, so erhebt die Eisenbahn bloss die tarifsmässige allgemeine Versicherungsgebühr, wofür jeder Zollcentner Eilgut bis zum Betrage von fl. 100 ö. W., und jeder Zollcentner Frachtgut bis zum Betrage von fl. 30 ö. W. versichert ist.

Will der Aufgeber einen höheren Werth versichern, so hat er den, den normalen Versicherungswerth von fl. 100, beziehungsweise fl. 30 per Zollcentner übersteigenden Mehrwerth zu declariren, wofür die Eisenbahn die tarifsmässige besondere Versicherungsgebühr erhebt. Diese Werthideclaration wird nur dann von der Eisenbahn als für sie verbindlich angesehen, wenn sie auf der Rückseite des Frachtbriefes, an der dazu bestimmten Stelle, mit Buchstaben eingeschrieben ist.

Die den leeren Gefassen bei ihrem Rücktransporte durch den Tarif zugestandene Begünstigung tritt nur dann ein, wenn sich der Aufgeber mit einem Scheine über die langstens vor drei Monaten stattgehabte Beförderung der Gefasse im vollen Zustande ausweisen kann.

Diese Retourscheine werden nur beim Bezuge der vollen Gefasse und nur über ausdrückliches Verlangen erfolgt, und sind bei der Aufgabe der leeren Gefasse zurückzustellen.

Werden die leeren Gefasse nicht auf einmal, sondern nur partiellweise zurückgesendet, so wird zwar bei jedesmaliger Aufgabe einer Partié der in den Händen des Versenders befindliche Retourschein eingezogen, für den Rest der Sendung wird jedoch über Verlangen ein neuer Retourschein ausgefolgt.

§ 37.

Zahlung der Fracht.

Die Frachtgelder können nach Belieben des Aufgebers entweder bei der Aufgabe des Gutes berichtet oder an den Empfänger zur Zahlung angewiesen werden.

Eine Ausnahme tritt ein:

1. Bei Gütern, deren Werth die dafür zu entrichtende Fracht augenscheinlich nicht übersteigt;

2. bei Gütern, welche ihrer eigenthümlichen Beschaffenheit zufolge, während des Transportes ihren Werth ganz oder theilweise verlieren können. In diesen Fällen muss die Fracht gleich bei der Aufgabe des Gutes erlegt werden.

Die unrichtige Anwendung des Tarife, sowie Rechnungsfehler bei der Gebührenermittlung haben weder der Eisenbahn, noch der Partié zum Nachtheile zu gereichen. Der über die Gebühr geleistete Betrag wird gegen Beibringung des Beweises demjenigen, der die Zahlung leistete, zurückerstattet, wenn die diesfallige Reclamation innerhalb Jahresfrist eingebracht wird. Dagegen sind die Partiéen verpflichtet, zu wenig gezahlte Beträge nachtraglich zu entrichten, wenn die Forderung binnen der Frist eines Jahres, von dem Zeitpunkte der geleisteten Zahlung an gerechnet, geltend gemacht wurde.

Mit dem Handelsministerial-Erlasse vom 15. December 1868. Z.

20870—2943, Centralblatt Nr. 1. ex 1869, wurden aus Anlass einer von der Brünner Handelskammer erhobenen Beschwerde, dass *Frachtmütze, déren Unrichtigkeit auf der Hand liegt*, oder doch unzweifelhaft und auf leichte Weise nachgewiesen werden kann, bei der Verabfolgung der Fracht unverkürzt bezahlt werden müssen, während der Frachtnnehmer seine Reclamation bei der oft weit entfernten Direction schriftlich einbringen muss, und die Rückstellung der gezahlten Überfracht erst nach längerer Zeit gewärtigen kann, sammtliche Eisenbahn-Verwaltungen aufgefordert, der Sache auf den Grund zu sehen, und im Falle des Vorkommens sogleich Abhilfe zu schaffen, wobei sich die Ermächtigung des Stationschefs zur unmittelbaren Begleichung von Rechnungsirrhümern als eine zweckmassige Abhilfe darstellen dürfte,

§ 38.

Nachnahmen und Provision.

Nachnahmen werden dem Aufgeber entweder gleich bei der Aufgabe bar verabfolgt, oder erst dann an ihn ausbezahlt, wenn die Einzahlung derselben von Seiten des Adressaten gesehehen ist.

Im Vorhinein, d. i. gleich bei der Aufgabe des Gutes, werden allé Spesen bis zum Betrage von fl. 2 österr. Wahr. höhere Beträge aber nur dann ausbezahlt, wenn sie vor der Übergabe des Gutes an die Bahn durch den Transport erwachsen sind. In beiden Fällen wird vorausgesetzt, dass der Werth des beziiglichen Gutes diese Spesen, sowie die bis zu dessen Übergabe an den Adressaten voraussichtlich zuwachsenden Transports- und sonstigen Gebühren vollkommen deckt.

Auf Güter, welche nur gegén Frankirung der Fracht zum Transporte übernommen werden (vide § 37), werden Spesen im Vorhinein in keinem Falle ausbezahlt.

Für Spesen »im Vorhinein« in Betragen über fl. 2 österr. Wahr., sowie für die dem Gute nachgenommenen baren auslagen (§ 36) erhebt die Eisenbahn eine Provision von 2 Percent des nachgenommenen Betrages. Für nachnahmen, welche nach ihrer Einzahlung Seitens des Adressaten an den Aufgeber erfolgt werden (Spesen nach Eingang) und für Spesen im Vorhinein in Betragen bis fl. 2 österr. Wahr. erhebt die Eisenbahn eine Provision von $V >$ Percent des Nachnahmebetrages. Für Frachtgelder und Nachnahmen jedoch, welche die Eisenbahn an ihre Vorgängerin bei der Übernahme des Gutes zum Weitertransporte bezahlt, wird keine Provision erhoben.

Die Provision kann entweder gleich bei der Aufgabe berichtet oder aber an den Empfänger zur Zahlung angewiesen werden.

Die ausbezahlten Spesen »im Vorhinein« werden zum Be weise der geschehenen Zahlung im Aufnahmsscheine notirt, die Spesen »nach Eingang« werden nur gegén Vorweisung des Original-Aufnahmsscheines und gegén Empfangsbestätigung ausbezahlt. Die Eisenbahn ist nicht verpflichtet, die Identitat der Person des Aufgebers zu constatiren, sondern sieht den Überbringer des Aufnahmsscheines als zur Behebung der Nachnahme berechtigt an. In soferne der Versender zur Behebung einer eingegangenen Nachnahme aufgefordert wird, muss er dieselbe binnen sechs Monaten, vom Tagé dieser Aufforderung gerechnet, bei der Aufgabstation erheben, widrigens mit der Nachnahme ohne Rücksicht auf spätere Reclamationen anderweitig nach den bestehenden Gesetzen verfüg wird.

§ 39.

Annahme der Güter.

Die Eisenbahn ist nicht verpflichtet, Güter zum Transporte eher anzunehmen, als bis die Beförderung gesehehen kann, namentlich alsó nicht, insoferne die regelmässigen Transportmittel der Bahn zur Ausführung des nachgesuchten Transportes nicht genügen.

In solchen Falién steht es der Eisenbahn frei, entweder das Gut zurückzuweisen, oder es vorläufig in ihren Raumlíkeiten mit dem Vorbehalte deponiren zu lassen, dass die Abstempelung des Frachtbriefes erst dann erfolgt, wenn die Verladung des Gutes möglich geworden ist. Der Aufgeber hat dann am Frachtbriefe sein Einverständniss zu erklären, dass die Sendung bis zur thunlichen Verladung eingelagert bleibe. (Vgl. § 8 der Eisenbahn-Betriebs, pag. 124.)

§ 40.

Auflieferung der Güter und Beförderung.

Das Gut muss in den auf den einzelnen Stationen kundgemachten Expeditionszeiten aufgeliefert, beziehungsweise von dem Absender verladen werden, und wird, je nach der Declaration des Absenders, als Eilgut oder als gewöhnliche Fracht befördert.

Das Eilgut muss mit einem auf rothem Papier gedruckten Frachtbriefe (Anlage B) aufgegeben werden und wird vorzugsweise und schleunig befördert.

Die gewöhnlichen Frachtgüter, welche mit einem Frachtbriefe nach Anlage A aufzugeben sind, werden, insoferne nicht ein in den Einrichtungen der Bahn, in den Transportverhältnissen oder im öffentlichen Interessé liegender Grund eine Abweichung nöthig macht, nach der Reihenfolge ihrer Auflieferung befördert. Dies gilt auch bezüglich der Reihenfolge der Eilgüter.

Die zur Auflieferung bestimmten Güter müssen von den Aufgebern auf den von der Eisenbahn hierzu angewiesenen Platzen abgelegt werden.

Die Beistellung von Wagen für solche Güter, deren Verladung der Absender selbst besorgt, muss für einen bestimmten Tag nachgesucht und die Verladung in der von der Absendestation zu bestimmenden Frist vollendet werden.

§ 41.

Lieferungsfristen; Berechnung der miben.

Die Lieferungsfristen werden besonders kundgemacht. Sie beginnen mit der auf die Abstempelung des Frachtbriefes (§ 33, 34 und 39) folgenden Mitternacht und sind eingehalten, wenn innerhalb derselben das Gut dem Empfänger (oder denjenigen Personen, an welche nach § 46 die Ablieferung giltig gesehehen kann) an die Behausung oder an das Geschäftslocale zugeführt ist, oder falls eine solche Zuführung nicht zugesagt ist, wenn innerhalb der gedachten Frist nach erfolgter Ankunft des Gutes am Bestimmungsorte schriftliche Nachricht von dieser Ankunft des Gutes für den Empfänger zur Post gegeben oder ihm auf andere Weise wirklich zugestellt ist.

Für unter der Adresse: »Bahnhof restant« aufgebene Güter ist die Lieferfrist gewahrt, wenn die Güter innerhalb derselben in der Eisenbahn-Bestimmungs-Station zum Bezuge bereitgestellt sind. (Vgl. die Bestimmungen über die Lieferzeit, pag. 257.)

§ 42.

Zeitweilige Verhinderung des Transportes.

Wird der Antritt oder die Fortsetzung des Transportes überhaupt durch Naturereignisse oder sonstige Zufälle zeitweilig verhindert, so ist der Absender nicht gehalten, die Aufhebung des Hindernisses abzuwarten; er kann vielmehr vom Vertragé zurücktreten, muss alsdann aber die Eisenbahn, soferne derselben kein Verschulden zur Last fällt, wegen der Kosten zur Vorbereitung des Transportes und der Kosten der Wiederausladung entschädigen, und ausserdem die Fracht für die von dem Gute etwa schon zurückgelegte Transportstrecke berichtigen.

Wird hingegen der Transport der Güter nur auf der Bahn streckenweise nicht ausführbar, so ist die Eisenbahn berechtigt und über Verlangen des Aufg'ebers verpflichtet, unter ihrer Haftung als Spediteur die Weiterbeförderung der bereits übernommenen Güter über die unfahrbare Bahnstrecke hinaus mittelst anderweitiger Gelegenheiten zu besorgen, wogegen der Absender und beziehungsweise der Empfänger gehalten ist, ihr die dadurch erwachsenen Mehrkosten zu vergüten und auf Verlangen der Eisenbahn vorläufig Sicherheit zu leisten. Zur Aufnahme von Gütern mit der Bestimmung zur Beförderung über die unfahrbare Strecke hinaus ist die Eisenbahn nicht verpflichtet. (Víg. § 16 der Eisenbahn-Betriebsordnung, j.ag. 127.)

§ 43.

Avisirung und Ablieferung des Gutes.

Die Eisenbahn ist verpflichtet, am Bestimmungsorte dem durch den Frachtbrief bezeichneten Empfänger den Frachtbrief und das Gut auszuliefern. Nachträglichen Anweisungen des Absenders wegen Zurückgabe des Gutes oder Auslieferung desselben an einen andern als den im Frachtbriefe bezeichneten Empfänger hat die Eisenbahn so lángé Folge zu leisten, als sie letzterem nach Ankunft des Gutes am Bestimmungsorte den Frachtbrief noch nicht übergeben hat. Der Absender hat in diesem Falle den Aufnahmschein beizubringen. Andere Anweisungen als diejenigen, welche auf der Aufgabstation erfolgt sind, werden nicht beachtet.

Ist dem Empfänger nach Ankunft des Gutes am Bestimmungsorte der Frachtbrief bereits übergeben, so hat die Eisenbahn nur mehr die Anweisungen des bezeichneten Empfängers zu beachten.

Bei denjenigen Gütern, welche die Eisenbahn nicht selbst dem Empfänger an seine Behausung oder an sein Geschäftslocal zuführen lässt, wird dem Adressaten nach Ankunft der transportirten Güter schriftliche Nachricht von der erfolgten Ankunft der Güter durch Botén, per Post oder durch sonst übliche Gelegenheit zugesendet, wofür die Kosten der Eisenbahn zu vergüten sind.

Zum Beweise der erfolgten Zustellung des Aviso hat der Adressat den Empfang desselben unter Angabe der Zeit der Zustellung zu bestätigen.

Die Avisirung unterbleibt bei solchen Gütern, welche »Bahnhof restant« aufgegeben worden sind.

Nach geschehener Zahlung der etwa noch nicht berichtigten Fracht und der auf den Gütern haftenden Auslagen und Gebühren, sowie der etwaigen Spesennachnahme erfolgt an den Überbringer des Aviso gegen

Einlieferung der vorschriftsmässig vollzogenen Empfangsbescheinigung und Vorzeigung des saldirten Frachtbriefes die Auslieferung des Gutes in den Expeditionslocalen und die Stellung der Wagen zur Entladung auf den Entladungsplätzen.

Bei Gütern, welche »Bahnhof restant« aufgegeben wurden, findet die Ausfolgung nur gégén Rückstellung des Originalaufnahmsscheines statt.

Dem Empfänger steht es frei, bei der Ablieferung der Güter gégén Entrichtung des tarifmässigen Waggeldes ihre Nachwege zu verlangen. Wegen nicht erfolgter Ankunft eines Theiles der in demselben Frachtbriefe verzeichneten Sendung, wovon jeder Theil ohne Zusammenhang mit dem Ganzén einen allgemeinen Verbrauchswertli hat, darf die Annahme des angekommenen Theiles und die Zahlung des verhältnismässigen Frachtbetrages vom Adressaten nicht verweigert werden, unbeschadet der auf Grund der §§ 46—54 von ihm zu erhebenden Entschädigungs-Ansprüche.

§. 44.

Lagergeld und Conventional-Strafe.

1. Wer ohne die im § 42 erwähnten Veranlassungen die von ihm zur Beförderung ausgelieferten Güter aus den Lagerräumen oder den Wagen der Eisenbahn vor dérén Abfahrt zurücknimmt, hat ausser den Auf- und Abladegebühren, dann den etwaigen Wag- und Strafgeldern für jeden Tag vom Augenblicke der Auflieferung, der sei bloss angebrochen oder verstrichen, das im Tarif festgesetzte Lagergeld zu entrichten.

Das Lagergeld wird weiters erhoben:

2. Wenn die Auflieferung der auf Grund eines und desselben Frachtbriefes zur Aufgabe gelangenden Güter nicht an demselben Tagé begonnen und beendet ist.

3. Wenn Güter mit unvollständigen oder unrichtigen Frachtbriefen aufgeliefert sind, und die vervollständigten oder berichtigten Frachtbriefe nicht noch an demselben Tagé eingelangt sind.

4. Wenn Güter nicht innerhalb der im Tarife eingeräumten lagerzinsfreien Zeit bezogen werden.

Über die Höhe und über die Art und Weise der Berechnung der Lagergelder enthält der Tarif die naheren Bestimmungen.

Bei grossen Güteranhäufungen, durch welche der geregelte Verkehr gestört oder unmöglich gemacht wird, ist die Eisenbahn in den betreffenden Stationen zur Beschränkung der lagerzinsfreien Zeit oder zur Erhöhung der Lagergelder, eventuell zur gleichzeitigen Anwendung beider Massregeln für die Dauer der Anhäufung der Güter berechtigt, in welcher Beziehung übrigens von Fali zu Fali die Genehmigung der Staatsverwaltung einzuholen ist.

5. Die Eisenbahn kann ferner eine Conventionalstrafe von demjenigen einziehen, welcher Eisenbahnwagen zum Transporte von Gütern, dérén Verladung der Versender zu besorgen hat, bestellt, und welcher nicht in der bedungenen Frist die Beladung ordnungsmässig bewirkt und die Güter zur Abfertigung bringt; auch ist im letzteren Falle die Eisenbahn nach Ablauf jener Frist befugt, das Geladene von dem Wagen auf Kosten des Bestellers wieder zu entfernen, das Entladene auf Gefahr desselben und gégén das tarifmässige Lagergeld lagern zu lassen und den Eisenbahnwagen der Verfügung des Bestellers zu entziehen.

Zur Sicherstellung der Conventionalstrafe kann die Eisenbahn bei Bestellung der Wagen den Erlag einer Caution verlangen.

6. Wenn Güter, déren Abladen der Empfänger zu besorgen hat, nicht innerhalb der bedungenen Frist ausgeladen und abgeholt wird, so ist die Eisenbahn zu dieser Ausladung auf Kosten des Empfängers berechtigt, und kann ausser dem etwaigen Lagergelde auch für den dadurch dem Verkehre entzogenen Wagen eine Conventionalstrafe erheben.

§ 45.

Verfahren bei Ablieferungshindernissen.

Güter, déren An- oder Abnahme verweigert oder innerhalb acht Tagen nach Zusendung der Aviso nicht bewirkt wird, und Güter, déren Abgabe nicht thunlich geworden, sowie solche, welche unter der Adresse »Bahnhof restant« länger als einen Monat nach der Ankunft ohne geschehene Meldung des Empfängers gelagert haben, lagern auf Gefahr und Kosten des Versenders. Von jedem derartigen Ablieferungshindernisse wird der Versender durch die Aufgabstation benachrichtigt, und ist derselbe gehalten, innerhalb 14 Tagen vom Abgange dieser Benachrichtigung eine andere Verfügung für die Ablieferung der Güter an die Aufgabstation schriftlich zu ertheilen (vide § 43.). In Unterlassungsfälle steht es der Eisenbahn frei, entweder:

1. zu veranlassen, dass das Gut in einem öffentlichen Lagerhause oder bei einem Dritten niedergelegt, und dass es ganz oder zu einem entsprechenden Theile behufs Bezahlung der Fracht und der übrigen Forderungen der Eisenbahn verkauft werde; oder

2. die Güter in der Abgabstation selbst weiter lagern zu lassen, oder

3. die Güter dem Versender unter Erhebung der Fracht und Rückfracht, sowie der sonstigen auf den Gütern haftenden Gebühren und etwaigen baren Auslagen wieder zuzuführen.

Esswaaren und alle dem Verderben oder durch Verzug der Entwerthung unterliegenden Gegenstände, wenn dieselben nicht zeitlich genug an den Adressaten übergeben werden können, oder nicht zeitgemäss abgeholt werden, werden unter Beobachtung der gesetzlichen Vorschriften bestmöglichst verkauft. Der gelöste Betrag wird nach Abschlag der auf den Gütern haftenden Gebühren und Spesen für den Eigenthümer aufbewahrt und muss von demselben jedenfalls vor Ablauf zwei Monaten vom Tage der Veräusserung an gerechnet, erhoben werden, widrigens darüber anderweitig nach den bestehenden Gesetzen verfügt werden würde, wodurch jeder weitere Anspruch an die Eisenbahn erlischt.

Dem gleichen Verfahren der Veräusserung unterliegen alle jene Güter, welche die darauf haftenden Gebühren nicht mehr sicher decken, oder welche länger als drei Monate in den Räumen der Eisenbahn lagern, oder für welche nachdem sie in die zollamtliche Magaziné gestellt wurden, die Fracht und sonstige darauf haftende Gebühren und Spesen innerhalb drei Monaten nicht entrichtet worden sind; ferner alle jene Güter, welche vom Versender nach ihrer Rücksendung nicht sofort zurückgenommen werden, oder déren Versender nicht zu ermitteln ist.

Das Recht der Eisenbahn, die Entrichtung der durch die Veräusserung allenfalls unbedeckt gebliebenen Gebühren vom Versender zu verlangen, bleibt unbenommen.

Güter, déren Bestimmungsort nicht an der Eisenbahn gelegen ist, kann die Eisenbahn mittelst eines Spediteurs oder einer anderen Gelegenheit auf Kosten des Versenders nach dem Bestimmungsorte weiter befördern lassen, wenn nicht vom Absender bezüglich des Weitertransportes Vorkehrung getroffen worden ist, oder insoferne laut Frachtbrief der Empfänger den Weitertransport zu besorgen hat, wenn dieser nicht innerhalb acht Tagen von der Ankunft des Gutes gerechnet, den Bezug bewirkt hat.

§ 46.

Haftpflicht im Allgemeinen.

