

Hk
30

Az
alsobb-
rendű
vasutákról
szóló
törvény
tervezete.

III.

215



1848. ÉVI XXV. TÖRVÉNY
AZ ERŐSÍTÉS RÖGZÍTÉSÉNEK

ALSOBBRENDÜ VASÚTAKRÓL

SZÖVEG TÖRVÉNY TÁRGYÁRA

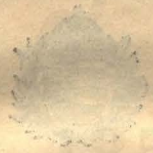
HATÁROZATI RÉSZE

ELSŐ RÉSZ: ÁLTALÁNOS ELŐÍRÁSOK

MÁSODIK RÉSZ: KÖZLEKÉSI VASÚTAKRÓL

HARMADIK RÉSZ: MÁSKÖZLEKÉSI VASÚTAKRÓL

AZ ALSOBBRENDÜ VASÚTAKRÓL SZÖVEG TÖRVÉNY TÁRGYÁRA



A KIS-ÉRTÉKŰ DOKUMENTUMOK ÉRTÉKELÉSÉNEK

HATÁROZATI RÉSZE

AZ ÁLLAMTULAJDONOS VASÚTAKRÓL SZÖVEG TÖRVÉNY TÁRGYÁRA

AZ
ALSÓBBRENDŰ VASUTAKRÓL
SZÓLÓ TÖRVÉNY TERVEZETE

HÁROM RÉSZBEN.

ELSŐ RÉSZ: HAZAI ANYAG.

MÁSODIK RÉSZ: KÜLFÖLDI ANYAG.

HARMADIK RÉSZ:

AZ ALSÓBBRENDŰ VASUTAKRÓL SZÓLÓ
TÖRVÉNY TERVEZETE ÉS INDOKOLÁSA



KIADJA

A KERESKEDELEMÜGYI M. KIR. MINISTER.

BUDAPEST

AZ ATHENAEUM IRODALMI ÉS NYOMDAI R.-TÁRSULAT KÖNYVNYOMDÁJA

1908.

AZ

ALSÓBBRENDŰ VASUTAKRÓL SZÓLÓ TÖRVÉNY TERVEZETE.



A TÖRVÉNYJAVASLAT ELŐADÓI TERVEZETE ÉS
INDOKOLÁSA

KÉT RÉSZBEN.

ELSŐ RÉSZ: A TÖRVÉNYJAVASLAT
ELŐADÓI TERVEZETE.

MÁSODIK RÉSZ: INDOKOLÁS.

III KÖTET.

A. k. 2609.



BUDAPEST

AZ ATHENAEUM IRODALMI ÉS NYOMDAI R.-TÁRSULAT KÖNYVNYOMDÁJA

1908.

OEE Könyvtár
All. El. 2018

VI

ALSOBBRINDÓVÁSUTAKRÓL

SZÖLŐ TÖRVENY TERVEZETE

§

ELŐZS ZS

A TÖRVENYÁVASALAT ELŐZS ZS

ELŐZS ZS

ELŐZS ZS

KÉT RÉSZBEN

ELŐZS ZS

ELŐZS ZS

MÁSODIK RÉSZ: ELŐZS ZS

III RÉSZ



ELŐZS ZS

ELŐZS ZS

ELŐZS ZS

TARTALOM.

I.

AZ ALSÓBBRENDŰ VASUTAKRÓL SZÓLÓ TÖRVÉNY- JAVASLAT ELŐADÓI TERVEZETE.

I. Czim. Általános határozatok.

	Olda
1. I. Fejezet. Az alsóbbrendű vasutak osztályozása (1. §.)	9
2. II. Fejezet. Az előmunkálatokról (2—10. §.)	10

II. Czim. Helyi érdekű vasutak.

1. I. Fejezet. Engedélyezés, építés, üzlet (11—27. §.)	14
2. II. Fejezet. Építési és üzletberendezési tőke, alaptőke, kötvénykibocsátás, számvitel (28—32. §.)	23
3. III. Fejezet. Segélyek és kedvezmények (33—50. §.)	26

III. Czim. Gazdasági vasutak

(51—60. §.)

IV. Czim. Közuti vasutak

(61—72. §.)

V. Czim. Sajáthasználatú vasutak

(73—80. §.)

VI. Czim. Vegyes, átmeneti és záróhatározatok

(81—95. §.)

II.

AZ ALSÓBBRENDŰ VASUTAKRÓL SZÓLÓ TÖRVÉNYJAVASLAT ELŐADÓI TERVEZE- TÉNEK INDOKOLÁSA.

<i>I. Általános rész</i>	Olda 67
<i>II. Részletes indokolás</i>	79

I. Czim. Általános határozatok.

I. Fejezet. Az alsóbbrendű vasutak osztályozása. (1. §.)	79
---	----

II. Fejezet. Az előmunkálatokról.

1. Előmunkálati engedélyek kiadása (2. §.)	86
2. Az előmunkálati engedélyek megtagadásának előfeltételei és az előmun- kálati engedélyes védelme (3—5. §.)	88
3. Az érdekelttség előtérbe helyezése (6. §.)	90
4. Az előmunkálati engedély visszavonása (7. §.)	91
5. Az előmunkálati engedély átruházása (8. §.)	92
6. Az előmunkálati engedély alapján készített műszaki műveletek felhasz- nálása (9. §.)	94
7. Az előmunkálati engedély kihirdetése (10. §.)	96

II. Czim. Helyi érdekű vasutak.

I. Fejezet. Engedélyezés, építés, üzlet.

1. Helyi érdekű vasutak engedélyezése (11. §.)	96
2. A vasuti tervezetek elbírálása (12. §.)	100
3. Engedélytartam (13. §.)	102
4. Főfelügyelet (14. §.)	102
5. Állami megváltás (15. §.)	102
6. Közutak és közterületek igénybevétele, vagy használata (16—18. §.) ..	109
7. Építési és üzemi szabványok (19. §.)	119
8. Összekötő utak (20. §.)	120
9. A hazai munka védelme (21. §.)	122
10. Díjszabási határozmányok (22—23. §.)	122
11. Posta (24—27. §.)	123

II. Fejezet. Építési és üzletrendezési tőke, alaptőke, kötvény- kibocsátás, számvitel.

1. Építési és üzletberendezési tőke (28. §.)	134
2. Alaptőke, kibocsátás, alapszabályok (29—31. §.)	135
3. Számvitel (32. §.)	143

III. Fejezet. Segélyek és kedvezmények.

	Oldal
1. Községi és törvényhatósági segélyek (33—39. §.)	143
2. Felügyeleti díjak alóli mentesség (40. §.)	151
3. Bélyeg- és illetékmentesség (41—42. §.)	151
4. Kereseti és jövedelmi adómentesség (43. §.)	154
5. Szállítási adómentesség (44. §.)	155
6. Vízitársulatok költségei alól való mentesség (45. §.)	160
7. Államvasuti üzletkezelés és csatlakozás (46—48. §.)	162
8. Kincstári és alapítványi javak érdekeltsége (49. §.)	180
9. Külön állami segély (50. §.)	180

III. Czím. Gazdasági vasutak.

1. Engedélyezés (51—52. §.)	187
2. Hadászati követelmények (53. §.)	189
3. Összekötő utak (54. §.)	190
4. Díjszabás és menetrend (55—56. §.)	191
5. Posta (57. §.)	103
6. Távirida és távbeszélő (58. §.)	195
7. Átmeneti forgalom, államvasuti üzletkezelés (59. §.)	196
8. Államvasuti kedvezmények (60. §.)	199

IV. Czím. Közuti vasutak.

1. Engedélyezés (61. §.)	211
2. Megváltás és háramlás (62. §.)	212
3. Beruházások, kiegészítések és pótlépítkezések (63. §.)	213
4. Közutak és közterületek (64—65. §.)	214
5. Felügyeleti közegyek ingyenes szállítása (66. §.)	216
6. Külön jogok (67. §.)	216
7. Díjszabások és menetrendek (68. §.)	218
8. Posta (69. §.)	220
9. Hadászati követelmények (70. §.)	221
10. Építési tőke, alaptőke, segélyek és kedvezmények (71—72. §.)	221

V. Czím. Sajáthasználatú vasutak.

1. Rendészeti engedély (73. §.)	224
2. A rendészeti engedély kiadása és tartalma (74—75. §.)	232
3. Kisajátítás (76. §.)	234
4. Közutak és közterületek igénybevétele, csatlakozások és keresztezések (77. §.)	237
5. Szállítási korlátozások (78. §.)	241
6. A rendészeti engedély visszavonása és büntető határozatok (79—80. §.)	242

VI. Czim. Vegyes, átmeneti és záróhatározatok.

	Oldal
1. Vasutrendészet és felügyelet (81—86. §.).....	243
2. Villamos vezetékek szolgalmi joga (87. §.).....	253
3. Összpontosított telekkönyv (88. §.)	254
4. Vasutak egyesítése (89. §.)	255
5. Építési engedély (90. §.)	256
6. Közigazgatási bírósági panasz (91. §.)	257
7. Végrehajtási rendelkezések (92—95. §.)	259

TÖRVÉNYJAVASLAT AZ ALSÓBBRENDŰ VASUTAKRÓL.

(TERVEZET.)

I. CZIM.

ÁLTALÁNOS HATÁROZATOK.

I. FEJEZET.

Az alsóbbrendű vasutak osztályozása.

1. §.

Alsóbbrendű vasut:

- a) a helyi érdekű vasut;
- b) a gazdasági vasut;
- c) a közuti vasut;
- d) a sajáthasználatú vasut.

A helyi érdekű vasut közforgalmú géperejű vasut, melynek főcélja valamely vidék helyi forgalmi és közgazdasági igényeinek a kielégítése.

A gazdasági vasut alárendelt jelentőségű, a legyszerűbb berendezésű közforgalmú vasut, a melynek célja a személyforgalom közvetítésén kívül első sorban az ipari és gazdasági üzemek termelésének és azok szükségleteinek a távolsági forgalommal való közvetítése.

A közuti vasut kizárólag vagy legnagyobbbrészt közterületek, illetőleg közutak igénybevételével vezetett olyan közforgalmú vasut (útszinben haladó, földalatti, magas, függő, fogaskerekű, sodrony- és más e féle vasut), melynek célja valamely város vagy község helyi, vagy azok területén fekvő vasuti állomás közti, úgyszintén valamely város és a vele szomszédos községek, továbbá összeépült városok vagy községek egymásközti személy- és esetleg áruforgalmának lebonyolítása.

A sajáthasználátú vasut közforgalom közvetítésére sem nem jogosult, sem nem kötelezhető vasut.

Az alsóbbrendű közforgalmú vasut jellegét az engedélyokirat állapítja meg.

II. FEJEZET.

Az előmunkálatokról.

2. §.

A közforgalmat közvetítő minden alsóbbrendű és a kisajátításra utalt sajáthasználátú vasut tervezéséhez a kereskedelemügyi minister engedélye (előmunkálati engedély) szükséges.

Budapest székesfőváros területén közuti vasutakra a fővárosi közmunkák tanácsának hozzájárulásával a polgármester is adhat előmunkálati engedélyt. Az előmunkálati engedély kiadásáról a kereskedelemügyi ministernek jelentés teendő.

3. §.

Az előmunkálati engedély kiadását megelőzőleg a tervbe vett vasut az érdekelt törvényhatóságoknak,
— Budapest székesfőváros területén tervezett vasutra

nézve a fővárosi közmunkák tanácsának is, — a kereskedelmi és iparkamaráknak, valamint a mezőgazdasági érdekképviseleteknek meghallgatásával az általános közforgalmi, közgazdasági és honvédelmi, valamint a helyi érdekek szempontjából vizsgálat tárgyává teendő.

Nem adható meg az előmunkálati engedély:

1. ha a tervezett közforgalmú vasutnak közhasznú volta meg nem állapítható;
2. ha a vasut létesítése közforgalmi, közgazdasági vagy honvédelmi érdekekbe ütközik;
3. ha ugyanazon vagy lényegileg azonos más vonalra kiadott előmunkálati engedély még érvényben van;
4. ha megállapítatik, hogy a vasut létesítésében az érdekeltség támogatására számítani nem lehet és a tervező a vasutat az érdekeltség támogatása nélkül létesíteni nem képes.

4. §.

Nem kaphat előmunkálati engedélyt:

1. a kinek személyi és vagyoni viszonyai nem nyújtanak elegendő biztosítékot arra nézve, hogy a vasut tervezését elkészíteni vagy elkészíttetni képes;
2. közhivatalnok, kivéve saját használatú vasutra;
3. a ki ellen valamely más törvényes intézkedésből kifolyólag akadály forog fenn.

5. §.

Az előmunkálati engedély legfeljebb egy évre adható; ez az idő a tervező indokolt kérelmére egy-egy évvel meghosszabbítható.

Ha a tervező a közigazgatási bejárás céljaira előírt műszaki műveleteket az előmunkálati engedély első kiadá-

sától számított 2 év alatt elő nem terjeszti, az előmunkálati engedély további meghosszabbításának nincs helye.

6. §.

Az érdekelt törvényhatóság, város vagy község, vagy az ezekből alakult érdekelttség az előmunkálati engedély kiadásánál előnyben részesítendő.

7. §.

Az előmunkálati engedély lejárta előtt visszavonandó:

1. ha a 3. §. 1. 2. vagy 4. pontjában, avagy a 4. §-ban felsorolt körülmények valamelyike utólag megállapíttatik;
2. ha az előmunkálati engedély tárgyát képező helyi érdekű vagy gazdasági vasutnak állami, közúti vasutnak pedig az érdekelt város vagy község vagy az ezekből alakult érdekelttség által való megépítése határoztatik el;
3. ha az előmunkálati engedélyes a nyert jogosítvánnyal visszaél.

8. §.

Az előmunkálati engedély személyes jogosítvány, mely csak a 3. §. 4. pontjában és a 4. §-ban foglalt korlátozások mellett és csak a kereskedelemügyi minister jóváhagyásával lehet átruházás vagy öröklés tárgya.

Az átruházásért az előmunkálati engedélyes kiadásainak és költségeinek megtérítésén felül díj vagy más ellenszolgáltatás ki nem köthető; az ezzel ellenkező kikötés semmis.

Ha az előmunkálati engedély több személyt közösen illet, az egyik engedélyes halála esetén az előmunkálati engedély a maga egészében az életben lévő engedélyestársakra száll. Az elhalt örökösei az elhalt által tett

kiadások és költségek megtérítését az engedélyestársaktól a törvény rendes útján követelhetik.

Az előbbi bekezdés határozatai megfelelően alkalmazandók akkor is, ha az előmunkálati engedély az engedélyestársak valamelyikétől a 4. §. 2. és 3. vagy a 7. §. 3. pontja alapján visszavonatot.

9. §.

Az előmunkálati engedély a tervbe vett vasut építési és üzleti engedélyének megadására előjogot nem biztosít.

Ha az előmunkálati engedély érvénye bármely okból megszűnt, az elkészített műszaki műveletek — az azokra fordított szükséges kiadások és költségek megtérítésének kötelezettsége mellett — az állam által vagy a kereskedelemügyi minister engedélyével más által is felhasználhatók.

A megtérítési igény érvényesítése birói útra tartozik.

10. §.

Az előmunkálati engedély kiadása, az annak tartamában vagy az előmunkálati engedélyes személyében történt változás, valamint az előmunkálati engedély megszűnése vagy visszavonása a hivatalos lapban közhírré teendő.

II. CZIM.

HELYI ÉRDEKŰ VASUTAK.

I. FEJEZET.

Engedélyezés, építés, üzlet.

11. §.

A helyi érdekű vasut építésének és üzletének engedélyezése a kereskedelemügyi minister hatáskörébe tartozik. Ily engedély kiadásához a ministerium előzetes hozzájárulása szükséges.

Oly helyi érdekű vasutnak építése és üzlete azonban, mely:

1. a fővasutaknak, helyi érdekű vasutaknak vagy gőzhajókkal járt viziutaknak egymással, vagy közülök egyiknek a másikkal való összeköttetésére szolgál;
2. valamely fővasutnak főirányában való folytatása;
3. közvetlenül az ország határszéléig vezet;
4. Budapest székesfőváros területén vagy más városok beépített területén a területtulajdonos hozzájárulása nélkül terveztetik (18. §.);
5. e törvény határozataitól eltérő feltételek, segélyek vagy kedvezmények mellett terveztetik, csak külön törvény felhatalmazása alapján engedélyezhető. Az erre vonatkozó törvényjavaslatot a kereskedelemügyi minister terjeszti elő.

A kereskedelemügyi minister az ugyanabban a naptári évben történt engedélyezésekről a következő naptári évnek első negyedében, az engedélyezési feltételek lényegesebb határozmányainak feltüntetésével, az országgyűlésnek külön jelentést köteles tenni.

Az, hogy valamely helyi érdekű vasut engedélyezése e szakasz rendelkezéseinek megfelel-e, birói uton nem vitatható.

12. §.

Mielőtt valamely helyi érdekű vasut építésére és üzletére az engedély kiadatik, megvizsgálandó, hogy a tervzetben a pálya üzemképes előállításáról és berendezéséről, a pálya építése folytán hátrányosan érintett érdekek megóvásáról és a közforgalmi, valamint a helyi érdekek kielégítéséről megfelelő módon történt-e gondoskodás, ugyszintén, hogy a pálya várható jövedelmezősége a befektetési költségekkel arányban áll-e?

13. §.

A helyi érdekű vasutra az engedélyokirat keltétől számított legfeljebb kilenczven évre adható engedély.

Az engedélyidő lejártával a vasut összes tartozékai-val együtt — ideértve az építési és üzletberendezési tőkéből kihalított tartalékalapot, illetőleg annak maradványát is — ingyen és tehermentesen az állam tulajdonába megy át.

14. §.

A helyi érdekű vasuton szükségessé váló kiegészítő vagy pótpépítkezéseket beruházásokat és beszerzéseket a kereskedelemügyi minster engedélyezi.

A helyi érdekű vasutra kiadott engedélynek, valamint a vasut üzemének másra való átruházásához, ugyszintén a vasutnak vagy egyes részeinek és forgalmi eszközeinek elidegenítéséhez, a vállalat igazgatásának más vasut igazgatásával való egyesítéséhez a kereskedelemügyi minster előzetes engedélye szükséges, mely engedély hiányában a tett intézkedés jogérvényesnek nem tekinthető.

Hasonlókép a kereskedelemügyi minister jóváhagyását igénylik és csak annak kieszközlése után jogérvényesek az oly szerződések, melyek értelmében a forgalom, vagy annak hozadéka két vagy több vasut között megosztatik, valamint általában minden megállapodás, mely a vasut önállóságát más vállalat javára bármi módon megszüntetné vagy korlátozná.

15. §.

Az állam a helyi érdekű vasutat összes tartozékai-val együtt — ideértve az építési és üzletberendezési tőkéből kihasított tartalékalapot, illetőleg annak maradványát is — megválthatja, ha:

1. a helyi érdekű vasut vagy annak egy része valamely fővasutnak főirányában való folytatása;
2. a helyi érdekű vasut utólag oly csatlakozást nyer, mely a helyi érdekű vasutnak vagy egy részének az összekötő vagy átmeneti útirány jelentőségét adja;
3. a helyi érdekű vasutat vagy annak egy részét a törvényhozás vasuti fővonalnak nyilvánítja; vagy
4. az engedélyokirat keltétől számítva harmincz év már eltelt.

Az, hogy ezek a feltételek fenforognak-e, birói uton nem vitatható.

Az 1—3. alatt megjelölt esetekben megváltási ár gyanánt az engedélyokirat keltétől számított tíz éven belül az az összeg szolgál, mely az építési és üzletberendezési tőkének megfelel. Tíz éven túl az utolsó hét teljes üzleti év vállalati tiszta jövedelme veendő alapul oly módon, hogy a két legmostohább év jövedelmének levonása után fennmaradó öt évi jövedelmi átlag a megváltáskor érvényben levő törvényes kamatlábnak megfelelő százalékkal tőkésítve tegye a megváltási összeget. Ez az összeg az építési és üzletberendezési tőkénél kisebb nem lehet.

A 4. alatt megjelölt esetben a megváltási ár nem tőkében, hanem az előbbi bekezdés határozmányai értelmében számítandó öt év átlagos vállalati tiszta jövedelmének megfelelő, az engedély egész hátralévő idejére szóló évjáradékban, félévenként utólag fizetendő. Ez az évjáradék nem lehet kisebb, mint az építési és üzletberendezési tőkének az a százaléka, mely a megváltáskor érvényben lévő törvényes kamatlábnak megfelel.

Az engedélyokiratban a helyi érdekű vasutnak az 1—4. pontban meghatározott előfeltételek bármelyikének fenforgása esetén részben való megválthatása is kiköthető, mely esetben a megváltási ár az engedélyokiratban állapítandó meg.

Az állami megváltási jog érvényesítése esetében a helyi érdekű vasutra a törvényhatóságok, városok vagy községek részéről ellenszolgáltatás kikötése nélkül adott hozzájárulások értéke a megváltási árból levonandó, a helyi érdekű vasutat és tartozékait terhelő jogok tekintetében pedig a vasut és tartozékai helyébe a megváltási ár lép.

16. §.

A helyi érdekű vasut a közutakat, valamint a városi és községi közterületeket, a 17. és a 18. §. rendelkezéseinek megfelelően igénybe veheti vagy együttesen használhatja, ha az igénybevétel vagy együttes használat a közuti forgalmat nem akadályozza.

17. §.

Az állami utak igénybevételét vagy együttes használatát a vonatkozó feltételek megállapítása mellett a kereskedelemügyi minister, és pedig ha városok beépített területén átvonuló utszakaszok igénybevételéről vagy együttes használatáról van szó, a belügyministerrel, — Horvát-

Szlavonországok területére nézve a bánnal — egyetértőleg engedélyezi.

Az állami utak igénybevételeért és együttes használatáért díj vagy bér nem követelhető. Ha azonban az igénybevétel vagy együttes használat következtében műtárgyaknak építése vagy átalakítása válnék szükségessé, a kereskedelemügyi miniszter a helyi érdekű vasut engedélyesét a felmerülő költségeknek részben vagy egészben való viselésére kötelezheti.

18. §.

Az 1890. évi I. törvényzikk hatálya alá eső nem állami, valamint a Horvát-Szlavonországok területén lévő országos és községi közutak, ugyszintén a városi és a községi közterületek igénybevitelére vagy együttes használatára nézve a helyi érdekű vasut tervezője és az út, vagy a közterület tulajdonosa, illetőleg az útfenntartásra közjogi czímen állandóan kötelezett között területhasználati szerződés kötendő.

A közutakra vonatkozó területhasználati szerződést a kereskedelemügyi miniszter, és pedig ha városok beépített területein átvonuló útszakaszok igénybeviteléről vagy együttes használatáról van szó a belügyminiszterrel egyetértőleg, hagyja jóvá. Horvát-Szlavonországok területén lévő országos és községi közutakra nézve az ily szerződések a bán a kereskedelemügyi miniszterrel egyetértőleg hagyja jóvá.

Ha a közutakra vonatkozó területhasználati szerződés a felek között nem jönne létre, annak feltételeit a kereskedelemügyi miniszter — és pedig ha városok beépített területein átvonuló útszakaszok igénybeviteléről vagy együttes használatáról van szó a belügyminiszterrel egyetértőleg — állapítja meg. Horvát-Szlavonországok területén lévő országos és községi közutakra nézve ily esetben a

feltételeket a bán a kereskedelemügyi miniszterrel egyetértőleg állapítja meg.

A városi és a községi közterületek igénybevételére vagy együttes használatára nézve a helyi érdekű vasut tervezője és a közterület tulajdonosa között megkötendő területhasználati szerződést — a kereskedelemügyi miniszterrel egyetértőleg — a belügyminiszter, illetőleg ha Horvát-Szlavonországok területén lévő városok és községek közterületeiről van szó, a bán hagyja jóvá.

Ha a közterületekre vonatkozó területhasználati szerződés a felek között nem jönne létre, annak feltételeit a 65. §. határozmányainak megfelelően és a törvényszerűen megállapított városszabályozási terv szem előtt tartásával — a kereskedelemügyi miniszterrel egyetértőleg — a belügyminiszter, Horvát-Szlavonországok közterületeit illetőleg pedig a bán állapítja meg. Ha Budapest székesfőváros területéről vagy más városok beépített területeiről van szó, a területhasználati szerződés létre nem jötte esetén annak feltételei csak külön törvény felhatalmazása alapján állapíthatók meg. (11. §.)

19. §.

A helyi érdekű vasut építésére, felszerelésére és üzemére vonatkozó szabványokat és szabályokat a kereskedelemügyi miniszter, és pedig építésrendészeti, tűzbiztonsági és közegészségügyi szempontokból a belügyminiszterrel egyetértőleg, állapítja meg.

20. §.

Az 1890. évi I. törvénycikk 29. §-ában előírt egyezség nem sikerülte esetén az új helyi érdekű vasut a közforgalmú állomásait vagy megállóhelyeit a legköze-

lebbi közúttal vagy községgel összekötő utakat saját költségén köteles létesíteni, ellenben az ily utak kezelésének és fentartásának költségeit nem tartozik viselni.

A kezelés és a fentartás azt a községet vagy annak a közútnak tulajdonosát, illetőleg a fentartóját terheli, melybe az összekötő út beágazik.

Az összekötő utak mindenkor az átadáskor volt állapotuknak megfelelő jókarban tartandók fenn.

21. §.

Az építési munkák vezetésére és felügyeletére csak kellő minősítéssel és gyakorlattal bíró magyar állampolgárok alkalmazhatók.

A vasuti építkezéseknél csak magyar állampolgárok alkalmazhatók. Külföldiek kivételes alkalmazására csak a kereskedelemügyi minister adhat indokolt esetekben engedélyt.

22. §.

Az engedélyokiratban a vitel- és fuvarbérek legmagasabb határa megállapítandó.

Attól az időponttól kezdve, melyben a vasut tiszta jövedelme három egymásután következő üzleti év átlaga szerint az építési és üzletberendezési tőke 7^o/_o-ára emelkedik, a kereskedelemügyi minister a vitel- és fuvarbérek határát — a vállalat meghallgatása mellett — újból megállapíthatja.

Ha a vasut jövedelmezősége ezt követőleg oly mérvben csökkenne, hogy a jövedelem az elrendelt díjleszállítást egymásután követő három üzleti év alatt a fent megjelölt átlagot el nem éri, a vitel- és fuvarbérek volt legmagasabb határának helyreállítását a kereskedelemügyi minister meg nem tagadhatja.

23. §.

Az állami tisztviselők, hivatalnokok és szolgák, kik a vasut építése és üzlete felett örökös hatóságok megbízásából vagy az állam érdekeinek a vasut engedélykirata alapján való megóvása végett, vagy jövedéki célokból a vasutat használják, úti podgyászukkal együtt ingyen szállítandók.

Az egyenruhában utazó pénzügyi és közbiztonsági közegek, valamint a foglyok, tolonczok és kényszerútle-
véllel ellátott egyének a katonai díjszabás díjtételeivel szállítandók.

24. §.

A helyi érdekű vasut a kereskedelemügyi minister kívánatára és az általa megállapítandó módozatok szerint a m. kir. postát összes vonalain, vagy azoknak csak egyes részein is, az engedély egész tartama alatt szállítani köteles.

A posta szállításáért a helyi érdekű vasut részére fizetendő díjak tekintetében a következő határozmányok irányadók:

1. a levélpostának a helyi érdekű vasut saját közegei által való közvetítéseért a tényleg megtett vonalhossz után kilométerenkint 1 fillér, de menetenként legfeljebb 50 fillér, a pénzes zárlatok, valamint a csomagok továbbításának közvetítéseért pedig a tényleg megtett vonalhossz után kilométerenként még külön 2 fillér fizetendő; egyébként a levélpostát a helyi érdekű vasut ingyen tartozik szállítani;

2. a levélposta, pénzes zárlatok és a kisebb terjedelmű csomagok vitelével és közvetítésével megbízott, de egy utas részére megszabott helynél több hely igénybevételére nem jogosult postai alkalmazottak, továbbá a postatávirdai kézbesítő közegek szállításáért a III-ad osztályú utasdíj fele fizetendő;

3. a postaszállítás céljaira rendelkezésre bocsátott kocsik használatáért — a kísérő és kezelő személyzet, valamint a kezelés céljaira szükséges tárgyak szállítását is ideértve — a következő díjak fizetendők:

a) kéttengelyű egyesített vasuti és postakalauz-kocsi felerészének használata esetében szabványos nyomtávú helyi érdekű vasutnál kilométerenként 10 fillér, keskeny nyomtávúnál 6 fillér;

b) egész kéttengelyű postakalauz-kocsi használata esetében szabványos nyomtávú helyi érdekű vasutnál kilométerenként 20 fillér, keskenyvágányúnál kilométerenként 12 fillér;

c) posta-mellékkocsi használata esetében szabványos nyomtávú helyi érdekű vasutnál kilométerenként 13·2 fillér, keskenyvágányúnál 6·6 fillér;

d) vasuti kocsi csupán egy szakaszának igénybevétele esetén, a b) pont alatt egy egész kocsi használatáért megállapított díjnak oly arányú részlete, a mint a posta által elfoglalt szakasz területe egy kéttengelyű postakalauz-kocsi területéhez viszonylik.