Die Eisenbahn haftet als Erachtführer für den ganzen Transport nur dann, wenn die Aufgabs- oder Bestimmungsstation des Gutes zu ihrer Bahn gehört, oder wenn sie das Gut mit dem Erachtbriefe zuletzt übernommen hat; für Güter, die sie von einer anderen Bahn übernimmt und nach geschehenem Transporte auf ihrer Strecke einer anderen Bahn zum Weitertransporte übergibt, kann sie als Frachtführer nur dann in Anspruch genommen werden, wenn ihr nachgewiesen wird, dass der Schaden, dessen Ersatz gefordert wird, auf ihrer Bahn sich ereignet habe.

§ 47.

Haftpflicht der Eisenbahn für ihre Leute.

Die Eisenbahn haftet für ihre Leute und für andere Personen, déren sie sich bei Ausführung des von ihr übernommenen Transportes bedient.

§ 48.

Umfang und Zeitdauer der Haftpflicht.

Die Eisenbahn haftet für den Schaden, welcher durch Verlust oder Beschädigung des Gutes seit dem nach § 33. festzustellenden Zeitpunkte der Empfangnahme bis zur Ablieferung entstanden ist, insoferne sie nicht beweist, dass der Verlust oder die Beschädigung durch höhere Gewalt (*vis major*) oder durch die natürliche Beschaffenheit des Gutes, namentlich durch inneren Verderb, Schwinden, gewöhnliche Leckage und dergleichen, oder durch ausserlich nicht erkennbare Mangel der Verpackung entstanden ist. Güter, welche in zollamtliche Magazine oder Lagerräume gestellt werden müssen, sind langstens binnen acht Tagen, von dem Zeitpunkte der Zustellung des Aviso über die Einlagerung an gerechnet, von dem Empfänger zu besichtigen, und ist von demselben im Falle eines Anstandes nach § 55. des Betriebsreglements die Gewichts- und Thatbestands-Erhebung um so sicherer zu verlangen, als für später erhobene Anstände nur dann gehaftet wird, wenn der Beweis geliefert werden kann, dass die Beschädigung oder der Abgang in dem Zeitraume von der Übernahme des Gutes durch die Eisenbahn bis zu dessen Ablieferung an das zollamtliche Magazin oder den zollamtlichen Lagerraum eingetreten ist.

Als in Verlust gerathen ist das Gut erst vier Wochen nach Ablauf der Lieferungszeit zu betrachten.

Durch anstandslose Annahme des Gutes Seitens des im Frachtbriefe bezeichneten Empfängers oder der von ihm zur Empfangnahme beorderten Leute oder derjenigen Personen. an welche die Ablieferung

nach vorstehendem giltig erfolgen kann, und durch Bezahlung der Fracht erlischt jeder Anspruch gegen die Eisenbahn.

Kur wegen Verluste oder Beschädigungen, welche bei der Ablieferung äusserlich nicht erkennbar waren, kann die Eisenbahn selbst nach der anstandslosen Annahme und nach Bezahlung der Fracht in Anspruch genommen werden, wenn die Feststellung des Verlustes oder der Beschädigung ohne Verzug nach der Entdeckung nachgesucht, und der Anspruch spätestens innerhalb vier Wochen nach der Ablieferung bei der Eisenbahn schriftlich angemeldet worden ist, und wenn ferners bewiesen wird, dass der Verlust oder die Beschädigung während der Zeit seit der Empfangnahme bis zur Ablieferung entstanden ist.

Ausserdem erlöschen die Klagen gegen die Eisenbahn wegen gänzlichen Verlustes, Verminderung oder Beschädigung des Gutes nach einem Jahre.

Die Frist beginnt in Ansehung der Klagen wegen gänzlichen Verlustes, mit dem Ablaufe des Tages, an welchem die Ablieferung hätte bewirkt sein müssen; in Ansehung der Klagen wegen Verminderung oder Beschädigung mit dem Ablaufe des Tages, an welchem die Ablieferung geschehen ist.

Diese Bestimmungen finden in Fällen des Betruges oder der Vertretung auf Seite der Bediensteten der Eisenbahn keine Anwendung.

§ 49.

Beschränkung der Haftpflicht für Güter, welche nicht nach Eisenbahnhauptstationen bestimmt sind.

Übernimmt die Eisenbahn Gut zum Transporte mit einem Frachtbriefe, in welchem als Ort der Ablieferung ein nicht an der Eisenbahn liegender Ort bezeichnet ist, so haftet sie als Frachtführer nicht für den Transport bis zum Ablieferungsorte, sondern nur bis zu dem Orte, wo der Transport mittelst Eisenbahn enden soll. In Bezug auf die Weiterbeförderung treten nur die Verpflichtungen des Speditems ein.

§ 50.

Beschränkung der Haftpflicht bei Angabe mehrerer Bestimmungsorte.

Ist von dem Absender auf dem Frachtbriefe bestimmt, dass das Gut an einem an der Eisenbahn liegenden Orte abgegeben werden oder liegen bleiben soll, so gilt, ungeachtet im Frachtbriefe ein anderweitiger Bestimmungsort angegeben ist, der Transport als nur bis zu jenem ersteren an der Bahn liegenden Orte übernommen, und die Eisenbahn ist nur bis zur Ablieferung an diesen Ort verantwortlich.

§ 51.

Besondere Beschränkung in der Haftpflicht.

1. Die Eisenbahn haftet in Ansehung der Güter, welche vermöge ihrer eigentümlichen natürlichen Beschaffenheit der besonderen Gefahr ausgesetzt sind, gänzlichen oder theilweisen Verlust oder Beschädigung, namentlich Bruch, Rost, inneren Verderb, aussergewöhnliche Leckage, Selbstentzündung u. s. w. zu erleiden, nicht für den Schaden, welcher aus dieser Gefahr entstanden ist.

Bei dem Vorhandensein der Bedingungen dieses Grundsatzes haftet die Eisenbahn beispielweise nicht:

a) überhaupt bei gefährlichen Substanzen, als: Schwefelsäure, Schleiwasser und anderen atzenden, sowie bei leicht entzündlichen Gegenständen;

b) für den Bruch bei leicht zerbrechlichen Sachen, als: Möbeln und Hausgeräthen, Glas, Eisenguss, leeren oder gefüllten Krügen, Flaschen und Glasballons, Zucker in losen Broten u. s. w.;

c) für Leckage, d. h. Dringen der Flüssigkeiten durch die Pugen des Gebäudes ohne ausserliche Beschädigung;

d) für das Verderben bei Flüssigkeiten und anderen Gegenständen, welche leicht in Gahrung oder Faulniss übergehen oder durch Frost oder Hitze leiden;

e) für das Einrosten bei Metallwaaren;

f) für Gewichtsverluste; bei frischen und gesalzenen Fischen, Austern und Südfrüchten.

2. Die Eisenbahn haftet in Ansehung derjenigen Güter, welche nach Vereinbarung mit dem Absender in unbedeckten Wagen transportirt werden, nicht für den Schaden, welcher aus der mit dieser Transportart verbundenen Gefahr entstanden ist.

3. Die Eisenbahn haftet in Ansehung derjenigen Güter, welche ungeachtet ihrer Natur eine Verpackung zum Schutze gegen Verlust oder Beschädigung auf dem Transporte erfordert, nach Erklärung des Absenders auf dem Frachtbriefe unverpackt oder mit mangelhafter Verpackung aufgegeben sind, nicht für den Schaden, welcher aus der mit dem Mangel der Verpackung oder mit der mangelhaften Beschaffenheit der Verpackung verbundenen Gefahr entstanden ist.

4. Die Eisenbahn haftet in Ansehung derjenigen Güter, deren Auf- und Abladen nach Vereinbarung mit dem Absender, von diesem oder dem Empfänger besorgt wird, nicht für den Schaden, welcher aus der mit dem Auf- und Abladen oder mit mangelhafter Verladung verbundenen Gefahr entstanden ist.

Dagegen haftet der Absender, beziehungsweise der Empfänger, für den Schaden, welcher durch das Auf- oder Abladen, oder bei Gelegenheit desselben den Fahrzeugen der Eisenbahn zugefügt ist.

5. Die Eisenbahn haftet in Ansehung begleiteter Güter nicht für den Schaden, welcher aus der Gefahr entstanden ist, deren Abwendung durch die Begleitung bezweckt wird.

6. In allen vorstehend unter 1 bis 5 gedachten Fällen wird bis zum Nachweise des Gegentheiles vermuthet, dass ein eingetretenér Schaden, wenn er aus der Seitens der Eisenbahn nicht übernommenen Gefahr entstehen konnte, aus derselben wirklich entstanden ist.

7. Die vorstehend unter 1 bis 5 bedungenen Beirungen treten nicht ein, wenn nachgewiesen wird, dass der Schaden durch Schuld der Bahnverwaltung oder ihrer Leute entstanden ist.

8. Gewichtsmangel werden nur vergütet, insoweit sie für die ganze durchlaufene Strecke den natürlichen Calo übersteigen.

Als natürlicher Calo wird in Ansehung der Güter, welche nach ihrer natürlichen Beschaffenheit bei dem Transporte regelmässig einen Verlust an Gewicht und Mass erleiden, angenommen und zwar von dem im Frachtbriefe angegebenen, beziehungsweise von der Absendestation ermittelten Gewichte:

a) 1 Percent bei trockenen, 2% bei nassen Gütern, die verpackt, und drei Percent für solche, die unverpackt aufgegeben wurden, wenn vom Tagé der Aufgabe an, diesen mitgerechnet, das Gewicht innerhalb acht Tagén ermittelt wird;

b) 2 Percent bei trockenen, 4 Percent bei nassen Gütern, die verpackt, und 5 Percent bei solchen, welche unverpackt aufgegeben wurden, wenn die Gewichtsermittlung nach Ablauf von acht Tagén, vom Tagé der Aufgabe angerechnet, vorgenommen wird.

Nassen Gütern gleichgehalten werden:

Geraspelte oder gemahlene Farbhölzer, Einden, Wurzeln, Süßliolz, geschnittener Tabak, Fettwaaren, Seifen und harte Oele, frische Früchte, frische Tabaksblätter, Schafwolle, Haute, Felle, Leder, getrocknetes und gebackenes Obst (andere dahin zu rechnende Gegenstände werden besonders bekannt gemacht).

Der obige Procentsatz wird, im Falle mehrere Stücke zusammen auf einem Frachtbrief aufgegeben worden sind, für jedes Stück besonders berechnet, wenn das Gewicht oder dass Mass der einzelnen Stücke im Frachtbriefe verzeichnet oder sonst erweislich ist.

Die vorstehend gedachte Befreiung von der Haftpflicht tritt nicht ein, wenn und soweit nachgewiesen wird, dass der Verlust nach den Umständen des Falles nicht in Folge der natürlichen Beschaffenheit des Gutes entstanden ist, oder dass der angenommene Procentsatz dieser Beschaffenheit oder den sonstigen Umständen des Falles nicht entspricht.

Bei solchen Gütern, welche vom Versender selbst verladen oder vom Empfänger abgeladen werden, bleibt es der Eisenbahn vorbehalten, nach Massgabe der Beschaffenheit der einzelnen Artikel auch höhere als die oben bezeichneten Procentsätze festzustellen, bis zu welchen eine Vergütung für Gewichtsmiingel nicht stattfinden soll.

§ 52.

Geldiverth der Haftung.

Eine der Eisenbahn nach den Bestimmungen der vorstehenden Paragraphe zur Last fallende Entschädigung ist in ilirem Geldwerthe nach folgenden Grundsätzen zu bemessen:

1. Im Falle des ganzlichen oder theilweisen Verlustes wird bei der Schadenberechnung der von dem Beschädigten nachzuweisende gemeine Handelswerth und in Ermangelung eines solchen der gemeine Werth, welchen Güter gleicher Art und Beschaffenheit zur Zeit und am Orte der bedungenen Ablieferung gehabt haben, nach Abzug der in Folge des Verlustes etwa ersparten Zölle, Frachten und Unkosten zu Grunde gelegt.

2. Zum Zwecke der Entschädigungsberechnung wird jedoch der gemeine Handelswerth, beziehungsweise der gemeine Werth, nicht höher als 100 fi. per Zollzentner Eilgut und 30 fi. per Zollzentner Frachtgut angenommen, insoferne eine Mehrwerthsversicherung nicht stattgefunden hat.

3. Im Falle einer Mehrwerthsversicherung bildet der versicherte Gesamtwert, d. i. die am Frachtbriefe declarirte, um den allgemeinen Versicherungswert von 100 ff., beziehungsweise 30 fi. österr. Währ. per Gentner erhöhte Summe den Maximalsatz der zu gewährenden Entschädigung.

4. Im Falle der Beschädigung ist der Unterschied zwischen dem Verkaufswerthe des Gutes im beschädigten Zustande und dem gemeinen Handelswerthe zu ersetzen, welchen das Gut ohne die Beschädigung am Orte und zur Zeit der Ablieferung gehabt haben würde, nach Abzug der Zölle und Unkosten, soweit sie in Folge der Beschädigung erspart wurden. Hat das Gut keinen Handelswerth, so ist der Berechnung des Schadens der gemeine Werth des Gutes zu Grunde zu légen. Ist jedoch der gemáss der Bestimmung ad 1 ermittelte Werth grösser als der ad 2 und 3 erwähnte Maximalsatz, so wird gégen Beschädigung des Gutes nur jene Quote des Schadenbetrages vergütet, welche sich aus dem Verhältnisse des ad 1 ermittelten Werthes zu dem ad 2 und 3 erwähnten Maximalsatze ergibt.

§ 53.

Haftpflicht für Versáumung der Lieferungszeit.

Die Eisenbahn haftet für den Schaden, welcher durch Versáumung der Lieferungszeit (§ 41) entstanden ist, sofern sie nicht beweise, dass sie die Verspátung durch Anwendung der Sorgfalt eines ordentlichen Frachtführors nicht habé abwenden können.

Ist das Gut Seitens des im Frachtbriefe bezeichneten Empfängers oder der von ihm zur Empfangnahme beorderten Leute oder derjenigen Personen, an welche die Ablieferung nach § 48 gültig erfolgen kann, ohne Vorbehalt des Rechtes der Ersatzforderung für versáumte Lieferzeit angenommen, so erlöschen allé Ansprüche aus Versáumung der Lieferungszeit.

Ist das Gut mit Vorbehalt oder gar nicht angenommen, so erlöschen die Klagen nach einem Jahre.

Diese Frist beginnt mit dem Ablaufe des Tages, an welchem die Ablieferung geschehen ist, und wenn sie überhaupt nicht erfolgt ist, mit dem Ablaufe der Lieferungszeit.

§ 54.

Geldiverth der Haftung für Versáumung der Lieferungszeit.

Für versáumte Lieferzeit erstattet die Eisenbahn den durch ihre diessbezügliche Kundmachung normirten Theil der Fracht, ohne den Beweis zu verlangen, dass ein Schaden und dass er in dieser Höhe durch die verspátete Ablieferung entstanden ist.

Ist ein Schaden wirklich zugefügt, und übersteigt derselbe den nach der Kundmachung garantirten Frachtenbetrag, was der Entschädigungsberechtigte nachzuweisen hat, so leistet die Eisenbahn zwar auch die höhere Vergütung, jedoch mit der Beschránkung, dass dieselbe die für ihre Strecke bezahlte ganze Fracht nicht übersteigen darf.

Ist das Gut auf eine andere Bahn übergegangen oder von einer anderen Bahn gekommen, so habén in Ansehung der Haftung für die Entschädigung wegen Versáumung der Lieferzeit die im § 46 des Reglements angegebenen Grundsätze zur Anwendung zu kommen.

Der Versender ist jedoch berechtigt, den Betrag des bei Versáumniss der Lieferungszeit zu leistenden Schadenersatzes als die Höhe des Interesses an der rechtzeitigen Ablieferung im Frachtbriefe zu declariren, wofür der Versender einen besonders kundgemachten Frachtzuschlag zu bezahlen hat.

In solchen Fällen ist die Eisenbahn den nachgewiesenen Schaden bis zu dem Betrage der declarirten Summe, jedoch nie über diesen Betrag hinaus zu vergüten verpflichtet.

Der versicherte Betrag ist im Frachtbriefe auf der dazu bezeichneten Stelle in Buchstaben auszudrücken. (Ygl. die Bestimmungen über die Lieferzeit, pag. 257.)

§ 55.

Aussergerichtliches Reclamations- Verfahren.

Ist an einem Gute ein Abgang oder eine Beschädigung eingetreten, so wird die Eisenbahn in Gegenwart von unparteiischen Zeugen und wo möglich in Gegenwart des Reclamations-Berechtigten den Gewichts- und Thatbestand und nach Umständen unter Beiziehung von Sachverständigen den an dem Gute eingetretenen Schaden feststellen lassen.

Will der Reclamations-Berechtigte sich mit der Eisenbahn über die von letzterer zu leistende Entschädigung im aussergerichtlichen Wege ausgleichen, so hat er noch vor dem Bezuge, beziehungsweise vor der Zurücknahme des Gutes, den Thatbestand anzuerkennen und seinen Ersatzanspruch anzumelden.

Stellt er sich hiebei mit dem Ausspruche der von der Eisenbahn beigezogenen Sachverständigen nicht zufrieden, so steht es ihm frei, den Schaden auf seine Kosten durch vom Handelsgerichte oder in dessen Ermangelung vom Richter des Ortes ernannte oder durch bei dem Gerichte bereits ständig bestellte Sachverständige feststellen zu lassen.

Eine angemeldete Reclamation ist mit einem den Werth des Gutes nachweisenden Documente, und wenn das Gut bezogen wurde, auch mit dem Frachtbriefe belegt binnen der gesetzlichen Verjährungsfrist wirklich einzubringen.

Die Entschädigung wird an den Reclamanten gegen scalamässig gestempelte Quittung geleistet, und muss der entfallende Betrag binnen Jahresfrist behoben sein, widrigens nach den bestehenden Gesetzen darüber verfügt würde.

2. Reisegepack.

§ 56.

Freigewicht für Reisegepack.

Jeder Reisende, welcher mit einem gewöhnlichen Fahrbillet versehen ist, hat Anspruch auf die unentgeltliche Beförderung von 50 Zollpfund Reisegepack. Für halbe Billets werden nur 25 Zollpfund Freigewicht gewahrt.

Jenen Reisenden, welche einen ganzen Wagen oder eine ganze Wagenabtheilung bezahlt haben, kommen für jedes dazu gehörige Billet 50 Zollpfunde Freigewicht zu.

§ 57.

Begriff des Reisegepack/-.

Mit Freigewicht wird nur befördert, was der Reisende zu seinem und seiner Angehörigen Reisebedürfnisse mit sich führt, namentlich Koffer, Mantel-, Reise- und Bettsacke, Felleisen, Hutschachteln u. dgl.

Fs können jedoch auch andere Gegenstände, welche der Reisende mit sich führt, wie Reisegepäck aufgegeben werden, wenn auf Freigewicht verzichtet wird. Gegenstände, welche nach § 32 von der Beförderung mit den Personenzügen ausgeschlossen sind, dürfen als Reisegepäck nicht aufgegeben werden.

§ 58.

Strafen für Verheimlichungen.

Wer Flüssigkeiten, dann feuergefährliche oder andere Gegenstände, welche durch Reibung oder auf irgend eine andere Weise Schaden verursachen können, als Reisegepäck aufgibt, verliert nicht nur jeden Anspruch auf Entschädigung, sondern wird im Gegentheile für allé daraus entstandenen Folgen verantwortlich und ersatzpflichtig, und hat überdiess nebst der entfallenden Eilgutgebüür noch den vierfachen Betrag derselben als Strafe zu entrichten.

Wer andere Gegenstände, welche nicht als Reisegepäck angesehen werden können, als solches aufgibt, um dadurch das Freigewicht sich zuzuwenden, oder wer die Fahrbillets in dieser Absicht missbraucht, hat ausser der Eilgutgebüür für das ungebührlich benützte Freigewicht noch den doppelten Betrag derselben als Strafe zu entrichten. (Vgl. die strafrechtlichen Bestimmungen zum Schutze des Eisenbahnbetriebes, pag. 197.)

§ 59.

Verpackung des Gepäckes. Befreiung desselben von älteren Pest- und Eisenbahnzeichen.

Reisegepäck wird nur angenommen, wenn es sicher und dauerhaft verpackt ist. Die Gepäcksstücke müssen von älteren Post- und Eisenbahnzeichen befreit sein.

Ist diess nicht der Fall, und findet in Folge dessen eine Verschleppung des Gepäckes statt, so kommt die Eisenbahn für den aus diesem Grunde aus der Lieferungsverspätung erwachsenen Schaden nicht auf.

§ 60.

Einlieferung des Gepäckes.

In den Ausgangstationen, sowie in jenen Stationen, wo der Zug länger als 15 Minuten anhält, muss das Gepäck unter Vorweisung der Fahrbillets wenigstens 15 Minuten vor der Abfahrt zur Aufgabe gebracht werden. In allen übrigen Stationen, wo der Aufenthalt des Zuges kürzer ist, muss dasselbe vor dessen Ankunft aufgegeben sein.