A helyi érdekű vasutnak az 1. pont értelmében a postaküldemények közvetítésével megbízott alkalmazottai ezen működésükre nézve a helyi érdekű vasut és a m. kir. posta egymás közti viszonyában a m. kir. posta közegeinek tekintendők.

25. §.

A posta szállításáért fizetendő díjak csakis az első 50 év tartamára és csakis az elsőbbségi kötvények törlesztési és kamatszükségletének fedezésére átalányozhatók.

Az évi átalány összege a postaszállításnak a vasut közforgalomba helyezése időpontjára nézve számításba vett terjedelméhez képest a 24. §. alapján megállapítandó ellenszolgáltatás másfélszeresét meg nem haladhatja.

26. §.

A helyi érdekű vasut túrni tartozik, hogy a m. kir. posta a vasuti épületeken és a vasuti kocsikon levélgyűjtőszekrényeket alkalmazhasson, azoknak kiváltását és kiürítését a vonatoknak az állomásokon és megállóhelyeken való tartózkodása alatt saját közegeivel eszközöltesse.

Köteles egyszersmind a helyi érdekű vasut a posta céljaira az állomásokon bérfizetés ellenében külön helyiségeket rendelkezésre bocsátani. A fizetendő bérösszeg nem lehet magasabb, mint az igénybe vett helyiség előállítási költségeinek az a százaléka, mely a létesítéskor fennálló törvényes kamatlábnak megfelel. Az ily posta-helyiségek kellő berendezéséről, világításáról és tisztogatásáról a m. kir. posta tartozik gondoskodni.

27. §.

A helyi érdekű vasutnak, illetőleg üzemkezelőjének szolgálati levelezése a helyi érdekű vasuton a vasuti közegek által postabérmentesen szállítható.

II. FEJEZET.

Építési és üzletberendezési tőke, alaptőke, kötvénykibocsátás, számvitel.

28. §.

A helyi érdekű vasut megépítéséhez és üzleti berendezéséhez szükséges költségek (építési és üzletberendezési tőke) az engedélyokiratban állapítandók meg.

Az építési és üzletberendezési tőkét a ministerium hozzájárulásával a kereskedelemügyi minister felemelheti vagy leszállíthatja.

29. §.

A helyi érdekű vasut építésére és üzletének vitelére alakuló részvénytársaság alapszabályait és azok módosítását a kereskedelemügyi miniszter a pénzügyminiszterrel egyetértőleg hagyja jóvá.

A társaság alaptőkéjét, a kibocsátandó címletek nemeit, azok egymáshoz való arányát, kibocsátási árfolyamát, az osztalékigény legmagasabb határát, úgyszintén az alaptőke törlesztési módozatait a kereskedelemügyi miniszter a pénzügyminiszterrel egyetértőleg állapítja meg. Törzsrészvények után kibocsátási árfolyam nem engedélyezhető.

A helyi érdekű vasutra az érdekeltség részéről ellenszolgáltatás kikötése nélkül adott hozzájárulások értéke az alaptőke megállapításánál nem vehető számításba.

Ha elsőbbségi részvények bocsátatnak ki, ezek a törzsrészvényekkel szemben csakis a társasági vagyron, a tiszta nyereségben való részesedés, valamint az alaptőke törlesztése tekintetében birhatnak elsőbbséggel. Ha az elsőbbségi részvények osztaléka valamely üzleti évben nem érné el a megállapított legmagasabb osztalékot, az elsőbbségi részvények birtokosai a ki nem fizetett osztaléknak a későbbi üzletek jövedelmeiből leendő megtérítésére csak a törzsrészvénytőkének a törlesztési terv szerint esedékessé vált évi törlesztési szükségletét meghaladó összeget illetőleg tarthatnak igényt.

A törlesztési terv akként állapítandó meg, hogy az alaptőke a vasut engedélyének tartama alatt teljesen törlesztessék. Ha az engedély tartama alatt az összes címletek jövedelem hiánya miatt vagy bármely más okból nem törlesztettek is, az államtól a törlesztetlenül maradt címletek beváltása, vagy ez alapon bárminemű egyéb kárpótlás nem követelhető.

A társaság czégének a kereskedelmi czégjegyzékbe való bevezetése szempontjából (1875. évi XXXVII. törvényczikk 159. §. 3. pont) elégséges, ha a névérték 30⁰/₀-a csakis a törzsrészvények után fizettetik be. A törzsrészvénytőkének állami, törvényhatósági vagy községi hozzájárulásokkal fedezett része után a névérték 30⁰/₀-a tényleges befizetésének igazolása nem szükséges.

Az alapszabályok vagy azok módosításának jóváhagyása előtt a társaság illetőleg az alapszabálymódosítás a kereskedelmi czégjegyzékbe nem vezethető be.

30. §.

Két vagy több helyi érdekű vasut építésére és üzletének vitelére alakult részvénytársaság egyesüléséhez mind-egyik társaság összes törzsrészvényesei legalább kétharmad részének hozzájárulása szükséges.

31. §.

Elsőbbségi kötvények csak annak az összegnek erejéig bocsáthatók ki, melynek kamatozása és törlesztése az állam, a törvényhatóságok vagy a községek által a vasut részére biztosított évjáradékokban fedezetet talál, vagy csak annyiban, a mennyiben a kibocsátandó kötvények kamatozása és törlesztése a vasut saját jövedelmezősége, valamint az állam, a törvényhatóságok, a községek avagy a magánosok részéről esetleg elvállalt szállítmány- vagy jövedelembiztosítás által maradandóan biztosítva van.

A kötvénykibocsátást és annak feltételeit a kereskedelemügyi minister a pénzügyministerrel egyetértőleg engedélyezi.

A helyi érdekű vasut a pályára és tartozékaira bekebelezhető kölcsönöket csak a kereskedelemügyi minister-

nek a pénzügyministerrel egyetértőleg megadott engedélyvel vehet fel. Az ily engedély nélkül felvett kölcsön alapján csak a vasut jövedelmeire lehet végrehajtást vezetni.

32. §.

Minden helyi érdekű vasut köteles vagyonáról, bevételeiről és kiadásairól számadásokat vezetni.

A számadások vitelének, valamint a felügyeleti hatóságokhoz bemutatandó kimutatások szerkesztésének és ellenőrzésének módját a kereskedelemügyi minster szabályozza.

III. FEJEZET.

Segélyek és kedvezmények.

33. §.

A községek (városok), a törvényhatóságok és az állam a helyi érdekű vasutat e fejezet rendelkezései szerint segélyezhetik.

A községek és a törvényhatóságok segélyeket csak oly vasutra biztosíthatnak, melyre az előmunkálati engedély már kiadatott. A segélyek nem köthetők valamely tervező személyéhez.

34. §.

A községek segélyezhetik a helyi érdekű vasutat:

1. községi tulajdont képező ingatlanoknak vagy építési anyagoknak a vasut építési és üzemi céljaira való átengedése által;
2. egyszersmindenkorra fizetendő, vagy meghatározott időn át évi járulékokban szolgáltatandó pénzbeli hozzájárulásokkal;

3. községi közterhek alól meghatározott időre való felmentés által.

Ha a 2. pontban említett hozzájárulások fedezése céljából póttadó kivetése válnék szükségessé, e részben az 1886. évi XXII. t.-cz. 130. §-ának második bekezdésében foglalt rendelkezések irányadók. A községekhez közigazgatásilag csatolt puszta illetőleg havasok és a rendszeres gazdasági terv szerint kezelt erdőtetek után fizetett egyenes adók azonban teljes összegükben veendőek számításba.

A községi képviselőtestületi határozat, mely az 1886. évi XXII. törvényczikk 24. §-a értelmében a törvényhatósági bizottság által felülbírálandó, csak akkor válik jogerőssé, ha azt a belügyminister a kereskedelemügyi és a pénzügyministerrel egyetértőleg jóváhagyta.

35. §.

A törvényhatóságok a helyi érdekű vasutat segíthetik:

1. a tulajdonukat képező ingatlanoknak vagy építési anyagoknak a vasut építési és üzemi céljaira való átengedése által;

2. egyszersmindenkorra fizetendő vagy meghatározott időn át évi járulékokban szolgáltatandó pénzbeli hozzájárulásokkal;

3. törvényhatósági póttadók vagy esetleg egyéb városi közterhek alól meghatározott időre való felmentés által;

4. a helyi érdekű vasut által kibocsátandó elsőbbségi kötvények törlesztési és legfeljebb $4\frac{1}{2}\%$ -os kamatszükségletének, legfeljebb 50 évre való oly értelmű biztosítása által, hogy ha a vasut tiszta jövedelme a kibocsátott elsőbbségi kötvények törlesztési és kamatszükségletét egyes üzleti években nem fedezné, a hiányzó jövedelem kiegészítésére szükséges összeget a későbbi üzletek terhére kamatmentesen előlegezni fogja.

A 2. és a 4. pontban említett hozzájárulás adható:

a) a törvényhatósági útalap vagyona és jövedelme terhére, de csak a vasut létesítése következtében a törvényhatósági közutak fentartásának költségeiben várható megtakarítások mérvéig;

b) a törvényhatóságnak ily célra igénybevehető egyéb vagyona és jövedelmei, vagy a törvényszerűen kivethető pótlódó terhére.

A helyi érdekű vasutak segélyezése tárgyában hozott törvényhatósági határozatok jogerőre emelkedéséhez, ha kizárólag az útalap igénybevételéről van szó a kereskedelemügyi miniszternek a pénzügyminiszterrel egyetértőleg, minden más esetben a belügyminiszternek a kereskedelemügyi és a pénzügyminiszterrel egyetértőleg megadott jóváhagyása szükséges.

36. §.

A Horvát-Szlavonországok területén létesítendő helyi érdekű vasut segélyezésére vonatkozó községi vagy törvényhatósági határozatok meghozatalánál az ott fennálló törvények, illetőleg e törvény határozatai irányadók. A községi vagy törvényhatósági határozatok jogerőre emelkedéséhez a bánnak, a kereskedelemügyi és a pénzügyminiszterrel egyetértőleg, megadott jóváhagyása szükséges.

37. §.

A helyi érdekű vasut segélyezése tárgyában a községek vagy a törvényhatóságok által hozott jogerős határozatok nem módosíthatók és vissza nem vonhatók. Eltérő kikötések hiányában hatályukat veszti azonban a jogerős határozatok is, ha a helyi érdekű vasut tervezője a határozat jogerőre emelkedésétől számított három év alatt a vasut engedélyezési biztosítékát le nem tette s a vasut építésére

és üzletének vitelére az engedélyező hatósággal szemben feltétlen kötelezettséget nem vállalt.

A vármegyei törvényhatósági bizottság által már fölülbirált községi, valamint a törvényhatósági határozatoknak jogerőre emelkedésük előtt való módosítása vagy visszavonása tárgyában hozott újabb határozatok a korábbiakkal együttesen veendő felülvizsgálat alá, s a viszonyok mérlegelése alapján bármelyik határozat emelhető jogerőre.

Ha a korábbi határozat módosítása vagy visszavonása a község, illetőleg a törvényhatóság vagyoni vagy adózási viszonyaiban időközben beállott változás, vagy a tervezet lényeges módosítása következtében, vagy pedig valamely a községre illetőleg a törvényhatóságra előnyösebb más tervezet támogathatása érdekében indokolt, a módosító illetőleg a visszavonó határozatot kell jogerőre emelni.

38. §.

A községek és a törvényhatóságok a 34., illetőleg a 35. §. alapján s az ott megjelölt alapok terhére biztosított hozzájárulásaik fedezésére, törzsvagyonukat használhatják fel, vagy pedig vagyonuknak, jövedelmeiknek és az előbb idézett szakaszokban érintett adók hozadékának terhére községi illetőleg törvényhatósági kölcsönt vehetnek fel.

Az e czélból kiállított kötelezvények, valamint a kölcsönök telekkönyvi bejegyzése, a telekkönyvi bejegyzést kérő folyamodványok, úgyszintén a kölcsönök telekkönyvi törlése végett kiállított okiratok és a telekkönyvi törlést kérő folyamodványok bélyeg- és illetékmentesek.

A közigazgatási árva- és gyámhatósági kiadások fedezésére szolgáló állami javadalmazás, nemkülönben a közigazgatási célokra szolgáló vármegyei épületek a kölcsön biztosítására le nem köthetők.

A kölcsönök felvétele tárgyában hozott községi és törvényhatósági határozatok jogerőre emelkedéséhez, ha kizárólag az utalap igénybevételéről van szó, a kereskedelemügyi miniszternek a pénzügyminiszterrel egyetértőleg, minden más esetben a belügyminiszternek — Horvát-Szlavonországok területére nézve a bánnak — a pénzügyminiszterrel egyetértőleg megadott jóváhagyása szükséges.

39. §.

A községek és a törvényhatóságok hozzájárulásait feltételekhez köthetik, mely feltételek a felügyeleti hatóságok által a jóváhagyás keretében nem módosíthatók.

A hozzájárulások az építés és üzletberendezés céljaira, vagy az üzlet javára adhatók. Az üzlet javára adott segély az építési és üzletberendezési tőke fedezésére fel nem használható.

A községek illetőleg a törvényhatóságok az építés és üzletberendezés céljaira hozzájárulásait ellenszolgáltatás kikötése nélkül adhatják, vagy azok fejében egynemű részvények, vagy törzsrészvények szolgáltatását kívánhatják.

Ha a hozzájárulás fejében egynemű részvények, illetőleg törzsrészvények szolgáltatása köttetett ki, a község vagy a törvényhatóság az általa befizetett tőkeösszegnek megfelelő névérték átadását, évi részletekben való fizetés esetén pedig — ha eltérő kikötés nem tétetett — annak a névértéknek egyszerre egy összegben való szolgáltatását igényelheti, mely az első részlet esedékességekor fennálló törvényes kamatláb alapján számított tőkeösszegnek megfelel. Ha a hozzájárulás ellenében adandó egynemű részvények után kibocsátási árfolyam engedélyeztetett, azok névértéke mindenkor a kibocsátási árfolyammal számítandó.

Az üzlet javára szolgáló hozzájárulás legfeljebb az első 25 üzletév tartamára, évi járulékokban, kamatmentes visszatérítés kötelezettsége mellett adható.

Az üzlet javára adott hozzájárulás visszatérítésére a helyi érdekű vasut tiszta jövedelmének csak az a része fordítandó, mely az építési és üzletberendezési tőke 7⁰/₀-os kamatoztatása, ha pedig a vasut építésére és üzletének vitelére részvénytársaság alakult, az alaptőke 5⁰/₀-os osztaléka után fenmarad.

Ha valamely helyi érdekű vasut üzletének javára több község vagy törvényhatóság biztosított hozzájárulásokat, a visszatérülő összeg mindenekelőtt a községek és városi törvényhatóságok, azok teljes kielégítése után pedig a vármegyei törvényhatóságok között, mindenkor aránylagosan osztandó fel.

40. §.

A helyi érdekű vasut az üzletre vonatkozó állami felügyeletért járó mindennemű díjak fizetése, valamint a pénzügyőri, vám- és jövedéki szolgálat céljaira szükséges hivatalos és lakóhelyiségek ingyenes előállításának kötelezettsége alól felmentetik.

41. §.

Szerződések, okiratok, telekkönyvi beadványok és telekkönyvi bejegyzések, a melyek által valamely helyi érdekű vasut megépítésének biztosítása céljából ingatlanok átengedése, dologi jogok alapítása, építési vagy üzemi anyagok szolgáltatása, készpénzfizetéseknek részvények átvétele mellett vagy a nélkül történő teljesítése, vagy egyéb bármily természetű hozzájárulások biztosítatnak, közutak vagy közterületek használatára vonatkozó feltételek megállapíttatnak, jótállási kötelezettségek vállaltatnak, vagy végre a tőkebeszerzés vagy a helyi érdekű vasut megépítése tárgyában megállapodások létesíttetnek — a peres eljárás kivételével — bélyeg- és illetékmentességben részesíttetnek.

Bélyeg- és illetékmentességet élvez a helyi érdekű vasut tervezője az előmunkálati engedély kiadása után a vasut létesítése tárgyában az illetékes hatósághoz benyújtott folyamodványaira, terveire és egyéb oly irataira nézve, melyek által a helyi érdekű vasut létesítése műszaki vagy pénzügyi tekintetben előkészítettik. (5. §.)

42. §.

Helyi érdekű vasut engedélyezése esetében a következő kedvezmények nyújtandók:

1. bélyeg- és illetékmentesség a helyi érdekű vasut által kötendő szerződésekre, az általa kiállítandó okiratokra és az általa benyújtandó beadványokra nézve, valamint az ezen szerződések, okiratok és beadványok alapján eszközendő telekkönyvi bejegyzésekre, a tőkebeszerzést, a tőkekamatoztatásnak és a vasúti üzletnek biztosítását, úgyszintén a vasúti építkezést és felszerelést tárgyazó egyéb hivatalos cselekményekre és kiadványokra nézve a helyi érdekű vasut közforgalomba helyezésétől számított egy év leteltéig. Ez a mentesség az ingatlanok megszerzésére vonatkozólag a helyi érdekű vasut közforgalomba helyezésétől számított harmadik év végéig tart.

Ugyanabban a mentességben részesülnek az építési vállalkozó és a szállító nyugtái is, ha a fennebb elősoroltakból folyólag végzett teljesítményekért járó fizetésekre vonatkoznak.

A peres eljárásra a bélyeg- és illetékmentesség ki nem terjed;

2. bélyeg- és illetékmentesség a tőkebeszerzés céljából kibocsátandó részvények és elsőbbségi kötvények részére, ideértve a részvényekre történt részfizetésekre vonatkozó ideiglenes elismervényeket (részvény-utalványokat, ideiglenes részvényeket) és a már kibocsátott

czímletek kicserélését is, a helyi érdekű vasutnak mind első kiépítése és engedélykirátszerű felszerelése alkalmával, mind az utóbb felmerült és felsőbb hatóságilag szükségeseknek elismert bővítési építkezések és pótbeszerezések költségeinek fedezése alkalmával is.

A bélyeg- és illetékmentesség kiterjed az elsőbbségi kötvények biztosítására, vagy e pontban (2) érintett czélokra felvett egyéb kölcsönök biztosítására szolgáló jelzálogjogok telekkönyvi bejegyzésére és törlésére.

Az építési és üzleti engedély, valamint az erről kiadott engedélykirat a bélyegilleték vagy díjak fizetése alól szintén mentesíttetik.

43. §.

A helyi érdekű vasutak javára biztosíttatik a teljes mentesség a nyilvános számadásra kötelezett vállalatok és egyletek adója, illetőleg a kereseti adó, valamint a kibocsátott elsőbbségi kötvények kamatai után fizetendő tőkekamat- és járadékadó, úgyszintén az itt felsorolt adók után fizetendő általános jövedelmi pótdadó és országos betegápolási pótdadó, végre a szelvénybélyeg fizetése alól az üzlet megnyitásától számított 30 év tartamára.

44. §.

E törvény alapján engedélyezett helyi érdekű vasuton a szállítási adó az üzlet megnyitásától számított 10 éven át nem szedetik. Ugyanezen idő tartamára felmentetik a helyi érdekű vasut az általa szállított személyek vitelbérétől, valamint a szállítandó podgyász átvételéről kiállított felvételi jegyek után járó bélyegilleték fizetése alól is.

Ha a szállítási adó alól való mentesség tartamának három utolsó évében az e törvény alapján vagy korábban

engedélyezett helyi érdekű vasut átlagos tiszta jövedelme az építési és üzletberendezési tőke 3·5^o/_o-át el nem éri, a szállítási adó alól való mentességet a helyi érdekű vasut engedélyidejének első 30 évében a pénzügyminister a kereskedelemügyi ministerrel egyetértőleg 5 évről 5 évre meghosszabbíthatja.

Ha valamely helyi érdekű vasut részletekben adatik át a közforgalomnak, e szakasz és a 43. §. szerint megadott adómentességeknek átlagai alapján az egységes lejáratú időt a pénzügyminister a kereskedelemügyi ministerrel egyetértőleg állapítja meg.

45. §.

A helyi érdekű vasut nem kötelezhető a vizitársulatok költségeihez való arra a hozzájárulásra, a melyet az 1884. évi XIV. törvénycikk 15. §-a, az 1885. évi XV. törvénycikk 5. §-a, az 1885. évi XXIII. törvénycikk 110. §-a, illetőleg Horvát-Szlavonországokra nézve az ott érvényben levő vizjogi törvény 109. §-a megállapít.

Ha a helyi érdekű vasut valamely vizitársulat árterületén fekvő oly ingatlant foglal el az építés céljaira egészben vagy részben, mely a vasut építését megelőző időből származó társulati kölcsön járulékaival van megterhelve, a helyi érdekű vasut köteles az elfoglalt területet terhelő kölcsönjáruléknak megfelelő még törlesztetlen tőkeösszeget a vizitársulatnak a helyi érdekű vasut műszaki felülvizsgálatáig kifizetni.

A helyi érdekű vasut által esetleg kisajátított, de az összpontosított telekkönyvbe fel nem vett ártéri területek a vizitársulatok költségeit más ártéri területekhez hasonlóan viselik.

46. §.

A helyi érdekű vasut — saját kérelmére — a m. kir. államvasutak kezelésébe vehető át, ha a m. kir. államvasutakhoz vagy a m. kir. államvasutak által kezelt más helyi érdekű vasúthoz csatlakozik és a m. kir. államvasutak általános szabványaiiba beillő módon építtetett meg, illetőleg rendeztetett be.

Az üzletkezelés átvételéből eredő kölcsönös jogok és kötelezettségek tekintetében a következő elvek irányadók:

1. az üzleti szolgálat ellátásáért — ide értve a központi igazgatást is — a m. kir. államvasutaknak a következő megtérítések adandók:

a) ha a helyi érdekű vasut összbevételei évenként és pályakilométerenkint 4000 koronát meg nem haladnak, az összbevételek 45⁰/₀-a;

b) ha az összbevételek évenként és pályakilométerenkint 4000 koronán túlmennek, de 5000 koronát meg nem haladnak, az összbevételek 50⁰/₀-a, de oly megszorítással, hogy a helyi érdekű vasut részesedése évenként és pályakilométerenkint 2200 koronánál kevesebb nem lehet; végül

c) ha az összbevételek évenként és pályakilométerenkint 5000 koronát meghaladnak, az összbevételek 55⁰/₀-a, de oly megszorítással, hogy a helyi érdekű vasut részesedése évenként és pályakilométerenkint 2500 koronánál kevesebb nem lehet.

A megosztás alá kerülő összbevételekből a kincstári bélyegilletékek, az esetleges szállítási adó, valamint a m. kir. államvasutak által mások részére beszedett kövezetvámok, fogyasztási adók és egyéb póttilletékek előzetesen levonandók.

A helyi érdekű vasut állomásain a m. kir. államvasutak által mások részére beszedett kövezetvámok,

fogyasztási adók és egyéb póttilletékek után befolyó juttalékok, valamint a csatlakozási állomásokon a helyi érdekű vasut helyi és átmeneti forgalmában felmerülő összes díj-szabásszerű mellékilletékek kizárólag a m. kir. államvasutakat illetik meg.

Mindaddig, a míg a m. kir. államvasutak a saját állomásaikon a pályaudvarokra szóló belépőjegyek után befolyó jövedelmet saját személyzetük nyugdíjintézete javára fordítják, a helyi érdekű vasut pályaudvarain befolyó ily jövedelem is ezt a nyugdíjalapot illeti meg.

2. A helyi érdekű vasuton szükséges vontató járművek (mozdony, motorkocsi) és a hóekék első beszerzésének költségeit a helyi érdekű vasut engedélyese a m. kir. államvasutaknak még az üzlet megnyitása előtt készpénzben megfizetni tartozik. A szükséges egyéb forgalmi eszközök szolgáltatásáról a m. kir. államvasutak gondoskodnak.

A vontató járművek és a hóekék első beszerzésének költségei fejében a m. kir. államvasutaknak fizetett összegek után a helyi érdekű vasut engedélyese részére a mindenkori törvényes kamatlábnak megfelelő kamat, viszont a szükséges egyéb forgalmi eszközöknek szolgáltatásáért a m. kir. államvasutak részére a helyi érdekű vasut megosztásra kerülő évenkénti szállítási összevételeiből 5% fizetendő. Ez utóbbi összeget, valamint a m. kir. államvasutaknak a postaszállításnál felmerülő önköltségeit a helyi érdekű vasut saját bevételi részesedéséből külön megtéríteni tartozik.

3. A helyi érdekű vasut által közösen használt m. kir. államvasuti vonalrészek, állomások és egyéb létesítmények befektetési tőkái után a helyi érdekű vasut járulék fizetésére nem kötelezhető és a közös használat címén külön megtérítés felszámításának nincs helye; viszont azonban a helyi érdekű vasut sem tarthat igényt a közösen hasz-

nált m. kir. államvasuti vonalrészek után felmerült bevételekre.

A helyi érdekű vasut üzletének kezelését a m. kir. államvasutak meghatározott bérösszeg fizetése ellenében is átvehetik, ha a vasut jövedelmezőségi viszonyainak vizsgálata alapján a bérösszeg fedezete állandóan biztosítottnak tekinthető.

47. §.

A helyi érdekű vasutnak a m. kir. államvasutak vonalához vagy állomásához való csatlakozása esetén, a helyi érdekű vasut — eltérő megállapodás hiányában — csakis azon új építkezések és átalakítások költségeit tartozik viselni, melyek kizárólag a helyi érdekű vasut üzemi céljai szempontjából szükségesek, és nem terhelhető meg oly létesítmények költségeivel, melyek a csatlakozó állomáson a helyi érdekű vasut beágazása folytán várható forgalomemelkedés, vagy az államvasuti üzem következtében válnak szükségessékké.

A helyi érdekű vasutat terhelő azon új építkezések és átalakítások, a melyeket esetleg üzembiztossági okokból a helyi érdekű vasut maga nem végezhet, a m. kir. államvasutak által az önköltségek megtérítése ellenében pótlékok felszámítása nélkül hajtandók végre.

A m. kir. államvasutak kötelesek a helyi érdekű vasut részére az építési és üzleti anyagokat, valamint a forgalmi eszközöket, felszerelési és berendezési tárgyakat mind az építés, mind az üzlet folyama alatt a kereskedelemügyi minister által megállapítandó önköltségi díjtételek mellett szállítani, ha az ez alapon elérhető költségmegtakarítás közvetlenül a helyi érdekű vasut javára esik.

48. §.

Az állam számlájára, vagy a m. kir. államvasutak által fizetett meghatározott bérösszeg ellenében kezelt vasutak a 46. §. 3. pontjában és a 47. §-ban foglalt határozmányok tekintetében a m. kir. államvasutakkal azonos elbirálás alá esnek.

49. §.

Ha a helyi érdekű vasut építése által kincstári, vagy az állam kezelése alatt lévő alapítványi javak vannak érdekelve, azok az építés és üzletberendezés költségeihez hozzájárulni tartoznak. A hozzájárulás mérve tekintetében az illető javakat kezelő minister előterjesztése alapján a ministerium határoz.

Ha a községek, melyeknek területéhez az említett javak tartoznak a helyi érdekű vasut részére hozzájárulásokat biztosítottak, a külön hozzájárulás mérvének megállapításánál figyelembe veendő az a teher, mely a községi hozzájárulásból a kincstári vagy az állam kezelése alatt lévő alapítványi javakra esik.

50. §.

A helyi érdekű vasut az építés és üzletberendezés céljaira vagy az üzlet javára külön állami segélyben is részesíthető.

Az építés és üzletberendezés céljaira állami segély csak az építési és üzletberendezési tőke 35^o/_o-ának a törvényhatóságok, községek és magánérdekeltek részéről adott hozzájárulások által nem fedezett része erejéig adható és pedig vagy — kamatmentes visszatérítés kötelezettsége mellett avagy egynemű részvények, illetőleg törzsrészvények átengedése ellenében — egyszersmindenkorra tőkében vagy évi járulékokban.

Az üzlet javára szolgáló segély kamatmentes visszatérítés kötelezettsége mellett évi járulékokban és legfeljebb az első 25 üzletév tartamára adható.

Az építés és üzletberendezés céljaira vagy az üzlet javára adható külön állami segélyek együttes összege az építési és üzletberendezési tőke 20⁰/₀-ánál magasabb nem lehet. Az évi járulékokban adott segélyek tőkeértéke az első részlet esedékességekor fennálló törvényes kamatláb alapján számítandó.

Az építés és üzletberendezés céljaira visszatérítés kötelezettsége mellett, valamint az üzlet javára biztosított külön állami segély a községek és a törvényhatóságok által nyújtott segélyek visszatérítését követőleg fizetendő vissza. (39. §.)

Az e szakasz értelmében kiszolgáltatandó állami segélyösszegek évről évre a kereskedelemügyi tárcza költségvetésében irányozandók elő.

III. CZIM.

GAZDASÁGI VASUTAK.

51. §.

E törvény II. címében a helyi érdekű vasutakra vonatkozólag foglalt határozmányok — az alább következő eltérésekkel — a gazdasági vasutakra is alkalmazandók.

52. §.