Das Gepäck wird in der Regei nur nach jener Station aufgenommen, wohin das Fahrbillet lautet; es kann jedoch mit Benützung des Freigewichtes auch nach einer anderen Station aufgegeben werden, wenn diese näher liegt als jene, wohin das Billet des Reisenden lautet. Nach einer entfernteren Station wird das Gepäck mit Freigewicht nur dann aufgenommen, wenn nach der Bestimmungsstation des Gepäckes ein directer Billetverkauf nicht stattfindet; in diesem Falle muss jedoch das Billet nach der Bestimmungsstation des Gepäckes zunächst gelegenen Station lauten, nach welcher Billets verkauft werden.

§ 61.

Bezahlung der Fracht und Nebengebühren. Erfolgung von Gepäcksscheinen.

Sämmtliche Gepäckscollien werden bei der Aufnahme genau abgewogen und für etwaiges Übergewicht die tarifmässige Gebühr eingehoben.

Wenn eine besondere Werthangabe nicht stattgefunden hat, so erhebt die Eisenbahn blos die tarifmässige allgemeine Versicherungsgebühr, wofür jedes Zollpfund des aufgegebenen Gepäckes bis zum Betrage von 3 fl. österr. Währung versichert is. Will der Aufgeber einen höheren Werth versichern, so hat er den, den normalen Versicherungswerth von 3 fl. österr. Währ. per Pfund übersteigenden Mehrwerth anzumelden, wofür die Eisenbahn die tarifmässige besondere Versicherungsgebühr erhebt.

Für das aufgegebenes Gepäck erhält der Reisende einen Gepäcksschein, welcher die Bestimmungsstation, die Nummer und das Gewicht des Gepäckes, den etwa angemeldeten Mehrwerth und die erlegten Gebühren, endlich das Dátum der Aufnahme enthält.

Der Reisende hat sich von der Richtigkeit dieser Angaben bei der Empfangnahme des Gepäcksscheines zu überzeugen.

§ 62.

Auslieferung des Gepäckes.

Dem Inhaber des Gepäcksscheines, dessen Legitimation die Eisenbahn zu prüfen nicht verpflichtet ist, wird das Gepäck nur gégén Rückgabe des Scheines ausgeliefert.

Der Inhaber des Gepäcksscheines ist berechtigt, nach Ankunft des Zuges, für welchen das Gepäck zum Transporte aufgegeben ist, am Bestimmungsorte die sofortige Auslieferung des Gepäckes nach Ablauf der zur ordnungsmässigen Ausladung und Ausgabe, sowie zur etwaigen steuerämtlichen Abfertigung erforderlichen Zeit im Locale der Gepäcksexpedition zu verlangen. Will derselbe die sofortige Auslieferung des Gepäckes nicht erwarten, so kann er dasselbe innerhalb 24 Stunden nach dessen Ankunft in den festgesetzten Expeditionsstunden gégén Rückgabe des Gepäcksscheines in der Gepäcksexpedition abfordern oder abfordern lassen. Wird das Gepäck innerhalb 24 Stunden nicht abgeholt, so ist für dasselbe das bis zum Tagé des Bezuges tarifmässig entfallende Lagergeld zu entrichten.

In Ermangelung des Gepäcksscheines ist die Eisenbahn zur Aushändigung des Gepäckes nur nach vollständigem Nachweise der Empfangsberechtigung gégén Ausstellung eines Reverses und nach Umständen gégén Sicherheit verpflichtet.

In der Regei soll das Gepäck nur an der Station ausgefolgt werden, wohin es aufgenommen ist. Ausnahmsweise und nur insoferne Zeit und Umstände, sowie Zoli- und Steuervorschriften dies gestatten, kann jedoch, wenn der Reisende seinen Plán ändert und auf einer früheren Station den Zug verlassen will, über Begehren das Gepäck auch vor der eigentlichen Bestimmungsstation ausgefolgt werden. In einem solchen Falle hat der Reisende bei der Ausfolgung des Gepäckes den Gepäcksschein und das Fahrbillet zurückzustellen und ausserdein sich als Aufgeber unzweifelhaft legitimiren.

§ 63.

Verfahren bei Ablieferungs-Hindernissen.

Wenn ein dem Verderben oder durch Verzug der Entwerthung unterliegendes Gepäck nicht baldigst bezogen wird, so wird es ohne weitere Förmlichkeit bestmöglichst verkauft (siehe § 45). Dasselbe kann rücksichtlich jenes Gepäckes eintreten, welches innerhalb 14 Tagén nicht abgeholt wird, wenn die darauf haftenden Gebühren nicht sicher gedeckt sind, und es tritt in allen Falién ein, wenn das Gepäck innerhalb drei Monaten nicht abgeholt werden ist.

§ 64.

Haftpflicht der Eisenbahn.

Die Eisenbahn haftet von dem Zeitpuncte der Aushandigung des Gepäcksscheines ab für die richtige und unbeschadigte Ablieferung des Gepäcksstückes, und zwar im allgemeinen nach den in den §§ 46, 47, 48, 51, 52 und 55 dieses Reglements für Gütersendungen festgestellten Bedingungen, soweit solche auf die Beförderung von Reisegepäck anwendbar sind, insbesondere aber nach folgenden Grundsätzen:

a) Im Falle des Verlustes oder der Beschädigung wird der wirklich erlittene Schaden vergütet, jedoch niemals mehr als 3 fl. östr. Wahr. für jedes Pfund nach Abzug des unversehrten Inhaltes des blos beschiidigten Gepäcksstückes, wenn nicht ein höherer Werth declarirt ist.

b) Im Falle einer Mehrwerths-Versicherung bildet der versicherte Gesamtwerth, d. i. die declarirte, um den allgemeinen Versicherungswerth von 3 fl. österr. Währ. per Zollpfund erhöhte Summe den Maximalsatz der zu gewährenden Entschádigung.

c) Die Eisenbahn ist von jeder Verantwortlichkeit für Verlust von Reisegepäck frei, wenn es nicht innerhalb drei Tagén nach der Ablieferungszeit abgefordert wird.

Der Reisende kann verlangen, dass ihm Tag und Stunde der geschehenen Abforderung des Gepäckes von der Gepäck-Expedition bescheiniget werde.

Wenn das Gepäck nur theilweise abgeliefert werden karín, so wird dem Reisenden auf dem in seinen Händen bleibenden Gepäcksschein die Anzahl und das Gewicht der ausgefolgten Gepäcksstücke bemerkt und in gleicher Weise der Abgang Seitens der Expedition anerkannt.

§ 65.

TermÁN zur Ablieferung des Gepäckes.

Fehlende Gepäcksstücke werden erst nach Ablauf von 14 Tagén nach der Ankunft des Zuges, für welchen dieselben aufgegeben worden sind, auf der Bestimmungsstation des Reisenden als in Verlust gerathen betrachtet, und ist der Reisende erst dann befugt, mit Ausschluss aller weiteren Entschiidigungsansprüche, die Zalilung der in § 64 bestimmten Garantiesumme zu fordern. Überdies steht es dem Reisenden nach Empfangnahme der Entschiidigung frei, das in Verlust gerathene Gepäck falls es sich später wieder finden sollte, binnen vier Wochen nach hiervon erhaltener Nachricht gegén Rückerstattung der erhaltenen Entschiidigungssumme, und zwar an der ursprünglichen Bestimmungsstation frachtfrei abzunehmen.

§ 66.

Haftpflicht der Eisenbahn für versäumte Lieferungszeit.

Die Eisenbahn haftet für die rechtzeitige Ablieferung des Gepäcks (§ 62), und zwar im allgemeinen nach den in den §§ 53 und 54 dieses Reglements für Güterversendungen festgestellten Bedingungen, so weit solche auf die Beförderung von Reisegepäck anwendbar sind, insbesondere aber nach folgenden Grundsätzen:

a) Die Eisenbahn ersetzt den durch Versäumung der Lieferzeit entstandenen Schaden, jedoch mit der Beschränkung, dass die Entschädigungssumme den Betrag von fi. 0.05 für jeden angefangenen Tag der Versäumniss und für jedes Pfund des ausgebliebenen Gepäcks nicht übersteigen darf.

b) Der Reisende ist jedoch berechtigt, den Betrag des bei Versäumniss der Lieferungszeit zu leistenden Schadenersatzes als die Höhe des Interesses an der rechtzeitigen Ablieferung bei der Aufgabe des Gepäcks anzumelden, wofür die Eisenbahn einen besonders kundgemachten Frachtzuschlag erhebt. In solchen Fällen ist die Eisenbahn den nachgewiesenen Schaden bis zu dem Betrage der declarirten Summe, jedoch nie über diesen Betrag hinaus, zu vergüten verpflichtet.

Der versicherte Betrag 'st im Gepacksscheine notirt. (Vgl. die Bestimmungen über die Lieferzeit pag. 257.)

§ 67.

Gepackstrager.

Auf denjenigen Stationen, wo sich Gepackstrager befinden, können die Reisenden sich derselben, jedoch ohne Verantwortlichkeit der Verwaltung für den von der Eisenbahn nicht übernommenen Transport des Gepäcks nach und von den Localen der Gepacks-Expeditionen bedienen. Diese Gepackstrager sind durch Dienst abzeichen erkennbar; sie müssen den Tarif über den Tragerlohn bei sich 1 ragén und dem Reisenden auf Verlangen vorzeigen.

3. Equipagen und andere Fahrzeuge.

§ 68.

Aufgabe der Fahrzeuge.

Equipagen und andere Fahrzeuge werden nur auf und nach den hiefür eingerichteten Stationen zur Beförderung angenommen. Sie müssen zwei Stunden vor Abgangdes Zuges angemeldet und spätestens eine Stunde vorher zur Expedition abgeliefert werden. Auf Zwischenstationen kann auf eine solche Beförderung derselben mit dem vom Versender gewünschten Zuge nur dann gerechnet werden, wenn sie vierundzwanzig Stunden vorher angemeldet werden.

Equipagen und andere Fahrzeuge werden mit den Eil- und Schnellzügen nicht befördert.

Reisegepack darf in den Equipagen nur untergebracht werden, soferne Zoli- und Steuervorschriften nicht entgegenstehen.

Die Reisenden dürfen während der Fahrt nicht in ihren Equipagen bleiben.

Die Aufgabe der Equipagen erfolgt in der Regei bei der Gepacks-expedition und gegen Lösung eines Transportscheines. Ausserdem kann jedoch die Aufgabe von Equipagen und Fahrzeugen auch mittelst Frachtbrief als Eil- oder Frachtgut geschehen.

§ 69.

Berechnung der Fracht und Nebengebühren.

Die Transportgebühr muss, wenn die Aufgabe bei der Gepäcks-Expedition gégen Transportschein erfolgt, sogleich bezahlt, in allen anderen Falién kann sie auch an den Empfänger zur Zahlung überwiesen werden.

Wenn eine besondere Werthangabe nicht stattgefunden hat, so erhebt die Eisenbahn bloß die tarifmässige allgemeine Versicherungsgebühr, wofür jede Equipage oder jedes Fahrzeug bis zum Betrage von 200 fi. versiekt ist. Will der Aufgeber einen höheren Werth versichern, so hat er den normálén Versicherungswerth von 200 fi. per Stück über steigenden Mehrwerth bei der Aufgabe zu declariren, wofür die Eisenbahn die tarifmässige besondere Versicherungsgebühr erhebt.

Eine solche Mehrwerthsversicherung ist jedoch für die in den Equipagen befindlichen Gegenstände nicht zulässig.

§ 70.

Ablieferung.

Die Equipage oder das Fahrzeug wird nach Ankunft in der Bestimmungsstation gégen Rückgabe des Transportscheines, beziehungsweise gégen Vorzeigung des saldirten Frachtbriefes, ausgeliefert und muss innerhalb der für Reisegepäck, Eilgut oder Frachtgut (§§ 62 und 44) festgesetzten Frist abgeholt werden, je nachdem die Aufgabe gégen Transportschein oder Eil- als oder Frachtgut gégen Frachtbrief erfolgte.

Nach Ablauf dieser Frist wird das tarifmässige Lagergeld erhoben.

§ 71.

Haftung.

Die Eisenbahn haftet für die beförderten Equipagen und Fahrzeuge nach den in den §§ 46, 47, 48, 51, 52 und 55 dieses Reglements für Gütersendungen festgestellten Bedingungen, so weit sie auf den Gegenstand anwendbar sind. Für die in den Reise-Equipagen befindlichen Gegenstände haftet sie nur dann, wenn ihr oder ihren Leuten ein Verschulden nachgewiesen wird.

Tritt Ersatzpflichtigkeit ein, so soll der zu ersetzende Werth, sowohl in Verlust, als in Beschädigungsfällen, den Betrag von 200 fi. für das Fahrzeug nicht übersteigen, insoferne nicht eine besondere Mehrwerthsversicherung stattgefunden hat.

Ist ein höherer Werth declarirt, so bildet der versicherte Gesamtwert, d. i. die declarirte, um den allgemeinen Versicherungswerth von 200 fi. für das Fahrzeug erhöhte Summe den Maximalsatz der zu gewährenden Entschädigung.

§ 72.

Haftpflicht für Versäumung der Lieferungszeit.

Die Lieferungszeit für Equipagen und andere Fahrzeuge ist die für Eil- oder Frachtgut vorgeschriebene, je nachdem sie zum Transporte mittelst Personenzug oder als gewöhnliches Frachtgut aufgegeben wurden.

In Bezug auf die Haftpflicht für Versäumung der Lieferungszeit

kommen die auf Gütersendungen bezüglichen §§ 53 und 54 dieses Reglements zur Anwendung. (Vgl. die Bestimmungen über die Lieferzeit, pag. 257.)

4. Leichen.

§ 73.

Ein- und Ablieferung. Aufgangsbedingungen.

In der Ausgangsstation des Zuges muss der Transport einer Leiche wenigstens sechs Stunden und in den Zwischenstationen wenigstens zwölf Stunden vorher angemeldet werden.

Die Leichen müssen in einem metallenen Sarge luftdicht eingeschlossen, und dieser von einer hölzernen Kiste umgeben sein. Der Transport kann auch mit dem Leichenwagen selbst stattfinden.

Den Leichen muss ein Begleiter beigegeben werden, welcher ein Billet der von ihm benützten Wagenklasse, mindestens aber ein Billet III. Classe zu lösen hat.

Bei der Aufgabe muss der gesetzlich vorgeschriebene Leichenpass beigebracht werden, welchen die Eisenbahn übernimmt und bei Ausfolgung der Leiche wieder zurückstellt.

Leichen können bei der Gepacks-Expedition gegen Transportschein oder als Eil- oder Frachtgut gegen Fradit brief aufgegeben werden; die tarifmassigen Transportgebühren müssen gleich bei der Aufgabe entrichtet werden.

Wer unter falscher Declaration Leichen zur Beförderung bringt, hat ausser der Nachzahlung der verkürzten Fradit vom Abgangsbis zum Bestimmungsorte das Vierfache dieser Frachtgüter als Strafe zu entrichten.

Innerhalb sechs Stunden nach Ankunft des Zuges in der Bestimmungsstation muss die Leiche abgeholt werden, widrigens sie nadi der Verfügung der Ortsobrigkeit beigegefzt wird.

5. Lebende Thiere.

§ 74.

Allgemeine Bestimmungen.

Lebende Thiere werden nur auf und nach den zu deren Annahme eingerichteten Stationen zur Beförderung angenommen. Der Absender und beziehungsweise der Empfänger hat das Ein- und Ausladen in die Wagen und aus denselben zu überwaclien, so wie die zur Befestigung der Thiere erforderlichen Mit tel und das Anbinden selbst zu besorgen oder besorgen lassen zu, sich auch von der sicheren Anlegung der Thiere selbst zu überzeugen.

Kranke Thiere und solche, welche aus Orten kommen, wo eine Viehseuche herrscht, werden nur unter Beobachtung der diessfalls erlassenen Sanitatsvorschriften zur Beförderung angenommen.

Den aufgegebenen Thieren muss auf Verlangen der Eisenbahn die ihr angemessen erscheinende Anzahl Begleiter beigegeben werden, welche Billets für die von ihnen benützte Wagenklasse, mindestens aber Billets dritter Classe zu lösen haben. (Vgl. die Sanitatsvorschriften für den Eisenbahnverkehr pag. 273.)

§ 75.

Beförderung von Hunden.

Die Beförderung der förmlich aufgegebenen Hunde geschieht mit allen Zügen, und zwar in abgesonderten Behältnissen.

Der Transportpreis muss bei der Aufgabe des Hundes gegen Lösung eines Scheines bezahlt werden, gegen dessen Zurücklieferung nach beendigter Fahrt der Hund verabfolgt wird.

Hunde, welche nach Ankunft auf der Station nicht sofort abgeholt werden, zu verwahren, ist die Verwaltung nicht verpflichtet.

§ 76.

Beförderung von Pferden und anderen lebenden Thieren.

Pferde können mit allen Zügen, mit Ausnahme der Eilzüge, andere lebende Thiere aber sollen in der Regel nur mit Lastzügen befördert werden. Ob und in welcher Zahl sie mit den Personenzügen expedirt werden können, hängt von dem Ermessen der Eisenbahn ab.

Pferde müssen wenigstens eine Stunde, andere lebende Thiere wenigstens zwei Stunden vor Abgang des Zuges zur Einbringung in die Wagen bereitstehen. Wenn der Zug in der Naclit oder des Morgens Fridi vor 7 Uhr abgeht, so muss der Transport innerhalb der Expeditionsstunden vorher angemeldet werden.

Auf die Versendung von Zwischenstationen ab kann mit Sicherheit nur im Falle vorheriger Verständigung mit dem Stationsvorstande gerechnet werden.

Für grössere Viehtransporte d. i. solche, zu denen mindestens ein ganzer Wagen erforderlich ist, muss vor der Aufgabe die Zusicherung des Transportes bei der betreffenden Station unter Erlag eines Angeldes von 8 fi. per Wagen eingeholt werden, und muss die Beistellung der Thiere in der vereinbarten Zeit bei sonstigem Verluste des ganzen Angeldes erfolgen.

§ 77.

Berechnung der Fradit mid Nebengebühren.

Die Aufgabe der Thiere kann entweder bei der Gepacks-Expedition gegen Transportschein oder als Eil- oder Frachtgut gegen Frachtbrief erfolgen.

Im ersteren Falle müssen die tarifmassigen Transportgebühren gleich bei der Aufgabe bezahlt, in den beiden letzteren Falién können sie auch an den Empfänger zur Zahlung überwiesen werden.

Wenn eine besondere Werthsangabe nicht stattgefunden hat, so erhebt die Eisenbahn blos die tarifmassige allgemeine Versicherungsgebühr wofür:

Hunde bis zum Betrage von	10 fi.
Pferde, Füllen und Maulthiere bis zum Betrage von.....	100»
Stiere, Ochsen und Kühe bis zum Betrage von.....	100»
Kalber und Esel bis zum Betrage von	30 »
Mastschweine bis zum Betrage von	40 »
Magere Schweine bis zum Betrage von	20 »
Frischlinge bis zum Betrage von	10 »
Ferkel bis zum Betrage von	3 »

Lämmer, Kitzen, Schafe, Widder, Ziegen, Böcke, Hammel, Schöpfe von 10 fl. per Stück, sonstige Thiere mit 30 fl. per Zollcentner versichert sind.

Will der Aufgeber einen höheren Werth versichern, so hat er den oben angeführten normalen Versicherungswerth übersteigenden Mehrwerth bei der Aufgabe zu declariren, wofür die Eisenbahn die tarifmässige besondere Versicherungsgebühr erhebt.

§ 78.

Ablieferung der Thiere.

Bei der Ankunft in der Bestimmungsstation werden die Thiere *gégén* Rückgabe des Transportscheines, beziehungsweise *gégén* Vorzeigung des saldirten Frachtbriefes, ausgefolgt; das Abführen derselben muss spätestens zwei Stunden nach der Ankunft am Bahnhofe geschehen, widrigens die Thiere auf Gefahr und Kosten des Versenders in Verpflegung gegeben werden.

§ 79.

Haftpflicht für Verluste und Beschädigungen.

Die Haftpflicht der Eisenbahn für Verlust und Beschädigung zur Beförderung übernommener Hunde, Pferde und sonstiger lebender Thiere richtet sich nach der für Gütersendungen in den §§ 46, 47, 48, 52, 51 und 55 dieses Reglements enthaltenen Bedingungen, so weit solche auf den Transport von Thieren anwendbar sind.

Die Eisenbahn haftet aber nicht für Schaden, welcher aus der mit dem Transporte der Thiere für dieselben verbundenen besonderen Gefahr entstanden ist; sie leistet daher insbesondere keinen Ersatz, wenn der Verlust oder die Beschädigung durch Entspringen, Fallen, Stossen, Ersticken oder aus sonstigen Ursachen beim Einladen, Ausladen, während des Transportes oder beim Aufenthalte auf dem Bahnhofe entstanden ist. Auch haftet sie nicht für den Schaden, welcher aus der Gefahr entstanden ist, deren Abwendung durch die (§ 74) geforderte Begleitung bezweckt wird.