A 11. §. 1., 2. és 3. pontja a gazdasági vasutra nem alkalmazható. A gazdasági vasutra az engedélykirat kelteétől számított legfeljebb 70 év tartamára adható engedély. Ha azonban a gazdasági vasutat a törvényhatóságok vagy

a községek maguk létesítik és tartják üzemben — ideértve a bérbeadás esetét is — az engedély határozatlan időre szólhat.

A gazdasági vasut állami megválthatásának csak a 15. §. 1., 2. és 3. pontjában megjelölt esetekben van helye.

53. §.

A katonaságnak és a katonai javaknak béke idején kedvezményes szállításban való részesítése a gazdasági vasuttól nem követelhető.

A gazdasági vasut engedélykiratában azonban kikötendő, hogy ha a katonaság és a katonai javak szállítása tekintetében a katonai igazgatás és a gazdasági vasutak valamelyike között külön egyezmény, illetőleg katonaszállítási díjszabás jön létre, ez az engedélyezett pályára is kötelező leend, mely esetben az egyenruhában utazó pénzügyi és közbiztonsági közegek, valamint a foglyok, tolonczok és a kényszerútlelvéllel ellátott egyének is a katonai díjszabás szerinti díjtételekkel lesznek szállítandók.

54. §.

A gazdasági vasut az állomásait vagy megállóhelyeit a legközelebbi közúttal vagy községgel összekötő utak létesítésére sem kötelezhető.

A vonalvezetés megállapításánál azonban különös gond fordítandó arra, hogy az állomások és a megállóhelyek lehetőleg a közutak vagy községek közvetlen közelében helyeztessenek el.

55. §.

A kereskedelemügyi minister a gazdasági vasut részére az üzletszabályzattól — az üzemi viszonyok által indokolt — eltérő szállítási határozmányokat engedélyezhet.

A menet- és szállítási díjakat, valamint a mellék-
illetékeket — az egyenlő elbánás elvének szem előtt tar-
tása mellett — a gazdasági vasut maga állapíthatja meg.

Az alkalmazandó díjszabások, úgyszintén azok minden-
nemű megváltoztatása, életbeléptetésük előtt legalább nyolcz
nappal, áruforgalmi díjmérséklések pedig életbeléptetésük
előtt legalább 3 nappal a fennálló szabályok szerint közhírré
teendők és egyidejűleg a kereskedelemügyi miniszternek
is bejelentendők.

Attól az időponttól kezdve, melyben a gazdasági vasut-
nak három egymásután következő üzletév alapján számí-
tott átlagos tiszta jövedelme az építési és üzletberendezési
tőkének 7⁰/₀-ára emelkedik, a kereskedelemügyi miniszter
a menet- és szállítási díjakat — a vállalat meghallgatása
után — egyrészt a közérdeknek, másrészt az építési és
üzletberendezési tőke törleszthetésének és 7⁰/₀-os állandó
kamatoztathatásának figyelembe vétele mellett leszállíthatja.

56. §.

A menetrendet a gazdasági vasut maga állapítja meg.
A menetrend megállapításánál gondoskodni kell arról, hogy
a vonatok más közlekedési vállalatokkal alkalmas csat-
lakozást nyerjenek.

Csak oly menetrend léptethető életbe, melyet a m.
kir. vasuti és hajózási főfelügyelőség az előbbi bekezdés
szempontjából, valamint üzembiztossági tekintetekből átvizs-
gált és helybenhagyott. A helybenhagyott menetrend életbe-
léptetése előtt legalább 3 nappal közhírré tendő.

57. §.

E törvény 24. §-ának 3. pontja helyett a gazdasági
vasutakra az alább következő határozmányok alkalmazandók.

A gazdasági vasut külön postakalauz-kocsik rendel-
kezésre bocsátására nem kötelezhető, tartozik azonban a

m. kir. posta kívánságára motorkocsimeneteknél megfelelő szakaszt, oly vonatoknál pedig, melyekkel rendszerint egy-nél több kocsi továbbíttatik fél vagy egész vasuti kocsit a postaszolgálat céljaira alkalmas módon átalakítani, berendezni és továbbítani.

A rendelkezésre bocsátott motorkocsi-szakasz, illetőleg fél vagy egész vasuti kocsi használatáért — a kísérő és a kezelő személyzetnek, valamint a kezelés céljaira szükséges tárgyaknak szállítását is ideértve — a következő megtérítések adandók:

a) a vasut forgalmi eszközeinek a postaszállítás céljaira történt átalakítása és berendezése, s ha a vasut a postaszállításra többé igénybe nem vétetnék a helyreállítása körül felmerült önköltségek;

b) a magyar vasutakon a vasuti kocsik kölcsönös használatára nézve érvényben lévő szabályzatban megállapított mindenkori kocsibér (futás- és idő-bér) kétszerese;

c) az állomásról állomásra szállított csomagok havonkinti összsúlya után, a vasut magasabb darabárú-díjszabása szerint számítható szállítási díj.

A mennyiben a posta részéről nem az egész kocsi vétetik igénybe, a b) pont alatt említett szabályzatban egy egész kocsi használatáért megállapított kocsibér abban az arányban fizetendő, melyben a posta által elfoglalt terület az egész kocsi területéhez áll.

Azok a kimutatások, melyeket a m. kir. posta a szállított csomagok súlyáról kiállít a vasutvállalattal szemben teljes bizonyítékul szolgálnak.

58. §.

A gazdasági vasut az üzleti távirda, távbeszélő, vagy villamos jelző vezetékeinek építését, ha az állam tulajdonát képező támszerkezetek nem vétetnek igénybe, saját költségén maga végeztetheti.

A gazdasági vasut vezetékének támszerkezeteit az állam a közhasználatú távíró, távbeszélő és villamos jelző vezetékének felerősítésére bármikor igénybe veheti.

Az igénybevétel időpontjától kezdve a felerősítésre igénybe vett támszerkezetek ingyen az állam tulajdonába mennek át, s azok további fentartásáról az állam saját költségén gondoskodik. Az igénybe vett támszerkezetekre felerősített vasuti vezetékeket a gazdasági vasut költségére az állam tartja fenn. Az igénybe vett támszerkezetekre felerősített vasuti vezetékek után a gazdasági vasut a felszerelés vagy a felszerelési szabványok megváltoztatása címén semminemű hozzájárulásra sem kötelezhető.

59. §.

A m. kir. államvasutak, valamint az állami kamatbiztosítást élvező vasutak, úgyszintén a kezelésükben lévő helyi érdekű vasutak között a gazdasági vasut részére átmeneti forgalom közvetítése nem engedélyezhető.

A gazdasági vasut a m. kir. államvasutak kezelésébe csak a tényleg felmerülő üzletkezelési költségek megtérítése ellenében vehető át.

60. §.

A m. kir. államvasutakhoz, avagy az általuk kezelt helyi érdekű vasutakhoz csatlakozó gazdasági vasut a következő kedvezményekben részesíthető:

1. azon fizető kocsirakományi árak után, melyek a gazdasági vasutról a m. kir. államvasutakra vagy az üzemükben álló vasutak valamelyikére, illetőleg a m. kir. államvasutakról vagy az üzemükben álló vasutak valamelyikéről a gazdasági vasutra szállítatnak s a m. kir. államvasutak vagy az üzemükben álló vasutak valamelyi-

kének vonalán legalább 20 kilométernyi utat tesznek, a gazdasági vasut részére 100 kilogrammonként 3 filléryi jutalék adandó;

2. a m. kir. államvasutak a csatlakozó gazdasági vasut tulajdonát képező szabványos nyomtávú teherkocsiknak az egyezményes idegen pályák területére való bevezetését elvállalni kötelesek;

3. a keskenyvágányú gazdasági vasutra felszámolyozva átmenő rendes nyomtávú kocsik kezelése, használata és a kocsibérek felszámítása tekintetében a m. kir. államvasutak a keskenyvágányú gazdasági vasutat — tekintet nélkül a kölcsönösségre — oly elbánásban tartoznak részesíteni, a minőben a rendes nyomtávú vasutak a köztük fennálló általános érvényű megállapodások szerint egymást kölcsönösen részesítik.

A kereskedelemügyi minister felhatalmaztatik, hogy a pénzügyministerrel egyetértőleg abban az esetben, ha valamely gazdasági vasut építési és üzletberendezési tőkéjének beszerzése egynemű részvények és elsőbbségi kötvények kibocsátása útján történik, a gazdasági vasut által a m. kir. államvasutaktól a fenti 1. pont alapján igényelhető megtérítést — a kibocsátandó elsőbbségi kötvények törlesztési és kamatszükségletének fedezésére leendő felhasználhatás céljából — az első 50 üzletév tartamára évi átalányösszegben állapíthassa meg.

IV. CZIM.

KÖZUTI VASUTAK.

61. §.

A közuti vasut építésének és üzletének engedélyezése a kereskedelemügyi minister hatáskörébe tartozik.

Az engedélyokirat kiadásához, ha a közuti vasut:

1. egy város vagy község területén túl terjed vagy
2. közforgalmú vasuthoz, gőzhajóval járt víziúthoz csatlakozik a ministerium, minden más esetben a belügy-minister — Horvát-Szlavonországok területére nézve a bán — előzetes hozzájárulása szükséges.

Az, hogy valamely közuti vasut engedélyezése e szakasz rendelkezéseinek megfelel-e, bírói uton nem vitatható.

62. §.

Ha a közuti vasutat az érdekelt város vagy község maga létesíti és tartja üzemben, — ideértve a bérbeadás esetét is, — az engedély határozatlan időre szólhat

Magánvállalkozás esetén:

- a) a közuti vasutra az engedélyokirat keltétől számított legfeljebb 60 évre adható engedély;
- b) az engedélyidő lejártával a közuti vasut összes tartozékaival együtt — ideértve az építési és üzletberendezési tőkéből kihalált tartalékalapot, illetőleg annak maradványát is — ingyen és tehermentesen, az engedélynek bármi okból korábban megszűnése esetén pedig a területhasználati szerződésben foglalt megállapítások szerint az érdekelt városnak vagy községnek a tulajdonába megy át. Ha a közuti vasut valamely város vagy község területén túl terjed, a háramlásra jogosult város vagy község az engedélyokiratban állapítandó meg;

c) a közuti vasutat a háramlásra jogosított város vagy község megválthatja.

A város vagy község a háramlás vagy megváltás folytán birtokába jutott közuti vasutat — a magánvállalkozásra való tekintettel megállapított kikötések kivételével — továbbra is a korábbi feltételek alatt bírja és tartja üzemben.

63. §.

A közuti vasuton szükségessé váló kiegészítő vagy pótépítkezéseket, beruházásokat és beszerzéseket a kereskedelemügyi minister engedélyezi. Magánvállalkozás esetén a háramlásra és megváltásra jogosított város vagy község hozzájárulása szükséges.

A közuti vasutra kiadott engedélynek, valamint a vasut üzemének másra való átruházásához, ugyszintén a vasutnak vagy egyes részeinek és forgalmi eszközeinek elidegenítéséhez, a vállalat igazgatásának más vasut igazgatásával való egyesítéséhez, magánvállalkozás esetében a háramlásra és megváltásra jogosított városnak vagy községnek hozzájárulása, mindenesetre pedig a kereskedelemügyi ministernek a belügyministerrel — Horvát-Szlavonországok területére nézve a bánnal — egyetértőleg adott előzetes engedélye szükséges, mely engedély hiányában a tett intézkedés jogérvényesnek nem tekinthető. A közuti vasutnak vagy egyes részeinek elidegenítése harmadik személylyel szemben felsőbbhatósági engedély hiányában csak akkor nem tekinthető jogérvényesnek, ha a közuti vasut a vasutak és csatornák összpontosított telekkönyvébe be van vezetve. (88. §.)

Hasonlókép a háramlásra és megváltásra jogosított városnak vagy községnek hozzájárulását, mindenesetre pedig a kereskedelemügyi ministernek a belügyministerrel — Horvát-Szlavonországok területére nézve a bánnal —

egyetértőleg megadott jóváhagyását igénylik és csak ennek kieszközlése után jogérvényesek magánvállalkozás esetében az oly szerződések, melyek értelmében a forgalom vagy annak hozadéka két vagy több vasut között megosztatik, valamint általában minden megállapodás, mely a vasut önállóságát más vállalat javára bármi módon megszüntetné vagy korlátozná.

64. §.

E törvény 17. §-a a közuti vasutakra is alkalmazandó.

Az 1890. évi I. törvényczikk hatálya alá eső nem állami, valamint a Horvát-Szlavonországok területén lévő országos és községi közutak, úgyszintén a városi és a községi közterületek igénybevételére vagy együttes használatára nézve a közuti vasut tervezője és az ut vagy a közterület tulajdonosa, illetőleg az utfenntartásra közjogi czímen állandóan kötelezett között területhasználati szerződés kötendő.

A közutakra vonatkozó területhasználati szerződést a kereskedelemügyi minister, és pedig ha városok beépített területein átvonuló utszakaszok igénybevételéről vagy együttes használatáról van szó, a belügyministerrel egyetértőleg hagyja jóvá. Horvát-Szlavonországok területén lévő országos és községi közutakra nézve az ily szerződéseket a bán a kereskedelemügyi ministerrel egyetértőleg hagyja jóvá.

A városi és községi közterületek igénybevételére vagy együttes használatára nézve a közuti vasut tervezője és a közterület tulajdonosa között megkötendő területhasználati szerződést a belügyminister, illetőleg ha Horvát-Szlavonországok területén lévő városok és községek közterületeiről van szó a bán, a kereskedelemügyi ministerrel egyetértőleg hagyja jóvá.

Ha a közuti vasutat az érdekelt város vagy község

maga létesíti és az 1890. évi I. t.-cz. 1. §-ának 6. pontjában felsorolt közutakra vonatkozó területhasználati szerződés a felek között nem jönne létre, annak feltételeit a kereskedelemügyi minister, és pedig ha városok beépített területein átvonuló utszakaszok igénybevételéről vagy együttes használatáról van szó a belügyministerrel egyetértőleg állapítja meg.

Horvát-Szlavonországok területén lévő országos és községi közutakra nézve ily esetben a feltételeket a bán a kereskedelemügyi miniszterrel egyetértőleg állapítja meg.

A területhasználati szerződésnek jogerős megkötése, illetőleg az igénybevétel vagy együttes használat feltételeinek az előbbi bekezdések értelmében jogerős megállapítása előtt a közuti vasut építésére és üzemeltetésére az engedélykírat ki nem adható.

65. §.

A területhasználati szerződésbe nem vehetők fel olyan feltételek és kikötések, melyek e törvénynek a közuti vasutakra vonatkozó határozmányaiival vagy általános érvényű más vasuti jogszabályokkal ellenkeznek.

A városi és községi közterületek igénybevételére vagy együttes használatára nézve megkötendő terület használati szerződésben — a helyi különleges viszonyokból folyó rendelkezéseken kívül — mindenestre megállapítandók, illetőleg szabályozandók az alábbiak:

1. a szerződő felek, a szerződés tárgya és tartama;
2. az igénybevételre vagy együttes használatra átengedett területek;
3. a vasut rendeltetése;
4. az alkalmazandó hajtóerő, úgyszintén a közterület igénybevételéből vagy együttes használatából folyó építési és üzemi szabályok, nevezetesen az építés megkezdésének,

befejezésének és az üzem megnyitásának ideje, ut-, utcza- vagy térszabályozás (feltöltések, leásások), csatorna, vízgáz- és áramvezeték létesítése vagy javítása mind az építés, mind az üzem tartama alatt, valamint egyáltalában a vasutvonal mentén a köz- és magánmunkálatok akadálytalan foganatosításának biztosítása, az elfoglalt közterület karban- és tisztántartása, a hónap eltakarítása;

5. a közuti vasut részére esetleg biztosított külön jogok, valamint a város vagy község részére e törvény 62. §-ában biztosított háramlási és megváltási jog, a jövedelemben való részesedés;

6. a város vagy község helyi belforgalmában a menetrend tekintetében esetleg teendő különös intézkedések, úgyszintén a díjszabások;

7. a közuti vasut üzeme szünetelésének s az építésére és üzemeltetésére kiadott engedély megvonásának, valamint az engedélyes csődbe jutásának befolyása a területhasználati szerződésre;

8. a közuti vasut vagyonáról, bevételeiről és kiadásairól vezetett számadások ellenőrzése;

9. a községi adózás, kövezetvám, az ingatlanokhoz kötött jogok és javadalmak:

10. a területhasználati szerződésben foglalt kikötések teljesítésének biztosítása, a szerződési illeték viselésének kérdése;

11. a birói hatáskör és illetékesség per esetére valamint az esetleg kikötött választott bíróság eljárása.

A megkötött területhasználati szerződésben foglalt kikötések és feltételek a jóváhagyó (64. §.) hatóság részéről csakis a felek beleegyezésével módosíthatók vagy egészíthetők ki.

A jóváhagyott területhasználati szerződés jogérvényessége e szakasz rendelkezéseiből folyólag birói uton nem vitatható.

66 §.

E törvény 21. §-a, valamint 23. §-ának első bekezdése a közuti vasutra oly kiegészítéssel alkalmazandó, hogy a városi vagy községi tisztviselők, hivatalnokok és szolgák is, ha a város vagy község érdekeinek a területhasználati szerződés alapján való megóvása végett a vasutat használgják ingyen szállítandók.

67. §.

Fővasutaknak, úgyszintén e törvény 18. §-a alapján helyi érdekű vagy gazdasági vasutnak valamely város vagy község belterületére való bevezetését a közuti vasut részére esetleg biztosított külön jogok nem akadályozhatják.

Általános közforgalmi, illetőleg honvédelmi szempontokból szükséges fővasutak létesíthetése, vagy ilyeneknek az üzembiztosságra való tekintettel szükséges kibővítése érdekében a közuti vasut építési és üzleti engedélyét a kereskedelemügyi minister a belügyministerrel — Horvát-Szlavonországok területére nézve a bánnal — egyetértőleg, a közuti vasut engedélyesének, illetőleg a háramlásra és megváltásra jogosított városnak vagy községnek adandó — birói uton érvényesíthető — teljes kártalanítás ellenében korlátozhatja, esetleg hatályon kívül is helyezheti.

68. §.

Ha a közuti vasut valamely város vagy község területén túl nem terjed, a menetrendeket és díjszabásokat, valamint azok későbbi megváltoztatását — figyelemmel a területhasználati szerződésben erre vonatkozólag foglalt rendelkezésekre — a vállalat és a város vagy a község közös egyetértéssel állapítják meg. Budapesten a menetrendekhez és azok megváltoztatásához a m. kir. államrendőrség főkapitányának hozzájárulása is szükséges. Meg-

egyezés hiányában a kereskedelemügyi minister a belügy-ministerrel — Horvát-Szlavonországok területére nézve a bánnal — egyetértőleg dönt.

Ha a közuti vasut valamely város vagy község területén túl terjed:

a) a vitel- és fuvarbérek legmagasabb határa az engedélykiratban állapítandó meg. A tényleg alkalmazandó díjszabások és díjszabási határozatok — a melyeknek megállapításánál a város vagy község helyi belforgalmára vonatkozólag a területhasználati szerződésben foglalt rendelkezések figyelembe veendőek — a kereskedelemügyi ministernek a belügyministerrel — Horvát-Szlavonországok területére nézve a bánnal — egyetértőleg megadott jóváhagyását igénylik. Jóváhagyás előtt az érdekelt város vagy község meghallgatandó;

b) a menetrend tekintetében e törvény 56. §-a oly kiegészítéssel alkalmazandó, hogy helybenhagyás végett csak oly menetrend terjeszthető fel, mely az érdekelt várossal vagy községgel előzetesen közöltetett.

Ha az érdekelt város vagy község a menetrendet érdekeire nézve sérelmesnek találná, a kereskedelemügyi ministernél előterjesztéssel élhet, a ki a vállalat meghallgatása után a menetrendet a belügyministerrel — Horvát-Szlavonországok területére nézve a bánnal — egyetértőleg állapítja meg.

69. §.

A levélpostának a közuti vasut saját közegei által való közvetítéseért a tényleg megtett vonalhossz után kilométerenkint 1 fillér, de menetenként legfeljebb 50 fillér fizetendő; egyébként a levélpostát a közuti vasut ingyen tartozik szállítani.

A közuti vasut tűrni tartozik, hogy a m. kir. posta-intézet a vasuti épületeken és a vasuti kocsikon levél-

gyűjtő-szekrényeket alkalmazhasson s azok kiváltását és kiürítését a vonatoknak az állomásokon és megállóhelyeken való tartózkodása alatt saját közgeivel eszközöltesse.

Ha a m. kir. posta a közuti vasutat a postaszállítás céljaira a fentieknél nagyobb mérvben kíváná igénybe venni, ez külön megegyezés tárgyává teendő.

E törvény 24. §-ának utolsó bekezdése, valamint 27. §-a a közuti vasutakra is alkalmazandó.

70. §.

A közuti vasut engedélyese köteles a parancsóri szolgálatban utazó altisztek és közkatonák részére a város vagy község területén levő minden egyes laktanya után 2—2 drb szabadjegyet a katonai hatóságnak rendelkezésére bocsátani.

E törvény 53. §-ának első bekezdésében foglalt rendelkezés a közuti vasutakra is alkalmazandó.

71. §.

A közuti vasut megépítéséhez és üzleti berendezéséhez szükséges költségek (építési és üzletberendezési tőke) az engedélyokiratban állapítandók meg.

Az építési és üzletberendezési tőkét a ministerium, illetőleg a belügyminister — Horvát-Szlavonországok területére nézve a bán — hozzájárulásával (61. §.) a kereskedelemügyi minister felemelheti vagy leszállíthatja.

Az építési és üzletberendezési tőke megállapításához, felemeléséhez vagy leszállításához a háramlásra és megváltásra jogosított város vagy község hozzájárulása is szükséges.

72. §.

E törvény 29. §-a — az utolsóelőtti bekezdés kivételével, — valamint a 31., 32., 34—39. §-ok, a közuti vasutakra a következő kiegészítésekkel megfelelően alkalmazandók:

1. A közuti vasut építésére és üzemeltetésére alakuló részvénytársaság alaptőkéjének, a kibocsátandó címletek nemeinek, azok egymáshoz való arányának, kibocsátási árfolyamának, az osztalékigény legmagasabb határának, úgyszintén az alaptőke törlesztési módozatainak megállapításához a háramlásra és megváltásra jogosított városnak vagy községnek a belügyminister — Horvát-Szlavonországok területére nézve a bán — által jóváhagyott hozzájárulása is szükséges.

2. A közuti vasut elsőbbségi kötvényeket csak abban az esetben bocsáthat ki, ha a vasutak és csatornák összpontosított telekkönyvébe be van vezetve. (88. §.)

3. A 29. §. ötödik és a 31. §. utolsó bekezdésében az állam érdekeinek megóvása céljából tett fentartások, a háramlásra és megváltásra jogosított városra vagy községre is vonatkoznak.

4. Közuti vasut segélyezésére a közuti alap igénybe nem vehető.

A közuti vasut segélyezésére, valamint a biztosított hozzájárulás fedezésére szolgáló kölcsönök felvételére vonatkozó községi és törvényhatósági határozatok jogerőssé válásához csak a belügyminister jóváhagyása szükséges.

V. CZIM.

SAJÁTHASZNÁLATÚ VASUTAK.

73. §.

A sajáthasználatú vasut építésére és üzembehelyezésére rendészeti engedély szükséges, ha:

1. a vasut által közforgalmú vasuthoz vagy gőzhajóval járt viziuthoz csatlakozás létesíttetik, vagy a vasut közvetlenül az ország határszéléig vezet;
2. a vasut közutat vesz igénybe, közutnak vagy közforgalmú vasutnak keresztezésével létesíttetik, vagy pedig hatósági rendelkezés alatt álló vízfolyásokat érint;
3. a vasut üzemében géperő alkalmaztatik; vagy
4. a vasut kisajátítási jogot vesz igénybe.

Ha az 1—3. alatt megjelölt esetek egyike sem forog fenn, saját területén vagy a tulajdonos beleegyezésével idegen területen sajáthasználatú vasutat bárki rendészeti engedély nélkül is építhet és üzembe helyezhet. Ugyanez áll arra az esetre is, ha a sajáthasználatú vasut építésére szükséges terület igénybevételének joga az 1879. évi XXXI. törvénycikk 178—180. §-ai értelmében szerzettetett meg. A vasut megépítése és üzembe helyezése az illetékes elsőfokú rendőrhatóságnak bejelentendő.

A kizárólag belkezelési célokra szolgáló bányavasut, ha sem közforgalmú vasuthoz, sem gőzhajóval járt viziuthoz nem csatlakozik, nem e törvény, hanem az érvényben lévő bányatörvény hatálya, illetőleg a bányahatóságoknak illetékessége alá tartozik. Ha azonban ily bányavasut közforgalmú vasutat keresztez vagy érint, a bányahatóság annak engedélyezésénél a m. kir. vasuti és hajózási főfelügyelőséggel egyetértőleg köteles eljárni.

74. §.

Az előbbi §. értelmében szükséges rendészeti engedélyt oly sajáthasználátú vasutra, mely:

a) közforgalmú vasuthoz vagy gőzhajóval járt vizi-
uthoz csatlakozik, több törvényhatóság területét érinti,
vagy közvetlenül az ország határszéléig vezet; vagy

b) sodronypálya, földalatti, magas, függő, fogaskerekű
vagy más eféle vasutként épül, a kereskedelemügyi minister,
és pedig ha Budapest székesfőváros területéről vagy más
városok beépített területéről van szó a belügyministerrel
— Horvát-Szlavonországok területére nézve a bánnal —
egyetértőleg adja meg.

Minden más esetben a rendészeti engedélyt Budapest
székesfőváros területén a m. kir. államrendőrség főkapitányá-
val egyetértőleg a tanács, Fiume város és kerülete területén
a kormányzó illetőleg a kormányzói tanács, a törvény-
hatósági joggal felruházott egyéb városokban a tanács,
rendezett tanácsú városok, nagy- és kisközségek területén
pedig az alispán adja meg, a kik közforgalmú vasut keresz-
tezése vagy érintése esetén a m. kir. vasuti és hajózási
főfelügyelőséggel egyetértőleg kötelesek eljárni.

75. §.

Mielőtt a sajáthasználátú vasut építésére és üzembe-
helyezésére a rendészeti engedély kiadatik, az általános
rendészeti szempontokon kívül megvizsgálandó, hogy az
üzembiztosságról, a pálya építése által esetleg megzavart
közlekedési és vízfolyási viszonyok helyreállításáról, a
bányászati érdekek megóvásáról, a pályának és tartozékainak
az üzemet veszélyeztető, zavaró vagy károsító befolyásoktól
való mentesítéséről megfelelő módon történt-e gondoskodás,

úgyszintén hogy a vasut üzemében képesített és megbízható személyzet van-e alkalmazva?

Ha a törvényes szabályoknak mindenben elég tétetett, a rendészeti engedély kiadása meg nem tagadható.

76. §.

A sajáthasználátú vasut részére a kisajátítási jog igénybe vehető:

1. mint bányavasut részére az érvényben lévő bányatörvény, valamint a kisajátításról szóló 1881. évi XLI. t.-cz. 87. §-a alapján;

2. a gyári, mezőgazdasági vagy erdészeti czélokra szolgáló sajáthasználátú vasut, sodronypálya és tartozékai részére a hazai ipar fejlesztéséről szóló 1907. évi III. t.-cz. 8. §-ában megállapított terjedelemben.

77. §.

Az állami utak igénybevételére vagy együttes használatára nézve a 17. §. első bekezdése irányadó.

A 18. §. első bekezdésében felsorolt közutaknak és a városi vagy községi közterületeknek igénybevételéhez vagy együttes használatához az út vagy a közterület tulajdonosának, illetőleg az útfenntartásra közjogi czímen állandóan kötelezettnek az idézett szakasz értelmében felsőbbbhatóságilag jóváhagyott beleegyezése szükséges.

A sajáthasználátú vasutnak közutakon vagy városi és községi közterületeken (utczákon, tereken) való átvezetésére nézve a 18. §. határozmányai megfelelően alkalmazandók.

A közforgalmú vasutak igénybevételéhez vagy együttes használatához a vasut engedélyesének a kereskedelemügyi minister által jóváhagyott beleegyezése szükséges.

A közforgalmú vasut engedélyese, valamint egy másik sajáthasználátú vasutnak a tulajdonosa a sajáthasználátú vasutnak a pályatesten való átvezetését a kereskedelemügyi minister felhívására túrni tartozik. Az átvezetés helyét és módját, úgyszintén annak az üzembiztosság és közforgalom szempontjából szükséges feltételeit a kereskedelemügyi minister határozza meg. A kártalanítás kérdésében a kisajátításról szóló 1881. évi XLI. t.-cz. 85. §-a nyer alkalmazást.

Teherforgalomra berendezett közforgalmú vasut a csatlakozást a kereskedelemügyi minister felhívására a sajáthasználátú vasut számára megengedni köteles. A csatlakozás helyét, módját, feltételeit és a vállalatok egymáshoz való viszonyát — a kártalanítás kérdésében a birói út fentartása mellett — a kereskedelemügyi minister határozza meg.

Ha valamely sajáthasználátú vasut létesíthetése céljából egy másik sajáthasználátú vasutnak az együttes használata válik szükségessé, ezt a tulajdonos a kereskedelemügyi minister felhívására eltúrni köteles. Az együttes használat feltételeit — a kártalanítás kérdésében a birói út fentartása mellett — a kereskedelemügyi minister határozza meg.

78. §.

A nem géperejű sajáthasználátú vasutnak géperőre való átalakításához, a gépberendezés megváltoztatásához, valamint a rendészeti engedélylyel épült vasut kiterjesztéséhez az előbbi szakaszok szerint illetékes hatóságok engedélye szükséges.

A sajáthasználátú vasuton a felügyeleti hatóság közegein, és a gazdasági, ipari vagy bányauzem tulajdonosán, személyzetén és munkásain kívül más személyek nem szállíthatók.

Más számára sajáthasználátú vasuton szállítások a kereskedelemügyi minister engedélye nélkül nem teljesíthetők. Ugyanez áll a tulajdonostársakra is, ha a sajáthasználátú vasut többeknek közös tulajdona.

79. §.

Ha rendészeti engedélyt igénylő sajáthasználátú vasut ily engedély kieszközlése nélkül épül, azt az engedélyezésre hivatott hatóság az építetők költségére közigazgatási uton eltávolíttathatja.

Az engedélyező hatóság a sajáthasználátú vasut építésére és üzembehelyezésére kiadott rendészeti engedélyt visszavonhatja, ha annak feltételei ismételt figyelmeztetés daczára meg nem tartatnak.

A kereskedelemügyi minister, és pedig ha Budapest székesfőváros területéről vagy más városok beépített területéről van szó a belügyministerrel — Horvát-Szlavonországok területére nézve a bánnal — egyetértőleg az engedélyhez kötött sajáthasználátú vasuttól visszavonhatja az engedélyt, ha a vasut megszüntetése közérdekben szükségessé válik.

Ha a tulajdonos az engedélyhez kötött sajáthasználátú vasut üzemével felhagy, ezt a körülményt az engedélyező hatóságnak bejelenteni tartozik.

80. §.

Kihágást követ el és 200 koronáig terjedhető pénzbüntetéssel büntetendő, a ki a rendészeti engedélyt nem igénylő sajáthasználátú vasut építését és üzembehelyezését az elsőfokú rendőrhatságnak, avagy a rendészeti engedélyvel épült sajáthasználátú vasut üzemének megszüntetését az engedélyezésre hivatott hatóságnak be nem jelenti.

VI. CZIM.

VEGYES, ÁTMENETI ÉS ZÁRÓHATÁROZATOK.

81. §.

A helyi érdekű és a gazdasági vasut építése és üzeme felett — a 83. §-ban foglalt kivételekkel — a felügyeletet vagy közvetlenül, vagy a neki alárendelt hatóságok és felügyeleti közegek útján a kereskedelemügyi minister gyakorolja.

82. §.

A közuti és a sajáthasználátú vasut építése felett:

a) Budapest székesfőváros területén a felügyeletet a fővárosi közmunkák tanácsával együttesen a székesfővárosi tanács gyakorolja. Az építés közben a szabad közlekedésre, közrendre és személybiztonságra nézve fennálló szabályok betartására vonatkozólag a felügyelet azonban a m. kir. államrendőrség főkapitányának hatáskörébe tartozik.

b) A törvényhatósági joggal felruházott városokban a felügyelet joga a tanácsot, rendezett tanácsú városokban, úgyszintén nagy- és kisközségekben az alispánt illeti meg.

Oly közuti vagy sajáthasználátú vasut építése felett, mely különleges műszaki berendezésekkel épül (földalatti, magas, függő, fogaskerekű, sodronypálya és más eféle), a műszaki felügyeletet a kereskedelemügyi minister egészen vagy részben magának tarthatja fenn.

83. §.

A közuti és a sajáthasználátú vasut, valamint oly helyi érdekű és gazdasági vasut üzeme felett, mely kizárólag vagy legnagyobbrészt külön pályatest nélkül közutak

vagy közterületek igénybevételével vagy együttes használatával épült, az üzembiztosság és az üzlet vitelének belső rendje tekintetében szükséges műszaki felügyeletet — első fokon és felelősséggel a kereskedelemügyi miniszterhez — a m. kir. vasuti és hajózási főfelügyelőség gyakorolja.

Ellenben a forgalom rendessége, annak védelme, az utazó közönség magatartása és kényelme, a közegészség, köztisztaság és egyáltalában a helyi és közbiztonsági rendészet tekintetében szükséges vasutrendőri felügyelet és intézkedés joga:

a) Budapest székesfővárosban a m. kir. államrendőrség főkapitányát;

b) a törvényhatósági joggal felruházott városokban a tanácsot, rendezett tanácsú városokban, úgyszintén nagy- és kisközségekben az alispánt illeti meg.

Az előbbi bekezdésben felsorolt hatóságok, valamint a m. kir. vasuti és hajózási főfelügyelőség mindazon intézkedéseikben, melyek a másik hatóság hatáskörét is érintik, azzal egyetértőleg tartoznak eljárni. Meg nem egyezés esetén a kereskedelemügyi miniszter a belügyminiszterrel — Horvát-Szlavonországok területére nézve a bánnal — egyetértőleg dönt.

84. §.

E törvény 82. §-ának b) pontjában, valamint 83. §-ának ugyancsak b) pontjában felsorolt elsőfokú felügyeleti hatóságok felett másodfokú felügyeleti hatóság a területileg illetékes közigazgatási bizottság, Fiume városában és kerületében a kormányzói tanács. Harmadfokú felügyeleti hatóság a kereskedelemügyi miniszter, a ki a belügyminiszterrel — Horvát-Szlavonországok területére nézve a bánnal — egyetértőleg dönt.

Budapest székesfőváros tanácsának határozata ellen

(82. §. *a*) pont) a kereskedelemügyi miniszterhez lehet felelőse, a ki a belügyminiszterrel egyetértőleg dönt.

A székesfővárosi m. kir. államrendőrség főkapitányának határozata ellen (82. §. *a*) pont, 83. §. *a*) pont) a belügyminiszterhez van helye felelőse.

Horvát-Szlavonországok területére nézve a felügyeleti hatóságokat az ottani közigazgatási szervezetnek megfelelően a bán jelöli ki.

85. §.

Ha ugyanazon vasut építése és üzeme felett a felügyeletre több hatóság illetékes, e hatóságok mindazon intézkedéseikben, melyek a vasut illetékességükön kívül eső részeinek építési vagy üzemi viszonyaira befolyással lehetnek, az illető másik felügyeleti hatósággal egyetértőleg tartoznak eljárni.

Meg nem egyezés esetén a közös felettes felügyeleti hatóság dönt.

86. §.

A törvényhatóságok a közuti és a sajáthasználátú vasutak engedélyezése és felügyelete tekintetében a jelen törvény értelmében részükre biztosított önkormányzati hatáskör keretében szabályrendeleteket alkothatnak.

E szabályrendeletek érvényességéhez a belügyminiszternek — Horvát-Szlavonországok területére nézve a bánnak — a kereskedelemügyi miniszterrel egyetértőleg megadott jóváhagyása szükséges.

87. §.

Az 1888. évi XXXI. t.-cz. 7—9. §-aiban az állami távirta, távbeszélő és villamos jelző huzalainak vezetésére és felerősítésére vonatkozólag foglalt határozmányok, a

közforgalmú vasutak üzleti távirda, távbeszélő és jelző huzalaira, valamint a közforgalmú villamos vasutak áramvezetékeire is alkalmazandók.

88. §.

A gazdasági vasutak, tekintet nélkül arra, hogy az államot a háramlás joga megilleti-e vagy sem, az 1868. évi I. és az 1881. évi LXI. törvényzikk megfelelő alkalmazásával a vasutak és csatornák összpontosított telekkönyvébe bevezetendők.

Mind az e törvény alapján, mind a korábban engedélyezett közuti vasutakat kivánságukra az 1868. évi I. és az 1881. évi LXI. törvényzikk megfelelő alkalmazásával a vasutak és csatornák összpontosított telekkönyvébe be kell vezetni.

Azok a közuti vasutak, a melyek e törvény hatályba lépte előtt elsőbbségi kötvényeket bocsátottak ki kötelesek e törvény hatályba léptétől számított egy év alatt a vasutak és csatornák összpontosított telekkönyvébe leendő bevezetésüket kérni. (72. §.)

89. §.

Az alsóbbrendű vasutak jellege csak e törvénynek megfelelő újabb engedélyezés útján változtatható meg.

Két vagy több helyi érdekű vagy gazdasági vasut építésére és üzletére kiadott engedélyokiratnak egyesítése esetén az engedélyokiratokban megállapított határidők egységes lejáratára, a ministerium hozzájárulásával a kereskedelemügyi minister által kiadandó, a korábbi engedélyokiratok helyébe lépő egységes engedélyokiratban állapítandó meg.

Az egységes engedélyokiratban biztosítható az e törvény 42. §-ában megállapított bélyeg- és illetékmentesség

a korábban kibocsátott címleteknek az egyesülés folytán szükségessé váló kicserélése céljából kibocsátandó egységes címletek és élvezeti jegyek, valamint az egységes üzletkezelést szabályozó szerződés után is.

Az egységes engedélyokirat kiadásáról az országgyűlésnek e törvény 11. §-a értelmében jelentés teendő.

90. §.

A vasutépítési munkálatok az engedélyező hatóságnak az építési tervek jóváhagyása alapján megadott külön engedélye nélkül nem kezdhetők meg.

Városok és községek beépített vagy szabályozott területén történő vasutépítkezések megkezdése előtt az elsőfokú építésrendőri hatóságtól még a helyhatósági építési engedély is kieszközlendő.

A helyhatósági építési engedély csakis a helyi rendészet szempontjából szükséges intézkedéseket tartalmazhatja, és sem a vasutra vonatkozólag megállapított építési és üzletberendezési feltételekkel, sem a jóváhagyott építési tervekkel nem ellenkezhetik.

91. §.

Az 1896. évi XXVI. t.-cz. 67. és 68-ik §-ában foglalt rendelkezések e törvény hatálya alá eső közforgalmu vasutakra, a 68. §. 3. pontjában foglalt rendelkezések pedig a sajáthasználatú vasutakra is alkalmazandók.

A közigazgatási bíróság előtt való eljárásnak van helye továbbá a kereskedelemügyi miniszternek a határozata ellen azon az alapon, hogy:

1. a miniszter a helyi érdekű vagy a gazdasági vasutnak állami megváltása esetében a megváltási ár gyanánt fizetendő tőkét vagy járadékot a törvény vagy az engedélyokirat ellenére állapította meg;

2. a minister a helyi érdekű vagy a gazdasági vasutnak az államra háramlása esetében az engedélyes vállaltól a fennálló szabályok és az engedélyokirat értelmében őt megillető vagyonalkatrészek kiadását megtagadta;

3. a minister a helyi érdekű, a gazdasági vagy a közuti vasut engedélyesét az igénybe vett vagy az együttesen használt állami uton a műtárgyak átalakítási vagy előállítási költségeinek egészben vagy részben való viselésére, az igénybevétel vagy az együttes használat tekintetében megállapított feltételek és kikötések ellenére kötelezte;

4. a minister a helyi érdekű, a gazdasági vagy a közuti vasuton a posta szállításért fizetendő ellenszolgáltatást e törvény 24., 57. és 69. §-a ellenére, — a posta céljaira a helyi érdekű vagy a gazdasági vasut által az állomásokon létesítendő külön helyiségek után fizetendő bérösszeget pedig e törvény 26. §-a vagy az engedélyokirat ellenére állapította meg;

5. a minister e törvény hatálya alá eső vasutakat építés közben, felülvizsgálat alkalmával vagy később az üzem alatt a törvény, törvényerejű jogszabály vagy engedélyokirat ellenére létesítményekre kötelezte;

6. a minister a helyi érdekű vagy a gazdasági vasutat az üzletnek állami felügyeletéért díjak fizetésére vagy pedig a pénzügyőri, vám- és jövedéki szolgálat céljaira szükséges hivatalos és lakóhelyiségek ingyenes előállítására e törvény 40. §-a ellenére kötelezte;

7. a minister a helyi érdekű vagy a gazdasági vasut engedélyesét a vasutnak a m. kir. államvasutak vagy e törvény 48. §-ában megjelölt vasutak vonalához vagy állomásához való csatlakozásából kifolyólag szükséges új építkezések és átalakítások költségeinek viselésére, a létrejött megállapodások vagy ilyenek hiányában e törvény 47. §-a ellenére kötelezte;

8. a minister a m. kir. államvasutak és az általuk

kezelt helyi érdekű vagy gazdasági vasut között az üzem körében felmerült vitás jogkérdésben a törvény, törvényerejű jogszabály, engedélyokirat vagy szerződés ellenére döntött; vagy hogy

9. a minister, mint első- vagy másodfokú hatóság, a saját használatú vasuttra vonatkozó engedélyt e törvény 79. §-ának első és második bekezdése ellenére vonta vissza.

Az 1896. évi XXVI. t.-cz. 69. §-a hatályon kívül helyeztetik.

92. §.

E törvény 190... évi hó 1-én lép hatályba. Rendelkezései — a m. kir. államvasutak és a fővasutak kivételével — a hatályba lépte előtt engedélyezett összes közforgalmú és saját használatú vasutakra — az építési és üzleti engedély alapján szerzett jogok épségben tartásával — szintén alkalmazandók.

A 38., 41., 42. és 44-ik §-ban foglalt rendelkezések alapján a multa nézve illeték vagy adó visszatérítésének nincs helye.

A hatályba lépés napjával e törvénnyel ellenkező minden más jogszabály (jelesül az 1880. évi XXXI. és az 1888. évi IV. t.-cz.) hatályát veszti.

A magánvaspályák építésére szükséges engedélyek tárgyában az országgyűlés jóváhagyásával az 1868. évi július hó 8-án 4973. szám alatt kibocsátott közmunka- és közlekedésügyi ministeri rendeletnek e törvény által nem érintett rendelkezései az e törvény hatálya alá eső összes vasutakra továbbra is alkalmazandók.

A hazai ipar fejlesztéséről szóló 1907. évi III. t.-cz. 13. §-ában foglalt rendelkezések az összes alsóbbrendű vasutakra is kiterjednek.

93. §.

A kereskedelemügyi minister felhatalmaztatik, hogy az érvényben levő vasutüzleti rendtartás helyébe a gazdasági vasutakra vonatkozólag — azok alárendelt közforgalmi jelentőségének és egyszerű berendezésének figyelembe vételével — külön vasutüzleti rendtartást bocsásson ki, úgyszintén a géperejű közuti vasutak részére is a belügyministerrel — Horvát-Szlavonországok területére nézve a bánnal — egyetértőleg általános érvényű építési és üzemszabályokat állapítson meg.

94. §.

Felhatalmaztatik a ministerium, hogy e törvényt Fiume városában és kerületében — az ottani viszonyok figyelembe vételével — rendeleti uton külön léptesse hatályba.

95. §.

E törvény végrehajtásával a kereskedelemügyi, a belügyi, a pénzügy-, a földművelésügyi és az igazságügyi ministerek bizatnak meg; Horvát-Szlavonországok területén a végrehajtás az e törvényben szabályozott ügyekben a bánnal egyetértőleg történik.

INDOKOLÁS.

Általános rész.

A vasutak tekintetében a legtöbb államban az u. n. »vegyes vasuti rendszer« fejlődött ki, vagyis államvasutak és magánosok által létesített vasutak épültek és tartattak üzemben.

Igy történt ez hazánkban is. Az államvasutak építése — mint az állami felségjognak folyománya — a dolog természeténél fogva külön szabályozva nálunk sem lett, ellenben az 1868. évi július hó 8-án az országgyűlés jóváhagyásával kibocsátott 4973. számú közmunka- és közlekedésügyi minis-teri rendelet ¹⁾ — a nélkül, hogy a vasut fogalmát általánosságban meghatározná — már intézkedik a magánvaspályák építésére szükséges engedélyek tárgyában.

Ez a szabályrendelet, noha tulajdonképen a magánvállalkozás által létesített, tehát a nem államvasuti vonalakra vonatkozik, mindazon határozményeiben, melyek nem vonatkoznak kizárólag csakis az állam és a vasutak közti jogviszonyokra vagy kizárólag a magánvállalkozás terére (társasági viszonyok) — kiterjed az államvasutakra is.

A szabályrendeletben mindenekelőtt megkülönböztetés tétetik a közhasználatú és a magánhasználatú vasutak között.

Az 1. §-ban ugyanis kimondatik, hogy bármely vállalkozó által kizárólag saját használatára és saját földjén vagy

¹⁾ L. I. kötet 20. és következő lapjain.

a földtulajdonosnak előlegesen kimutatandó beleegyezése mellett idegen földön építendő vaspályának munkába vételére csak egyszerű építésrendőri engedély, ellenben oly pálya építésére, melynek rendeltetése az, hogy nyilvános személy- és áruszállító eszközkép szolgáljon, a kormányhatóság részéről különös engedély (privilégium) szükséges.

Az engedélyezési szabályrendelet a magánvasutaknak fenti két csoportján kívül nem ismer különbséget azok különböző nemei között, és csupán az illetékesség tekintetében teszi azt a megkülönböztetést, hogy a gőzmozdonyú vasutak engedélye az országgyűlés jóváhagyásával Ő Felsége által adatik ki.

A vasutépítési tevékenység a dolog természeténél fogva legelőször minden államban a főbb vonalak létesítésére irányult, a vasutügy fejlődésének előhaladásával azonban mindinkább előtérbe lépett az az irányzat, hogy a főpályákon kívül azok kiegészítésére s ekként az egyes vidékeknek a vasuti forgalomba minél nagyobb terjedelemben bevonhatása érdekében is építtessenek vasutvonalak. Minthogy pedig már kezdettől fogva kétségtelennek látszott az, hogy ily szűkebb forgalmi térre szorított pályák nagyobb jövedelmezőségre nem számíthatnak, ennél fogva gondoskodni kellett olyan jogszabályok megállapításáról, hogy ilyen pályák lehetőleg olcsón és megfelelő állami könnyítések mellett létesülhessenek.

Az alsóbbrendű vasutaknak ezen jogi és igazgatási szempontokból fontos kategóriáját hazánkban az 1880. évi XXXI. törvénycikk, a helyi érdekű vasutakban állította fel, ki mondván az 1. §-ában azt, hogy a helyi érdekű vasutak oly vasutak, melyeknek főcélja, hogy az illető vidék forgalmi és közgazdasági igényeinek megfeleljenek.

Az egyes külföldi államok törvényhozásai által e részben alkotott fontosabb törvények ¹⁾ a következők:

¹⁾ Szövegük szó szerinti fordításban a II. kötetben.

Franciaország : 1865. évi július hó 12-én és 1880. évi június hó 11-én kelt törvények a mellék- és a kisvasutakról.

Hessen : 1884. évi május hó 29-én kelt törvény a mellékvasutakról.

Belgium : 1885. évi június hó 25-én kelt törvény a helyi érdekű vasutakról.

Poroszország : 1892. évi július hó 28-án kelt törvény a kisvasutakról és a csatlakozó magánpályákról.

Ausztria : Az 1894. évi december hó 31-én kelt törvény az alsóbbrendű vasutakról.

Angolország : 1896. évi augusztus hó 14-én kelt törvény a kisvasutakról.

Olaszország : 1896. évi december hó 27-én kelt törvény a géperejű tramwayk és gazdaságos vasutak engedélyezéséről.

Svájc : 1899. évi december hó 21-én kelt törvény a másodrendű vasutak építéséről és üzletéről.

Rumánia : 1900. évi április hó 10-én kelt törvény a magánvasutakról.

Oldenburg : 1902. évi január hó 7-én kelt törvény a vasutakról.

Braunschweig : 1906. évi május hó 3-án kelt törvény a csatlakozó magánvasutakról.

Azon szoros kapcsolat, mely a közgazdasági élet fejlődése és a megfelelő közlekedés között fennáll, s mely minden államot arra utal, hogy a közlekedési viszonyokat a közgazdasági élet követelményeivel összhangba hozza, kizárja azt, hogy a helyi érdekű s ezekkel hasonló jellegű vasutakra vonatkozó általános érvényű törvényhozási intézkedések hosszabb időn át változatlanul maradjanak.

Az egyes államok törvényhozásai működését szemlélve, tapasztalhatjuk is azt, hogy e részbeni törvényeiket idő múltán módosítani s ekként a kor igényeivel összeegyeztetni kénytelenek.

Ezzel a helyzettel az osztrák birodalmi törvényhozás már

eleve számolt, a midőn az 1880. évi május hó 25-én kelt legelső ilyfajta törvényét már magában véve is csak két évre — az ennek helyébe lépett 1894. évi december hó 31-én kelt törvényt pedig tiz évre terjedő hatálylyal alkotta meg; s azóta időnkint hatályában meghosszabbítja.

Ezen intézkedésnek az volt a félre nem ismerhető czélzata, hogy már magában a törvényben legyen megadva az indító ok arra, hogy időnkint revízió alá vétessék s a változott viszonyokkal összhangzásba hozassék.

A helyi érdekű vasutakról szóló 1880. évi XXXI. törvény-cikk sem maradhatott e részben kivétel, és hatályba lépte után nyolcz év mulva annak megfelelő módosítása elől a törvényhozás többé már el nem zárkozhatott. De az ekként létrejött 1888. évi IV. törvény-cikk az 1880. évi XXXI. törvény-cikket alapelveiben nem érintette, hanem csakis novelláris uton módosította, illetőleg egészítette ki annak egyes konkrét rendelkezéseit.

Az idézett törvény-cikkre vonatkozó törvényjavaslatnak az országgyűléshez előterjesztett indokolásában ¹⁾ megfontolás tárgyává tétetett a kérdés, »hogy vajjon a helyi érdekű vasutak javára alkotott törvény a maga egészében, alapelveiben és lényeges határozányaiban hazai viszonyainknak még megfelel-e, és a helyett, hogy az említett hiányok az idézett törvényhez csatlakozó novelláris uton pótolattak, nem volna-e megfelelőbb a helyi érdekű vasutak ügyét egészen új, esetleg más törvényes alapokra fektetni?« Az 1888. évi törvényhozás azonban a kérdést a helyi érdekű vasuti törvény javára döntötte el, abból a kétségtelenül helyes alapelvből indulva ki, hogy egy oly törvény, melynek alapján nem egészen hét év alatt 2.200 km. hosszú helyi érdekű vasuti hálózat létesült, a hazai viszonyoknak megfelelő és éppen ezért továbbra is fentartandó alapokon kell hogy nyugodjék.

1) Az 1887—92. évi országgyűlés képviselőházi irományai I. kötet 220. l.

Az 1888. évi IV. törvénycikk megalkotását követő évek tapasztalatai igazolták is a fenti felfogásnak helyességét, a mennyiben az a rohamos fejlődés, melyet a magyar helyi érdekű vasutak ügye ebben az időszakban felmutat és a mely az 1888. évben 2200 km.-t tevő helyi érdekű vasuti hálózatot 1896-ban már 6314 km.-re emelte, a vasutak történetében szinte páratlanul áll.

A rohamos fejlődés azonban — a mint ez minden téren bekövetkezni szokott — a helyi érdekű vasutaknál is csakhamar több tekintetben hátrányos tünetekkel és következményekkel járt, úgy hogy az 1896. évi január hó 25-én tartott országos ülésben, egy incidensből kifolyólag, az akkori kereskedelemügyi minister már következőleg nyilatkozott: »Már úgy a pénzügyi bizottságban, mint ezen ház tárgyalásainak valamelyikén alkalmam volt nyilatkozatot tenni a tekintetben, hogy azon tapasztalatok, a melyeket a vicinális vasutak engedélyezése és építése körül azóta, mióta ezen helyet szerencsém van elfoglalni, szereztem, szükségessé tesz az, hogy a vicinális vasutak építéséről szóló törvény revízió alá vétessék. Nem mintha az 1880. és az 1888. évi törvények, melyek a vicinális vasutakról szólnak, bizonyos jótékony hatásokat e téren eddig is nem gyakoroltak volna; mert az az eredményük megvan, hogy körülbelül tizenöt év óta mintegy négyezer kilométeren felül épültek az országban a vicinális vasutak, a minek üdvös hatását a közgazdaság előmozdítására bizonyosan mindenki elismeri; de minthogy ezen állásomnál fogva alkalmam volt tapasztalni, hogy úgy a vicinális vasutak engedélyezése, mint az építési engedély megadása, valamint a finanziaozás körül bizonyos kinövések keletkeztek, melyeknek kellő mértékben való meggátlására az 1880. és 1888-iki törvények elegendő eszközt rendelkezésemre nem nyújtanak, ezen oknál fogva felette szükségesnek tartom ezen törvények revízióját. A revízió munkája máris foganatban van. Szerettem volna erre nézve előterjesztésemet már a

jelen költségvetés tárgyalása alkalmával a t. Háznak bemutatni, azonban részint az idevágó külföldi intézkedések tanulmányozása, részint az anyag nagy terjedelme, részint pedig azon körülménynél fogva, hogy tárczámra éppen ebben az időben elhalaszthatatlan és igen nagyfontosságú feladatok hárulnak, lehetetlenné tették, hogy már a költségvetés tárgyalása alkalmával megtegyem ezen előterjesztésemet. Mindenestre azt hiszem, és alaposan hihetem, hogy ezen év folyamán alkalmam lesz ide vonatkozó előterjesztésemet megtenni.«¹⁾

Ezen idő óta a helyi érdekű vasuti törvények revíziójának kérdése állandóan napirenden van, s az erre vonatkozó törvényjavaslat benyújtását az az óta következett kormányok mindegyike a hivatalba lépésekor kifejtett programja keretében kilátásba helyezte.

A helyi érdekű vasutak fejlődésében az 1900—1903. években bekövetkezett visszaesés az érdekelt közvéleménynek figyelmét a revízió kérdésére még inkább reá irányította, úgy hogy a jelenlegi kormány elnökének az 1906. évi május hó 29-én tartott országos ülésen tett azon kijelentése, hogy a kormány a programjába a vicinális vasutakról szóló törvények revízióját is felvette — osztatlan helyesléssel találkozott.²⁾

A revizionális munkálatok foganatba vételénél mindenekelőtt két fő kérdés volt eldöntendő, nevezetesen egyrészt az új törvény terjedelmének, másrészt pedig annak a kérdése, hogy a mostani helyi érdekű vasuti törvényekben lefektetett alapelvek továbbra is fentartassanak-e vagy sem?

A törvény terjedelmének szempontjából vizsgálva a kérdést, megfontolandó volt, vajjon az továbbra is csak a helyi érdekű vasutak szűk határai között maradjon-e, avagy kiterjesztessék a magyar vasuti jog általános szabályozására is?

Ha ugyanis el kell ismernünk azt, hogy a helyi érdekű

¹⁾ Az 1892—97. évi országgyűlési napló XXVIII. kötet 346. lap.

²⁾ Az 1906—11. évi országgyűlési napló I. kötet 32. lap.

vasuti törvényeink — nem ritkán rajtuk kívül eső és a gyakorlatban éppen a törvény ellenére érvényesült helytelenségekre visszavezethető okokból is — tényleg revízióra szorulnak, tapasztalhatjuk egyuttal azt is, hogy ugyanez áll a vasuti jogszabályainkra egyáltalában.

A magyar vasuti ügy fejlődése ugyanis összeesvén az absolut kormány idejével, a magyar vasutakra vonatkozólag is kezdetben az osztrák császári rendeletek szolgáltak jogforrásokul.

Az alkotmánynak 1867-ben történt visszaállításakor — különös tekintettel az akkor még fennállott számos közös vasutra, másrészt pedig az akkor megkötött kereskedelmi és vámszövetségben a vasutak közös szabályozására vonatkozólag létrejött megállapodásokra — legegyszerűbb volt az a megoldás, hogy a magyar vasutak jogviszonyai lehetőleg osztrák mintára szabályoztassanak.

Ezen jogforrások mindegyike számos oly intézkedést tartalmaz, mely a vasuti jog mai állapotának már meg nem felel.

Ezen kétségtelenül orvoslást igénylő helyzetnek daczára is azonban, egy a vasuti jog összes vidékeire kiterjedő általános vasuti törvény megalkotása, vagyis tehát a magyar vasuti jog kodifikálása mellőzendő volt, miután nem volt szem elől téveszthető egyrészt az a körülmény, hogy egy ily általános vasuti törvény elkészítése messzemenő előtanulmányokat igényelvén, ily módon a helyi érdekű vasutak kérdésének már több mint egy évtized óta vajudó megoldása megint csak elodáztatott volna, másrészt pedig súlyosan esett a latba az az aggály is, hogy a helyi érdekű vasuti törvényeknek ilyen általánosítása ellenkezne úgy az elmélet, mint a külföldi törvényhozások által e részben követett rendszerekkel, mely utóbbiak legtöbbször helyi érdekű vasuti törvénye csakis az általános vasuti jogszabályoktól eltérő kivételes intézkedések és kedvezmények megállapítására szorítkozik.

A törvényjavaslat tehát úgy az alaki, mint az anyagi jog terén az általános vasuti jogszabályokat érintetlenül hagyja, illetőleg azokra vonatkozólag csakis az eltéréseket állapítja meg.