Tritt Ersatzpflichtigkeit ein, so soll der zu ermittelnde und zu ersetzende Werth, sowohl in Verlust, wie in Beschädigungsfällen, den im § 77 normirten allgemeinen Versicherungswerth, und wenn eine besondere Versicherung stattgefunden hat, den versicherten Gesamtwert, d. i. die declarirte, um den allgemeinen Versicherungswerth erhöhte Summe nicht übersteigen.

§ 80.

Haftpflicht der Eisenbahn für versäumte Lieferungszeit.

Die Lieferungszeit für lebende Thiere ist die für Eil- oder Frachtgut vorgeschriebene, je nachdem sie zum Transporte mittelst Personenzug oder als gewöhnliches Frachtgut aufgegeben wurden. In Bezug auf die Haftpflicht für Versäumung der Lieferungszeit kommen die auf Gütersendungen bezüglichen §§ 53 und 54 dieses Reglements zur Anwendung. (Vgl. die Bestimmungen über die Lieferzeit, pag. 257.)

Allfällige Abänderungen dieses Reglements werden bis zum Erlass eines neuen Reglements in der ämtlichen »Wiener Zeitungé giltig kundgemacht.

Stempel der Verwaltung:

Frachtbrief-Formular A.

Frachtgut*) den 187...
 Sie empfangen die nachstehend verzeichneten Güter auf Grund der in den Reglements der beim Transporte
 beteiligten Eisenbahnen enthaltenen und ^{mir} _{uns} bekannten Bestimmungen, welche für diese Sendung in Anwendung kommen.

Zeichen	Anzahl	Art der Verpackung	Inhalt	Wirkliches Bruttogewicht in Zoltpfunden	Classification in Zoltpfunden			Declarirter Mehrwerth	Erklärung wegen der zoll- und steuerämlichen Behandlung, etwaige Bezeichnung einer Mittelperson etc. Bezeichnung der beigeschlossenen Zoltpapiere
					Classé oder begünstigt zu	I.	II.		

Wiege-Stempel:

Unterschrift:

Stempel der Abgangs-Station:

*) A gyorsárú (Eilgut) fuvarlevél szövege szóról-szóra ugyanez, csak a fuvarlevél papirosa volt rózsaszínű.

II. Bestimmungen über Lieferzeiten für Reisegepäck, Fradit- und Filgüter, Equipagen und lebende Thiere.

Mit dem Handelsministerial-Erlasse vom 19. October 1863, Z. 14.263—1236, Centralblatt Nr. 43 wurden die nachstehenden Bestimmungen über die Lieferzeit, welche auf den österreichischen Eisenbahnen seit 15. October 1863, auf der Kaiser Ferdinands-Nordbahn seit 16. October 1863 in Kraft getreten sind, genehmigt.

A) Reisegepack.

Reisegepäck, welches bei der Gepäcks-Expedition gegen Gepäckschein aufgegeben wurde, wird nach Ankunft des Zuges, für welchen es aufgegeben ward, an Bestimmungsorte nach Ablauf der zur ordnungsmässigen Ausladung, sowie zur steueramtlichen Abfertigung erforderlichen Zeit abgeliefert.

Bei Überschreitung dieser Lieferfrist ersetzt die Eisenbahn den dadurch entstandenen nachweislichen Schaden, jedoch mit der Beschränkung, dass die Entschädigungssumme den Betrag von 005 fl. *österr. Währung* für jeden angefangenen Tag der Versäumniss und für jedes Pfund des ausgebliebenen Gepacks nicht übersteigen darf.

B) Fradit- und Eilgut.

Die Lieferzeit für gewöhnliche *Frachtgüter* ist, wie folgt, bemessen:

Für einen Transport bis zu zwanzig Meilen drei Tage; bei grösseren Entfernungen für je angefangene weitere zwanzig Meilen einen Tag mehr.

Wenn die Sendung von einer Linie auf eine andere Linie der eigenen Bahn übergeht, so wird die Lieferzeit um einen Tag verlängert. *)

Wenn die Sendung auf eine andere österreichische Bahn übergeht, oder von einer anderen österreichischen Bahn kommt, so wird zu Folge einer Vereinbarung zwischen den österreichischen Eisenbahnverwaltungen die ganze im Locomotivbetriebe stehende Eisenbahnstrecke, welche das Gut in ununterbrochener Schienenverbindung auf österreichischem Gebiete zurücklegt, als *Eine* Bahn betrachtet, und die Lieferzeit nach obigem Grundsatz bemessen; nur wird in diesen Fällen für jeden Übergang von einer Bahn auf eine andere ein Tag, und ausserdem für die letzte Bahn zur Besorgung der Abgabs-Manipulation ein Tag den obigen Lieferfristen zugeschlagen.

Die Lieferfrist für *Eilgüter* ist die Hälfte von jener für gewöhnliche Frachtgüter.

Der Lauf der Lieferfristen ruht für die Dauer der zollamtlichen Abfertigung.

Die nach Vorstehenden ermittelte Lieferzeit beginnt im Allgemeinen mit der auf die Abstempelung des Frachtbriefes folgenden Mitternacht, bei jenen Gütern aber, welche nur an gewissen Tagen der Woche mit besonderen Zügen befördert werden, mit der auf den Abgang des nächsten derartigen Zuges folgenden Mitternacht.

*) Die österreichische Staatseisenbahn-Gesellschaft, sowie die Theisbahn haben auf diese Begünstigung verzichtet.

Läuffe die Lieferzeit für Frachtgut mit einem Sonn- oder Feiertage ab, so wird sie bis zum Ablauf des nächsten Werktages verlängert.

Läuft die Lieferzeit für Eilgut ab, während die Bureaux der Stationen geschlossen sind, so wird sie um den Vormittag des nächsten Tages verlängert.

Ohne den Beweis zu verlangen, dass durch verspätete Ablieferung ein Schaden entstanden ist, leistet die Eisenbahn folgende Vergütung:

a) *Bei Frachtgütern*: wenn die Verspätung mehr als einen Tag beträgt, bis zu drei Tagen $\frac{1}{6}$, bis zu acht Tagen $\frac{1}{3}$, und wenn die Verspätung mehr als acht Tage beträgt, die Hälfte der Fracht.

b) *Bei Eilgütern*: wenn die Verspätung mehr als zwölf Stunden beträgt, bis zu vierundzwanzig Stunden $\frac{1}{4}$, bis zu drei Tagen $\frac{1}{8}$, und wenn die Verspätung mehr als drei Tage beträgt, die Hälfte der Fracht.

Ist das Gut auf eine andere Bahn übergegangen, oder von einer anderen Bahn gekommen, so ersetzt die Eisenbahn die Fracht innerhalb der oben bezeichneten Grenzen nur für ihre eigene Transportstrecke und nur dann, wenn die Versäumniss auf ihrer Linie vorgekommen ist.

Ist durch verspätete Ablieferung ein Schaden wirklich zugefügt und übersteigt derselbe den nach Vorstehenden entfallenden Theil der Fracht, was der Entschädigungs-Berechtigte nachzuweisen hat, so leistet die Eisenbahn zwar auch die höhere Vergütung, jedoch mit der Beschränkung, dass dieselbe die für ihre Strecke bezahlte ganze Fracht nicht übersteigen darf.

Für Güter, welche zu ermässigten Tarifsätzen befördert werden, behält sich die Eisenbahnverwaltung vor, längere als die oben stipulirten Lieferfristen zu bedingen, welche, sobald von diesem Vorbehalte Gebrauch gemacht wird, besonders kundgemacht werden.

C) *Equipagen und lebende Thiere.*

Die Lieferzeit für *Equipagen und lebende Thiere* ist die für *Eil-* oder *Frachtgut* bemessene, je nachdem sie zum Transporte mittelst Personenzug oder als gewöhnliches Frachtgut aufgegeben werden.

D) *Allgemeine Bestimmungen.*

Will sich der Aufgeber einer Sendung für den Fall versäumter Lieferzeit einen höheren als den durch vorstehende Bestimmungen garantirten Ersatz sichern, so hat er die Summe des Interesses an der rechtzeitigen Lieferung für Reisegepäck und für gegen Transportschein aufgebene Equipagen und Thiere bei der Aufgabe mündlich anzumelden, für Frachtsendung und Eilgut aber, sowie für als Fracht oder Eilgut aufgebene Equipagen und Thiere am Frachtbriefe auf der dazu bestimmten Stelle, in Buchstaben ausgedrückt, zu declariren.

Der Aufgeber hat hiefür einen besonderen Frachtzuschlag zu entrichten, welcher mit zwei pro mille der declarirten Summe für je angefangene zwanzig Transportmeilen unter Abrundung der declarirten Summe von 10 zu 10 fl. bemessen wird.

Der geringste Frachtzuschlag beträgt 0 50 fl. österr. Währung.

Im Fall versäumter Lieferzeit vergütet die Eisenbahn *den nachgewiesenen* Schaden bis zum Betrage der declarirten Summe, jedoch nie über diesen Betrag hinaus.

Die weiteren Haftungsbestimmungen sind aus dem mit 1. Juli 1863 in Kraft getretenen Betriebs-Reglement (§§. 39, 41, 53, 54, 62, 66, 72 und 80) zu entnehmen.

Mit dem Handelsministerial-Erlasse vom 11. Juli 1863, Z. 9901—874 war der von sammtlichen österreichischen Eisenbahn-Gesellschaften rücksichtlich der *Versicherung der Lieferzeit-Interesses* mit 2 pro mille der declarirten Summe für je angefangenen 20 Transportmeilen beantragte Frachtzuschlag, sowie auch die beabsichtigte Abrundung der declarirten Summe von 10 zu 10 fl, dann der Meilen auf die nächste durch 20 theilbare Zahl genehmigt worden.

X. sz. függelék.

MAGYARORSZÁG VASÚTHÁLÓZATA.

Közli: Gróf *Mikó Imre* magyar kir. közmunka és közlekedésügyi miniszter
Pest, 1867.

A közjóiet az államjogi kérdések rendezése mellett leginkább az anyagi érdekek okszerű ápolásától függ.

A természet hazánkat megáldotta mindazon adományaival, melyek mint a nemzeti hatalom ugyanazon tényezői, korszakunkban legértékesebbek; de csak akkor remélhetjük tartósan haladó és biztos fejlő-

867.i
eln. 1867.

désüket, ha kielégítő mérvben fognak a tökély magasb fokára vitt közlekedési eszközök rendelkezésükre állani.

Az elmúlt évek mulasztásai sok utánpótolni valót hagytak reánk; kettőzött erővel kell tehát a cselekvés terére lépünk, ha az újabb kor fokozott követelményeinek megfelelni, s hazánkat mint termelő országot a közlekedési közvetítők tekintetében is más ipari államok színvonalára emelni akarjuk.

Óhajtva várja ez okból az ország, hogy a közlekedési eszközök rendszere mielőbb kiegészítettessék, s ez okból kötelességének tekinti a kormány úgy az erőkkel, mint a szükségletekkel mielőbb számotvetve, a cselekvés terére lépni. A kormány azt véli, hogy a közóhajtásnak ad kifejezést, midőn jelen prospektus által kijelöli azon vasútvonalakat, melyeknek kiépítése a forgalmi szükségletek által első sorba lett helyezve.

Feladata ez által még nincs ugyan teljesen megoldva, sőt a jelen munkálat a tökély azon fokára sem tarthat igényt, miszerint minden részleteire nézve változhatatlannak tekintessék.

A felvett vonalak közül sok alaposan van ugyan tanulmányozva és a közvélemény által jóváhagyva, de más vonalakat úgy az irány és előterv, mint a műtani kivihetőség tekintetében, gondos tanulmányozás alá kell majdan vennünk, s az eredmények következtében lehet, hogy némely első tervezetben változtatásokat kellend tenni.

De ha szükségesnek tűnik ki egyrészt az, hogy a vállalkozási szellem részére azon irányok kijelöltessenek, melyeken a vasútépítés foganatosítása a közérdeknek leginkább megfelel, úgy más oldalról nem kevésbé kívánatos, hogy az országgyűlés s illetőleg az egész ország

e fontos kérdés tanulmányozásának érdekébe bevonatván, az ügy tág körökben alaposan megvitattassék.

Számosak az okok, melyek ezen eljárást igazolják.

Eddig nálunk általános szokásban volt a magániparnak e téren nemcsak teljesen szabad mozgást engedni, de a kezdeményezést is mind az irány, mind az előterv tekintetében rendelkezésére bocsátani.

Az állam befolyása nagyobb vasútállalatok alapításánál, rendszerint csak a főfelügyelet jogának fenntartására szorítkozott; a közérdeknek pedig az által szolgáltatott kielégítést, hogy a vállalatokat szubvenzióban részesítette.

Az irány meghatározása és előterv készítése többnyire a vállalkozóknak engedtetett át. E rendszer azon nézetre volt fektetve, hogy a vállalkozók a legélénkebb személy- és áruforgalmat tartandják irányadónak, s habár erre nézve csalatkozhattak, de miután a hátrányoknak elejét venni saját érdekükből voltak készetve, természetesen azt lehetett várni, hogy az ő érdekük a közérdekkel találkozni fog, nem pedig attól eltérni.' Ezen feltevést azonban az eredmény általában nem igazolta, kivált miután közlekedési intézeteink egy része a biztosított jövedelemre támaszkodva, az iparvállalat tulajdonképpeni természetét a közigazgatási államszervezet jellegével cserélte fel; minek következtében a vasút ügy fejlődése sem volt mindig egyező az ország érdekeivel. A kezdeményezést sokszor a parlamentárizmus szelleme vezette, s ezen egyetlen fegyverrel folytatott küzdelemben, melyben egyes vidékek jól felfogott érdekei a magánérdekkel álltak ellentétesen szemközt, a verseny eredménye nem mindig azon vidékek javára ütött ki, melyek a vasutakat leginkább szükségelték, s nagy országrészek a javított és tökéletesített közlekedési eszközök előnyeitől teljesen kizárva maradtak. Ezen alapokon igazolva és indokolva van 'a kormány ezen lépése, melylyel maga ragadja meg a kezdeményezést, kijelölván a vállalkozási szellemnek az irányokat, melyeken a legszükségesebb és legfontosabb vasútvonalaknak vezetnetniük kell, melyekhez aztán a többi közlekedési eszközök összhangzó egybefüggéssel fognak akként hozzáidomítatni, hogy az egytetemes közlekedési rendszer teljes közvetítőit képezzeik.

Hasonlóképp feladata leend a kormánynak feltalálni az utat, mely az elmélet teréről átvezet a gyakorlati alkalmazás terére. Ez okból a kormány a kiviteli módot illetőleg nem ragaszkodik kizárólag az egyik rendszerhez sem. A mint az idő és körülmények engedik, a szerint fogja megválasztani a legalkalmasabb és legczélszerűbb eszközöket. Törekvéseiben irányadó marad az, hogy hazánk minél rövidebb idő alatt minél több vasúttal bírjon, mely feltétel fogatosítására változtatlanul irányadó marad azon vezérelv, hogy erőnk és tehetségünk számbavétele mellett egyúttal takarékosan járjunk el, mert sem pénzügyi állapotaink a nagyobb terheket, sem nyersterményeink a magas szállítási terheket meg nem bírják. Ha tehát rendszert kellene már előre kijelölni, az más nem lehetne, mint;az olcsó vasutak rendszere«, mely a megállapítandó tervezet valószínűsítését, czélszerűség tekintetéből is leggyorsabban engedi meg, midőn egyúttal a kikerülhetlen terhek s a rendelkezésre álló eszközök közt az egyensúlyt leginkább megtartja.

A kormány ezen eljárást követve megfelel a ház V. ülésében f. é. márczius hó 18-án hozott határozatának, találkozik a közvéleménnyel, mely a főbb irányokra nézve már rég megállapodott és hathatós segélyt nyer azon sokrendbeli tervezetekben, melyek a szakértelem által helyeselve, a teendők szabatosításához bő és becses anyagot szolgáltatnak.

Azon, törvényhozásunk által korábban is figyelembe vett fővonalak közül, melyeknek rendeltetése, főleg a nemzetközi forgalom közvetítésére szolgálni, s melyek egyike már létesítve, az ország szívéét Béccsel s az összes nyugattal kapcsolja, legfontosabbakul tűnnek ki azok, melyek az előbbivel egyetemben az ország központjából, Budapestről négy főirányban kisugározva, s az országot mintegy négy szelvényre hasítva, a háló alapszabályait képezik.

E fővonalak a következők: a fiumei, az erdélyi s a gácsországi.

Rendszerünkben az első helyet *I. a buda—fiumei vonal* foglalja el, melynek indokolása — szemben a sok éves közvéleménnyel — fölöslegessé válik. A világkereskedés végtelen eszközével, a tengerrel fűzi ez össze belkereskedésünk központját, mely terményeink nagyrészt összehalmozva, ezúton bírja versenyképesen kiállítani s elárusítani dél és nyugat nagy piacán. E vonal az ország fővárosát összekapcsolja a társország fővárosával és úgy az alföldi, mint a szlavóniai vasút kiegészítését képezi.

E vonal egész hossza $74\frac{2}{4}$ mértföld, melyből a buda—kanizsa—murakereszturi darab $31\frac{1}{4}$ mértföld és a zágráb—károly városi darab, 7 mértföld hosszban már a forgalomnak át van adva.

Mire továbbá ezen út Murakeresztúrtól Zákányig 2 mértföldön a kanizsa—pécsi vonalon halad, az egész vonalon $40\frac{1}{2}$ mértföldet kell készütként felvennünk, minélfogva még a zákány—zágrábi $13\frac{1}{4}$ mf. s a károlyváros—fiumei 21 mf. szakaszok összesen $34\frac{1}{4}$ mf. maradna kiépítendő.

A vonalozási tanulmányok odáig haladtak, hogy az építést közvetlen megelőző részletes felmérési dolgozatok vannak csak hátra.

A belföld kapcsolása a partvidékkel kiegészítést nyer a károlyváros—fiumei vonalból kiágazandó $5\frac{1}{4}$ mért föld zenggi pálya és Spalato mint végpont kapcsolása által.

A zenggi szárnyvonal tanulmányozása azon stádiumban áll, mint a fentebbi fővonalé, a spalatói vonalt illetőleg azonban eddigelé csak általános felvételek eszközöltettek.

II. Az erdélyi vasút Pestről a Nagyváradig kész vonalon kiindulva Kolozsváron át Brassót csatolja észak-nyugattal, s innét a Bodzaiszoroson át Galaczig nyerné kiegészítését.

E fővonal épp oly fontos s épp oly kevésbé kíván indokolást, mint az előbbi, sőt mint Erdély törzsvonala, azon rendeltetésénél fogva, hogy a kiágazások alapját képezze, mellőzhetetlen érdekekkel bír.

Erdély elszigeteltsége a közös hazától és nyugattól továbbra nem tűrhető, szoros csatlakozása közszükséglet, s ez nemcsak erkölcsi, de fizikai kapcsot is követel, mely utóbbinak egyetlen gyakorlati közvetítője a vasút. Az arad—károlyvárosi vonal egyedül ez igényeknek meg nem felel.

Erdély terménygazdasága, számtalan patakjai és folyói, ezen természetes és olcsó erők egyes részeinek népesedése — mely körülmények egyike gyár-, másika kézműiparra utalják — a jövő gyarapodás csiráját hordják magukban, de virágzásnak csak úgy indulhatnak, ha kielégítő közlekedésben részesülnek.

E vonal folytatva Galaczig, mely tengeri kikötőnek tekinthető, a Fekete-tenger s így a tulajdonképpen keletnek, hazánkon keresztül lesz nyugat felé gyors közlekedési médiuma, s egyúttal az egész magyar rendszer foganatosításával Pontust fogja csatolni egyrésről Adriával,

másrészről az észak-német hont bezáró északi és keleti tengerekkel, s e nagyszerű közlekedés csomóját hazánkban fogja állandósítani.

Az egész vonal Pesttől az oláh határig $104\frac{1}{4}$ mf. hosszú; a pest—nagyvárad szakaszt, mely 33 mf.-t tesz, már a forgalom bírja, így hazánkban még $71\frac{1}{2}$ mf., határunkon túl pedig mintegy 26 mértföld maradna kiépítendő, hogy Oláhország egyik dunai kikötőjét elérve, Pest és a Fekete-tenger kapcsolva legyenek.

A nagyvárad—kolozsvári vonal $20\frac{1}{2}$ * mf. hosszú. E szakaszon a vonalozás be van fejezve, csak az építés közvetlen megkezdése előtt szükséges részletezés van még hátra.

A vonal többi részét — Kolozsvártól Brassóig — illetőleg azonban csak általános előtanulmányok léteznek.