Midőn azonban a magyar vasuti jog általános szabályozása a helyi érdekű vasuti törvények revíziójának keretéből az előadott indokok folytán kikapcsoltatott, viszont számolni kellett a gyakorlati élet szükségleteivel is s ehhez képest a törvényjavaslatba a helyi érdekű vasutak jogvidékének szabályozásán kívül a közuti és a saját használatú vasutak különleges jogviszonyainak szabályozása is felvételre került, sőt a gazdasági vasutakban egy újabb vasuti typus is alkottatott. A törvényjavaslat tehát a fővasutak kivételével tulajdonképpen minden más vasutra kiterjedvén, önként értetődően nem maradhatott a mostani helyi érdekű vasuti törvények novelláris módosításának, illetőleg kiegészítésének szűken határolt formájában, hanem mint egyuttal azokat is helyettesítő önálló mű is készült.

Áttérve a másik, nevezetesen a mostani helyi érdekű vasuti törvényekben lefektetett alapelvek további fentartásának a kérdésére, ennek elbírálásánál kétségtelenül el kell ismerni azt, hogy az a rohamos haladás, mely az összes modern államok vasutainak fejlődésében, mint már fentebb is említettett páratlanul áll, a helyi érdekű vasuti törvényeink főleg azon intézkedéseinek köszönhető, a melyeket azok a helyi érdekű vasutaknak állami támogatása, a pénzbeszerzés módzatai és az államvasuti kedvezmények tekintetében tartalmaznak. Helyi érdekű vasutaink megépülésének ugyanis mindenkor az képezte alapfeltételét, hogy az állam és a vonalmenti érdekeltség érdekei egymással összhangba hozassanak, egyuttal pedig mód nyujtassék — különösen az államvasuti üzletkezelés kedvezménye által — arra is, hogy a magán-, nevezetesen pedig a külföldi tőke, a magyar helyi érdekű vasuti vállalatokban megnyugvással elhelyezést találhasson.

A helyi érdekű vasuti törvényeinkbe lefektetett ezen

rendszer alapján vált egyedül csak lehetővé azon eléggé nem méltányolható előny, hogy éppen abban az időszakban, a midőn állami háztartásunk többé-kevésbé súlyos pénzügyi nehézségekkel küzdött, vasuti hálózatunkat az államnak aránylag csekély megterhelésével sikerült kiegészítenünk.¹⁾

Hazánk helyi érdekű vasutainak — az 1907. évi október hó végéig terjedő adatok szerint — 765,801.760 koronára rügó *eredeti* építési és üzletberendezési tőkájéből az állam 118,579.358 koronát, vagyis 15·4%-ot, az érdekeltség 159,389.262 koronát, vagyis 20·7%-ot, a magánvállalkozás pedig 487,815.140 koronát, vagyis 63·9%-ot fedezett.

Poroszországban és Belgiumban, tehát a helyi érdekű vasutak tekintetében a legelőrehaladottabb két külföldi államban a fedezet aránya a következőleg oszlik meg :

	Állam:	Erdekeltség:	Magán- vállalkozás:
Poroszország (1906. évi adatok)	17·0%	44·0%	39·0%
(Nebenbahnähnliche Kleinbahnen)			
Belgium (1905. évi adatok)	45·5%	57·8%	1·7%

Minthogy a magánvállalkozás tőkéit hazánk közgazdasági és pénzügyi viszonyai mellett jövőre sem nélkülözhetjük, ennél fogva mindenesetre gondoskodnunk kell továbbra is oly megoldásról, mely mellett a helyi érdekű vasutaink létesítése iránt a magánvállalkozás, nevezetesen a külföldi tőke érdeklődését fentarthatjuk.

Erre pedig továbbra is legalkalmasabbnak látszik a helyi érdekű vasuti törvényeinkbe lefektetett azon alapelv érvényesítése, mely szerint egyrészt a helyi érdekű vasutakat a vonalmenti érdekeltség az állam támogatása mellett magánvállalkozás útján oly módon létesítse, hogy az érdekeltség

1) A helyi érdekű vasutak fejlődésére vonatkozó statisztikai adatokat I. I. kötet 562—678. lap.

a helyi érdekű vasut létrejötte folytán bekövetkező gazdasági fellendülésben közvetve is nagy hasznot lelvén, a helyi érdekű vasut létrejötte érdekében hozott áldozataiért közvetlen kárpótlásban (jövedelemben részesedés, tőkevisszatérítés) csak másodsorban, vagyis a magánvállalkozás befektetései méltányos gyümölcsöztetése után részesedjék, másrészt pedig az üzletvitel kockázatának a m. kir. államvasutak részéről való átvétele útján, a magánvállalkozás befektetéseinek a helyi érdekű vasut bruttó bevételei bizonyos százalékában való ez a gyümölcsöztetése, mindenkor tényleg biztosítva is legyen.

A törvényjavaslatban tehát a fennálló helyi érdekű vasuti törvényekbe lefektetett és a 27 éves gyakorlat által kipróbált fenti alapelvek továbbra is fentartattak, viszont azonban a lehető legkörültekintőbb gondoskodás történt oly irányban, hogy egyrészt a törvényjavaslatba felvétessenek mindazon határozmányok, a melyek a közgazdasági élet, különösen pedig a közlekedési ügy mai állapotában szükségesek, másrészt pedig a régi törvények elavult határozmányai kihagyassanak, illetve a kor igényeinek megfelelően módosíttassanak.

E részben különös tekintettel kellett lenni arra a sajnálatos körülményre, hogy helyi érdekű vasutaink nem egyszer a helyes irányok ellenére, továbbá indokolatlanul magas építési és üzletberendezési tőkével létesültek. Ez pedig főleg arra vezethető vissza, hogy a helyi érdekű vasutak létesítésénél főleg az alapítási nyereség képezvén a mozgató rúgót, a főszűly az építésre fordítottatott s így gyakran épültek olyan helyi érdekű vasutak, melyek az üzlet s ez alapon a jövedelmezőség szempontjából nem váltak be. Bizonyítják ezt az elmúlt évtizedek adatai, a mikor a tőke 35%-ának törzsrészcshényhozzájárlásokban történt jegyzése már egyértelmű volt a helyi érdekű vasut létrejöttének biztosításával és több ezer kilométer helyi érdekű vasut engedélyeztetett a nélkül; hogy a tervezett vasutak üzlete és várható rentabilitása az engedélyezésnél tüzetesebb megfontolás alá vétetett volna.

Ha e mellett számolunk azzal a lázas érdeklődéssel is, melylyel a külföldi tőke — bízva az ország gazdasági fellendülésében — a kilenczvenes években a helyi érdekű vasutakkal szemben viseltetett s mely érdeklődésből kifolyólag nem egyszer túlságosan vérmes reményekkel számított, úgy körülbelül megtaláltuk azt a két fő okot, mely az 1900—1903-iki időszakban bekövetkezett csatlódásokra, kiábrándulásokra, a külföldi tőkének a másik szélsőségbe kerülésére, nevezetesen indokolatlan tartózkodására vezetett.

Mindezen bajoknak elejét veendő, a törvényjavaslat intézményesen kíván gondoskodni arról, hogy már az előmunkálati engedély kiadását megelőzőleg is, és még tüzetesebben az engedélyezés alkalmával, a vasuti tervezetek az érdekeltség meghallgatásával az általános közforgalmi, közigazdasági és honvédelmi, valamint a helyi érdekek és a jövedelmezőség szempontjából tüzetesen megvizsgáltassanak.

Különösen szükséges ez abból a szempontból, hogy minden egyes vasutvonal azzal a jelleggel épüljön, a mely közigazdasági és honvédelmi jelentőségének megfelel.

Az a rendszer, melynek alapján a törvényjavaslat áll, kizárni kívánja tehát azt a már-már gyakorlattá fejlődött eljárást, mely szerint helyi érdekű vasuti alapon engedélyeztetnek olyan vasutvonalak, a melyek összekötő és átmeneti utirányu jellegükből kifolyólag mint az államvasutaknak szerves kiegészítő részei volnának hivatva az általános közforgalmi érdekeket kiszolgálni.

Az e fajta helyi érdekű vasutak, melyek már keletkezésüknél is abban találják létalapjukat, hogy az államvasutak részéről bizonyos mérvű átmeneti forgalom átengedésével segélyeztetnek, végeredményben az államvasutakat károsítják.

Ez a visszás helyzet a jövőre annál is inkább kerülendő volna, mert a modern fejlődés folytán mindinkább fellépő különböző irányú igények az állam pénzügyi erejét oly mérvben veszik mind fokozatosabban igénybe, hogy az állam az

államvasutakban fekvő több mint 2000 millió koronát tevő vagyonának megfelelő gyümölcsötetéséről, pénzügyi egyensúlyának veszélyeztetése nélkül, le nem mondhat.

A helyes vasuti politika tehát oly országban, a hol, mint nálunk, az államvasuti rendszer dominál, csakis az lehet, hogy az ilyen vonalakat az állam, mint államvasutakat, maga létesítse.

Ez irányban különben az előkészítő kormányintézkedések már meg is tétettek, s az ország valamennyi törvényhatóságának, kereskedelmi és iparkamarájának, valamint jelentékenyebb mezőgazdasági érdekképviselőinek meghallgatásával megállapítottatnak azok a vasutvonalak, a melyekre az országnak közzgazdasági szempontokból a közel jövőben szüksége lesz, s egyuttal a jövőben szem előtt tartandó vasuti programként kidolgoztatik egy tervhálózat, melynek keretében tüzetesen megállapítottatnak azok a vonalak, melyek általános közforgalmi, pénzügyi és honvédelmi érdekekből, mint az államvasutak szerves kiegészítő részei építendőek, a melyeknek helyi érdekű vasúti alapon való létesítése tehát a magánvállalkozásnak át nem engedhető.

De a most előadott általános elvi szempontokon kívül a vasutervezeteknek még az előmunkálati engedély kiadása előtti tanulmányozása azért is szükséges, hogy az érdekelt-ségi vagy a magánvállalkozás útján csakis olyan vasutak létesüljenek, melyeknek várható rentabilitása azok létrejöttét megokoltta teszi, ellenben oly vasutak létesítése, melyek önmagukat ki nem fizetik, létrejöttük azonban akár honvédelmi, akár közzgazdasági s egyáltalában magasabb állampolitikai szempontokból szükségesnek bizonyul, szintén csak állami feladatot képezhet s megépítésük módozataira nézve mindenkor külön konkrét törvény hozandó.

Részletes indokolás.

A törvényjavaslat az alsóbbrendű vasutak elnevezés alatt mindazokat a magánvasutakat érti, a melyek a fővasutakkal szemben az általános közforgalmi és honvédelmi szempontokból alárendeltebb jelentőséggel bírnak.

Az alsóbbrendű vasutaknak illetően elkülönítése a gyakorlatban nálunk már régóta érvényesül, sőt ma már törvényeinkben is szerepel, a mennyiben a magyar szent korona országai és a birodalmi tanácsban képviselt királyságok és országok között a kölcsönös kereskedelmi és forgalmi viszonyok szabályozása tárgyában létrejött és az 1908. évi XII. törvénycikkkel becikkelyezett szerződés IX. cikkében megállapíttatik, hogy: »Az alsóbbrendű vasutak (helyi érdekű, kisvasutak stb.) építésének és üzemeltetésének szabályozása, a mennyiben az ily vasutak az egyik állam területének határán túl nem terjednek, a két állam mindegyikének fentartatik.«

Németországban a fővasutak kategóriáját már az 1871. évi birodalmi alkotmány (Reichsverfassung) 4-ik cikkelye állapítja meg, a midőn kimondja, hogy a birodalom törvényhozása és felügyelete alá tartoznak mindazok a vasutak, a melyek Németország védelme és az általános közforgalom szempontjából jelentőséggel bírnak.

Poroszországban ugyanez a szempont vezeti az 1892. évben kelt kisvasuti törvényt (Gesetz über Kleinbahnen und Privatanschlussbahnen), a midőn 1. §-ában kimondja, hogy: »kisvasutak mindazok a nyilvános forgalomnak szolgáló vasutak, melyek közforgalmi szempontokból való alárendeltségük következtében az 1838. évi november 3-iki általános vasuti törvény hatálya alá nem esnek.«

A fenti álláspont még nyomatékosabban jut kifejezésre az osztrák vasuti törvényhozásban.

I. CZIM.
Általános határozatok.

I. Fejezet.
Az alsóbbrendű vasutak osztályozása.

1. §.

Ausztriában ugyanis a kormány az alsóbbrendű vasutakról szóló 1894-iki törvényre vonatkozó javaslatát a birodalmi gyűléshez »Törvényjavaslat a helyi érdekű és kisvasutakról« cím alatt terjesztette be.

Az osztrák képviselőház vasutügyi bizottsága azonban a törvényjavaslat címébe »az alsóbbrendű vasutak« megjelölést vette fel; eljárását a parlament elé terjesztett jelentésében azzal indokolván, hogy a törvényjavaslat nem csak a szorosabb értelemben vett helyi érdekű vasutakra vonatkozik, hanem mindazon vasuti kategóriákra kiterjeszkedik, melyek nem elsőrangú fővasutak, tehát a műszaki és katonai szempontokból a legmesszebb menő követelmények kielégítésére nem hivatvák.

Franciaországban már az 1865. évi július hó 12-én kelt törvény megállapította és a helyébe lépett 1880. évi június 11-iki törvény továbbra is fentartotta a fővasutak és alsóbbrendű vasutak közti megkülönböztetést, a mennyiben az említett törvények a fővasutal (chemins de fer d'intérêt general) szemben felállítják az alsóbbrendű vasutak (chemins de fer d'intérêt local et tramways), vagyis a mi helyi érdekű és közuti vasutaink szerinti osztályozást.

Svájcban az 1899. évi december hó 21-én kelt törvény a fővasutakkal szemben mellékvasutaknak nevezi azokat a vasutakat, melyek főleg a helyi forgalomra vagy különleges forgalmi célokra szolgálnak és a nagy átmeneti forgalmat nem közvetítik.

A törvényjavaslat 1. §-ában az alsóbbrendű vasutaknak négy kategóriája állapítottatik meg, nevezetesen a helyi érdekű vasutak, a gazdasági vasutak, a közúti vasutak és a sajtáhasználatú vasutak.

A törvényjavaslat tehát a fővasutak kivételével a magánvasutak összes kategóriáinak jogviszonyait szabályozza, ellenben a szoros értelemben vett államvasutakra, miután azok

létesítése az állami felségjognak közvetlen gyakorlása, önként értetőleg nem terjed ki.

E helyt is áll azonban az a fentebb már kifejezésre jutott észrevétel, hogy a mennyiben a törvényjavaslatnak oly határozmányai forognak szóban, a melyek nem kizárólag az állam és a törvényjavaslat hatálya alá eső vasutak közti jogviszonyokra, vagy a magánvállalkozásra tartoznak, azok az államvasutak ilyen vonalaira is kiterjednek.

A helyi érdekű vasutak forgalmának meghatározásánál a törvényjavaslat az 1880. évi XXXI. törvényczikk 1. §-ában megállapított körülíráshoz alkalmazkodik és a mai állapottal szemben csak annyiban enged eltérést, hogy a géperő alkalmazásának előírásával a helyi érdekű vasuti jellegét az állati vagy emberi erőre berendezett vasutaknál kizárja. Ez a rendelkezés bővebb indokolásra alig szorul, miután egy vidék forgalmi igényeinek kielégítésére hivatott közforgalmú vállalat a technika mai előrehaladott állapotában állati vagy emberi erőre el sem képzelhető.

Ezt az álláspontot foglalja el az 1902. évi január 7-én Oldenburg herczegségben hozott vasuti törvény is, melynek 1. §-a a törvény hatályát csakis a géperejű vasutakra terjeszti ki.

A gazdasági vasutak típusának törvényes szabályozása vasuti rendszerünk egy régóta érzett hiányának pótlására volna hivatva.

Tapasztalati tény ugyanis, hogy az 1880. évi XXXI. és az 1888. évi IV. törvényczikkek alapján épült helyi érdekű vasutaink, oly czélból, hogy az államvasutak szabványait lehetőleg megközelítsék s ekként az államvasuti hálózatba való szerves beillesztésüket megkönnyítve, ily módon maguknak az államvasuti üzletkezelés kedvezményét lehetőleg biztosítsák, legnagyobbbrészt költségesebb építési és üzemi berendezésekkel létesültek, mint a minőkre a vasut által kiszolgáltatni czélzott forgalom terjedelme szempontjából tényleg szükség

lett volna. Ez a körülmény azután oly vasutaknál, melyeknek forgalmi terjedelme a helyi érdekeknek csak egy egészen szűk körére szorítkozik, két irányban érezteti hátrányos hatását. Egyfelől az ilyen vasutvonalak a nagyobb szabású államvasuti üzem nehézkessége folytán nem képesek a vonalmenti érdekeltség aprólékos forgalmi szükségleteihez alkalmazkodni és azokat a gazdasági üzemek igényeinek megfelelően kielégíteni, a mi pedig súlyos közgazdasági hátrány; másfelől pedig előáll az a pénzügyileg visszás helyzet, hogy a vasutakba indokolatlanul befektetett magas tőkének kamat- és törlesztési szükséglete a vasut jövedelmeiben elegendő fedezetet nem talál, s ekként milliókra menő értékek — köztük tetemes érdekeltségi hozzájárulások — teljesen meddő befektetéseké válnak.

Nem szenved kétséget, hogy mostani helyi érdekű vasuti törvényeink alapján is lehetne egész egyszerű műszaki berendezésű, tehát olcsó helyi érdekű vasutakat létesíteni, ámde a gyakorlat a helyi érdekű vasuti törvényeinknek ezen rugalmasságát csak egyes szórványos esetekben használta ki (első alföldi gazdasági vasut, nyiregyházavidéki kisvasutak, borsavölgyi gazdasági vasut). Sőt a gyakorlat a törvény intenczióit egyenesen visszafejlesztve, ma már helyi érdekű vasutak alatt tulajdonképen azokat a nagyobb teljesítményű összekötő és kiegészítő vonalakat érti, melyek már az úgynevezett mellékvonalak (Nebenbahn) fogalma alá esnek.

Szükséges tehát gondoskodni egy oly vasuti típusról, a mely még mint közforgalmi vasut, de már a lehető leg-egyszerűbb berendezéssel s ekként a lehető legolcsóbban épülve, főleg arra szolgálna, hogy környékének a távolsági forgalmat közvetítő pályákkal való állandó összeköttetését biztosítsa, s ekként a nagyobb teljesítményű pályák és a gazdasági üzemek között mintegy a szállítványozó (spediteur) szerepét töltsse be.

Erre a célra szolgálnának a gazdasági vasutak.

A ki hazánk jelenlegi közlekedési viszonyait ismeri és tudatában van azoknak a rendkívüli nehézségeknek, melyekkel a nedves évszakokban a vasutak megközelítése éppen a közgazdasági fejlődésre legalkalmasabb vidékeken együtt jár, az mindenesetre méltányolni fogja azokat a közgazdasági előnyöket, a melyek ily gazdasági vasutak létesüléséhez fűződnek.

A gazdasági vasutak létesülésével ugyanis ki lesz majdan elégíthető hazánk számos oly vidékének forgalmi szükséglete, mely most a vasúti közlekedés előnyeit s így különösen mezőgazdasági és ipari fejlődésének alapfeltételeit csakis azért nélkülözi, mert egyrészt a vasuti vonalaktól annyira távol esik, hogy az egyes gazdasági üzemek a vasutvonallal magukat saját használatú vágányokkal összeköttetésbe már nem hozhatják, másrészt azonban a vidék forgalma költségesebb berendezésű helyi érdekű vasut magasabb befektetési tőkéje kamat és törlesztési szükségletének fedezésére kielégítő alapot még sem nyújt.

A gazdasági vasutak ezen kiváló közgazdasági fontosságát élénken megvilágítja az 1905-ben Washingtonban tartott nemzetközi vasuti kongressus következő határozata :

»A gazdasági vasutak a legnagyobb mértékben megérdemlik a hatóságok figyelmét ; létrehozataluk valóban előmozdítja az eddig minden forgalomtól távol esett vidékek fejlődését, mivel általuk a vasuti hálózatba vonatnak be.

Ép ezért nemcsak, hogy érdekében áll, de egyenesen kötelessége a hatóságoknak ezen vonalak létesítésének előmozdítása ; e mellett ne ragaszkodjunk azok építésénél, üzeménél és kezelésénél régi formákhoz és módszerekhez, hanem minden irányban egyszerűsítésre kell törekedni, hogy a helyi igényekhez és rendelkezésre álló segédeszközökhöz alkalmazkodhassunk.

Kivánatos továbbá, hogy úgy az állami, mint a helyi hatóságok pénzzel és egyéb segélylyel is támogassák ezen

vasutak építését és üzemét. Ha egy ország hatóságai nem építhetik ki és kezelhetik maguk a gazdasági vasutakat, hanem ezt ennek folytán a magántevékenységnek engedik át, úgy elengedhetetlen, hogy az engedélyezési feltételek a lakosság és a vasuttársaság érdekeivel összhangban álljanak.»

A gazdasági vasutak tehát azt a szerepet vinnék hazánk közlekedési igényeinek kiszolgálásában, a melyet külföldön a kisvasutak töltenek be.

Ennek daczára azonban a gazdasági vasutak elnevezés helyett a külföldön szokásos »kisvasut« elnevezés mellőzendő volt.

A gazdasági vasutaknak rendeltetése ugyanis az lévén, hogy az egyes gazdasági üzemek és a távolsági forgalmat közvetítő vasutak között a közvetítő szerepét végezzék, czél-szerűnek látszott, hogy ezen feladat már a megnevezésben is kidomboríttassék.

A kisvasút elnevezés továbbá — eltekintve attól, hogy a közgazdasági jelentőségre alapított egyedül helyes osztályozás helyett inkább a műszaki szempontokra enged következtetni — még fogalomzavarokra is adná okot, a mennyiben a gazdasági vasutak a csatlakozási forgalom, a közvetlen szállítás stb. tekintetében más elbánás alá esnek, mint a velünk szoros forgalmi viszonyban levő Ausztriában, illetve Poroszországban értett kisvasutak.

A törvényjavaslatnak a közuti vasutak fogalmára vonatkozó meghatározásai általában a ma is követett közfelfogásnak felelnek meg.¹⁾

A sajáthasználátú pályák fogalmát már maga a megnevezésük adja meg. Ezek a pályák szintén a legkülönbözőbb műszaki berendezéssel épülhetnek s a legkülönbözőbb célokra szolgálhatnak (mezőgazdasági, ipari, erdei, bányavasut stb.).

Jóllehet a törvényjavaslatnak a vasutak osztályozására

¹⁾ L. IV. czím.

vonatkozó határozmányai egyrészt a jogtudomány és a tételes törvényhozások által e részben elfogadott alapelvek, másrészt pedig a hazai vasutügy történeti fejlődésének teljes figyelembevételével állapították meg, mindazonáltal a törvényjavaslat e részbeni határozmányai egymagukban még nem elegendők arra, hogy azok alapján minden egyes vasuttervezet jellege további vizsgálat nélkül megállapítható legyen.

A vasuti jogtudomány és a tételes törvényhozások mai magas színvonalon álló előhaladottságának dacára ugyanis, még nem sikerült megállapítani oly kritériumokat, melyek alapján az illető vasuttervezetnek a vasutak valamely osztályába való sorozása minden egyes konkrét esetben a szabotosszág követelményeinek minden tekintetben megfelelően történhetnék és ma is még teljesen helytálló az az álláspont, a melyet 1878-ban Freycinet francia közmunkaminister a köztársaság elnökéhez a vasutak osztályozása tárgyában tett jelentésében elfoglal, a midőn azt mondja: »A vasutaknak osztályokba sorozása egy egészen különleges kérdés. Ez a kérdés minden egyes esetben annak sajátzerűségéhez képest külön tárgyalandó és döntendő el. Hogy valamely vasutvonal valóban közhasznú vagy csak helyi jelentőséggel bír-e, az joggal csak akkor dönthető el, ha a tervezett vonal a fenforgó összes körülmények, nevezetesen pedig az átszelt vidék jellege, továbbá a közgazdasági és katonai szempontok tekintetében tüzetesen megvizsgáltatik.«

Az előadott nehézségekkel számol a törvényjavaslat, a midőn 1. §-ának utolsó bekezdésében kimondja, hogy az alsóbbrendű vasut jellegét az engedélyokirat állapítja meg.

Ezen rendelkezés által ugyanis végső fokban az engedélyezésre hivatott fórumnak tartatnék fenn a döntés arra nézve, hogy valamely vasutvonal alsóbbrendű vasutként egyáltalában engedélyezhető-e, és hogy az alsóbbrendű vasutak melyik csoportjába tartozik?

Minthogy pedig a közforgalmú vasutak engedélyezését

megelőző tervezési munkálatok elvégzéséhez a kereskedelemügyi minister előmunkálati engedélye is szükséges (2. §.); ennél fogva már az engedélyezést megelőzőleg viszont a kereskedelemügyi ministernek állandó módjában a vasutvonal jellegére nézve állást foglalni, a mennyiben olyan vasuttervezetre, melynek kérelmezett jellegét megfelelőnek nem találja, az előmunkálati engedélyt egyszerűen megtagadja.

Ennek a kérdésnek az eldöntése a dolog természeténél fogva máshová nem is tartozhatik, mert a kereskedelemügyi minister, mint az 1848. évi III., illetve az 1889. évi XVIII. törvénycikkek értelmében a vasuti ügyeknek felelős intézője, elsősorban hivatott arra, hogy ily fontos vasutpolitikai kérdésben határozzon, illetőleg a végső fokon való döntést az engedélyező fórumoknál előkészítse.

Hasonló álláspontot foglalnak el a külföldi törvényhozások is.

Igy az 1892. évi porosz Kleinbahngesetz 1. §-a elrendeli, hogy abban a kérdésben, vajjon egy vasuttervezetre a kisvasuti törvény vagy az 1838. évi november hó 3-iki általános vasuti törvény alkalmazandó-e? az államministerium dönt.

Az 1900. évi svájci törvény szerint utasíttatik a Bundesrath, hogy a törvény életbelépte után megjelölje azon, már forgalomban levő vasutakat, melyek mellékvasutaknak tekintendők. Új vasutak engedélyezésénél pedig az engedélyokiratban állapítandó meg, hogy az illető vonal a mellékvasutak sorába tartozik.

A törvényjavaslatba, annak az előmunkálati engedélyekről szóló fejezete tulajdonképen szervesen bele nem illik, miután az előmunkálati engedélyekre vonatkozó szabályok felállítására az általános vasuti jog keretébe tartoznék. A helyi érdekű vasutakról szóló 1880. évi XXXI. és 1888. évi IV. törvénycikkek e részben nem is tartalmazznak rendelkezéseket, s az előmunkálati engedélyek általános szabályozása tekintetében egyrészt a kisajátításról szóló 1881. évi XLI.

II. Fejezet.
Az előmunkálatakról.

2. §.

Előmunkálati engedélyek kiadása.

törvényezikk, másrészt az 1868. évi június hó 8-án 4973. sz. alatt kelt vasutengedélyezési szabályrendelet határozmányai szolgálnak zsinórmértékül.

Minthogy azonban az idézett jogforrások az előmunkálati engedélyek körül felmerülő jogviszonyok rendezésére egyrészt elavultak, másrészt pedig nem eléggé kimerítőek, minthogy továbbá tapasztalati ténynek bizonyult, hogy a helyi érdekű vasutak építése és üzlete terén tagadhatatlanul felmerült helytelenségek és visszasságok leginkább a tervezésekre és előkészítési munkálatokra vezethetők vissza, ennél fogva a törvényjavaslat annak a vezéreszméjének, hogy a vasutaknak s ezek közt elsősorban a helyi érdekű vasutaknak létesítése körül a helyes alapokat minden irányban megteremtse, s közállapotainkat e részben is tisztázza, csakis akkor felelhet meg, ha abba az előmunkálatok tekintetében a szükséges szanáló rendelkezések szintén felvételnek.

Az idézett vasutengedélyezési szabályrendelet ¹⁾ 2. §-a értelmében »az előmunkálatokra való engedély megadása mindennemű vasutak létesítésére« a kereskedelemügyi m. kir. ministert illeti meg. Ettől az általános elvi állásponttól idővel némi eltérést hozott létre a kisajátításról szóló 1881. évi XLI. törvényczikk 7. §-a, melynek értelmében községi vasutakra az előmunkálati engedélyt a törvényhatóság alispánja vagy polgármestere is megadhatja.

A kisajátítási törvény ezen rendelkezése a gyakorlatban nem vált be, a mennyiben nagyon sokszor hatásköri túllépésekre vezetett.

E mellett a közuti vasutak a technika fejlődésével, különösen pedig a villamos üzemek minél nagyobb mérvben történő elterjedésével, ma már messze meghaladják azokat a szűk kereteket, melyeket a kisajátítási törvény szóban forgó rendelkezésének megalkotásánál a törvényhozás szem előtt tartott.

¹⁾ I, kötet 20. oldal.

A legtöbb közuti vasut megélhetése érdekében ma már a szoros kapcsolatot kénytelen keresni valamely nagyobb vasuti vállalattal, s mint ilyen lényeges tényezője kíván lenni nemcsak valamely város vagy község helyi belforgalmának, hanem az általános vasuti forgalomnak is.