III. A gácsországi vasút. A vasútösszeköttetés Magyar- és Gácsország közt természetesen a pest—hatvan—miskolcz—kassa—przemysli irányában czéloztatik, mi által egyúttal Lemberg s idővel Bródy kapcsolását eszközöljük a magyar hálózattal. E vonal világforgalmi szempontból is főiránynak tekintendő és mint ilyen, az I. és II. számok alatt felhozottak kiegészítését képezi.

Hasznossága azonban belérdekből tekintendő elsőrendűnek. Hatvant Miskolczczal csatolván, véget vet azon visszásságnak, hogy Pest Miskolczczal és Kassával, Debreczenen át kénytelen közlekedni. Különben a tiszai pálya tulajdonképpeni rendeltetésének így is csak az által felelhet meg, ha egyrésztől fővonalunk Kassáról gácsországi úttá kihosszabbítatik és a kassa—oderbergi is létrejön, másrészről pedig, ha a gömöri pálya életbelép, mert csak ezen kiegészítés után fog a tiszai pálya az Alföld természetményei s a felföld ipara közt viszonyos közvetítőként szerepelni.

E vonal több irányban hozatott javaslatba, a választás csak gondos tanulmányok után állapítható meg, mire nézve a vízosztó Kárpátokon eszközölhető legkönnyebb átkelés lesz az elhatározó.

E vonalból két szakasz: a pest—hatvani ($8\frac{3}{4}$ mf. és a miskolcz—kassai ($11\frac{1}{4}$ mf., összesen $20\frac{1}{2}$ mf.) már használatban van.

A még építendő darabok közül a $15\frac{1}{2}$ mf. hosszú hatvan—miskolczi iránt a vonal tanulmányozása és egyéb előintézkedések odáig haladtak, hogy az e pályához kötött remények valószínűsítése a legközelebbi időben eszközölhető lesz.

Az észak-keleti vidéken a következő vonalak jönnek a hálózatba: megjegyvezvén, hogy az elősorolandó egyes vasutak a nélkül, hogy a sorszámok által egyiknek a másik fölött előny tulajdoníthatnék, tisztán földirati rendben fognak előterjesztetni.

IV. A Szerencs—máramarosszigeti *vonat*, Sátorajújhely, Csap, Beregszász, Nagyszőlős, Tekeháza és Huszton át.

E vonal Hegyalját átszeli s Csapnál, mint oly pontnál, érinti a Tiszát, a melytől mindenkor hajózható, s ez által a sószállítás nehézségein segít; legfőképpen pedig Bereg és Máramaros ásványait és egyéb termelvényeit, a nagy forgalommal összeköttetésbe hozza, miáltal azon országos, régi óhajtásnak is eleget tesz, mely Máramaros természetgazdaságát a szükséges elvezető utakkal ellátni évek óta kívánta.

A vidéki és helyi vonalok érdekében itt egyszersmindenkorra megemlítendő, hogy az alkotmányos viszonyok beálltával elég fontos forgalmat idéz elő a megyei székhelyek megérintése, mely körülmény e vonalnál annál inkább kiemelendő, minthogy három megyeszékhelyet közvetlenül és kettőt közelről érint. E vonal hossza 33 mértföld.

A Szerencs és Csap, valamint a Tekeháza és Máramarossziget közti darabok iránt az előtanulmányozások annyira haladtak, hogy a vonalirány megválasztása általában elhatározható s hogy a további eljárások ehhez alkalmazhatók. Csap és Tekeháza közt azonban ez ideig tanulmányozások nem tétettek, mindazonáltal e két hely összefoglalása sem fog különös nehézségekbe ütközni.

V. A szatmári vonal. Debreczenből Nagykárolyon és Szatmárnémetin át Tekeházára, illetőleg Nagyszöllős felé, — tulajdonképpen *Debreczen—máramarosi vonal.*

A vidéki érdekeket megillető figyelemből lehetetlen Szatmár s részben Szabolcs és Bihar gazdag vidékeit s ezek igényeit mellőzni. Terménydús, de biztos utakat nélkülöző vidékek s az egész északkeleti hegyvidék — a nagy forgalommal összeköttetés előnye mellett — biztos közlekedést nyernek a debreczeni vásárokkal, s ekként külön kereset módra utalt külön vidékek szükségleteik átcszerelésére utat és módot találnak.

E vonal Nagykárolyt, mint székhelyet, Szatmármegye két szélsőségével hozza közelségbe.

Debreczen s a Nagyszöllőssel szemben fekvő Tekeháza között e pálya hossza $18\frac{1}{2}$ mértföldet tesz.

Előtanulmányok tétettek annyira, hogy általában a vonalzat megválasztására határozó eljárást tesznek lehetségessé.

Az észak-nyugati vidéken a következő vonalak foglaltatnak:

VI. A hassa—oderbergi vonal Kassáról Aboson, iglón, Hradeken, Rutkán, Tepliczen, Szucsánon, Zsolnán és a jablunkai szoroson át, Teschen és Oderberg felé.

E vonal ipar és szorgalom által kitűnő vidékeket lát el közlekedési eszközzel. Szepes iparra szorított, általa új életet nyernek, a kárpátalji különmemű természet mények általán e biztos úton nagyobb kelendőségre számíthatnak és versenyképesebbekké válnak. Szepeset keresztül szelve, Liptót pedig bosszant átfutva, amannak székhelyét megközelíti, emezét is érinti.

E vonal egész hossza 46 mf., a határszélig $37\frac{3}{4}$ mf.; ehhez még az abos—eperjesi 2 mf. hosszú szárnyvonal számítandó.

E vonalak már engedélyezve s részletesen kidolgozva is vannak, csupán az engedély némely utólagos tételei iránt folyamatban lévő alkudozások tartották fenn a kivitelt, melyek már most véglegesen befejeztetvén, e vonal kiépítésének tényleges megindítása alaposan várható.

E vonal országos jelentősége mindinkább emelkedni fog, ha végső szálaiban kiegészítésül szolgál azon vonaliránynak, mely az országos közlekedési rendszer központjából kiszakadva, a nemzetközi forgalmat észak-nyugat felé közvetíti, midőn Oderbergnél eléri az északi irányokban elágazó európai vonalok csomópontját. E vonal a

VII. Pest—oderbergi, illetőleg a losonczy pályának folytatása Szucsánig. Ez fővonalnak tekinthető, mert észak-nyugatot csatolja kelettel, a felső tengereket az alsókkal és hazánkat a központból rövidebb úton és közvetlen érintkezésbe hozza Észak-Némethonnal.

A haza ősi bányavidékét kétfelé szeli és nevezetes kőszéntelepeknek új irányban nyit kelendőséget.

A pest—oderbergi vonal egész hossza 55 mf.; melyből a pest—salgótarjáni $16\frac{1}{2}$ mf. hosszú darab már üzlet alá bocsáttatott és a

17 inf. hosszú szucsán—oderbergi vonal létesítése eléggé biztosítottnak tekinthető. Tehát külön e vonal érdekében 21% mf. volna Salgótarján és Szucsán közt építendő, melyre nézve mindenesetre behatóbb észleletek igény ehetnek, mint minőkkel ezideig bírtunk.

Ha a folytatandó és részben kiegészítendő előmunkálatokból kiderülne, hogy a losonc—besztercebányai vonal a lejtőviszonyoknál fogva nem felelne meg mindenképpen a nagyobb forgalom igényeinek: alternatíváját a Garamvölgyön Esztergom—Nána és Besztercebánya közt felvezetendő vonal képezné, mely utóbbi helyen a fentebbi iránynyal találkozva, vonulna Oderberg felé.

Egyébiránt a nána—besztercebányai vonal szükségessége még akkor is fennmarad, habár az adatok gondos tanulmányozása a losonc—besztercebányai vonal czélszerűségét igazolná, mert ha csak helyi és ipari tekintetből is, de azonfelül a bányavárosok és Garamvölgy gazdag forgalmánál fogva e vonal nem csekély jelentőséggel bírna.

VIII. Az érsekújvár—trencsényi vonal. Nyitrán és Tapolcsányon át folytatva a Vágvölgyön Zsolnáig.

A gazdag Nyitra- és Vág-völgyeken áthaladva, két nagy megyét szel hosszában és székhelyeiket érinti.

Hossza 27 mf., melyen semmi előmunkálat, sem tanulmány nem tétetett.

E vonal nemcsak közforgalmi, de honvédelmi szempontból is fontossá válik, ha a Dunáig kihosszabbítjuk és ez által létrejön.

IX. Az érsekújvár—komáromi vonal. E vonal 4 mf. hosszú és az államvasúttársaság által már tanulmányoztatott.

Itt van helye a III., I., VII. és VIII. számok által mellőzött honvédelmi tekinteteket kiemelni, melyeket országos vasúttrendszer tervezésénél lehetetlen beható figyelemben nem részesíteni.

Ezekre nézve azon nézet szab irányt., hogy valódi stratégiai vonalak csak azok lehetnek, melyek helyrajzi és forgalmi szempontból is helyeseknek tekinthetők. Ha elvontan és kizárólag csak egyik tekintet marad irányadó, abból természetesen a másikra hátrány származik, s az ekkép elkövetett egyoldalú hiba, rendszeren az egészen szokta magát megbosszulni. Csak a hol figyelmet érdemlő minden tekintet egymást kiegészítve hozatnak együttességbe, ott lehet megnyugvással fölteni, hogy az összhangzó tervezet mindenképp megfelel az együttes céloknak.

Honvédelmünk szempontjából észak felé a Kárpátok képezik természetes védbástyánkat, melyen a tervezett gácsországi vasút mint homlokvonal, azonkívül a pest—oderbergi balra, a pest—mármarosi Bukovina felé jobbra mint oldalvonalak szerepelnek, s ezek közt egyfelől a kassa—oderbergi, másfelől a Szerencs—mármarosi transversális vonalak, hosszant a Kárpátok aljában képezvén a keresztkapcsolatot: a hadművelési eszközök oly czélszerű összhangzását eredményezik, a melynek döntő előnyét az utóbbi hadjáratokban volt alkalmunk leginkább felismerni.

X. A gömöri vonal. Miskolcra a Sajó völgyén Putnok felé Rozsnyóig s esetleg Dobsináig.

A helyi szükségleteknek megfelelőleg lehetetlen, hogy a kormány a gömöri kiterjedt vastermelésre és iparra gondját ne fordítsa. Ezt a paritás elve is megköveteli, mely szerint midőn Stájer vasipar érdekében

a Rudolf-pálya és különösen a pécs—kanizsai vonal is érvényesítettnek, a magyar vasipar főtelepének, Gömörnek érdekében, e vonalnak is érvényesítenie kell. Hazánkban a gömri vastermelés áll első rangban, s ezt tekintve, mellőzhetlenné válik ezen bár in spécie industrialis vonal megállapítása.

E vonal hossza Miskolcztól Rozsnyóig tesz $11\frac{1}{2}$ mf.-et. Előmunkálatait a tiszai vasúttársaság már több idő előtt megtétette.

Áttekintve már most az egész északi hálórészert, kitetszik, hogy a vonalak az egész területre lehetőleg egyenletesen oszlanak ugyan fel, de hogy a háló szárai nyugat felé, hol a kivitel iránya határozott, sűrűbben, kelet felé pedig, mint hol a forgalom fejlődésének mintegy előkészítői szerepelnek, ritkábban szövődnek.

Az egész hálózat egyébként az idő véli fejlődés kívánalmai szerint lesz koronkint kiegészítendő.

A harmadik vagyis délnyugati területen, hol a Székesfehérvár—győr—bécsi és a kanizsa—soproni pályák már léteznek, egyetlen irány leendő, jelenben javaslat tárgya és pedig

XI. a győr—grácsi vonal. Pápán, Molnárin, hol a kanizsa—soproni metszi és Eölköstömön át.

E vonal a Dunát s egyik áruhalmozási pontját egyenesen kapcsolja Stájerhon fővárosával, s annak búzáját, lisztjét cserében szállítja ennek vasáért és hegyi természetvényeiért. Pápa és környéke gyár- és vasiparával, mezei, különösen liszt- és bortermeztményeivel, sokkal fontosabb, hogysen e vonal irányzatából kihagyassék.

Az egész vonal 30 mf. hosszú. A győr—pápai szakasz 5% mf. Pápától a Stájer határig 16 mértföld, tehát a vonalból a magyar földre egészben 21% mf. esik.

Az előmunkálatok a győr—pápai szakaszt illetőleg teljesen elkészítvék, a többi vonalrészekre nézve folyamatban vannak és foganatosításuk annyira haladt, hogy a főirányokat már a közel jövőben határozottan meg lehet állapítani.

A délkeleti területen, mely széles oldalával merőben délre támaszkodik, nagy terjedelménél fogva legfőbb vonalként vétetik föl a hálózatba.

XII. A muralceresztur—pécsi vonal közben Zákány—Barcs—Szt-Lőrincz érintésével, illetőleg Üszögig, mely a kanizsa—prágerhofi vonallal hozza mindazt érintkezésbe, mi Pécsset forgalmi súlypontúit használja.

Hossza 18 mf., melyből 9% mért földet a murakeresztur—barcsi és $8\frac{1}{4}$ mértföldet a barcs—üszögi szakasz foglal el. Az egész vonal engedélyezve van és építése a közigazgatási bizottság eljárásának esz- közlése után ténylegesen meg fog kezdetni.

XIII. A Székesfehérvár—pécsi vonal Simontornya felé Szt-Lőrinczre, hol a pécs—kanizsai vonallal a Mecsek elkerülése után találkozik.

E voíál közlekedési eszközökben hiányt szenvedő területet vonna be a forgalomba, kivált ha egy Kaposvár felé a gazdag Somogyot rézsút átmetsző gyűjtővonallal járulna a forgalom emeléséhez.

Hossza 20 mértföld, a rajta tett előfeltételek a választott irány helyességére nézve elegendő biztosítást nyújtanak, mindazonáltal a részletes tanulmányozást még megkívánják.

XIV. A villány—eszéki vonal. A pécs—mohácsi vonal villányi sarkalatából kiindulva, egyfelől Pécsset, másfelől Mohácsot csatolja Eszékhez, s általa a Bezdánról bevágó alföldi vasút, mind a pécs—kanizsai, mindaz eszék—szlavóniai vonalakon folytatását kinyeri, s e vonal ezért,

hogy rajta az alföldi vasút rendeltetése szerint kétfelé elágazzék, szükségessé válik.

Azon tekintet is egyszer s mindenkorra kiemelendő, hogy minden vonal — mely Pécsét birja csomópontul — környékének kifogyhatlan és jóminőségű széntelepénél fogva gazdag forgalomra számolhat, mert Baranyának kőszene minden irányban óhajtva várt tüzelőanyagot fog szolgáltatni. Hossza 6% mf. Vonalozása még eddig részletesen eszköz-
lésbe nem vétetett. Fontossága szembeötlő mindazon vasutakra nézve, melyek súlypontjukat Pécssett vagy Eszéken tartják.

XV. Az alföldi vasút. Nagyváradtól kiindulva Csabán, Szegeden, Szabadkán és Zomboron át a Dunáig, s ezentúl folytatva a buda—
fiumei vonalig.

E vonalnak az országgyűlés f. é. márczius 22-iki határozatán kívül tekintélyes testületek részéről is nagy fontosság vari tulajdonítva, melynek egyébként csakis úgy felel meg teljesen, ha a károly város—
fiumei pálya befejezett ténynyé válik.

A kormány e pálya iránt azon nézettől vezéreltetik, melyet a vasút-
vonalak érdekében alakult consortium 1867. évi ápril 5-én kelt memo-
randumában kifejtett és a főirány megtartása mellett csak részletek
iránt követelt bővebb egybevetések által indokolt némely eltéréseket.

Különben az alföldi pályának tulajdonképen Csabától kezd lenni
és Szegedtől van nagyobb fontossága, minthogy ez utóbbi város az alföldi
termények főgyűjtőhelye, a Tisza és Maros folyók, létező és leendő vas-
pályák csomópont ja, tehát e tulajdonainál fogva is érdemel nagy és annyi
figyelmet, hogy az alföldi pálya által a hálóban még hatalmasabb csomót
képezzen, s ez által közlekedése könnyítve legyen. Továbbá Nagyvárad,
Csaba és Szegeden kívül még Orosházát, H.-M.-Vásárhelyt, Szabadkát,
Zombort, tehát sok és felette népes várost csatol egymással és a nagy
forgalommal.

Az alföldi vasútnak folytatólagos irányzatát Zomboron túl,
illetőleg határozó lesz azon pont, melyen a dunai áthidalás legköny-
nyebben, s a célnek leginkább megfelelőleg eszközölhető. Az érdekel-
teknek folyamodása következtében a korábbi kormány 1865. évi jun.
26-án egy speciális szakbizottságot küldött ki, melynek feladata volt
a dunai áthidalásra nézve Bezdán, Battina vagy Apatin, vagy Erdőd
között a helyszínén választani, és a szakbizottság ez alkalommal Bezdán
mellett nyilatkozott, minélfogva egyéb adatok hiányában, az ide mellé-
kelt tervezetben is, a bezdán—dunai átkelés lett iránypontul felvéve.
A magyar kormány mindamellett fentartja magának, hogy az alföldi
vasút kifolytatására, s illetőleg a dunai áthidalásra nézve a technikai
és forgalmi viszonyok újabb beható tanulmányozása után határozzon.

E vonal neve alatt szorosabban véve a csaba—szeged—szabadkai
szakasz értetik, melyen 17⁴ mf. kiterjedésben a földmunkálatok nagy-
részt készen vannak, hasonlóan 10 mf. hosszú Szabadka—zombor—
• bezdáni szakaszon is helyenkint. A bezdán—baranvavári kapcsolat
4³/₄ mf. hosszú pályát igényel, másik kifolytatása Csabától Nagyváradig
1144 mértföldet.

A zombor—bezdán—baranyavári vonalon eddig csak általános elő-
munkálatok tétettek.

XVI. Az eszék—sziszeki vonal. Rendeltetése a korona délkeleti
tartományait a legrövidebb úton Sziszekkel, illetőleg a tengerrel kap-
csolni. Egyúttal az alföldi vasút természetes folytatását képezi.

E vonal czélszerű vezetésére nézve kettő között van a választás, vagy Eszéktől a Dráva-völgyön Zágráb, vagy a Száva-völgyön Sziszek felé. Tekintve azonban, hogy a két folyó közé szorított vidék már magában aránylag szűkebb forgalmi térséget képez, a drávavölgyi vonalirány pedig a mohács—kanizsaihoz nagyon közel esik: szlavóniai vonalunk czélszerűbben lesz megválasztva, ha a Dráva és Száva közé ékelt földnyelvet Eszékről Diakovárnak Bródig áthasítjuk, s innét, mint azon ponttól, melytől a Száva hajózása a folyton sűrűsödő nehézségek által mindinkább kérdésessé válik, a folyam völgyén Sziszekig folytatjuk; Bród ez által a vasúti forgalomra nézve hasonló folyamállomást képezend, mint Barcs a majd párhuzamos vonalon a Dráva mellett. Sziszek máris mintegy 4 millió mérő gabonát gyűjt évenként a magyar kivitelből, s ez nagy előnyt nyer, ha a felső Száva hajózás nehézségei alól kiszabadítva Bródnál vasutat ér. Bród azonkívül a Boszna-völgy beszakadásánál gyűlpontja a Bosnyák kiviteli mozgalomnak.

Hossza az egész vonalnak 30 mf. — a bródi kiágazásé $5\frac{1}{4}$ mf. — Vonalozása magánvállalkozók által vétetett eszközzésbe.

XVII. A pest—panc-sovai vonal, illetőleg a pest—kikindai kész vonal kihosszabbítása N.-Beckereken és Perlaszon át Pancsováig a Dunán.

E vonalnak a főadata a szem forgalmat rávezetni természetes útjára, s a délkeleti kiindulásoknak iránypontul szolgálni, minek sikere kétségtelenné válik, ha a szerb hálózat, úgy a keleti forgalom megnyitása a Szezi-csatorna folytán Saloniki felől, végre a stambuli irány, mely a Balkánokat legildomosabban nyugatról kerülheti meg. Szendrónél csomópontot fognak találni. Természetes közvetítője ezen irány az úgynevezett keleti fővonálnak, melyet, midőn 1856-ban első eszméje fölmerült, Bécsből Sopron, Kanizsa és Eszéken át Zimonyba, illetőleg Belgrádba terveztek, holott egyszerűbb az eszme e nevezetes forgalmat a kész vonalon N.-Kikindától Pesten át Bécsig közvetíteni, mire nézve csak kis darabot Kikindától Pancsováig kell még kiépíteni.

E fővonalnál Pestet természetes és jogosult helyzetén túl annál inkább kell figyelembe tartani, minél inkább bizonyos, hogy sok százados forgalom megszokott útját csak döntő okokból lehet büntetlenül más irányra vezetni.

Hossza $48\frac{3}{4}$ mf., ebből $32\frac{3}{4}$ mf. Pest—Kikinda közt készen van, tehát $16\frac{2}{4}$ mf. maradna még kiépítendő, melyen egyébiránt csak helyenkénti és az általános szempontból fölvetett tanulmányozások tétettek.

E kombinációból következik egy másik, mely az eszék—zimonyi vonal czélszerű felcserélésére vezet és pedig:

XVIII. A periasz—újvidéki—zombori vonal által, mely az utóbbi helyen az alföldi vonallal csatlakozva, Bezdánál Dunát ér s egyúttal Péterváradot kapcsolja Eszékkel.

E vonal az eszék—zimonyival ellentétben, védelmi célokból elsőszéggel bir, melyek azt követelik, hogy a pétervárad állás a vasúti szövedékben benne legyen. Ez pedig csak a Duna balpartján eszközölhető, mert a jobbparton a Dunára dülő heglánczok meredek lejtényein aránytalan költséggel is alig sikerülne a kívánt utat létrehozni. Egyébként is Pétervárad és Eszék összefoglaló útjának elhelyezése indokoltabb a nagy folyam mögé, mint eleibe, s e védelmi szempont a vonalat a Duna balpartjára utalja. Különben azon körülmény is, hogy az ellentétes vonal a határmentében az ország végszélén lenne vezetendő, mind nagyobb hátrányára szolgál.

Ellenben a balparti vonal gazdag termékeny vidéket szel, a közép Duna egyik fontos kereskedelmi pontját, a környék gyűjtőhelyét, Újvidéket érinti.

Balparti vonalunk tehát védelmi célból s Újvidék tekintetéből igen fontos, következésképen a hálózatban megállapítandó ellenzetes vonala pedig Szeremen át egyelőre annál inkább mellőzhető, minthogy a két részről befoglaló víziutak forgalmának közvetítésére szolgálnak.

Az egész vonal 18 mf. hosszú. Vonalozások ez irányban még nem tétettek.

XIX. Az arad—temesvári vonal a délkeleti országrész két nagyobb és jeles városát csatolja, egyúttal két erősített helyet, mi által védelmi fontosságot nyer.

Hossza $7\frac{1}{4}$ mf. Kielégítő tanulmányozás még hiányzik.

XX. A temesvár—orsovai vonal Lúgoston és Mehádián keresztül.

Krassónak nevezetes érctermelése s általánosan e megye úgy az oláh bánvári végvidék érdekei e vonalt megkívánják, melynek forgalmát Mehádia világhírű gyógyforrása is emelni fogják.

E vonal ezentúl az ország délkeleti sarkát, s a belkereskedés végpontját, Orsovát fogja a vasúti forgalomba bevonni; hadtani értékét sem lehet említetlenül hagyni.

Hossza 23 mf. és helyenkint volt már vizsgálat tárgya, mindazonáltal annak idejében újbóli tanulmányozást fog szükségelni.

XXI. Az arad—károlyvári, illetőleg alvinczi vonal.

Hossza $26\frac{2}{4}$ mf., e vonal engedélyezve van, s rajta a földmunkálatok helyenkint elkészítettek.

A püspöki—petrozsényi vonal a föntebbinek kiágazása, azzal egyetemben engedélyezve van.

Hossza $10\frac{1}{4}$ mf., kiépítése a fővonalét nyomban követni fogja.

Végre Erdély területén a vasháló tökéletesebb kiegészítése céljából még a következő legfontosabb oldalkapcsolatok vétetnek fel, a jelen prospektusba, megjegyezvén, hogy azok a közgazdászati és statisztikai adatok figyelemben tartása mellett, helyi érdekek által is indokolva, nagyobb fontosságuknál fogva vétettek sorrendbe. Ezek:

XXII. A kapus—szebeni ágvonal, mely a törzsvonalból kiindulva, Erdély másodfővárosát kapcsolja a hálórendszerrel.

Hossza $5\frac{1}{4}$ mértföld.

XXIII. A brassó—Csíkszereda—gyergyószentmiklósi vonal közben Sepsi-Szt-György, Tusnád és Sz.-Domonkos érintésével, melyre a szélesség népesedési és iparviszonyai igényt tartanak.

Hossza 16 mértföld.

XXIV. A marosvásárhelyi ágvonal, mely a törzsvonalból Gerend és Hadréd körül kiágazva Erdély harmadfővárosát csatolja a többivel és a nagy forgalommal.

Hossza $6\frac{3}{4}$ mért föld.

XXV. A kolozsvár—besztercei vonal Bonczhida, Szamos-Ujvár és Deés közelében húzódva, jelenben a helyi körülmények által indokoltatik, idővel azonban Havasalföldre kihosszabbodva, rendeltetése leend nemzetközi forgalom közvetítőjeként szerepelni.

Hossza $13\frac{1}{2}$ mf. Az utóbbi 4 vonalon a szükséges tanulmányozások még hiányoznak.

Ezek azon vonalak, melyeket egyelőre megállapítani kellett, melyek együtt egymáshoz s az országos területhez oly combinatióban állanak,

miszerint a hálózatot ábrázoló térképet áttekintve, a vonalak szárnyait arányos terjedésben, s egyenlő irányszögben láthatjuk kisugározni. De ezzel a hálózat koránt sincs befejezve, mert számai a kifejlődő követelmények nyomán sűrűsítendőek lesznek. Sőt a névszerint elősorolt vonalokon túl, a forgalom gyűjtése, vagy összefüzése céljából még több alsóbbrendű vonal szüksége fog felmerülni, melyek egyébként már az úgynevezett *olcsó vasutak* rendszerének tárgyait képezik, melyeknek szükségességét a további fejlemények fogják kitüntetni s fontosságukat osztályozni.

Magyarázni sem kell, hogy a mint szükséges egyrésztől, hogy ily fontos gazdasági beruházás komoly megfontolás és megállapított hálózat nyomán téssek, úgy másrésztől nem kevésbé fontos, hogy a fogantatás sorrendé tervszerű s változhatlan legyen, mert a rendszer kivitele csak így lehet következetes, s mert csak ez által lehet mellőzni, hogy a vidéki és magánérdekek tusája zsidbasztólag ne hasson a magasabb érdekiek létesítésére.

A hálózat megállapításánál irányadó volt a közgazdaszat i elv, hogy az központtal bírjon, melyből a vonalak minden irányban kisugározva, az ország határáig terjedjenek.

Minden, mi a forgalomnak életet ad, pénz, kereskedés, gyár- és kézipar akaratlanul is központosítja magát, s a központ természetes helyét, ha nem volna is, megteremti, és mert a fentebbiek a közlekedési eszközökkel kölcsönös tényezőket képeznek, s egymással viszonyos életföltételei, nem lehet, hogy egymás nélkül fennállhassanak. Ez áll az ország és főváros kölcsönös viszonyára is, mely szerint egyiknek felvirágzása mindig magával emeli a másikat. Az ily központot nem lehet mesterségesen csinálni, az magából fejlődik s az által mutatja, hogy természetes. Fővárosunknak fényesen megvan e tulajdonsága, mi hogy természetes, kitűnik nemcsak fekvéséből és helyzetéből, de különösen azon tényből is, hogy kiszámított mellőzések ellenében a hazai forgalom és kereskedés központjaként a legnagyobb vihar közt föntartotta magát.

Az ily minőség nem engedi magát büntetlenül megkerülni, s a mi ilyesre törekszik, az eredményben bosszulja meg magát. Hasonló felfogás utalta Budapestet központul a tervezetbe, s e megállapodást parancsolták az 1832/6. és 1848-iki vasúti törvények, melyek Budapestet jelölik ki központul, s minden főirány kiindulását ezen központból szabják meg.

Budapestnek központi helyzete révet követel, mely a budai pályafőt kapcsolná a Pestiekkal.

E kapcsolatra 1865-ben a *concessio* kiadatott.

Ezek azon irányok, melyeket a kormány az alakított vezérelvek nyomán az ország valódi érdekei és szükségei gondos számbavételével kijelölt, hogy azok a közös haza mind országos mind vidéki érdekeinek megfelelő a rendelkezésre álló erők takarékos és lelkiismeretes alkalmazása mellett a közjóit életereit képezzék, és majdan valósítva hazánkat az európai államrendszerben azon színvonalra emeljék, melyre alaperejénél és földirati helyzeténél fogva hivatva van.

E talapra helyezkedve, biztosan szerzi meg azon fontos tényezők egyikét, melyeknek üdvös hatása mellett állását dicsgazdag múltjához és föltételezett jövőjéhez méltón fogja betölteni és századok hosszú során át szilárdul megtartani.

A vasutvonalak nevezése	Részenként	Összesen mértföld
1. Buda—fiumei vonalon : Zákány—Zágráb.....	13 ¹ / ₄ }	34 ¹ / ₄
Károlyváros—Fiume	21.— }	
Fiumei ágvonalak : Lic—Zengi.....	5 ¹ / ₄ }	50 ¹ / ₄
Spalatói ág	45.— }	
2. Erdélyi vonal : Nagyvárad—Kolozsvár.....	20 ¹ / ₄ }	71 ¹ / ₄
Kolozsvár—Segesvár—Brassó—Bodza-szoros	51.— }	
Erdélyi ágvonala : Kocsárd—Károlyfehérvár.....	—	11 ³ / ₄
3. Gácsországi vonalon : Hatvan—Miskolcz	15 ³ / ₄ }	27.—
Eperjes határszél (Przemysl felé)...	11 ³ / ₄ }	
4. Szerencs—csap—nagy szállós—máramarosszigeti von.	—	33.—
5. Szatmári vonal : Debreczen—Szatmárnémeti—Tekeháza	—	18 ² / ₄
6. Kassa—oderbergi vonal a határszélig és eperjesi ág....	—	39 ¹ / ₄
7. Pest—oderbergi vonal : Salgótarján—Losoncz—Zólyom— Szucsán	—	21 ² / ₄
8. Érsekújvár—nyitra—trencsényi vonal Zsolnáig.....	—	27.—
9. Érsekújvár—komáromi vonal	—	4.—
10. Gömöri vonal : Miskolcz—Putnok—Rozsnyó	—	11 ² / ₄
11. Győr—gráci vonal : Győr—Pápa, Körmend a határszélig	—	21 ² / ₄
12. Murakeresztúr—pécsi vonalon : Kanizsa Barcsig.....	9 ¹ / ₄ }	18.—
Barcs—Pécs—Úszög	8 ³ / ₄ }	
13. Székesfehérvár—pécsi vonalon : Sz. Fehérvár—Sz. Lőrinc	—	20.—
14. Villány—eszéki vonal : Baranyavár felé	—	6 ² / ₄
Baranyavár—bezdáni ág	—	3 ¹ / ₄
15. Nagyvárad—bezdán—alföldi vonal.....	—	39.—
16. Eszék—sziszei—tót-horvát vonal	—	30.—
Eszék—Tót-horvát vonalon : Pletternicza—bródi ág....	—	5 ¹ / ₄
17. Pest—pancsovai vonalon : Nagyikinda—Pancsova	—	16 ¹ / ₄
18. Perlasz—újvidék—zombori vonal	—	18.—
19. Arad—temesvári vonal.....	—	7 ¹ / ₄
20. Temesvár—orsovai vonal	—	23.—
21. Arad—károlyvári (Alvincz) vonal	26 ² / ₄ }	36 ² / ₄
Piski—petrozsényi ág	10 ¹ / ₄ }	
22. Kapus—szebeni ág.....	—	5 ¹ / ₄
23. Brassó—csikszereda—gyergyószentmiklósi vonal.....	—	15 ² / ₄
24. Marosvásárhelyi ágvonala	—	6 ² / ₄
25. Kolozsvár—besztercei vonal	—	13 ² / ₄
Összesen	—	635 ² / ₄

A MAGY. KIR. KÖZMUNKA ÉS KÖZLEKEDÉSI MINISZTERNEK JELENTÉSE,

Az országos közlekedési eszközök hálózata tárgyában.

I. A vasúti hálózat terve.

A vasúthálózatba felvett egyes vonalak felsorolása előtt szükséges azon vezérelveket jelezni, melyeket a ministerium a hálózat megállapításánál követett.

Mindenekelőtt kiváló figyelem fordított a keleti kereskedelesre. Magyarország földrajzi fekvésénél fogva, különösen a suezai csatorna megnyitása óta, arra van hivatva, hogy ezen kereskedeles nagy részét területén vezesse keresztül; egy pillantás a térképre igazolandja azt, hogy csak saját hibánkból történék, ha a török és román vasutak kiépítése után, a magyar, osztrák és észak-német birodalomnak, sőt részben Norvégia, Svédország és Angliának a kelettel folytatott kereskedeles hazánk határait elkerülné.

Ebből kifolyólag önérdek parancsolta kötelességünk, úgy a vasútvonalok irányának megállapítása, mint egyéb vasútpolitikai és kereskedelmi intézkedések által, ezen kereskedelesnek hazánkban anyagi előnyt és kényelmet szerezni, hogy az itt ne csak áthaladjon, de a mennyire csak lehet, meg is települjön.

Másodsorban tekintettel kell lennünk arra, hogy a már engedélyezett s épített vasútvonalok czélszerű vég- és összeköttetési pontokat nyerjenek.

Azon nagy összeg, mely budgetünket állambiztosíték címén évről-évre terheli, nagyrészt onnan ered, hogy vasútainknak átmeneti forgalma csekély vagy épen semmi; egyrészt, mert jelentéktelen helyeken végződván, alkalmas összeköttetésök hiányzik; másrészt, mert az átmeneti forgalomból szomszédjaink által természetellenes módon is kizárathatnak, s ennél fogva mindkét esetben csak a helyi forgalmat közvetítik, mely a befektetett tőke kamatoztatására nemcsak mennyiségének csekélyebb volta miatt, de azért sem elég, mert rendszerint kisebb távolságokra terjed, mint a nagyobb mérvű átmeneti forgalom, mely a pályát egész hosszában futja át.

A hálózatba felvett vonalok két csoportba vannak osztályozva; az első csoportba tartoznak azok, melyek tekintettel a közgazdászati érdekekre, vagy államköltségen építendőek s közvetlen az államvasutak hálózatához csatolandók, vagy legalább oly módon létesítendőek, hogy az állam kezelésükre döntő befolyást gyakorolhasson.

A második csoportba sorozvák a többi vasutak, előre látható fontosságuk sorrendjében. Ezen sorrend azonban nem zárja azt ki, hogy az abban utóbb megemlített vonal, azon esetre, ha ez az állam terhelhetése nélkül elérhető, ezen sorrend megbontásával is ne létesíthessék.

Az I. csoportba tartoznak:

*1. Zimony—Pest—Buda—Bicske—Komárom—Csallóköz—országhatár.
(Becs felé.)*

A pest—zimonyi szakasz 45.3 mértföld hosszú, mértföldenként 623.000 és így egészben 28,221.900 ft készpénzbe kerül. A Buda—Bicske—Komárom—Csallóköz—országhatár vonal 232 mértföld hosszú, mértföldenként 821.000 s így egészben 19,047.200 firtot vesz igénybe. Az egész vonal hossza tehát 68'5 mértföld és költsége összesen 47,269.100 forinttal van előirányozva.

A pest—zimonyi rész a keleti kereskedés szempontjából Magyarországra kétségkívül főfontosságú, mert nemcsak Szerbia és Macedóniának forgalmát karolná fel, hanem a Belgrádból egyrészt Konstantinápolyig, másrészt Salonikig vezetendő vasút természetes és legegyszerűsebb folytatását képezvén, az ázsiai és görög kereskedés közvetítésére van hivatva.

Elvitázhatlan tény ugyanis, hogy Saloniki azon kikötő, mely ha a szárazfölddel kellő vasúti összeköttetésbe hozatik, leginkább alkalmas a tengeri kereskedés félfogadására, másrészt pedig ezen kikötőnek Európa északnyugati részeivel leendő összeköttetése a legrövidebb s úgy építési, mint üzleti szempontból tulnyomólag legolcsóbb a Morava völgyén Belgrádon és közvetve Pesten át eszközölhető s ha ezen vasút, nemzetközi viszonyoknál fogva ez idő szerint netán háttérbe szoríthatnák is, annak kiépülése, miután a keleti kereskedésnek oly fontos tényezőjét képezi, csakis a legközelebbi jövőig leendő az illető államok által elhalasztható.

Ezen vasút kereskedelmi fontosságának megvilágítására felsorolandóknak tartom azon adatokat, melyeket Szerbiának és Macedóniának jelen termeléséről és kereskedelmi forgalmáról gyűjtetnem sikerült.

Szerbia fában roppant kincsesei bir, mely a forgalmi eszközöknek érczet, s ezenkívül kőszent tartalmaznak, melyek azonban szintén nem műveltethetnek. Sertésenyésztése nagy kiterjedésű s ebből évenként mintegy 400.000 darabot Magyarországon s azon keresztül értékesít.

A fa- és sertés kereskedésen kívül Szerbiának jelenlegi kivitele Magyarország felé, gyümölcsben, tengeriben, gyapjúban s más nyers-terményekben évenként 750.000 mázsa; bevétele pedig Magyarország felől, leginkább iparcikkokban 164.000 mázsa.

Macedónia Szerbiánál főleg oly terményekben gazdagabb, melynek északra kivitele, mihelyt jó közlekedés lesz, nagy mérvet öltend; melynek gyapot, olivák, rizs stb. Macedóniának, a közlekedési eszközök oly véghetetlen korlátoltsága mellett is, jelenlegi kivitele megközelítőleg 644.000 mázsa; bevétele pedig főleg iparcikkokban 146.000 mázsa.

Ezen országok termelési képessége azonban sokszorososan fokozható, s ugyanazért, mihelyt a közlekedési eszközök megnyitvatnak, nagy jövőt s így nekünk nagy forgalmat ígér.

Ennél azonban sokkal terjedtebb és fejlettebb, tehát jelenleg becse-
sebb is azon forgalom, mely a jóni szigetek, Görögország, ázsiai Török-
ország, Egyiptom, Keletindia, China és Japán között egyrészt Magyar-
Osztrákhon és Észak-Németország között, másrészt Triesztben keresztül
folytattatik, s mely a pest—zimony—saloniki vonal kiépülte után —
minthogy e vonalon a tengeri út közel 600 tengeri mértfölddel rövi-
debb, míg a vasút Pestre csak 40, Bécsbe 80, Észak-Németországba
vagy 50 mértfölddel leend hosszabb, nagyrészt a gyorsabb és biztosabb
utat választandja s így Pest—Zimony—Salonikinek jövend.

Ezen forgalomnak mennyisége pontos adatok alapján 1871-ben,
midőn a suezi csatorna nagyobb mérvben még alig volt használatban,
következő:

Ezen forgalom 1871-ben behozatalban állott 662.000 mázsa gyapot,
498.000 mázsa déligyümölcs, 255.000 mázsa gubacs, 137.000 mázsa olaj
és 468.000 mázsa egyéb terményekből, összesen tehát 2,020.000 mázsából.

Ellenben a kivitel leginkább iparterményekben 1,884.000 mázsá-
ban állott.

Ezen egész forgalom nem fog ugyan mind a vaspályára átmenni,
de e számok mutatják a keleti kereskedés fontosságát s indokolják azt,
hogy ezen fontos kereskedés főeszközét — e közvetítő vasutat — az
állam közvetlen befolyása alól ki ne adja, haneift annak olyatén kezel-
tetéséről gondoskodják, mely ezen kereskedés természetszerű útját
czészerű tarifapolitika segítségével hazánkban meghonosítsa.

Helyi szempontból alig vélem szükségesnek e vasút indokolását.
Mindenki ismeri Bácsme gyének termelési képességét és tudja, hogy
mennyire gátolja a közlekedési eszközök hiánya e vidék fejlődését.

Nagyfontosságú ezen vonal nyugoti része is, mert Pest és Bécs
között a forgalom oly nagy, hogy azt a meglevő egyvágányú vasút
közvetíteni máris képtelen s a legcsekélyebb rendkívüli forgalmi szapo-
rodás a sok helyütt kétvágányú összeköttetés daczára is fennakadást
és zavarokat idéz elő, mely körülmény maga elégséges arra, hogy máso-
dik összeköttetésről gondoskodjunk, mi annál előnyösebben létesíthető,
inért ezen a jelen összeköttetésnél közel 9 mértfölddel rövidebb vonal-
rész jövedelmezőnek Ígérkezik.

Nem lesz e helyen érdektelen, az itt kiépítésre ajánlott zimony—
pest—országhatár—bécsi vonal számbavételével, a jelenleg Brindisinek
vitt nagyfontosságú keletindiai—angol posta által választható külön-
böző időtartamát összehasonlítani.