Ily körülmények között pedig abban a kérdésben, hogy valamely közuti vasut egyáltalában engedélyeztessék-e vagy sem, az előzetes elhatározást a kereskedelemügyi miniszternek, mint a vasutak felelős intézőjének a vasuti politika cél-tudatos intézhetésének követelményéből kifolyólag minden-
esetre biztosítani kell.

Ezen elvi álláspont alól a törvényjavaslat csakis Buda-
pest székesfővárosra nézve tesz kivételt, a mennyiben a főváros területén közuti vasutra — a fővárosi közmunkák tanácsának hozzájárulásával — a polgármester is adhat elő-
munkálati engedélyt.

Ezt a rendelkezést a székesfőváros kivételes helyzete eléggé indokolja s e mellett azon rendelkezés folytán, hogy a polgármester az előmunkálati engedély kiadásáról a kereske-
delemügyi miniszternek jelentést tenni tartozik, meg van adva a módja annak, hogy az általános vasuti politika szempont-
jából netán mellőzendő közuti vasutak tervezésének még a kellő időben eleje vétessék, illetve ez irányban megfelelő kor-
mány-intézkedések tétessenek.

3—5. §.

Az előmunkálati engedélyek kiadásának és megtagadásának előfeltételei. Az előmunkálati engedélyes védelme.

A törvényjavaslat 3. §-a azon, fentebb már általánosságban ismertetett alapelvnek a folyománya, hogy a vasutak mindenkor a tényleges szükségletnek megfelelően létesüljenek, s a hiábavaló tervezgetések lehetőleg mellőztessenek. E célból feltétlenül szükséges, hogy már az előmunkálati engedély kiadását megelőzőleg a vasut létesítésének eszméje úgy az általános közforgalmi és közgazdasági, mint a helyi érdekek szempontjából tüzetes vizsgálat tárgyává tétessék.

A kereskedelmi és iparkamaráknak, a mezőgazdasági érdekképviselőeknek és az önkormányzati helyi szervezeteknek

e részbeni meghallgatása elég biztosítékot nyújt arra, hogy a kérdés minden oldalról kellő megvilágítást nyerend.

A helyi érdekeltség és szakkörök meghallgatására vonatkozó rendelkezéseket a külföldi újabb törvényekben is megtaláljuk.

Az oldenburgi hercegségnek 1902. évi január hó 7-én kelt vasuti törvényében a 4. §. előírja, hogy engedélyezés előtt a vasuti érdekszövetségek, a községek és a helyi érdekeltség meghallgatandók.

Az 1900. évi április hó 10-én kelt rumán törvény rendel, hogy a tervezetet illetőleg a kerületi és községi tanácsnokok véleménye is meghallgatandó.

Ugyanily értelmű rendelkezéseket tartalmaznak a belga és a francia helyi érdekű vasuti törvények is.

A törvényjavaslat felsőrol több oly esetet, a midőn az előmunkálati engedély iránti kérelem tárgyi okokból minden esetre elutasítandó. A törvényjavaslatnak ezen intézkedése a kormány részére nem akar taxativ rendelkezéseket tartalmazni, hanem csak éppen a főbb szempontok tekintetében utmutatásul szolgál.

A törvényjavaslat 3. §-ának intézkedéseivel eleje lesz vehető a most lépten-nyomon előálló azon visszás helyzetnek, hogy az egyes helyi érdekű vasuti tervezetek létjogosultságának hiánya azoknak csak előrehaladott stádiumában derülvén ki, a tervező a finanszirozó által visszautasított életképtelen vasutjának előmunkálataira fordított tetemes költségeit (kilométerenként 6—800 korona) mindenáron megmenteni óhajtván, a vasut létesíthetése érdekében minden tényezőt mozgósít.

A vasutak tervezésénél a szolidság és alaposág biztosítását s a visszaélések megakadályozását czélozza a törvényjavaslatnak 3. §-ába felvett azon intézkedés, hogy az előmunkálati engedély ki nem adható, ha a vasuttervezettel

lényegben azonos más vonalra kiadott előmunkálati engedély még érvényben van.

Módot kell ugyanis nyújtani arra, hogy a vasut létesítével esakis az arra hivatott elemek és nyugodtan foglalkozhassanak ; mert tapasztalati tény, hogy ott, a hol ugyanegy vonalra két-három előmunkálati engedély van egyszerre érvényben, ez a körülmény nemcsak hogy a vasut létrejöttének előmozdítására nem szolgál, hanem ellenkezőleg, a versenyző feleknek egymás működése meghiusítására — különösen az érdekeltség körében — kifejtett törekvései következtében a helyi érdekű vasut létrejöttét inkább megnehezíti.

A szóbanforgó intézkedés ellen legfeljebb az az aggály merülhetne fel, hogy az monopóliumra vezet, ez ellen azonban a törvényjavaslat 5. és 7. §-ai megfelelő intézkedéseket tartalmaznak. Az 5. §. ugyanis kimondja, hogy a mennyiben a tervező a közigazgatási bejárás céljaira előirt műszaki műveleteket az előmunkálati engedély első kiadásától számított 2 év alatt nem terjesztette elő, az előmunkálati engedély további megújításának nincs helye. Ezen idő leteltével tehát a vasuttervezettel más — esetleg szerencsésebb — vállalkozó is foglalkozhat. A 7. §. pedig módot nyújt arra, hogy az előmunkálati engedély az arra nem alkalmas egyénektől már korábban is visszavonható, s ekként a szabad rendelkezés fentartható legyen.

A törvényjavaslat 4. §-a azon személyi okokat sorolja fel, a melyek fenforgása esetén az előmunkálati engedély ki nem adható.

A törvényjavaslat 6. §-a a vonalmenti érdekeltség részére a magánvállalkozókkal szemben az elsőbbséget biztosítja, szigorúan követvén a különben valamennyi intézkedésében irányadóul szolgáló azon alapelvet, hogy az alsóbbrendű vasutakat lehetőleg az érdekeltség önerejéből saját maga oly módon létesítse, hogy annak ne csak közvetett, hanem közvetlen hasznát is lássa.

6. §.

Az érdekeltség
előtérbe helye-
zése.

Belgiumban az 1885. évi június hó 24-én kelt kisvasuti törvény 3. §-a előírja, hogy kisvasut nem engedélyezhető, »mielőtt a községek és a tartományi bizottságok meg nem hallgattattak«.

Badenben az 1900. évi június hó 23-án kelt vasutengedélyezési törvény 5. §-a értelmében a községek meghallgatandók és akaratauk ellenére a vasut csak akkor engedélyezhető, ha közérdek forog szóban vagy pedig a községek között a kisebbség ellenzi a vasutat.

Egyes külföldi törvények újabban még messzebbmenő intézkedéseket tartalmaznak.

Oldenburgban az 1902. évi június hó 7-én kelt vasuti törvény 31—36. §-ai lehetővé teszik a községeknek és a helyi körzeteknek, hogy valamely vasuti vállalat építésére és üzemére külön vasuti szövetkezetet alakítsanak. Ez a vasuti szövetkezet, mint önálló jogi személy, a megállapított alapszabályok szerint jár el. A szövetkezetet egy végrehajtó-bizottság képviseli, s a vasutat egy üzletvezető kezeli. A szövetkezet jogviszonyait a törvény részletesen szabályozza.

Olaszországban az 1903. évi márczius 29-én kelt törvény külön rendelkezik azokról a módoszatokról, a melyek mellett a községek a többi közt vasuti üzleteket is folytathatnak.

Ezen szakasz intézkedései szervesen kiegészítik a 3. és 4. §-ok rendelkezéseit. Ha ugyanis megállapítatnak azon személyi és tárgyi okok, melyeknél fogva az előmunkálati engedély ki nem adható, viszont gondoskodni kell arról is, hogy ezeknek később fenforgása esetén az előmunkálati engedély vissza is legyen vonható.

7. §.
Az előmunkálati engedély visszavonása.

A törvényjavaslatnak az a rendelkezése, hogy az előmunkálati engedély visszavonandó, ha a helyi érdekű vagy gazdasági vasutnak állami, közuti vasutnak pedig az érdekelt város vagy község, vagy az ezekből alakult érdekelttség által való megépítése határoztatik el — egyrészt szükségképeni követelménye annak, hogy az állami érdek előtt a magán-

érdeknek háttérbe kell szorulnia, másrészt pedig logikai folyománya a 6. §-ba lefektetett azon elvi álláspontnak, hogy az érdekelt törvényhatóság, város vagy község vagy az ezekből alakult érdekelttség az előmunkálati engedély kiadásánál előnyben részesítendő.

Jogsérelem ezen rendelkezésből a magánvállalkozásra nem származik, mert egyrészt a törvényjavaslat 9. §-a amúgyis fentartja az általános vasuti jogszabályok azon rendelkezését, hogy az előmunkálati engedély a pálya kivitelére sem előjogot nem biztosít, sém pedig az építési és üzleti engedély kiadására nézve kötelező ígéretet nem tartalmaz, másrészt pedig a törvényjavaslat ugyanezen szakasza arról is gondoskodik, hogy a korábbi előmunkálati engedélyes által végzett munkálatok felhasználhatók, illetőleg megfelelően értékesíthetők, úgy hogy ekként az előmunkálati engedélyesek a végzett munkálataikért kárpótlást nyerhetnek.

Ha pedig a közuti vasutnak létesítését a város vagy község maga határozza el, a magánvállalkozás részére kiadott előmunkálati engedély amúgyis tárgytalanná válik, miután a törvényjavaslat 64. §-ának utolsó bekezdése értelmében a közuti vasut a területhasználati szerződés jogerős megkötése előtt nem engedélyezhető, már pedig a város vagy község nem fogja közterületeit a magánvállalkozásnak átengedni, ha a közuti vasutat saját maga kívánja létesíteni.

8. §. A vasutak építésére és üzemeltetésére vonatkozó engedélynek

Az előmunkálati engedély átruházása. privilegiális jellegéből önként következik, hogy az előmunkálati engedély is csak személyes jogosítvány lehet. A törvényjavaslat az e részbeni rendelkezésével különben csak az eddigi állapotot tartja fenn, mert úgy hazánkban, mint a külföldön a vasuti törvények az előmunkálati engedélynek személyes jogosítvány jellegét egyaránt megállapítják.

A törvényjavaslatnak azon rendelkezése, mely szerint az előmunkálati engedély csak az azt kiadó hatóság jóváhagyásával lehet átruházás vagy öröklés tárgya, azokon a

vasutpolitikai fontos érdekeken alapszik, melyek az előmunkálati engedély első kiadásánál a kérelmező személyi viszonyainak gondos mérlegelését írják elő.

Egy vasutnak a létesítése annyi és oly fontos közérdeket érint, hogy sem politikai, sem pedig közigazgatási és gazdasági szempontokból nem lehet közönyös az, hogy a vasutak tervezésével ki foglalkozik.

Úgy az előmunkálati engedély első kiadásánál, mint az átruházásnál, vagy örökség útján való megszerzésénél fenn kell tehát tartani az engedélyező hatóságnak a diszkreczionális szabad rendelkezési jogot, hogy az előmunkálati engedélyes személyére nézve minden befolyástól menten függetlenül határozhasson. Ennek pedig az egyetlen helyes megoldási módja csak az lehet, ha az előmunkálati engedély átruházása vagy öröklés útján való megszerzése felsőbb jóváhagyástól tétetik függővé. A jóváhagyás ténye tehát tulajdonképen az előmunkálati engedélynek külön újból való megadását jelenti.

Az a másik még elképzelhető megoldás, mely szerint az átruházás vagy öröklés ipso iure érvényes volna, és az engedélyező hatóságot csakis a 7. §. alapján az esetleges visszavonási jog illetné meg, határozottan ellenkezik a vasuti engedély privilegiális jellegével és a mellett a vasutak létesítésére is bénítólag hatna, miután ily módon akárhányszor oly egyének is jutnának előmunkálati engedélyek birtokába, a kik a vasutak létesítésére szükséges képességekkel nem birnak.

A 8. §-nak második bekezdése értelmében az átruházásért az előmunkálati engedélyes kiadásainak és költségeinek megtérítésén felül díj- vagy más ellenszolgáltatás ki nem köthető.

Ennek a rendelkezésnek az a célja, hogy csakis a vasut létesítése érdekében tényleg felmerült költségek megtérítésére irányuló igények részesülhessenek birói védelemben.

A törvényjavaslatnak ezen rendelkezése hathatósan fog közreműködni abban az irányban, hogy a vasuti tervezések

teréről az illetéktelen üzérkedés és nyereszskedés távol tartassék és azok szolid és reális alapokra helyeztessenek.

A törvényjavaslatnak az a rendelkezése, hogy az egyik engedélyes halála esetén az előmunkálati engedély az engedélyes társakra száll, folyománya annak a jogi helyzetnek, hogy több személynek előmunkálati engedély csakis egyetemleges jogokkal és kötelezettségekkel adható. Ezenfelül azonban célszerűségi indokokon is alapszik.

Nem következés ugyanis, hogy azok a tulajdonságok, melyek alapján valamely vasut létesítésére mások valakivel társultak, annak örököseinél is fennforognak, s ekként megvan a biztosíték arra nézve, hogy az örökössel való együttműködés a vasut létesítése érdekében kívánatos.

Nehogy tehát a vasut létesülése ily módon megakasztassék vagy hátráltassék, biztosítani kell az életbenmaradt engedélyes társak részére azt a lehetőséget, hogy elhalt társuk örökösétől megfelelő kártalanítás nyújtása mellett magukat szükség esetén függetleníthessék.

Az előmunkálati engedélyesek közti társasviszony szempontjából az elhalálozás ugyanolyan beszámítás alá esvén, mint az előmunkálati engedély megvonása, az elhalálozás esetére megállapított határozmányok az előmunkálati engedély megvonásának esetére is kiterjesztendőek voltak.

9. §.

A magánvaspályák engedélyezéséről szóló 1868. évi

Az előmunkálati engedély alapján készített műszaki műveletek felhasználása.

1868. évi 4973. számú szabályrendelet¹⁾ alapján minden egyes előmunkálati engedélyben a kereskedelemügyi minister részéről ez idő szerint a következő általános érvényű kikötések tételnek:

»Kijelentem azonban, hogy a kormány ezen előmunkálati engedély kiadása által a pálya létre jövedele iránt kötelezettséget nem vállal, *Czim* tehát, a mennyiben a vasut nem engedélyeztetnék, az előmunkálatokra fordított költségei fejében kárpótlásra igényt nem tarthat.

¹⁾ I. kötet 20. oldal.

Kijelentem továbbá, hogy a pálya létesítése esetére is ezen előmunkálati engedély *Czimnek* a kivitelre nézve előjogot nem biztosít s ehhez képest fentartom magamnak az elhatározást az iránt, vajjon egyáltalában, és ha igen, ki részére adassék meg a vasut megépítésére és üzletére vonatkozó engedély.

Ugyszintén fentartom magamnak a jogot arra is, hogy a vasutnak akár államköltségen való megépítése, akár más vállalkozó részére való engedélyezése esetén a *Czim* által készített tervet és költségvetést e műveletek általam megállapítandó értékének *Czim* részére való megtérítettése mellett, felhasználhassam.«

Az előmunkálati engedély jogi természetéből folyik, hogy az a pálya létesítésére előjogot nem biztosíthat, másrészt pedig a vasut tényleges engedélyezésére nézve sem állapíthat meg kötelezettséget.

Közérdekben fekszik a műszaki műveletek feletti rendelkezési jog is, miután az elkészített műszaki műveletek felhasználásának lehetősége tetemes idő- és költségmegtakarítással jár. Önként értetőleg a műszaki műveleteknek nemcsak az esetben való felhasználhatóságáról van szó, ha a korábbi előmunkálati engedély megszűnt, de minden oly más esetben is, a midőn a vasut építésére és üzletére a végleges engedély nem az illető műszaki műveletek tulajdonosa részére adatik meg.

A törvényjavaslat tehát az előadottak tekintetében a mai helyzetet változatlanul fentartja, s azzal szemben csakis annyiban tér el, hogy egyrészt a felhasznált műszaki műveletekért a kártérítési igénynek érvényesítését a birói utra utalja, másrészt pedig a kártérítés mérvének megállapítása tekintetében a biró számára bizonyos mérvben utmutatást is ad.

A kártalanítás kérdésének birói utra terelése folytán egyrészt a jogbiztonság emeltetik, másrészt pedig a közigazgatási hatóság mentesül olyan működés alól, a mely neki

hätáskörébe már az általános jogelveknél fogva sem tartozhat és az önbíráskodás összes hátrányaival jár.

A kártalanítás mérve tekintetében a törvényjavaslat e helyt is azon az elvi alapon áll, hogy a vasutak tervezésétől az illetéktelen üzérkedés kizárassék. Erre való tekintettel a törvényjavaslat előírja, hogy csakis az oly kiadások és költségek megtérítésének lehet helye, melyek valóban szükségesek voltak, ellenben kártalanítás czímén bárminemű nyerész-kedésnek helye nem lehet.

10. §.

Az előmunkálati engedélyek kihirdetése.

A vasutak tervezésével járó munkálatok számos köz- és magánérdeket a legközelebről érintvén, szükséges és kívánatos, hogy a kiadott előmunkálati engedélyekről s az azokban beállott változásokról bárki nagyobb nehézség nélkül tudomást szerezhessen. Erre a célra a hivatalos lap útján való közhirrététel a legmegfelelőbb megoldás.

II. CZIM.

Helyi érdekű vasutak.

I. Fejezet.
Engedélyezés,
építés, üzlet.

11. §.

Helyi érdekű vasutak engedélyezése.

A helyi érdekű vasutak építésének és üzletének engedélyezése tekintetében a törvényjavaslat a törvényhozásnak az 1880. évi XXXI. és 1888. évi IV. törvénycikkben megállapított hatáskörét általában nem érinti, a mennyiben mindazokban az esetekben, a melyekben a nevezett törvénycikk valamely helyi érdekű vasut engedélyezését a törvényhozásnak tartják fenn, a jelen törvényjavaslat is a törvényhozás külön felhatalmazását köti ki.

Eltérés a mai törvényes állapottól csak annyiban van, hogy az 1880. évi XXXI. törvénycikk 1. §-a szerint egyáltalában a törvényhozásnak van fentartva oly vasutak engedélyezése, melyek két vasutvonal összeköttetésére szolgálnak, míg a jelen törvényjavaslat 11. §-ának 1. pontja a törvényhozásnak ingerenciáját csak oly összekötő jellegű helyi érdekű vasutak engedélyezésére biztosítja, melyek fővasutaknak, helyi érdekű vasutaknak, vagy gőzhajóval járt viziutaknak egymással való összeköttetésére szolgálnak.

Az összekötő pályák engedélyezésének a törvényhozás részére való fentartása ugyanis csak akkor indokolt, ha azok

az átmeneti forgalom szempontjából is jelentőséggel bírnak s ekként mint közforgalmilag fontos utirányok a helyi érdekeken felül általános közgazdasági érdekeket is szolgálnak. Minthogy pedig a törvényjavaslat 59. §-a értelmében a gazdasági vasutak átmeneti forgalmat egyáltalában nem közvetíthetnek, a közuti vasutak pedig ebből már jellegüknél fogva ki vannak zárva, ennél fogva semmi indok sem forog fenn arra, hogy oly helyi érdekű vasutak, melyek egyik vagy mindkét végpontjukban gazdasági vagy közuti vasutakhoz csatlakoznak, a törvényhozás engedélyezése elé utaltassanak. Az ilyen helyi érdekű vasutak semmivel sem bírnak nagyobb fontossággal, mint a zsákpályák, ezek engedélyezése pedig ma sem tartozik a törvényhozás elé.

A törvényjavaslatnak ezen rendelkezése különösen a jövő szempontjából bír fontossággal, a mennyiben a gazdasági és közuti vasutaknak remélhető elterjedésével mindenesetre be fog következni az a közgazdaságilag csak előnyös állapot, hogy a helyi érdekű vasutak mindegyike egyes gazdasági és közuti vasutakkal kapcsolatot nyere, mely körülmény azután a törvényjavaslatban kilátásba vett rendelkezés hiányában oda vezetne, hogy minden egyes bármely alárendelt jelentőségű helyi érdekű vasut engedélyezésével is a törvényhozás volna kénytelen foglalkozni.

A törvényjavaslatnak a mai állapottól eltérő másik rendelkezése az, hogy azon esetekben, a midőn valamely helyi érdekű vasut Budapest székesfőváros területén, vagy más városok beépített területén a területtulajdonosok hozzájárulása nélkül terveztetik, annak engedélyezéséhez a törvényhozásnak külön felhatalmazása szükséges.

A törvényjavaslat e részben számol a modern gazdasági életnek azon követelményével, hogy a vasutvonalak a városok belterületeire minél mélyebben bevezethetők legyenek, s ekként a vidék és a városok, mint az előbbinek ipari és kereskedelmi

gócponjtjai között a forgalmat minél belterjesebben és a vasutat igénybevevő közönségnek minél nagyobb könnyebbségére és kényelmére bonyolíthatják le.

Ennek a kétségtelenül nagyhorderejű gazdasági érdekek kielégítése azonban gyakran összeütközésbe jöhet a városoknak egyéb nem kevésbé fontos érdekeivel, a mennyiben előfordulhat az az eset, hogy a városok — különösen midőn beépített közterületeikről van szó — azoknak a helyi érdekű vasutak céljaira való igénybevételét magukra nézve sérelmesnek tartják.

Tekintettel arra a körülményre, hogy az önkormányzatot szabályozó alap törvényeink értelmében a városi közterületek feletti rendelkezési jog a városokat megilleti s a városi autonómiának közérdekű fejlesztése érdekében ennek kormányintézkedéssel való megszorítása nem is volna indokolt; ennél fogva a városi közterületek igénybevétele tekintetében a törvényjavaslat nem helyezkedhetett arra a merev álláspontra, melyet az önkormányzatnak a közutjaival szemben elfoglal, melyek ugyanis a közut tulajdonosának akarata ellenére is kormányintézkedés alapján vasuti célokra igénybevehetők.

Keresni kellett tehát egy fórumot, mely abban az esetben, ha valamely helyi érdekű vasut céljaira szükséges székesfővárosi, vagy egyéb városi beépített közterületek igénybevételét a területtulajdonos ellenzi, a felmerült vitás kérdésben végérvényesen döntsön.

A törvényjavaslat ily fórumként a törvényhozást állapítja meg, mert ez felel meg úgy a Budapest székesfőváros rendezéséről szóló 1872. évi XXXVI. törvénycikk 12., mint a törvényhatóságokról szóló 1886. évi XXI. törvénycikk 19. §-ának, melyek mindegyike a kormány sérelmes eljárásával szemben az orvoslást a képviselőházra bizza.

De még világosabban foglalja el ezt az álláspontot a kisajátításról szóló 1881. évi XLI. törvénycikk 6. §-a, a mely

előírja, hogy ha Budapest székesfőváros területén valamely vasutvállalatnak végrehajtása a főváros kezdeményezése nélkül a kormány részéről határozottat el, a főváros a határozat ellen felebbezéssel élhet, s azon esetben, ha a felmerült nehézségek kölcsönös felvilágosítások útján megszüntethetők nem lennének, a munkálat csak a törvényhozás engedélyezése útján hajtható végre.

A törvényjavaslat értelmében tehát valamely konkrét esetben a helyi érdekű vasut engedélyezésének ügye épúgy, mint egyéb, a törvényhozás elé tartozó vasutaké a maga egészében vitetnék a törvényhozás elé, a helyi érdekű vasut engedélyezésére való felhatalmazás keretében aztán felhatalmaztatnék egyuttal a kormány arra is, hogy a vitás székesfővárosi vagy egyéb városi közterületek igénybevételének vagy együttes használatának feltételeit rendeletileg megállapíthassa.

Az igénybevétel vagy együttes használat feltételeit azután a kormány a törvényjavaslat 18. §-ának megfelelően állapítaná meg.

A törvényjavaslatnak azon rendelkezése, mely szerint az előbbi évben történt engedélyezésekről a következő naptári évnek első negyedében az országgyűlésnek együttes jelentés teendő, úgy az országgyűlésnek, mint a kormánynak a munkáját kívánja egyszerűsíteni.

Az 1880. évi XXXI. törvényczikk 1. §-ában megállapított mai gyakorlat szerint ugyanis minden helyi érdekű vasut engedélyezése az engedélyezést követő 14 nap alatt, ha pedig az országgyűlés nem lenne együtt, a szünetet követő 8 nap alatt jelentendő be az országgyűlésnek.

Ennek következtében az országgyűlés egyrészt a vasuti ügyeket szaggatottan kénytelen tárgyalni, másrészt pedig oly helyi érdekű vasutakkal, melyeknek engedélyezésére a felhatalmazást maga adta meg, rövid időközben kétszer is kénytelen foglalkozni, t. i. először a felhatalmazás megadásakor,

másodszer pedig a kormány részéről az engedélyokirat kiadásáról tett jelentés tudomásul vételekor.

Mindezeknek eleje lesz vehető a törvényjavaslat kontemplált intézkedésével. Sőt az országgyűlés abba az előnyös helyzetbe is jut, hogy az egységesen összeállított jelentés alapján a kormánynak az előző évben kifejtett vasuti politikáját jobban áttekintheti és ekként behatóbban ellenőrizheti.

A szóbanforgó intézkedés abból a szempontból sem lehet aggályos, hogy egyes vasutengedélyezés, habár csak időlegesen is, az országgyűlés ellenőrzése elől elvonatik, mert bármelyik képviselőnek mindenkor módjában áll a helytelennek vélt engedélyezés ügyét interpelláció alakjában az országgyűlés bírálata elé juttatni.

A vasutengedélyezési hatáskör kérdése szoros összefüggésben állván az illető állam közjogi és közigazgatási szervezetével, a külföldi államoknak erre vonatkozó törvényes rendelkezéseinek ismertetése a jelen indokolásban mellőztetett, miután az összehasonlításra annál kevésbé található alap, mert míg a külföldi államok közigazgatása államilag van szervezve, addig az nálunk önkormányzati alapokon nyugszik.

12. §.

A vasuti tervek elbírálása.

A törvényjavaslatnak az előmunkálatokról szóló fejezete ismertetésénél már előadattak azok a fontos érvek és indokok, melyek a helyi érdekű vasuti építkezés szoliditása érdekében a tervezési munkálatoknak gondos mérlegelését teszik szükségessé. Ha már elismerjük azt, hogy ez a tüzetes vizsgálat az előmunkálati engedély kiadását megelőzőleg is indokolt, még inkább el kell ennek jogosultságát ismerni magát az engedélyezés tényét megelőzőleg.

Ezt a célt biztosítja a törvényjavaslat 12. §-a s e részbeni rendelkezései a mai helyzettel szemben különösen abban a tekintetben tartalmazznak fontos újítást, hogy annak a gondos vizsgálatát is előírják, vajjon a pálya várható jövedelmezősége a befektetési költségekkel arányban áll-e?

A kérdés ezen oldalának tüzetes megvilágítására eddigelé nagyobb súly nem helyeztetett, a mi különösen arra vezethető vissza, hogy e részben helyi érdekű vasuti törvényeink rendelkezéseket egyáltalában nem tartalmaznak. Az 1868. évi 4973. számú vasutengedélyezési szabályrendelet 1) 5. §-a is csak azt írja elő, hogy a vaspálya engedélyezése iránti kérvény kapcsán kimutatandó, hogy a vállalatra szükséges pénzerő mi módon lesz előállítandó.

E törvényes intézkedések hiányosságára vezethető vissza az a sajnálatos körülmény, hogy nem egyszer életképtelen vállalatok létesültek, a melyek súlyos pénzügyi helyzetének utólagos szanálása az államra oly tetemes áldozatokkal jár, melyek az illető vállalat gazdasági jelentőségével és a köznek tett szolgálataival arányban egyáltalában nem állanak.

Jóllehet a törvényhozás vagy a kormány valamely magánvasutvállalat engedélyezésével önként érthetőleg nem vállal felelősséget annak életképessége tekintetében, mindazonáltal másrészt bizonyos mérvben erkölcsi kötelessége megakadályozni azt, hogy oly vasutvállalatok, melyek a rentabilitás leg-
elemibb alapjait is nélkülözik, az állami tekintély oltalma alatt létesüljenek.

Ezt a kérdést a legtöbb külföldi törvény is ily értelemben fogja fel.

Poroszországban az 1892. évi július 28-án kelt kisvasuti törvény 5. §-a előírja, hogy a vasutervezet pénzügyileg is tüzetesen megvilágítandó. Ennek kapcsán a porosz közmunka-minister 1903. évi december hó 16-án 1934/I. sz. a. kelt körrendeletében 2) tüzetes utasítást is ad arra nézve, hogy a helyi érdekű vasutak (Nebenbahnähnlichen Kleinbahnen) jövedelmezősége mi módon számítandó ki.

Olaszországban ugyancsak ily értelemben intézkedik a

1) I. kötet 20. oldal.

2) Zeitschrift für Kleinbahnen 1904. évi folyam 54. lap.

kisvasutakról és tramwaykról szóló 1896. évi december 27-én kelt törvény, illetőleg annak végrehajtási utasítása is.

A törvényjavaslat valamennyi külföldi törvény mintájára a vasuti tervezet megvizsgálására nézve csakis az alapelveket állapítja meg, ellenben a kivitelre vonatkozó részletes intézkedéseket a törvény végrehajtására vonatkozó utasításoknak tartja fenn.