A) Alexandriába:

- | | |
|---|---------|
| 1. Calais—Susa—Turin—Ancona—Brindisi 281 mf. vasút 47 óra | |
| Brindisi—Alexandria 835 mértföld tengeri út83 » 130 óra | |
| 2. Calais—Strassburg—Bécs—Pest—Belgrád Salonik 347 | |
| mértföld vasút | 58 óra |
| Salonik-- Alexandria 670 mértföld tengeri út 67..... » | 125 óra |

B) *Bombayba:*

1. Calais—Brindisi 281 mértföld vasút	47 óra
Brindisi—Alexandria 835 mértföld tengeri út	83 »
Alexandria—Suez 45 mértföld vasút	8..... »
Suez—Bombay 2943 mértföld tengeri út	294. »
	432 óra
2. Calais—Salonik 347 mértföld vasút	58 óra
Salonik—Alexandria 670 mértföld tengeri út	67 »
Alexandria—Suez 45 mértföld vasút	8..... »
Suez—Bombay 2943 mértföld tengeri út	294. »
	427 óra
3. Calais—Pest—Zimony—Nissa—Konstantinápoly—Scu-	
tari a tervezett eupliratesi pályán Bassora 686 mértföld vasút	115 óra
Bassora—Bombay 1756 mértföld tengeri út	177 »
	292 óra

2. *Zimony—Mitrovicz—Vinkovae—Brood—Gradislca—Sziszek—Ogulini* kiágazással Vinkovczéről Eszékre, Vinkovczéről Erdődre, valamint Topuskótól (a zimony—ogulini vonal egyik állomásától) Noviba a török határszélre és Sumjától Divusára, mintegy 77'51 mértföld hosszú, a fővonal 60 31 mértföld hosszal, mértföldenkint 666.000 írtba, a mellékvonalok 500.000 írttól 950.000 írtig kerülnek s így az egész horvát-szlavon hálózat körülbelül 53,091.460 forintba kerül.

Ezen ^szlavón vasutak« czím alatt ismeretes hálózat annyira ismeretes, szüksége és sürgőssége minden oldalról oly gyakran hangsúlyoztatok, hogy ezen vasútnak a hálózatba felvételét bővebben indokolni nem szükséges.

Megemlítendő, hogy e hálózat stratégiai határvasútnak eszményképe, és hogy helyi és országos jelentőségén kívül fontossággal bír az átmeneti forgalom szempontjából is. A bosniai vasutak ugyanis — melyek Konstantinápolyi és Salonikit, Sarajevo, Banjaluka és Novin keresztül nyugottal kötik össze — úgy műszaki kivitelük, valamint forgalmuk tekintetében oly költségesek, hogy az alig néhány mértfölddel hosszabb és minden tekintetben olcsóbb Saloniki-, illetőleg konstantinápoly—zimony—ogulini vonalsikerese versenyzése csaknem két ségt elen.

Az ezen vonalok létesítésére szükséges összegek nagyrészt a határörvidéki erdők elárusításából befolyó jövedelmekből fognak fedeztetni.

3. *Buda—Esztergom—Jálna.*

205 mértföld, mértföldenkint 840.000 s így egészben 17,220.000 írtba kerül.

A vasút Buda-Pestet a mostani legrövidebb összeköttetésnél is közel 10 mértfölddel rövidebb vonalon hozza Észak-Németországgal és annak kikötőivel kapcsolatba. Ezen körülménynél fogva és miután a budapesti összekötő vasút segélyével a pest—zimonyi és a m. kir. államvasutakkal közvetlen összeköttetésbe jó, nemcsak a buda—pesti, hanem a délmagyarországi és a hazánkat átszelő egész keleti kereskedésnek egyik főforgalmi vonala leend.

Helyi forgalmát főleg a doroghvidéki kőszén, a garamvölgyi ipar és az esztergomvidéki kőbányák termékei képezendik, s már ennél fogva az ország egyik legjövedelmezőbb vonala leend. Buda—esztergomi vonalával a nyaralók és mulatóhelyek által ellepert budai hegységek között vonulván el, a fővárosi közönség kirándulásainak közvetítője s mint ilyen nyáron, főleg ünnepnapokon rendezendő helyi vonatok által jövedelmezősége tetemesen fokozható, nem is említve a fővárosra ebből háramlandó előnyöket.

Tekintettel e vasút nemzetgazdasági és kereskedelmi fontosságára s azon körülményre, hogy e vonal az északnémetországi kikötőkbe Hatvanon, Salgótarjánon és Ruttkán át most vezető útnál 10 mértfölddel rövidebb és ez által az állampályákat a hason irányban a forgalmat már közvetítő más vasutakkal sikeresebb versenyre képesíti, ez a m. kir. államvasutak hálózatába lesz beolvasztandó.

Mindezekon kívül nem tévesztendő szem elől, hogy a pest—salgótarjáni vasút forgalma részint a kőszén, részint az által, hogy összeköttetései folytán a világforgalomba lépett, oly mérvet ölt, hogy maholnap az egész vonalon egy második vágány építéséről kellene gondoskodnunk, eltekintve az aszód—gödöllői pályarésztől, melyen a hátrányos emelkedési viszonyok folytán ennek szüksége minden körülmények között mellőzhetlen.

A pest—esztergom—jáljai vonal építése esetén a pest—külföldi forgalom ezen 10 mértfölddel rövidebb vonalra tereltetvén, a pest—salgótarjáni vonal jelen forgalma részben megosztatik s a második vágány építése elodázható leend.

4. Nagyvárad—Debrerzen—F.-Adony (esetleg Miskolcz).

20.5 mértföld hosszú, mértföldenkint 550.000, tehát egészben 11,275.000 firt készpénzbe kerül.

E vasút a keleti vasutat kötné össze az északkeleti s a m. kir. államvasutakkal s ez által közvetlen Debreczennel és közvetve a fővárossal is.

A keleti vasútnak ezen összeköttetés nagyobb önállóságot szerezne s lehetőségessé tenné, hogy a m. kir. államvasutak közvetítésével a külfölddel is egyenes összeköttetésbe lépjen, mi átmeneti forgalmát nevezetesen fokozná s így jövedelmezőségét emelné.

A II. csoportba tartoznak:

1. Temesvár—Orsová.

25.5 mértföldhosszú, mértföldenkint 628.000 s így egészben 10,014.001) firtba kerül, Lúgos és Karánsebesen át Orsovánál az oláh határt éri el s ott az oláh vasutakhoz csatlakozik.

E vasút egyike leend legfontosabb és legélénkebb forgalmi vonalainknak a dunai fejedelemségek felé. Legrövidebb összekötő vonal Bukarest és Pest között s mint ilyen, nemcsak Magyarországnak, hanem a nyugoti és északi államoknak a Duna-fejedelemségekkel folytatott kereskedését is közvetítendi.

A cs. kir. szab. osztrák államvasút, továbbá az arad—temesvári vasút vonalának szerez kapcsolatot délkelet felé s így közvetve a tiszai és a magyar államvasutaknak forgalmát is élénkíteni s jövedelmüket szaporítani fogja.

Nem csekélyebb jelentőségű e vonal a helyi forgalom szempontjából is, mert részben bőtermésű, természeti kincsekben gazdag vidéket szel át.

2. Brassó—Tömös.

Ezen a román hálózathoz csatlakozó vonalnak magyar része 330 mértföld hosszú, mértföldenként 1,120.000 frt s így egészben 3,696.000 írtba kerül, oláhországi része a kész vasútig 10.50 mértföld, mértföldenként 828.000, tehát összesen 8,684.000 írtba, mind a két rész együtt 12,390.000 frt készpénzbe kerül.

A keleti vasutat, melynek egyik ága Brassóban, másik ága Marosvásárhelyt ér véget, a román pályákkal mielőbb kapcsolatba kell hozni. A ministerium ugyanazért a keleti hálózatnak a román vasutakkal való összeköttetési vonalain műszaki tanulmányokat tétetett; nevezetesen felmérte a Tömös—Bodza és ojtozi szorosokat, megvizsgáltatta a ghymesit s mindezen tanulmányai alapján azon meggyőződésre jutott, hogy a kereskedelem érdekeinek s az építésbeni takarékoságnak szemmel tartásával először is Brassónak, még pedig a tömösi szoroson át létesítendő összeköttetése eszközzendő.

Brassó vagy a tömösi vagy a bodzái szoroson át köthető össze az oláhországi pályákkal; ezen összeköttetések közül:

a brassó—tömösi vonal létesítése — mint említve volt — 12,390.000 írtba kerül;

a brassó—bodzái összeköttetés pedig magyar területen 9'6 mértföld hosszú és 7,650.000 írtba kerül, román területen 11'5 mértföld hosszú és 9,700.000 frtot vesz igénybe s így ezen utóbbi összeköttetés magyar területen 3,954.000 írttal, román területen pedig 1,006.000 írttal költségesebb a tömösinél.

Tekintettel a már meglevő román vasutakra, a tömösi összeköttetésen Brassó—Bukaresthez 23, Galatzhoz 38 mértföld vasúti távolságra lesz, míg a bodzái vonalon Brassó Bukaresthez 39, Galatzhoz 37 mértföldnyire esnék. Ebből kiderül, hogy Bukarest a tömösi vonalon 16 mértfölddel közelebb, Galatz pedig csak 1 mértfölddel esik messzebb és hogy a tömösi összeköttetés nemcsak olcsóbb, hanem rövidebb is.

Ezen vonalon az oláhországi csaknem járhatlan utak daczára ma is élénk kereskedelem folyik Erdély és Oláhország között, mely e vasút kiépítése után kétségkívül nevezetesen emelkedni és a keleti vasút forgalmát élénkíteni és jövedelmezőségét fokozni fogja.

Világforgalmi szempontból szintén bir ezen csatlakozás jelentőséggel, mert Galatzról Bécsbe, Drezdába, Kölnbe, Párisba és Havreba, a brassó—nagyvárad—Szolnok—pest—bécsi vonal a legrövidebb összeköttetés.

3. Munkács—Stry.

Nem egészen 10 mértföld hosszú, mértföldenként 1,125.000 s így egészben 10,485.000 frt készpénzbe kerül.

Tekintettel azon körülményre, hogy az északkeleti vasút nagy hálózata északkelet felé semminemű összeköttetéssel nem bir, s tekintve azt, hogy Stryból országunk határa felé nyúló Albrecht-pálya nemcsak engedélyezve, hanem már épülőben is van: ezen kapcsoló rész kereskedelmi és az északkeleti vasút jövedelmezősége szempontjából is szükséges.

Miután pedig e vasút építése mintegy 3 évet vesz igénybe, mely idő alatt az Albrecht-pálya kétségkívül kiépül, a ministerium annál is inkább legelső gondoljai közé véli sorozandónak ezen vonal létesítését, mert az északkeleti vasút csak akkor fogja tőkéje kamatait megszerzeni, ha összeköttetései által nagyobb átmeneti forgalmat fog nyerni.

Főfontosságot kölcsönöz azonban e vonalnak tagadhatatlanul a honvédelmi szempont. Ma, midőn a határoknak a költséges várerődítésekkel való ellátása mellőztetik, mellőzhetlen követelménye az önvédelemnek, hogy a haderőnek a határokon gyors összpontosítása lehetővé tétessék. Egy tekintet Európa térképére, meggyőz minket arról, hogy minden állam, mely védelmi érdekeit szem előtt tartja, ez irányban nagy erőfeszítéssel igyekezik vasúthálózatát kiegészíteni.

Mindezeknek méltánylásaként a t. ház 1869. július 30-án már utasította volt a ministeriumet ezen összeköttetés mielőbbi létesítésére.

4. *Petrozsény—Vulkán.*

Az oláh vasutakhoz csatlakozik, 2 50 mértföld hosszú, mértföldenkint 800.000, tehát egészben 2.000.000 frt készpénzbe kerül.

Ezen vasút az első erdélyi vasutat köti össze a már kész oláh vasutakkal s így meghozza számára a Bukarest és Galatzi forgalmat, mi már maga eléggé indokolja fontosságát.

Ha ezenkívül szemügyre vesszük azt, hogy a petrozsényi kőszén észak felé csak korlátozott mennyiségben értékesíthető, míg e vonal segítségével délfelé nagy mértékben fog keresletre találni, ha tekintettel vagyunk Erdély déli részének és Magyarország délkeleti megyéinek iparára, be kell látnunk, hogy az első erdélyi vasút jövedelmezőségét ezen összeköttetés létrejötte tetemesen emelendő.

5. *Kikinda—Pancsova.*

143 mértföld hosszú, mértföldenként 628.000 s így egészben 8.980.000 frtba kerül.

Ezen csatlakozó vonal utóbb Belgrádig, esetleg Zimonyig kiépítetvén, a keleti kereskedelem szempontjából hasonló fontosságú a pest—zimonyi vonalhoz. Épen úgy, mint ez, Szerbiával, Macedóniával és ha a belgrád—saloniki vonal megépül, Indiával közvetítendő Nyugat-Európa kereskedését. Hátránya a pest—zimonyi vonallal szemben az, hogy ennél néhány mértfölddel hosszabb.

Addig is azonban, míg az építendő szerb vasutakkal összeköttetésbe hozhatnák, nagyfontosságú vidéki érdekeket fog szolgálni, mert hazánkban legtermékenyebb, de közlekedési eszközökben legszegényebb vidékét hozza a világforgalommal kapcsolatba.

A cs. kir. szab. osztrák államvasúttársulat pest—szeged—kikindai vonalának természetes folytatását képezi.

6. *Érsekújvár—Nyitra—Zsámbokrét—Pribóc.*

19.43 mértföld hosszú, mértföldenkint 500.000 s így egészben 9.715.000 frtba kerül.

Az osztrák államvasúttársulat érsekújvári állomását a Nyitra-völgyen keresztül összeköti a m. kir. államvasutak Ruttká előtt fekvő pribóczi állomással.

E völgy Magyarországnak egyik legtermékenyebb és legiparüzőbb vidékei közé tartozik s ennek daczára fejlődésének nagy kátrányára ekkoráig minden vasúti összeköttetést nélkülöz. Hogy ezen vidéknek az 1870. évi XLI. törvényczikk alapján ébresztett igényei kielégíttessenek: e vonalnak mielőbbi kiépítése kívánatos.

7. Komárom—Szered. (Nagyszombat.)

9.5 mértföld hosszú, mértföldenként 600.000, összesen 5,700.000 forintba kerül.

A buda—bécsi vasútnak összeköttetése a vágvölgyi vasúttal. Termékeny és népes vidéken halad s hivatva lesz Lundenburggali összeköttetésében a morva és cseh ipart Budapest s így Alsómagyarország, sőt a kelettel is lehető rövid úton összeköttetésbe hozni. S ennél fogva nem csekély forgalomra számíthat.

8. Buda—Villány.

27.3 mértföld hosszú, mértföldenként 580.000 s így egészben 15,834.000 frtba kerül, s ezzel kapcsolatosan Pécs—Szellő 2'5 mértföld hosszú, mért földenként 800.000, egészben 2,000.000 frt költséggel.

A Duna jobbparti vidéke, melyen a vasút haladni fog, termőképesség tekintetében hazánk legjobb vidékeivel vetekedik, sűrű népessége a műveltség magasabb fokán áll, mint a legtöbb más vidéké, ezenkívül igyekező és általában jómódú. Tekintetbe véve mindezekon kívül azt, hogy e vidék igen sok, most is jelentékeny kereskedést űző nagyobb várossal bir, s hogy e tájnak alsó részén több mértföldnyi terület jó minőségű kőszén tartalmaz, lehetetlen azon meggyőződésre nem jutni, miszerint e vidék a vasút építését szükségli és annak jövedelmezőségét biztosítja is.

A pécs—szellői szárnyvasút segélyével e vasút a pécsi vidék kőszén szállítójává is válnék s lehetőségessé tenné, hogy ezen kitűnő minőségű szén hazánk fővárosa s a vasút egész vidékén nagyobb mérvben használatba vétethetnék.

9. Buda—Bicske—Kisbér—Győr.

153 mértföld, mértföldenként 671.000, összesen tehát 10,280.007 frtba kerül.

A magyar nyugati vasút mindkét végpontja egy és ugyanazon hatalmas vasúttársulattal jöven érintkezésbe, jelen alakjában önálló forgalomra jutni soha sem lesz képes s mindig csak ezen nagy vasút élelmező eszközét képezendi, miért fontos, hogy e vasút az ország fővárosával egyenes összeköttetésbe hozatván, önálló támpontot nyerhessen. Ez ezen vasút a jelen hálózatba való felvételének egyik indoka. Ezenkívül e vasút termékeny vidéket szel át s érinti Kisbért, mely állami birtok s mely ezen újabb vasúti összeköttetés által újabb előnyökben részesíttetnék.

10. Arad—Makó—Szeged.

1416 mértföld, mértföldenként 718.300 s így összesen 10,171.128 frtba kerül, beleértve e költségekbe a Tisza hídjának építését is.

E vasút a pécskai és mezőhegyesi kincstári uradalmakon és Makó

városon haladna keresztül, miért helyi szempontból annál nagyobb fontossággal bír, mert a gazdag vidék némely évszakban — járható utakkal nem bírván — termelőképességét érvényesíteni sem tudja.

Ezenkívül fontos azért is, mert ennek segélyével az átszelt vidék jó és olcsó tüzelőanyaggal láttatnék el Petrozsénybőh Végre az első erdélyi vasút önállósága és nyugati összeköttetése szempontjából is ügyeimet érdemel, ez által egyenes összeköttetést nyervén az alföldi és osztrák vasutakkal.

11. Báltaszék-Szabadka.

107 mértföld hosszú, mértföldenként 790.000, összesen 8,453.000 írtba kerül, ideértve az állandó Dunahid költségeit, mely azonban csakis a forgalom nagyobb mérvű kifejlése folytán lenne kiépítendő.

A báltaszék—dombóvár—zákányi vasútra nézve ezen összeköttetés valódi életkérdés, a mennyiben e vasút enélkül, mely Baja és Szabadkával, közvetve pedig Szegeddel hozza kapcsolatba, jövedelmező éveken át nem lesz; ellenben általa nemcsak hogy forgalmát nevelheti, hanem a legrövidebb alföldi vasutat képezi s átmeneti forgalmát könnyen kiterjesztheti egyrészt Erdély és Oláhország, másrészt a Svájez és az Adria-tenger kikötőig; felemlítendő itt az is, hogy Baja városa, mely eddig minden vasúti összeköttetést nélkülöz, ez által bevonatnék a vasúthálózatba.

12. Nagyvárad-Mihályfalva.

73 mértföld hosszú, mértföldenként 450.000, összesen 3,285.000 forintba kerül.

E vasút által az alföldi vasút közvetlen összeköttetésbe hozatnék az északkeleti vasúttal, mi az átmeneti forgalom és a vasút önállósága szempontjából felette kívánatos.

Az alföldi vasút ugyanis jelen helyzetében igen könnyen kiszoríthatatik, sőt verseny nélkül is elesik minden északkeletről jövő forgalomból, főleg szeged—nagyvárad vonalával. Ezenkívül a Nagyvárad és Mihályfalva közötti termékeny vidék jelentékeny helyi forgalmat is igér e vonalnak.

13. Sziget—Szucsava. (Magyar rész.)

15.75 mértföld hosszú, mértföldenként 1,124.000, összesen 17 millió 703.000 forintba kerül.

Az északkeleti vasutat Bukovinával és Moldvával összekötő vonal elsősorban a nevezett vasút forgalma emelésének érdeke, másrészt pedig és főleg stratégiai szempontok által van indokolva. Az északkeleti vasút összeköttetésben a kassa—oderbergi vasúttal e kapcsolat által esetleg versenyezhet a galicziai vasutakkal Oláhországot illetőleg.

14. Marosvásárhely—Szászrégen—Ditró—Ghymes (esetleg Ojtoz).

225 mértföld, mértföldenként 823.000, s így összesen 18,520.500 frt költséget igényel.

E vonal folytatása és kiegészítő része lenne a keleti vasútnak, mely azt a moldvai vasutakkal hozza összeköttetésbe, s ez által az átmeneti forgalom közvetítésére szolgálna, mely forgalom, ha nem is terjedhet nagy távolságokra, a romániai utak siralmas állapota miatt, fontossággal jelenleg is bír.

Indokolja továbbá e vonalat a szászrégeni állambirtok ezélszerű kihasználásának szempontja, valamint a keleti vasút marosvásárhely—kolozsvári vonalának jövedelmezőbbé tétele.

15. Szatmár—Szászrégen.

338 mértföld hosszú, mértföldenként 603.000, összesen 20,381.400 forintba kerül.

Ezen vonalnak feladata az északkeleti hálózatot a keletivel a legrövidebb úton összekötni. A szatmár—deési szakasznak, miután nagyrészt bő termő, de eddig a nagy forgalomtól teljesen elzárt vidéket szel át, nemzetgazdasági fontossága és jelentősége van; a deés—szászrégeni összeköttetés felvételének legfőbb indoka, annak — mint a szászrégen—ditrói vonal egyenes folytatásának — stratégiai fontossága.

A keleti vasútnak az oláhországi vasutakkal való összeköttetése után ezen vonalnak átmeneti forgalma is lesz.

16. Tuin—Pagine—Knin.

30 mértföld hosszú, mértföldenként 1,200.000, összesen 36,000.000 forintba kerül.