E részben másként eljárni azért nem volna indokolt, mert a kor haladásával minden irányban lépést kell tartani, a mi pedig a törvényváltoztatás hosszadalmassága folytán alig volna keresztülvihető.

13. §.
Engedély tar-
tama.

A helyi érdekű vasutak engedélytartamának és az állam ingyenes háramlási jogának megállapítására vonatkozó rendelkezések mindenben a mai jogállapotot tartják fenn, miután az ilyen alapvető intézkedéseknek megbolygatása annál kevésbé volna indokolt, mert azok a gyakorlatban különben is beváltak.

14. §.
Főfelügyelet.

Ezen szakasz az állami főfelügyelet szempontjából szükséges intézkedéseket tartalmazza, s rendelkezései kivétel nélkül olyanok, melyek ma is érvényben állanak, s a törvényjavaslat keretében csakis törvényes formába öntetnek.

15. §.
Állami meg-
váltás.

Ezen szakasz rendelkezései lényegükben teljesen azonos rendelkezéseket tartalmaznak az 1880. évi XXXI. és az 1888. évi IV. törvénycikkek 2. §-aiban, a helyi érdekű vasutak megváltására vonatkozólag foglalt határozmányokkal.

Az állam megváltási jogának gyakorlása tulajdonképpen a kisajátítás jogi természetével bírván, az illetén mintegy a jogok konfiskálását célzó eljárásnál különös súly helyezendő arra, hogy e részben az évtizedes gyakorlat alapján konszolidált helyzet indokolatlanul meg ne bolygattassék.

Változtatás szüksége különben annál kevésbé merült fel, mert a mostani helyi érdekű vasuti törvényekben megállapított megváltási feltételek az állam érdekeinek megfelelnek, másrészt pedig a tervezők részéről a törvénynek erre vonat-

kozó intézkedései az engedélyezés során egy ízben sem néhezményeztettek; s e részben csakis egyes szakiróknak jelentkeztek — inkább akadémikus jellegű észrevételei.¹⁾

A külföldi törvények az állami megváltás módozatainak megállapítása tekintetében általában kétféle rendszert követnek. Nevezetesen, vagy már magában a törvényben állapíttatnak meg a megváltás feltételei és módozatai (Poroszországban, Olaszországban, Hessenben, Hollandiában, Oldenburgban és Rumániában), vagy pedig a törvény csakis magát a megváltási jogot statuálja, ellenben a megváltás feltételeinek és módozatainak megállapítását az engedélyokirat konkrét intézkedéseinek keretébe utalja. (Ausztriában, Belgiumban, Franciaországban és Szerbiában.)

A megváltási ár tekintetében is különböző eljárások követtetnek, a mennyiben az részint az állag, részint a hozadékérték alapján állapíttatik meg.

A megváltási ár feltételeinek megállapítását a konkrét esetek szerinti alkudozások terére bocsátani hazai viszonyaink közepette nem volna indokolt, mert végeredményében ez az esetenkénti fokozottabb kedvezmények kieszközlésére vezetne, holott pedig erre, az eddigi tapasztalatok után ítélve, szükség nincsen és csak az államnak felesleges újabb megterhelésével járna.

Az állag- és hozadékérték szerinti megváltások rendszerét hazai törvényeink szerencsésen egyesítik, a mennyiben az engedélyidő kezdetén az állagérték, később pedig a hozadékérték szerinti megváltást írják elő.

Azt, hogy hazai törvényeink a külföldi törvények e részbeni rendelkezéseivel összhangban állanak, az alábbiak is igazolják:

Poroszországban az 1892. évi július hó 28-án kelt kisvasuti törvény 30—38. §-ai értelmében az állami megváltás feltételei és módozatai általában a következők:

¹⁾ L. I. kötet 334. és következő oldal.

Az államnak megváltási joga akkor léphet hatályba, ha a kisvasut az államministerium megítélése szerint olyan forgalmi jelentőséget nyert, hogy az általános vasuti hálózatba való beillesztése kívánatos.

A megváltási ár rendszerint a hozadéérték (Ertragswert) alapján állapítatik meg, ha azonban e vasut még 15 évnél hosszabb ideig forgalomban nincsen, az engedélyes az állagérték (Sachwert) szerinti megváltást igényelheti.

Hozadéérték alapján a megváltási ár a jövedelmi adó szerinti adóköteles jövedelemnek 25-szöröse, mi mellett az állam átveszi a terheket, de megtartja az aktív követeléseket is.

Állagérték szerinti megváltás tárgyát képezik a vállalat-hoz közvetlenül vagy közvetve tartozó összes dolgok és jogok. A követelések és tartozások azonban csak közös megegyezés esetén. Az érték megállapítása a közigazgatási kerületi bizottság által és a vállalat részéről előterjesztett leltár alapján történik. A megállapított értékhez, ha a vállalat még 5 évnél hosszabb ideig üzemben nincsen 20%, ha pedig a megváltás az 5 évet követő 10 évben történik, 10% még hozzáütendő.

Olaszországban az 1865. évi márczius hó 20-án 2248. sz. a. kelt közmunkatörvény 284. §-a értelmében az állam megváltási joga a közforgalomba helyezéstől számított 30 év leteltével lép hatályba.

Megváltási ár az engedélytartam lejártáig még hátralevő időre szóló évjáradék, mely a legutolsó 5 év közül legjövedelmezőbb 3 év átlagos jövedelmének $\frac{1}{3}$ részében állapítatik meg. A forgalmi eszközök, felszerelési tárgyak és üzleti anyagok választott bírák által megállapítandó becsárban külön megtérítendőek.

Az engedélyesnek joga van az évjáradék 5%-kal számított tőkeértékének egyszerre való kifizetését is követelni.

Hollandiában az 1875. évi április hó 9-én és 1900. évi július hó 9-én kelt vasuti törvények értelmében az óránkénti

20 km-nél kisebb sebességre épült pályák állami megváltásának nincs helye; egyébként az állami megváltás joga 20 év múlva lép hatályba.

Megváltási ár a 7 utolsó üzleti évből az 5 legkedvezőbb év átlagos jövedelmének 20-szorosa, melyhez még 15% hozzáüttetik.

Oldenburgban az 1902. évi január 7-én kelt vasuti törvény szerint az állam a vasutat egyévi felmondással bármikor megválthatja.

Megváltási árként az engedélyes az állagérték szerinti árat kérheti, vagyis a vállalat előállítására és kiegészítésére fordított költséget, az elhasználási költségek leszámításával. Ezen összeghez az első 6 évben 20% adandó, mely azonban minden további évben 2%-kal rövidül.

Az engedélyes azonban a hozadék szerinti megváltást is igényelheti, mely esetben a megváltási ár a következőképpen alakul: Határozatlan időre szóló engedély tartamánál az utolsó 5 év átlagos jövedelmének 25-szöröse. Határozott időre szóló engedélytartamnál az 5 üzleti év jövedelmi átlagának a hátralevő évek és 4%-os kamatos kamat alapján kiszámított tőke értéke.

Rumániában az 1900. évi április 10-én kelt törvény 16. és 17. cikke értelmében a közre jelentőséggel bíró h. é. vasutak a forgalomba helyezéstől számított 30 év multán válthatók meg. A váltságárat 5 tagú becslő-bizottság állapítja meg és pedig vagy

1. az építmények és létesítményeknek a vétel idején volt értéke számításba vételével, vagy

2. a tiszta jövedelem, azaz a nyers bevételek és az üzemköltségek közötti különbözet 5%-kal való tőkésítésének számításával.

Váltságárként a nagyobb összeg állapítandó meg.

Azokban a külföldi államokban, melyekben a megváltási feltételek megállapítása az engedélyokirat keretébe utaltatik,

ezek a feltételek önként értetőleg a konkrét esetek szerint különbözőképen alakulnak. Különösen áll ez Ausztriára.

Belgiumban ellenben már e részben általános érvényű engedélykirati szabvány állapított meg.

E szerint a vasutvállalat 6 havi felmondás mellett váltható meg. Megváltási ár a 3 évi átlagos üzleti jövedelemnek a hátralevő engedélyidőtartamra 4%-kal tőkésített összege, melyhez még 15% hozzáadatik. Az első 7 évben azonban a váltságár nem lehet kisebb a vállalat előállítási költségeinél.

Visszatérve ezek után hazai törvényeink vonatkozó intézkedéseire, midőn a törvényjavaslatban azok a fentebb előadott indokokból érvényükben továbbra is fentartattak, addig másrészt nem lehetett elzárkózni oly kiegészítések elől sem, a melyeknek szükségessége a szerzett tapasztalatok szerint időközben felmerült.

Ezek a kiegészítések a következők:

Az 1880. évi XXXI. és az 1888. évi IV. törvénycikkek 2. §-ai a megválthatási esetek felsorolásánál mindenkor az illető vasutról, mint egységes egészről szólnak, s így, habár a törvény szellemével össze nem egyeztethetően, de mégis felmerülhet az a kérdés, hogy érvényesíthető-e az állam megváltási joga akkor, ha a törvényben megállapított esetek a vasutnak csak valamely részvonala tekintetében következnek be?

A törvényjavaslat tehát félre nem magyarázhatóan állapítja meg az e részbeni rendelkezéseket.

Az idézett törvénycikkek az évjáradékszerinti váltságár megállapításánál minden közelebbi körülírás nélkül egyszerűen csak tiszta jövedelemről szólnak.

Mindjárt a legelső esetben, a midőn a szóbanforgó törvényes rendelkezések alkalmazásra kerültek, vitássá vált az a kérdés, hogy mi értendő tiszta jövedelem alatt, s annak eldöntése ez idő szerint a közigazgatási bíróság előtt áll. Kétely merült fel ugyanis arra nézve, hogy egy, a m. kir. állam-

vasutak által kezelt helyi érdekű vasutnál az az összeg értendő-e tiszta jövedelem alatt, melyet az államvasutak a helyi érdekű vasutaknak mint üzleti felesleget beszállítanak, avagy pedig csak az az összeg, a mely az összes társasági kiadásoknak levonása után mint a helyi érdekű vasuttársaságnak vállalati tiszta jövedelme fenmarad. Hogy a felmerült konkrét kérdésben az 1896. évi XXVI. törvénycikk értelmében erre illetékes bíróság miként fog dönteni, az önként értetődőleg e helyt tárgyalás anyagát nem képezheti, másrészt azonban egyfelől a jogi helyzet tisztázása, másfelől az állam érdekeinek megóvása szempontjából a jövőre nézve félre nem érthető módon megállapítandó volna az, hogy tiszta jövedelem alatt a vasutvállalatnak, mint egésznek, tiszta jövedelme értendő, abból tehát a társasági kiadások mint igazgatási költségek szintén levonandók.

A törvényjavaslatban tehát tiszta jövedelemként a vállalati jövedelem állapíttatik meg, vagyis azon összeg, a mely a vasutivállalatnak netto üzleti bevételeiből a társasági kiadások levonása után fenmarad, a mint ezt különben az érvényben álló és minden vasutra kötelező számlázási minta elő is írja.

A törvényjavaslat ezen rendelkezése a külföldi törvényekkel is egyezik.

Poroszországban a kisvasuti törvény a vasut tiszta jövedelme alatt az 1892. évi június 24-én kelt jövedelmi adó törvény 16. §-a szerinti adóköteles jövedelmet érti. Ilyenként szerepelnek tehát azok a feleslegek, melyek kamat vagy osztalékként kifizettetnek, adósság- vagy tőketörlesztésre fordíttatnak, a vasut állagába beruháztatnak vagy tartalékba helyeztetnek. Ha a vállalat még 5 éve nincs üzemben, az 5 évi átlag határoz.

Olaszországban az 1865. évi márczius hó 20-án kelt közmunkatörvény 285. §-a az államnak a vasut jövedelmében való részesedése alkalmából tiszta hozadékként azt érti, a mi

a nyers jövedelem után marad, levonva az üzemi, fentartási, rendes és rendkívüli javítási költségeket, a közadókat és illetékeket, az igazgatási kiadásokat, az esetleges kormányfelügyeleti költségeket, a tartalékalapot és az első beruházási tőke törlesztési alapját.

Svájczban a szövetségi tanács 1904. évi május hó 31-én kelt határozata az engedélyezési illetékek megállapítása és a szállítási díjtételek leszállítása tekintetében a magánvasutak tiszta jövedelmét a következőképpen írja körül:

Jövedelmi alkatrészek: az osztalékok, a tőketörlesztések, a megújítási alap kivételével az összes tartalékalapokra való befizetések, s a következő évre való jövedelmi átvitelek. Ezen alkatrészekből azonban levonandók: a tartalékalapok jövedelmei a megújítási tartalékalap kivételével, a melléküzletek jövedelmei, az üzleti segélyek és a korábbi évről jövedelmi áthozatok.

Jelenlegi törvényeink szerint a megváltási ár tőkésítésénél az 5%-os kamatláb iratik elő.

Az 1895. évi XXXV. törvényzcikk 1. §-a a törvényes kamatlábat 5%-ban állapítván meg, ez a mai törvényes helyzetnek megfelel. Minthogy azonban nincs kizárva a lehetősége annak, hogy a pénzvviszonyok változtával a törvényes kamatláb törvényhozási intézkedéssel módosul; ennél fogva célszerűbbnek látszott a törvényjavaslatban fix számtétel helyett a mindenkori törvényes kamatlábra utalni.

A törvényjavaslatnak azon rendelkezése, hogy az engedélyokiratban külön megállapítandó feltételek mellett a vasutnak csak egy része is megváltható, a ma is követett gyakorlatnak felel meg, a mennyiben ilyenmő kikötések egyes engedélyokiratokba eddigé is felvették.

A törvényhatóságok, városok vagy községek részéről valamely helyi érdekő vasut létesítéséhez ellenszolgáltatás nélkül is adhatók hozzájárulások. Nevezetesen ingatlanok (házak és földterületek), építési és üzleti anyagok ingyen engedhetők át,

továbbá pénzsegélyek adhatók. Ellenben az építési munkálatok keretében a tényleges munkateljesítmények számba nem vehetők, miután a vasuti építkezések vállalati természete mellett ez a gyakorlatban célra nem vezetne. Ezeknek az ellenszolgáltatás kikötése nélkül adott hozzájárulásoknak legcélyszerűbben a műszaki felülvizsgálat alkalmával hatóságilag megállapítandó adományozáskori rendes forgalmi értéke az állami váltságárból levonandó, mert különben az állam a vállalatnak olyan értékeket térítene meg, a melyeket az a közpénzekből egyizben már megkapott.

A törvényjavaslat azon rendelkezése, hogy a vasutat és tartozékait terhelő jogok tekintetében a vasut és tartozékai helyébe a megváltási ár lép, magánjogi uton a közhitelt kívánja szolgálni, a mennyiben különösen az elsőbbségi kötvények részére a váltságárra való igényt kívánja hatályosabban biztosítani.

A közutak és védtöltések a közönséges kocsiközlekedésre okvetlenül nem szükséges részeinek a helyi érdekű vasutak építési és üzleti céljaira való igénybevételét már az 1880. évi XXXI. törvénycikk 11. §-a is megállapítja, kikötvén, hogy a közut, illetőleg védtöltés igénybevétele, fenntartásának módja és aránya iránt a vasut engedélyese és az ut, vagy töltés tulajdonosai között a közmunka- és közlekedésügyi minister jóváhagyása mellett egyezségek létesítendők.

16. §.
Közutak,
továbbá városi
és községi közte-
rületek igénybe-
vétele vagy
együttes hasz-
nálata.

Az 1888. évi IV. törvénycikk 8. §-a ezen rendelkezést még azzal egészítette ki, hogy ha valamely törvényhatósági vagy községi utnak vagy vízszabályozási védtöltésnek igénybevétele iránt annak tulajdonosa és a helyi érdekű vasut között egyesség nem jönne létre, az igénybevétel feltételeit — különös tekintettel a hadászati követelményekre — a közmunka- és közlekedésügyi minister (most kereskedelemügyi minister) és pedig Horvát-Szalvonországok területére nézve a bánnal egyetértőleg állapítja meg.

Jóllehet a külföldi tapasztalatok szerint a helyi érdekű

vasutaknak közutakon való elhelyezése csak ritkább esetekben bizonyult célravezetőnek, a mennyiben ez a megoldás rendszerint kedvezőtlen vonalvezetéssel és emelkedési viszonyokkal jár s az uthasználatból származó tetemes utfenntartási költségek is súlyosan nehezednek a vasutvállalatra, mindazonáltal hazai viszonyainkra való tekintettel a közutak igénybevételére vagy használatára vonatkozó rendelkezések továbbra is fentartandók.

Azok a nehézségek ugyanis, melyek a helyi érdekű vasutaknak közutakon való elhelyezésénél kétségtelenül fenforognak, csakis a keskenyebb műutaknál állanak elő, s ezeknél tényleg célszerű az uttest elfoglalásától tartózkodva a pályát inkább az uttest mentén elhelyezni.

Ámde hazánkban, különösen az Alföldön közlekedési utjaink oly szélességgel bírnak, hogy azokon még műutakká kiképzésük esetén is a nyári közlekedésre szánt részen a helyi érdekű és még inkább az egyszerűbb berendezésű gazdasági vasutak bizvást elhelyezhetők, sőt éppen az országiszerte, de különösen az Alföldön újabban fellépő magas földárakra való tekintettel, ezeknek a közutaknak felhasználására a vasutvállalat egyenesen utalva van, hogy ekként a tetemes kisajátítási költségeket megtakaríthassa.

A törvényjavaslatban tehát a közutak igénybevétele, illetőleg együttes használata továbbra is fentartatott, ellenben tekintettel arra, hogy azok a várakozások, melyek a helyi érdekű vasutaknak védtöltéseken való elhelyezéséből származó előnyökhöz fűződtek, teljesezésbe nem mentek, a védtöltések igénybevétele vagy együttes használata elejtetett.

A védtöltések elsősorban árvízvédelmi célokra hivatvák. Árvízveszedelem esetén tehát a vasuti közlekedés érdekeinek a védelmi munkálatokkal szemben mindenestre háttérbe kell szorulniok. Ily módon a vasutvállalat az évnek egyes szakáiban nemcsak, hogy a forgalom lebonyolításában akadályozva lehet, hanem beállhat az a helyzet is, hogy a forgalmát

hosszabb időn át egészen is beszüntetni kénytelen. — Az evvel járó hátrányok pedig oly súlyosak, melyek a védtöltésen vezetésnek csakis az alépitmény költségeinek megtakarításával járó előnyeivel fel nem érnek.

Ezt az álláspontot a tapasztalat is igazolja, a mennyiben daczára az e részben felmerült számos tervezetnek, védtöltéseken való vezetésre alapított helyi érdekű vasutunk egy sem létesült, és a védtöltések csakis egyes rövid szakaszokban ott vétetnek igénybe, a hol ezt a vonalvezetés elkerülhetetlenül szükségessé tette.

Ily esetekre való tekintettel pedig különleges intézkedésekre szükség nincsen, mert ily irányban úgy a kisajátításról szóló 1881. évi XLI. törvényczikk 85. §-a, mint pedig az 1868. évi 4973. számú vasutengedélyezési szabályrendelet 1) 10. §-a megfelelően gondoskodnak.

A gyakorlatban több ízben merültek fel nézeteltérések arra nézve, vajjon a helyi érdekű vasuti törvényeinknek a közutakra vonatkozó fent idézett rendelkezései alkalmazhatók-e a városi és községi közterületekre?

Jóllehet kétség nem férhet ahhoz, hogy a nyilvános közlekedésre szánt utcaterület vagy köztér és valamely közut között azok rendeltetése szempontjából különbség nem tehető, már pedig egy vasutnak ily nyilvános közlekedésre szánt területeken való elhelyezése csakis a nyilvános közlekedés tekintetében vehető bírálat alá, mindazonáltal és különös tekintettel autonom jogrendszerünkben a városi közterületekre vonatkozó tulajdonjognak tág értelmezésére, szükségesnek látszott jövőbeni félreértések elkerülése érdekében a városi és községi közterületek igénybevételére vagy együttes használatára vonatkozó jogviszonyokat elkülönítve rendezni.

Szükségessé teszi azt azon további körülmény is, hogy a gyakorlat — mintegy »contra legem« kifejlődött szokásjog-

1) I. kötet 20. oldal

ként — a kisajátításról szóló 1881. évi XLI. törvénycikk 9. §-ának azon rendelkezését, mely szerint a kisajátítást nem akadályozhatja sem a kisajátítandó ingatlanak, sem a tulajdonosnak minősége, ma már egészen elhomályosította, a mennyiben a városi közterületek — melyekre pedig, dacára a közjogra tartozó rendeltetésüknek a városok maguknak már egészen a magánjogra tartozó rendelkezési szabadságot igényelnek, — kisajátítás útján ma már meg nem szerezhetők.

Szükséges tehát oly rendelkezésekről gondoskodni, melyek alapján, függetlenül a kisajátítási törvény rendelkezéseitől, a városi és községi közterületek közjogi alapon igénybe vehetők legyenek.

A közlekedés, különösen pedig a vasuti hálózat fejlődésével — a mire különben már fentebb is történt utalás — feltétlenül szükséges gondoskodni arról, hogy a vasutvonalak a városokba, mint a környékbeli vidék kereskedelmi és ipari góczpontjaiba, bevezethetők legyenek.

Hogy ez a bevezetés mily mértékben történjék, önként értetődőleg csakis a konkrét esetek különféleségei szerint dönthető el. Mindenesetre azonban irányadó elvül kell szolgálnia annak, hogy a mint a közut igénybevétele nem járhat a közuti forgalom sérelmével, ép úgy a városi és községi közterületeknek alsóbbrendű vasutak céljaira való igénybevétele csakis addig a határig jogosult, a meddig e közterületeket egyéb a köznek szolgáló feladatuk kiszolgálásában nem hátráltatja.

A törvényjavaslatban külön említettik fel az igénybevétel és külön az együttes használat.

Az igénybevétel alatt ugyanis azok az esetek értendők, a midőn a közut vagy közterület eredeti rendeltetésétől végleg elvonatik és kizárólag a vasut építési és üzleti céljaira szolgál. Az igénybevétel esete forog fenn tehát akkor, a midőn az illető utrész vagy közterület a pálya céljaira elkerítettik.

Ellenben együttes használat alatt azok az esetek értendők, a midőn a vaspálya által elfoglalt ut vagy közterületek egyúttal eredeti rendeltetésükre is tovább használhatók. Ez az eset fordul elő különösen akkor, a midőn az uttestbe vagy közterületbe süllyesztett hosszalpfákra helyezett nyomcsatornás sínek fektettetnek, úgy, hogy magán a pályatesten is a közúti közlekedés akár hossz-, akár keresztirányban egyaránt lehetséges.

Sem az igénybevétel, sem az együttes használat fogalma alá nem tartozik azonban a közutak vagy közterületek (utca, tér) keresztezése, mert ez a kérdés teljesen más jogi megítélés alá esik.

Az igénybevétel és az együttes használat feltételeinek megállapításánál nemcsak a közigazgatási utra tartozó, tehát közjogi czímen alapuló rendelkezések forognak szóban, hanem a feltételek jórésze a kisajátítási megállapításokat mintegy helyettesítve, a magánjog keretébe is vág s éppen erre való tekintettel a törvényjavaslat 18. §-a a szerződéskötés kötelezettségét is megállapítja. Ezen szerződés tekintetében felmerülő vitás kérdések elbírálása azután a rendes birói utra tartozik.

Egészen máskép áll a helyzet a keresztezés kérdésénél, mely kizárólag közjogi természetű lévén, egyedül csak hatósági elbírálás alá esik.

Félre nem érthető világossággal kitűnik ez az 1868. évi 4973. számú vasutengedélyezési szabályrendelet 6., 9. és 10. §-aiból.¹⁾

A 9. §. értelmében a vasuti engedélyből kifolyólag a vasutvállalat jogot nyer arra, hogy a jóváhagyott tervben előadott irányban vasutat építhessen.

A vasutvállalatnak tehát mindazon közút keresztezésekre, melyek a jóváhagyott építési tervbe felvételtek, már az enge-

¹⁾ I. kötet 20. oldal.

délyből kifolyólag joga van. Megerősítik ezt az álláspontot az idézett vasutengedélyezési szabályrendelet 6. és 10. §-ai, melyek a szóbanforgó jogokkal szemben már megfelelő kötelezettségeket is állapítanak meg.

Nevezetesen a 6. §. a közigazgatási bejárás egyik főfeladataként jelöli meg a közlekedés tekintetében szükséges intézkedések megtételét, mely bejárás eredménye felett végső fokon a kereskedelemügyi minister dönt.

A 10. §. c) pontja pedig világosan köteletségévé teszi az engedélyesnek azt, hogy ha a vasut által közutak, hidak, ösvények vagy egyéb közlekedési eszközök egészben vagy részben háborítottak, a megszakított közlekedést más módon teljesen helyreállítsa.

A keresztezés kérdése tehát az uti felségjogból kifolyólag a vasutengedélyezési szabályrendelet keretében rendezve lévén, erre vonatkozólag a törvényjavaslatba külön rendelkezések felvételére szükség nincsen.

A külföldi törvények a helyi érdekű vasutaknak közutakon való elhelyezhetéséről többnyire szintén gondoskodnak.

Ausztriában az 1894. évi vasuti törvény 14. §-a előírja, hogy: »a birodalmi utaknak a helyi érdekű vasutak építési céljaira való felhasználása meg fog engedtetni, ha a közuti forgalom biztonsága e vasuti üzem által nem veszélyeztetetik.«

A közutaknak helyi érdekű vasutak céljaira való igénybevételéről Csehországban, Galicziában, Alsóausztriában külön tartományi törvények rendelkeznek.

Poroszországban az 1892. évi kisvasuti törvény 6. és 7. §-ai a közutak felhasználhatóságáról szintén részletesen intézkednek.

Hessenben az 1884. május 29-én kelt vasuti törvény a közutak felhasználását azon feltétel alatt, hogy a közuti forgalom ne zavartassék, szintén megengedi.

Belgiumban a helyi érdekű vasutakra vonatkozó építési feltételek (Cahier General des Charges) szabványos határoz-

mányai különös tekintettel vannak arra, hogy a helyi érdekű vasutak a közutakon is elhelyezhetők legyenek.

Franciaországban ugyanily értelemben intézkedik az 1880. évi június hó 11-én kelt helyi érdekű vasuti törvény.

Rumániában az 1900. évi márczius 28-án kelt vasuti törvény 5. §-a az országutak használatba vételét megengedi.

Az állami utak igénybevételének vagy együttes használatának részletes feltételei a törvényben meg nem állapíthatók, miután azok az esetek különféleségei szerint változnak. E részben csakis az az általános elv volt felállítható, mely szerint az igénybevételért vagy együttes használatért díj vagy bér nem követelhető. Ez az álláspont szükségszerű követelménye annak, mely szerint a helyi érdekű vasutak létrejötte hazánkban csakis állami támogatás mellett lehetséges.

A szóbanforgó kikötés azonban csakis magának az átengedésnek díj- vagy bérmentességét czélozza, nem tartalmazza tehát azt, hogy a helyi érdekű vasut az elfoglalt állami utterület fentartási költségeitől is ipso jure szabaduljon, mert e részben a kereskedelemügyi miniszternek az igénybevétel, vagy együttes használat feltételei megállapításának keretében a rendelkezési joga önként értetőleg fenmarad. Ennek az álláspontnak felel meg a törvényjavaslat azon rendelkezése is, hogy azon esetben, ha az igénybevétel vagy az együttes használat következtében műtárgyagnak építése vagy átalakítása válnék szükségessé, a kereskedelemügyi miniszter a helyi érdekű vasut engedélyesét a felmerülő költségeknek részben vagy egészben való viselésére kötelezheti.

Jóllehet a városok területén átvonuló állami utak felett is a rendelkezési jog kizárólag a kereskedelemügyi ministert illeti meg, mindazonáltal és tekintettel arra, hogy a városokon átvonuló utszakaszok már valóságos utcaterületek jellegével is bírnak és mint ilyenek a városok érdekeit közelről érintik, a feltételek megállapításába a városok vagyonfel-

17. §.
Állami utak.

ügyeleti hatósága, nevezetesen a belügyminister, illetőleg a bán is bevonandó volt.

Az igénybevétel vagy együttes használat engedélyezése formailag vagy ministeri rendeletben történik vagy pedig az erre illetékes m. kir. államépítészeti hivatal szerződést köt, mely azután kormányhatóságilag jóváhagyatik.

18. §.

Közutak, városi és községi közterületek.

Az igénybevétel vagy együttes használat jogi természetére vonatkozólag a 16. §-nál már előadottakból kifolyólag a törvényjavaslat 18. §-a az 1890. évi I. törvényzikk hatálya alá eső nem állami, valamint a Horvát-Szlavonországok területén levő országos és községi közutak, ugyszintén a városi és községi közterületek igénybevételére vagy együttes használatára nézve a vasut tervezőjét mindenekelőtt a barátságos egyezkedés terére utalja, a területhasználati szerződés megkötésének kötelezettségét irván elő.

Poroszországban a kisvasuti törvény 6. §-a rendeli, hogy a mennyiben valamely közut használata czéloztatik, a vállalkozó a közut fentartására közjogi czímen kötelezettnek hozzájárulását megszerezni tartozik.