Ezen vonal a horvát tengerparvidéket metszi át és ezen elhagyott vidék forgalmának élénkítésére s ez által jólétének és közművelődésének fejlesztésére van számítva; előállítás a határőrvidéki erdők árából fog lehetővé tételni. Délre Kuinnel, a tervezett dalmát vasutakkal jó kapcsolatba s ez által a dalmát kikötők s a szárazföldi államok közti forgalom közvetítésére lesz hivatva.

17. Ditró—Csíkszereda—Brassó.

15 mértföld hosszú, mértföldenként 550.000, összesen 8,250.000 írtba kerül. Ezen vonal a hálózatba felvétel, miután a honvédelmi ministerium ennek mielőbbi létesítésére védelmi szempontból nagy súlyt fektet, s mert a sűrűn lakott szorgalmas Székelyföldön halad végig.

18. Nyíregyháza—Szatmár.

13 mértföld hosszú, mértföldenként 500.000, összesen 6,500.000 forintot igényel.

Ezen vonalnak főképp hadászati jelentősége van s azon szempontból vétetett fel a hálózatba.

19. A Vág völgyéből a Garam völgyébe vezető vonal.

Ezen vonalnak kiindulási pontja és vonalozása a szükséges tanulmányok hiánya miatt egyelőre megközelíthetőleg sem állapítható meg, a garamvölgyi vasút létesítése után hadászati és honvédelmi szempontból nagy fontossággal bír, mert azon második, a Kárpátok alatt az egész országon keresztül húzó ódó vonal kiegészítő része, mely a vágvölgyi, a magyar államvasutak fülek—miskolezi, továbbá a tiszavidéki és északkeleti vasúttársulatok illető vonalai által képeztek; s a most szóban forgó szakasznak és a garamvölgyi vasútnak kiépítése után Pozsonytól Nyíregyházáig s tovább Szatmárig s Máramarosszigetig fog terjedni.

20. *Hátszeg—Karánsebes.*

10.5 mértföld hosszú, mértföldenként 650.000, egészben 6,825.000 forintba kerül.

E vasat jelentősége leginkább abban fekszik, hogy a zsilvölgyi gazdag kőszéntelepeket a tüzelőanyagban szűkölködő Bánáttal a leg-rövidebb vonalon köti össze. A hálózatba történt felvételének egy másik indoka, hogy oly hadászati határvonal, melynek létesítésére katonai szempontból nagy súly lőn fektetve.

21. *Eszék—Nasicz—Új-Gradiska.*

17 mértföld hosszú, mértföldenként 725.000, egészben 12,325.000 forintba kerül.

Az 1870. évi XXXVIII. törvénycikk az Eszékéről Nasiczon, Pozsegán, Új-Gradiskán át a Száva balpartján Sziszekig vezetendő vonal építését elrendelte és számára államsegélyt helyezett kilátásba.

A vasút az alföld—fiumei vasútvonal kiegészítő részét s az eddig kiépült alföldi vasútnak a szlavón vonalokkal való összeköttetését képezi.

Pőczélja az összeköttetésnek az átmeneti forgalom s különösen a fiumei tengeri kereskedés közvetítése Magyarország alsóbb vidékei s keleti részeivel.

22. *Nasicz—Barcs.*

116 mértföld hosszú, mértföldenként 550.000, egészben 6,000.000 forintba kerül.

E vonal által nemcsak a tetemes termelési képességű verőczemeyei vidék, hanem Eszék is egyenesebb és rövidebb úton hozatnék más nagyobb kereskedővárosokkal, különösen Béccsel is összeköttetésbe.

23. *Ivanecz—Csáktornya.*

4 mértföld hosszú, mértföldenként 550.000, tehát összesen 2,200.000 forintba kerül.

Czélja e vasútnak az ivaneczi kőszéntelepeknek Varasd városán keresztül — s így egyúttal e városnak is — vasútainkkal való összeköttetése, mi tekintettel arra, hogy a kőszénszükséglet napról-napra növekedik, és még mindig a külföld kőszéntermelésére szorulunk, e vonalat fontossá teszi, másrészt pedig a befektetendő tőke jövedelmezőségét is előreláthatólag biztosítja.

24. *Besztercze—Breznóbánya.*

44 mértföld hosszú, mértföldenként 450.000, egészben 1,980.000 forintba kerül.

A felsőmagyarországi vasipar versenyképtelensége, melyet naponta szomorúan kell tapasztalnunk, főleg onnan ered, hogy a telepek vasutakkal összeköttetésben nincsenek, és ennél fogva készítményeik s a nagy nyersanyagok szállítása aránytalan nagy költségbe kerül, sőt gyakran lehetetlen. A gömri vasiparról a törvény már gondoskodott, de nem történtek még intézkedések, hogy a Garam-vasipar is e kedvezményben részesüljön, miért is különös tekintettel arra, hogy Breznóbánya és környékén az államnak is jelentékeny kohói vannak, melyek

kitűnő gyártmányokkal dicsekedhetnek, a felső Garam völgyén vezető vasutaknak legalább Breznóbányáig vezető szakasza a hálózatba felvéetett.

25. *Szolnok—Szege*d—*Újvidék*.

30.5 mértföld hosszú, mértföldenként 500,000, egészben 15,250.000 forintba kerül.

A vasút hivatva van Magyarország leggazdagabb vidékét és nagy-kiterjedésű s jelentőségű városait a magyar államvasutakkal kapcsolatban, Észak-Németországgal a legegvesebb úton összekötni.

Jövedelmezősége az általa átszelt vidék termőképessége által van biztosítva.

- | | |
|-----|----------------------------|
| 26. | <i>Mezőtúr—Mezőhegyes,</i> |
| 27. | <i>Miskoláz—Csaba,</i> |
| 28. | <i>Becskerek—Vojtek,</i> |
| 29. | <i>Kéménd—Salgótárján,</i> |
| 30. | <i>Kisterenne—Kápolna,</i> |
| 31. | <i>Kalocsa—Szarvas.</i> |
| 32. | <i>Gyoma—N.-Várad.</i> |

Ezen vonalok inkább helyi érdekeknek szolgálnak s így az állam különös segélyezésére alig számíthatnak. Miután azonban az országos hálózat kiegészítésére, mint élelmező vonalak szükségesek, azokat az állam terheltetése nélkül megadható bizonyos kedvezményekben részesítendőek és az állam részéről lehetőleg támogatandóknak vélem.

Mindezen vasutak közül a 20., 23., 24. és 26—32. sorszám alattiak mint másodrangú vasutak lennének kiépítendőek, míg a többiek az elsőrangúak mintájára létesítendőek.

XII. sz. függelék.

5. §.

A főfelügyelőség működésének alapja általában a törvény, különösen pedig a vasútengedélyi törvény, a vasúti üzletrend, a vasút üzleti rendszabály, a hajózási törvény és hajózási üzletrendtartás, továbbá a vasút-üzleti és hajózási engedélyek, alapszabályok s egyéb, a vasúti és hajózási üzletre vonatkozó szabályok, rendeletek és utasítások.

A mely esetekben mindezek, kapcsolatban a jelen utasítással, elegendő alapot nem nyújtanak, a főfelügyelőség a közlekedési miniszternek külön utasítását fogja kikérni.

6. §.

MELLÉKLET.

Ideiglenes utasítás az 1868. évi szeptember 1-én életbeléptetett magyar kir. vasúti és hajózási főfelügyelőség hatáskörét illetőleg.

1. §.

A magyar kir. vasúti és hajózási főfelügyelőség a közmunka és közlekedési magyar kir. ministeriumnak egy külön közege, mely a vasúti és hajózási közlekedés biztonsága, rendessége és szabályszerűsége felett, jelen utasítás értelmében az *állami főfelügyeletet és ellenőrködést* gyakorolja.

2. §.

A magyar kir. vasúti és hajózási főfelügyelőség hivatalos székhelye Buda, és mint önállóan működő felügyeleti hatóság külön hivatalos pecséttel él, melyben az ország czimere körül következő felirat foglaltatik: »M. kir. vasúti és hajózási főfelügyelőség.«

3. §.

A magyar kir. vasúti- és hajózási főfelügyelőséget a postai és távirdai díjmentesség, közegeit pedig a vasúti és hajózási magyar kir. főfelügyelőség hatásköréhez tartozó összes közlekedési eszközökön a hely szabad választása, sőt rendkívüli esetekben az idő és szállítási mód meghatározása mellett a díjmentes utazás illeti.

4. §.

A főfelügyelőséget annak főnöke, továbbá alábbszálló rangsorban, egy főfelügyelő s a megkívántató számban alkalmazott felügyelők és biztosok képezik.

A hivatalt a főnök, s ha ez akadályozva van, ennek helyettese képviseli. A külső szolgálatban a főfelügyelőség minden közege, ezen utasítás értelmében a főfelügyelőség nevében működik.

5. §.

A főfelügyelőség működésének alapja általában a törvény, különösen pedig a vasútengedélyi törvény, a vasúti üzletrend, a vasút üzleti rendszabály, a hajózási törvény és hajózási üzletrendtartás, továbbá a vasút-üzleti és hajózási engedélyek, alapszabályok s egyéb, a vasúti és hajózási üzletre vonatkozó szabályok, rendeletek és utasítások.

A mely esetekben mindezek, kapcsolatban a jelen utasítással, elegendő alapot nem nyújtanak, a főfelügyelőség a közlekedési miniszternek külön utasítását fogja kikérni.

6. §.

A főfelügyelőség mindenekelőtt hivatva van a vasúti Hatásköre, és vizi közlekedés biztonságára, rendességére és szabályszerűségére vonatkozó törvények, rendeletek és utasítások szigorú -megtartása fölött őrködni és arról gondoskodni, hogy az észrevett nehézségek és akadályok mielőbbi eltávolítása mellett, a törvény- és szabályelleniségek megszüntetessenek és a vétkesek törvényes feleletre vonattassanak.

E mellett a főfelügyelőség a vasúti és hajózási vállalatok üzletberendezéseit czélszerűségi szempontból is tekintet alá veendi, s arra fog törekedni, hogy a vállalatok intézkedéseinel mindenkor a közérdek is kellőleg számba vétessék.

A főfelügyelőség teljesíti a vasút-üzleti és hajózási vállalatok végrehajtó közegeinek törvényes feleltetését; ügyel a vállalatoknak a hatóságokhoz, a nyilvánossághoz, saját közegeihez és más közlekedési vállalatokhoz való viszonyaira és igyekezni fog az ezen viszonyokból származó egyenetlenségeket, saját hatáskörén belül a jog, igazság és méltányosság alapján lehetőleg kiegyenlíteni.

A főfelügyelőség végre ki fogja terjeszteni figyelmét mindenre, mi a vasúti és vizi közlekedésre akár közvetlenül, akár közvetve befolyt, és nem mulasztandja el, ha szükségét látja, annak érdekében a közlekedési miniszternek czélszerű javaslatokat felterjeszteni, vagy az állása szempontjából netán szükséges vagy czélszerűnek mutatózó egyéb lépéseket a kellő helyen megtenni.

7. §.

A főfelügyelőség a hatóságokkal és a közönséggel mint Érintkezés a önálló hivatal közvetlenül érintkezik a hatóságokkal.

8. §.

A mi a főfelügyelőségnek a köréhez tartozó közlekedési Érintkezés a vállalatokkai hivatalos érintkezéseit illeti, erre nézve a következők szolgálnak zsinórmértékül:

a) A főfelügyelőség, tekintettel arra, hogy fennállása által a vállalatok állása az álladalom és törvénynyel szemközt semmiben sem változik, arra fog általában törekedni, hogy a vállalatokkai hivatalos érintkezése által az üzletnek, a vállalatok igazgatóságai által gyakorlandó összhangzatos vezénylete és igazgatása hátrányt ne szenvedjen.

Ennélfogva a főfelügyelőség az üzletre vagy az üzleti szolgálatra általában vonatkozó ügyekben, rendszeren csak az illető vállalat igazgatóságával közlekedik, s csak a végrehajtási szolgálatot illetőleg, valamint saját közegei külső működésénél fog a vállalatok egyes kitett közegeivel érintkezésbe bocsátkozni.

b) A főfelügyelőség úgy az általános igazgatási, mint a műszakigazgatási és a kereskedelmi végrehajtási szolgálat felett örködvén, a vállalatok igazgatóságait, illetőleg azok közegeit az észrevett hiányokra szóval vagy írásban (a főfelügyelőség közegei külső szolgálatban az állomásokon e célra feltárt szemlekönyvben), vagy a körülmények szerint táviratilag, egyszerűen csak figyelmeztetni fogja, elvárván, hogy, a vállalatok vagy azok közegei a hiányokat pótolni, és nehézségeket s akadályokat haladék nélkül eltávolítani el nem mulasztandják.

Ha ezek eme várakozásnak meg nem felelnének, vagy ha a főfelügyelőség a vállalatok vagy azok egyes közegeinek intézkedéseiben vagy mulasztásaiban törvény- vagy szabálysértést látna, kötelessége lesz az illetőket haladék nélkül a baj azonnali orvoslására felszólítani, s ha még ez sem vezetne célra, a közlekedési miniszternek jelentést tenni.

Sürgős esetekben, midőn a halasztás veszélylyel jár, a főfelügyelőség jogosítva van a fenyegető veszély nagyságához képest saját felelősségére és belátása szerint rendelkezni, sőt még az üzleti végrehajtási szolgálatot is kezébe venni, és minden ebbeli intézkedéseinek, ha erre tekintélye és a vállalatok irányában törvényesen őt megillető fegyhatalma elégséges nem volna, a közigazgatási hatóságok igénybevételével is érvényt szerezni.

c) A vállalatok a főfelügyelőség rendelvényei ellen fel-folyamodhatnak a közlekedési miniszterhez, midőn azonban a halasztás veszélylyel jár, a főfelügyelőség rendeletei, felelősség terhe alatt, azonnal végrehajtandók s csak utólagos tiltakozásnak lehet helye.

d) Kötelezve lévén a vasúti és hajózási vállalatok, illetőleg azok közegei a főfelügyelőségnek az általa egyes esetekben kívánt felvilágosításokkal szolgálni, időszaki vagy esetenként jelentéseket tenni, úgymint némely kimutatásokat, statistikai s az üzletre vonatkozó egyéb adatokat beküldeni, és általában üzleti ügykezelésük, felszámításaik és mindennemű intézkedéseiről, ha kívántatnék, számot adni; a főfelügyelőség jogosítva van mindezek helyességéről magának saját közegei által a vállalatok üzleti ügyiratai, könyvei és számadásainak megtekintésével meggyőződést szerezni

9. §.

Minthogy külső szolgálatban a főfelügyelőség egyes közegei a főfelügyelőség nevében működnek, az előbbi §. útmutatása mellett különös tekintettel leendnek állásukra és a főfelügyelőség irányában, s ennél fogva kétes esetekben, midőn a törvényekben, szabályzatokban, vagy utasítások-

bán biztos támaszt nem találnak, annak határozatát fogják kikérni, s fontos érdekek veszélyeztetése legvégső esetekben lesznek csak feljogosítva, személyes felelősségük mellett, a nélkül, hogy a főfelügyelőség határozatát bevárják, a tárgy fontossága és az elhárítandó veszély nagyságához alkalmazandó intézkedéseket tenni.

10. §.

Az egyenes nemzetközi forgalomból származó, és helyi rendelkezések által el nem igazítható ügyek vagy nehézségek elintézése iránt a főfelügyelőség az együtt érdeklett illetékes külhatóságokkal és hivatalokkal bizottság vagy levelezés útján kölcsönös megállapodást fog létrehozni.

TARTALOMJEGYZÉK.

	Oldal
Előszó	3
Bevezetés	9
Európa államai vasútügyének története.	
I. Magyarország.	
1. <i>A centralisztikus kormány tevékenkedése</i>	25
a) Általános rész	25
b) A pest—kőbányai lóvonatú (próba) vasút	29
c) <i>Az első magyar vasúti törvény (az 1836: XXV. t.-cz.)</i>	30
A vasúti törvény folytán létrejött mozgalom eredményei:	
a) <i>Az első magyar pozsony—nagyszombati lóvonatú vasút</i>	45
b) A becs—győri (dunajobbparti) vasút	47
c) A Sopron—bécstűhelyi vasút	50
d) A magyar középponti (dunabalparti) vasút	51
B) A vukovár—fiumei vasút	68
2. <i>Széchenyi István gr.-nak, mint a m. kir. helytartósági tanács közlekedési osztálya főnökének vasútügyi tevékenkedése a dikaszteriális rendszer alatt</i>	77
3. <i>Az első önálló független felelős magyar minisztérium vasútügyi politikája</i> 93	
4. <i>A honvédelmi bizottmány vasútügyi tevékenkedése</i>	102
5. <i>A független magyar államkormány vasútügyi tevékenkedése</i>	106
6. <i>Az abszolút kormány tevékenkedése</i>	110
a) Vasúti üzletrendtartás	116
b) Szabályrendelet a magánvaspályák építésére és üzemeltetésére szükséges engedélyek tárgyában	116
c) A vasúti üzletszabályzat	119
7. <i>A második felelős kormány ténykedése</i> -	123
8. <i>A későbbi kormányok tevékenkedése</i>	139
9. <i>A magyar állami magán- és társulati vasutak története</i>	145
1. A cs. kir. szab. osztrák államvasút	145
2. A Ferencz József keleti vaspálya	152
3. A cs. kir. szab. Déli vasút.....	153
4. A Tiszavidéki vasút	155
5. A Mohács—pécsi vasút	158
6. Az alföld—fiumei vasút	159

7.	A cs. kir. f. zab. Pest—salgótarjáni—losonc—besztercebányai vasút és kőszénbánya társulat	161
8.	Az első erdélyi vasút	162
9.	A Pécs—barcsi vasút	164
10.	Az arad—temesvári vasút	164
11.	A Magyar keleti vasút	167
12.	Az Észak-keleti vasút	179
13.	Az Első magyar gácsországi vasút	184
14.	A magyar nyugati vasút... ..	185
15.	A bánréve—nádasdi vasút	186
16.	A Báttaszék—dombóvár—zákányi(duna—drávai) vasút	187
17.	A, magyar északnyugati vasút	188
18.	A vágvölgyi vasút	188
19.	A Budapest—pécsi vasút	191
20.	A Magyar királyi államvasutak	199
a)	A zónadíjszabás	230
b)	A reformdíjszabás	232
A m. kir. államvasutak igazgatása		234
21.	Az Eperjes—tarnowi vasút (magyar rész)	235
22.	A cs. kir. szab. kassa—oderbergi vasút	235
23.	A Győr—Sopron—ebenfurti vasút	241
24.	A Szamosvölgyi vasút	242
25.	Az arad—körösvölgyi vasút	246
26.	Az aradi és Csanádi egyesült vasutak	249
10.	<i>Felügyeleti hatóság</i>	253
a)	A m. kir. közmunka és közlekedési ministerium	253
b)	A m. kir. vasúti és hajózási főfelügyelőség	254
II.	Nagy-Britannia és Írország... ..	257
III.	Belgium	268
IV. Hollandia és Luxemburg		271
V. Németország		273
VI.	Franciaország	280
VII.	Ausztria	287
VIII.	Oroszország.....	300
IX.	Spanyolország.....	304
X.	Portugália	305
XI.	Svédország	306
XII.	Norvégia	306
XIII.	Dánia	307
XIV.	Svájc	308
XV.	Olaszország	313
XVI.	Törökország.....	318
XVII.	Görögország	321
XVIII.	Románia	323
XIX.	Bosznia és Hercegovina	329
XX.	Szerbia.....	336
XXI.	Bulgária	338
XXII.	Montenegró.....	340

Függelék.

	Oldal
I. számúfüggelék: A magyar középponti vasút menetrend hirdetése	343
II. » » A magyar középponti vasút díjszabálya.....	344
III. » » Javaslat a magyar közlekedési ügy rendezéséről	345
IV. » » Az Országos Magyar Gazdasági Egyesület Emlékirata a Magyarországi Vasutak Tárgyában.....	397
V. » » Vasúti Üzleti Kendtartás	411
VI. számú függelék: Szabályrendelet a Magánvaspályák építésére és Üzletére Szükséges Engedélyek tárgyában	432
VII. » » Határozmányok a személy és vegyesvonatok forgalmára nézve a Cs. K. Délkeleti Államvasutakon Mareliegg, Pest és Szolnok között	438
,» »Hirdetmény az áruszállítás határozmányaira vonatkozó- lag a cs. kir. délkeleti államvasúton	444
IX. » » 'Betriebsreglement der Osterreichischen Eisenbalinen vom 30. Juni 1863. ... »	452
X. » » Magyarország Vasúthálózata (Közli Gróf Mikó Imre magyar kir. közmunka és közlekedésügyi miuister Pest 1867.).....	492
XI. » » A magy. kir. közmunka és közlekedési ministernek Jelentése „	504
XII. » » Ideiglenes utasítás az 1868. évi szeptember 1-én életbe- léptetett magyar kir. vasúti és hajózási főfelügyelőség hatáskörét illetőleg	516