Ausztriában a tartományok által e részben hozott törvények ugyanilyen értelmű határozatokat tartalmaznak.

A területhasználati szerződés formájában létrejött meg egyezésnek kormányhatósági jóváhagyására vonatkozólag a törvényjavaslatban foglalt hatásköri rendelkezések közjogi berendezkedésünknek szükségszerű folyományai, de különben a ma követett gyakorlatnak is megfelelnek.

Tekintettel azon körülményre, hogy a közutak igénybevétele és együttes használata túlnyomólag közjogi természetű s így az uti felségjog szempontjából bírálendő el, továbbra is fentartandó volt a jelenlegi törvényeknek azon rendelkezése, hogy a mennyiben az uttulajdonos, illetőleg az utfentartásra közjogi czímen állandóan kötelezett között a területhasználati szerződés nem jönne létre, annak feltételei felsőbb hatóságilag állapítandók meg.

E részben a külföldi törvények is kivétel nélkül hasonlóan intézkednek, mely körülmény azonban különösebb nyomatékkal nem bír, miután az illető államokban a közigazgatás államilag van szervezve.

A 16. §-nál már részletesen kifejtettek azok az indokok, melyek a városi és községi közterületek igénybevételének vagy együttes használatának külön való szabályozását szükségessé teszik. Midőn azonban a törvényjavaslatban az e részbeni meg nem egyezés esetére is a közérdeknek érvényesülhetése megfelelően biztosítatik, addig másrészt gondoskodás történik arról is, hogy a városoknak saját külön érdekei is megóvassanak.

A törvényjavaslat tehát előírja, hogy a meg nem kötött területhasználati szerződés határozmányait helyettesítő feltételek a közuti vasutak és a városok között kötendő területhasználati szerződések tekintetében a 65. §-ban megállapított szempontok figyelembe tartásával állapíttassanak meg, mely szempontok ugyanis a városok érdekeinek minden irányban való megóvását célozzák. Önként értetőleg a városoknak a helyi érdekű vasutakkal szemben ez alapon sem biztosíthatók oly jogok és befolyás, melyek azok jellegével össze nem férnek és melyeknek létjogosultsága csakis a közuti vasutaknál ismerhető el.

Rendelkezés történik továbbá a törvényjavaslatban arra nézve is, hogy az igénybevétel vagy együttes használat feltételeinek megállapításánál a törvényszerűen megállapított városszabályozási terv mindenkor szem előtt tartassék. Meg nem engedhető ugyanis, hogy a közérdek szempontjából már mégis kevesebb jelentőséggel bíró valamely helyi érdekű vasutnak a városba való bevezetése annak több évtizedre terjedőleg megállapított és építkezéseinél addig alapul vett kiépülési programját a város akarata ellenére megzavarja s ekként a várost fejlődésében kétségtelenül bénítsa.

A törvényjavaslat azon rendelkezése, mely szerint a

városi és a községi közterületek igénybevételére vagy együttes használatára nézve megkötött szerződés jóváhagyását, illetőleg meg nem kötése esetén az azt helyettesítő feltételek megállapítását — eltérőleg a közutakra vonatkozó intézkedésektől — a belügyministernek vagy a bánnak a kereskedelemügyi miniszterrel egyetértő hatáskörébe utalja, különösebb jelentőséggel nem bír és általa csakis a városi és községi érdekek fenforgása domboríttatik ki. Midőn ugyanis a törvény valamely intézkedésre nézve két hatóság egyetértését írja elő, érdemben teljesen közömbös, hogy melyik intézkedik a másik egyetértésére való hivatkozással, miután intézkedése csakis akkor bír joghatálylyal, ha ahhoz a másik hatóság is hozzájárul.

A törvényjavaslat 18. §-ában foglalt rendelkezések gyakorlati alkalmazása önként értetőleg egyrészt a közutakról és vámokról szóló 1890. évi I. törvénycikk, másrészt a törvényhatóságokról és a községekről szóló 1886. évi XXI. és XXII., illetőleg Budapest főváros rendezéséről szóló 1872. évi XXXVI. törvénycikkek határozmányaival összhangban történék.

A törvényjavaslatban a közterületekre vonatkozó terület-használati szerződés meg nem kötése esetére foglalt rendelkezések gyakorlati alkalmazásukban csak a legkritkább esetben fognak oda vezetni, hogy az igénybevétel vagy együttes használat összes feltételeit a kormány rendeletileg legyen kénytelen megállapítani.

A gyakorlatban ugyanis a helyzet akként fog alakulni, hogy vagy :

- a) a közterületek átadását a város, vagy a község egyáltalában megtagadja ;
- b) a közterületek tulajdonosa azok átengedésére elvben hajlandó és csakis egyes konkrét kérdésekre nézve nem jön létre közte és a tervező között a megegyezés ;
- c) a közterület tulajdonosa és a tervező között létrejött

egyetértő megállapodások a kormány szempontjából esnek kifogás alá.

Az *a)* pont alatti esetben a közterület tulajdonosának elutasító határozata fokozatos elbirálás után végső fokon a kormány által feloldatik, s utasítatik a közterület tulajdonosa, hogy a közterületek átadása iránt a vasút tervezőjével tárgyalásokba bocsátkozzék, mert ellenkező esetben az igénybevétel vagy együttes használat feltételei hivatalból fognak megállapíttatni. Alig képzeltető el, hogy akadjon város vagy község, mely ily körülmények között ne vessen számot a helyzettel és már csak a saját jól felfogott érdekében is a szerződés megkötése érdekében utólag ne bocsátkozzék tárgyalásokba.

A *b)* pont alatt előadott esetben az eljárás akként alakulna, hogy a közterület tulajdonosa a felebbezési fórumok betartásával a vitás pontokra nézve a kormányhoz előterjesztést tesz, s a kormány döntése alapján a szerződést megkötí.

A *c)* pont alatti esetben a jóváhagyás végett felterjesztett szerződést a kormány módosítás vagy kiegészítés végett visszaküldi, vagy pedig, a mennyiben a módosítások vagy kiegészítések terjedelme ezt megengedi, azokat a jóváhagyási záradékban érvényesíti.

A területhasználat feltételei között a dolog természeténél fogva olyan kikötések is foglaltatván, melyek az építési és üzletberendezési költségek alakulására is befolyással bírnak, a területhasználatok kérdése önként értetőleg mindenkor még az engedélyezés előtt tisztázandó.

A helyi érdekű vasutak építésére, felszerelésére és üzemére vonatkozó szabványokat és szabályokat az 1888. évi IV. törvényzcikk 3. §-a értelmében jelenleg is a kereskedelemügyi minister állapítja meg. E részben a minister szabad rendelkezési jogát törvényileg bármily irányban megszorítani a közérdekekkel ellenkeznék, miután csakis a szabad rendelkezéssel lehet módját adni annak, hogy a technika fejlődésével a

19. §.

A helyi érdekű vasutak építési és üzemi szabványai.

helyi érdekű vasutak alárendelt jelentőségének megfelelő építési és üzleti könnyítések nagyobb nehézség nélkül életbe léptethetők és a viszonyok alakulásához képest szükség esetén kellő időben módosíthatók is legyenek.

20. §.

Összekötő utak.

A vasuti állomásokhoz vezető utak, nevezetesen a vasuti állomásokat a legközelebbi állami, törvényhatósági vagy községi utakkal, avagy községekkel összekötő utak létesítéséről, kezeléséről és fentartásáról a közutakról és vámokról szóló 1890. évi I. törvénycikk 29—35. §-ai rendelkeznek.

Az összekötő utak költségeinek viselésére kötelezettek a törvényhatóság, a vasuti vállalat, az érdekelt községek, valamint az érdekelt kereskedelmi és iparvállalatok.

Ha valamely új vasut létesítéséről van szó, akkor a vasut közigazgatási bejárása alkalmával egyezségileg állapítandó meg, hogy a kérdéses utak hol, mily irányban és hosszban építendőek, továbbá, hogy az építési és kisajátítási, kezelési és fentartási költségekhez az említett kötelezettek mily irányban tartoznak hozzájárulni.

Egyezség nem sikerülte esetében a kereskedelemügyi minister végérvényesen dönt. Ez a döntés rendszerint a törvény azon rendelkezéseinek szellemében történik, melyek a már fennálló állomáshoz vezető összekötő utak előállítására vonatkoznak és a melyek szerint a költségek $\frac{1}{3}$ -részét a törvényhatóság, $\frac{1}{3}$ részét a vasuti vállalat, $\frac{1}{3}$ -részét együttesen az érdekelt községek és kereskedelmi vagy iparvállalatok tartoznak viselni.

A költségek mérvének megállapítását és a községekre eső $\frac{1}{3}$ -résznek miként való felosztását a kereskedelmi minister az alispánra bizza, a ki e célból egy hosszadalmas tárgyalást kénytelen tartani.

Ez az egész eljárás oly szövevényes és hosszadalmas, mely a közigazgatás egyszerűsítésére irányuló célzatokkal semmiképen sem egyeztethető össze, másrészt pedig az érdekelt felekre nézve sem előnyös.

Az összekötő ut megépítésének összes költségeit ugyanis a helyi érdekű vasut könnyen viselheti, miután egyrészt azok a vasutépítési tetemes költségekkel szemben számba alig is jönnek, másrészt pedig a szóbanforgó utak építése a vasutépítési munkálatok keretében együttesen, vagyis tehát aránylag sokkal csekélyebb költséggel végezhető.

Viszont különösen a szegényebb vidékeken az összekötő utak előállítási költségei a vagyontalan községekre oly teherként nehezednek, mely anyagi erejükkel arányban egyáltalában nem áll.

Az összekötő utak fentartása viszont súlyos teherként nehezedik magára a vasutvállalatra, mely körülmény különösen államvasuti üzletkezelés esetén még a m. kir. államvasutakra is több irányban hátrányosan hat.

A törvényjavaslat a döntést a kereskedelemügyi minister diszkrétionális hatásköréből kiveszi, s a kérdést épen úgy, miként ez a már meglevő állomásokhoz vezető összekötő utak tekintetében történik, törvényileg kívánja szabályozni.

A törvényjavaslat e részben a fentebb előadottak alapján arra az álláspontra helyezkedik, hogy ha az egyezség létre nem jött, úgy a vasutvállalat legyen köteles az összekötő utat saját költségén létesíteni, viszont azonban a kezelés és fentartás költségeinek viselése alul mentesüljön.

A kezeléssel és fentartással a törvényjavaslat azt a községet vagy annak a közutnak tulajdonosát, illetőleg a fentartóját kívánja megterhelni, melybe az összekötő ut beágazik.

Ez az intézkedés egyrészt kárpótlást nyújtana a helyi érdekű vasutaknak azért, hogy az összes előállítási költségeket ők viselik, másrészt pedig mentesítené a helyi érdekű vasutak üzletét ezen költségeknek viselésétől. De méltányos és igazságos is ez az intézkedés, a mennyiben a közuti közlekedés fentartása a vasut terhére jogosan amugy sem utalható és teljesen helyénvalónak látszik az, hogy az összekötő ut ugyan-

abba a közutba illesztessék bele, a melynek mintegy kiegészítő részeként folytatását képezi s így logikusan annak sorsában kell osztoznia.

Az 1890. évi I. törvényczikknak egyébként érintetlenül hagyott rendelkezéseivel szemben a törvényjavaslat még csak azt a további módosítást tartalmazza, hogy nemcsak a személy- és áruforgalomra berendezett állomásokhoz vezető utakat ismeri el összekötő utakul, hanem ilyeneknek minősíti a közforgalmú megállóhelyekhez vezető utakat is, azon közérdekű követelményekből indulván ki, mely szerint a megállóhelyeknek bárki által való megközelíthetőségéről is — legalább is egy gyalogösvény létesítésével — mindenesetre gondoskodni kell.

21. §.

A hazai munka
védelme.

Ez a szakasz a hazai munkának minden irányban való védelmét és megóvását célozza.

Tekintettel azonban a vasuti építkezéseknél gyakran előforduló egészen különleges munkálatokra, melyekre hazai munkaerők esetleg nem kaphatók, a törvényben gondoskodni kell arról, hogy ily kivételes esetekben külföldiek alkalmazására a minister engedélyt adhasson, nehogy a vasutépítési munkálatok — a közérdek egyenes kárára — fennakadást szenvedjenek.

22. §.

Díjszabások.

Ezen szakasz első és második bekezdésének határozmányai lényegükben teljesen megegyeznek az 1880. évi XXXI. törvénycikk 12. §-ában foglalt megállapításokkal.

A szóbanforgó rendelkezések azonban kiegészítésre szorulnak abból a szempontból, hogy a helyi érdekű vasutnak gazdasági érdekei is a méltányosság követelményeinek megfelelően megóvassanak.

A mint ugyanis teljesen indokolt az az álláspont, hogy a helyi érdekű vasut — egy bizonyos jövedelmezőség elérése esetén — díjszabásait leszállítani s ekként a közérdeket szolgálni legyen kénytelen, épúgy el kell ismerni a vasutvállalatnak is arra való jogát, hogy ha a díjszabások leszállítása folytán

jövedelmezősége a nyereség jogosult határán alább száll, azokat újból helyreállíthassa.

A törvényjavaslatban tehát a helyi érdekű vasutak részére a díjszabások felemelésének jogosultsága biztosítottatik.

Oly czélből azonban, hogy a díjszabások felemelése csakis maradandó természetű okokból történjék, a díjszabások felemelésének jogosultsága 3 üzleti év átlagára alapítottatik.

A díjszabások számszerű tételei tekintetében a törvényjavaslat konkrét rendelkezéseket nem tartalmaz, miután a gazdasági élet fejlődésével s a konjunkturák állandó változásaival nem egyeztethető össze az, hogy a díjszabási szabad mozgás törvényileg mintegy lepecsételtessék. E részben az illetékes minister számára a szabad elhatározás jogát továbbra is biztosítani kell.¹⁾

Ezen szakasz határozmányai a fennálló gyakorlaton alapulnak, s eddigelé is minden egyes helyi érdekű vasut engedélyokiratában kiköttetni szoktak.²⁾

23. §.

Ingyenes utazás.

A vasutak létesítése előtt a levél- és személyszállítás a postának fentartott joga volt.

24—27. §.

Posta.

A vasutak létrejöttével a posta a személyszállítás fentartott jogáról lemondott, viszont azonban az 1851. évi vasut-üzleti rendtartásban kimondatott, hogy a vasutvállalatok a levélpóstát ingyen kötelesek szállítani.

Ezt a vasutak magukra nézve terhesnek találván, azt az ajánlatot tették, hogy a posta részére egy-egy teljesen felszerelt kocsit minden személyvonathoz rendelkezésre bocsátanak s ingyen szállítják, ha abban a kezelést a posta a saját közegeivel végezteti. Így fejlődött ki az a gyakorlat, hogy az új vasutak megfelelő berendezésű postakocsik előállítására és ingyen szállítására köteleztetnek.

¹⁾ Az engedélyokiratban kiköttetni szokott díjszabási határozmányok I. kötet 902—906. oldal.

²⁾ I. kötet 906. és 907. lapján közölt engedélyokirati szabványnak 15. és 16. §-ait.

A vasutak üzemére nehezedő ez a teher elviselhető mindaddig, míg a nagyobb forgalom kiszolgálására hivatott fővasutakról van szó, ellenben nem bírja azt meg egy szűkebb forgalmi térre szorított s így csekélyebb jövedelmezőségű alsóbbrendű vasut.

Erre való tekintettel már az 1880. évi XXXI. törvény-cikk 4. §-a is a helyi érdekű vasutakat a posta ingyenes szállításának kötelezettsége alól felmentette, kimondván egyuttal azt is, hogy a postaszállítáért egyezségileg megállapítandó mérsékelt évi díj fizetendő.

Az 1888. évi IV. törvény-cikk 4. §-a a postaszállítás kérdésében két irányban tartalmaz ezen állásponttal szemben kiegészítő intézkedéseket.

Egyrészt megállapítja a helyi érdekű vasútnak postaszállítási feltétlen kötelezettségét, másrészt oly célból, hogy a posta szállításáért járó kártalanítás az építési költségek beszerzésére felhasználható legyen, a postahozzájárulásnak egy alternatív módozatát léptette életbe, nevezetesen az első 50 éven át fizetendő évi átalány rendszerét.

Az idézett törvénycikkre vonatkozó törvényjavaslatnak az országgyűléshez benyújtott indokolásában¹⁾ e rendelkezések magyarázatául a következők adatnak elő: »Ámbár a posta részben a kincstár egy másik számadási ágazatának terhére némi előnyben részesül az által, hogy a nem helyi érdekű vasutakon részben ingyenes szállítást élvez, s ezért nem mondható méltánytalannak, hogy a vasutügy további fejlesztése érdekében a posta bizonyos mérsékelt áldozatokat is viseljen: mindazonáltal jogosan nem kívánható, hogy a posta hozzájárulása helyi érdekű vasutak építéséhez sokszorosan meghaladja azon megtakarításokat, melyek valamely helyi érdekű vasut létesítése esetében, az annak irányába eső postajáratok megszüntetése által elérhetők.

¹⁾ Az 1887—92. évi országgyűlés képviselőházi irományai I. kötet 223. lap.

Figyelembevéve egyrészt a posta érdekeit, másrészt pedig keletkezésben levő helyi érdekű vasutak jogosult igényeit és az ily vasutak mentől kiterjedtebb fejlesztését: az említett megtakarítások kétszeresében vélem megvonandónak azon határt, a meddig a posta részéről a helyi érdekű vasutak segélyezése terjedhet, oly megszorítással azonban, hogy a postahozzájárulás a helyi érdekű vasut építési tőkéjének 10 százalékat semmiesetre sem haladhassa meg, hanem ha a postajáratok beszüntetése által elérhető megtakarítás kétszerese ezen mértéket meghaladná, a hozzájárulás az építési tőke 10%-ára szállítandó le.«

A törvény meghozatala után a postaszállításért fizetendő kártalanítás rendszerint az építés céljaira szolgáló 50 éves járadékokban állapítottatott meg, mely járadékok azután leszámítottattak.¹⁾

Az 1907. évi október hó 31-éig engedélyezett helyi érdekű vasutakra tőkeértékben összesen 45,294.048 korona postahozzájárulás biztosított, mely a 765,801.760 korona tényleges építési és üzletberendezési tőke 5·9%-ának felel meg.²⁾

Ezen átalány összegének megállapítására vonatkozólag a törvényjavaslat indoklásában ismertetett számítási alap azonban a gyakorlatban nem bizonyult helytállóknak, a mennyiben a postának új vasutak építése alkalmából megtakarításai nincsenek s a törvény szigorú alkalmazása arra a visszás helyzetre vezetne, mely a helyi érdekű vasutakat a postai hozzájárulásból egyenesen kizárja.

A gyakorlat ezen akként segít, hogy a postai hozzájárulás az egyes helyi érdekű vasutak részére nem az általuk a postának nyújtott ellenszolgáltatáshoz, hanem azon remélt

¹⁾ A postaszállítás feltételeinek megállapítására vonatkozó rendeletnek szabványos szövegét lásd az I. kötet 268. oldalán.

²⁾ A postahozzájárulásoknak vasutankénti részletezését lásd az I. kötet 592. és a következő oldalán.

legnagyobb postai forgalomhoz képest, mely a helyi érdekű vasuton valamikor jövőben (az engedély 90 évi tartama alatt) közvetítendő lesz, állapíttatik meg, mi mellett számításba vétetik az a körülmény is, hogy az engedélytartam utolsó 40 éve alatt a vasutvállalat a posta szállításáért már semmi nemű kártalanítást sem kap.

Igy áll elő azután az a helyzet, hogy a tényleges igénybevétel rendszerint csekélyebb, mint a mi az általán megállapításánál számításba vétetett; a miből viszont az következik, hogy a helyi érdekű vasutak tulajdonképen már nemcsak a postaszállítás ingyenes kötelezettsége alól vannak felmentve, hanem a postaszállítási költségek megtérítésén kívül a posta terhére még direkt állami segélyezésben is részesülnek.

Ez magában véve még megegyeznék a törvény intenczióival, mert az 1888. évi IV. t.-cikk indokolása is elismeri azt, hogy »a postahozzájárulások a helyi érdekű vasutak állami segélyezésének egyik főforrását képezik.« Ámde nem tartható fenn egy oly számítási mód, mely tisztán feltevéseken alapszik, a mely mellett tehát a különböző kombinációknak tág tere nyílik és ekként legkevésbé sem érhető el az említett indokolásban kifejezésre juttatott az a cél, hogy a postahozzájárulásoknak »a jövőben leendő nyújtására nézve lehetőleg egyöntetű és igazságos eljárás biztosíttassék.« De a helyes pénzügyi politikával is ellenkezik az, hogy a helyi érdekű vasutak létesítése érdekében a posta terheltetik meg oly kiadásokkal, a melyek a helyi érdekű vasut vonalain közvetített postaforgalommal arányban nem állanak.

Ha valamely helyi érdekű vasut létesítéséhez fontosabb állami érdek fűződik, az egyedül helyes eljárás az, és az felel meg a budgetjognak is, hogy az ily helyi érdekű vasut a rendesnél magasabb külön állami segélyezésben részesíttessék, ne pedig egy másik szolgálati ágának tulhajtott érdekeltisége tolassék előtérbe.

A vasut építése folytán várható megtakarításokra alapított, de be nem vált számítási rendszerrel tehát szakítva, a törvényjavaslat tulajdonképen visszatér az 1880. évi XXXI. törvényczikk 4. §-ának b) pontjában megállapított s egyedül helyes azon alapra, mely szerint a postaszállításért a szolgáltatással arányban álló méltányos évi díj fizetendő. Oly czélból pedig, hogy ez az évi díj a szolgáltatással tényleg arányban is álljon, a törvényjavaslatban mellőztetett az évi díjnak előre való megállapítása, hanem csakis az a kulcs szabályoztatott, melynek alapján a tényleges teljesítményekhez mérten a postaszállításért fizetendő díj évenként alakulna.

Ezen intézkedés folytán a postahozzájárulásnak leszámítolása többé lehetséges nem lenne.

Jóllehet ez a helyi érdekű vasuti ügynek csak előnyére szolgálna, a mennyiben megszünteti azt a mai helyzetet, hogy a postaszállítási átalány finanziaoztatván, a helyi érdekű vasutnak a posta szállítása körül tényleg felmerülő költségekkel szemben fedezet rendelkezésére nem áll, s így ezen költségek teljes összegükben az üzleti számlára nehezednek, mindazonáltal azon igazság elől sem lehet elzárkózni, hogy az állam részéről biztosított évjáradék a pénzbeszerzésnél némelykor tényleg előnyös szolgáltatokat tehet. Különösen előfordulhat ily eset akkor, a midőn az üzletileg eléggé jó kilátásokkal bíró helyi érdekű vasut megépítéséhez szükséges költségek — például valamely szegényebb vidéken az érdekeltségi hozzájárulások csekélyebb mérve folytán — teljes összegükben elő nem teremthetők. Erre való tekintettel a törvényjavaslat abban az egyetlen kivételes esetben, a midőn elsőbbségi kötvények bocsáttatnak ki, megengedi, hogy a posta szállításáért fizetendő díjak a kötvények törlesztési és kamatszükségletének fedezésére átalányozhatók legyenek, ezzel is elősegíteni kívánván a pénzbeszerzés terén

legmegfelelőbb elsőbbségi kötvényrendszernek minél kiterjedtebb alkalmazhatását.

A mi az évi díj kiszámításának kulcsát illeti, e részben az elvi álláspont az, hogy mennél alárendeltebb jelentőségű valamely vasut s ekként mennél inkább megközelíti a közönséges fuvarozási eszközöket, annál kevésbé terhelhető meg a postaszállítási közterheivel.

A postaszállítási kötelezettség és a nyújtandó ellenszolgáltatás tekintetében tehát különbség teendő az alsóbbrendű vasutak egyes kategóriái között.

A helyi érdekű vasutak, mint a melyek közforgalmi jelentőségük tekintetében a fővasutakat leginkább megközelítik, de már azoknál mégis alárendeltebb jelentőséggel bírnak, csakis az ingyenes postaszállítási kedvezményében részesítendőek. A helyi érdekű vasutaknak tehát a posta által azok a költségek térítendőek meg, a melyekbe a postaszállítási azoknak tényleg kerül.

A gazdasági vasutakkal szemben a posta követelheti ugyan a szállítást, egyébként azonban a posta is mint szállító szerepel, vagyis tehát a gazdasági vasutnak joga van a továbbított postaanyag szállításáért a mindenkori díjszabás szerinti tételeket felszámítani.

A közuti és a saját használatú vasutak a postaszállítási céljaira csak minden konkrét esetben külön megkötendő egyezség alapján használhatók fel.

A mi már most a számítási kulcsot, vagyis a posta szállításáért fizetendő megtérítések mérvét illeti, e részben a törvényjavaslat 24. §-ában a tételek a tapasztalat által teljes mérvben igazolt annak a feltevésnek az alapján állapítottak meg, mely szerint a helyi érdekű vasutak üzetét, úgy mint eddig a jövőben is — elenyésző csekély kivétellel — a m. kir. államvasutak fogják kezelni.

A postaszállítási céljaira rendelkezésre bocsátott kocsik használatáért fizetendő kocsikilométerenkénti tételek tehát

24. §.

Postaszállítási díjtételek.

a törvényjavaslatba ugyanazzal az összeggel vétettek fel, a mely összeget a m. kir. államvasutak az üzletkezelési szerződés szabványos határozmányai értelmében a postakocsik vontatásáért önköltségeik megtérítése fejében már évek óta számításba vesznek.

Ily módon mindenesetre elérhető lesz az a kitűzött cél, hogy a helyi érdekű vasutakra a postaszállításból teher ne származzék.

Az államvasuti önköltségi tételeknek a törvényben ilyen általánosítása az önálló üzemben vagy más vasutak üzletkezelésében levő helyi érdekű vasutak szempontjából sem eshet kifogás alá, miután az államvasutaknak szóbanforgó önköltségi tételei a más vasutakétól alig térnek el.

A mi a törvénybe felvett tételeknek ilyen történ állandósítását illeti, ez a mai gyakorlattal szemben hátrányosabb helyzetet az államra nézve nem teremt, mert az engedély egész tartamára és pedig a felmondás kizárásával megkötött üzletkezelési szerződésekben is a m. kir. államvasutak és a helyi érdekű vasut közt a postaszállításért fizetendő önköltségi tételek fixirozva vannak.

A törvényben foglalt tételeknek leszögezetsége tehát csak akkor jöhetne szóba, mikor az üzletkezelési szerződés vonatkozó szabványának, az idők folytán változó üzleteredményekhez képest szükségessé váló módosításával, az újabb helyi érdekű vasutak részéről az üzletkezelő államvasutaknak a postaszállításért fizetendő önköltségi tételek új alapon állapíttatnak meg. Ebben az esetben azonban mi sem áll utjában annak, hogy a törvényben foglalt, de a viszonyok változtával már meg nem felelő tételek, novelláris uton szintén módosíttassanak.

A levélpóstának, a pénzes zárlatoknak, valamint a csomagoknak a helyi érdekű vasut saját közegei közvetítése mellett való szállításáért fizetendő megtérítések az osztrák és a porosz e részbeni rendelkezések mintájára állapíttattak meg,

különben is végeredményben oly csekély összegeket tesznek ki, hogy a postaszállítás kérdésének elbírálásánál számba nem jönnek. A levélposta közvetítéseért a tényleg megtett vonalhossz után kilométerenként fizetendő 1 fillér, de menetenként legfeljebb 50 fillér, valamennyi, tehát a közbeeső állomásokon felvett, illetőleg leadott levélzárlatok közvetítésének ellenértékét is képezi. A pénzeszárlatok, valamint a csomagok továbbításának közvetítéseért még külön felszámítható kilométerenkénti 2 fillér szintén nem minden egyes pénzeszárlat után, illetőleg csomag után számíttatik, hanem abban valamennyi közvetítésének egységes megtérítése is benne foglaltatik.

Az alsóbbrendű vasutak és a posta közötti jogviszonyok az egyes külföldi törvényekben a következőképen vannak szabályozva.

Ausztáriában az 1894. évi alsóbbrendű vasuti törvény II. szakasza a helyi érdekű és a kisvasutakat a posta ingyen szállításának kötelezettsége alól felmenti.

Ezen törvényes rendelkezés folyamánaképen az engedélyokiratokban kimondatik, hogy az engedélyes köteles a postát és a postaalkalmazottakat minden menetrendszerű személy- és vegyesvonattal továbbítani, melyért a helyi érdekű vasutnak egyezségileg megállapítandó külön megtérítés jár.

Ezen megtérítés az e részben 1891. évi december hó 30-án 19.602. sz. alatt kelt osztrák cs. kir. kereskedelmi ministeri rendelet értelmében rendszerint a következőképen szokott megállapítani:

A levélposta — ide nem értve a pénz- és értékküldeményeket — a vasuti közegek által menet- és kilométerenként 2 fillérért közvetítendő. Ha azonban a vonatnál postakalauzkocsi vagy a posta számára egy külön fülke is tartatik fenn, a levélpostát a vasuti közeg közvetíteni nem köteles.

A rendelkezésre bocsájtott postakalauzkocsik szállításáért vonatkilométerenként 20 fillér fizetendő. Ha a kocsi

egészben nem vétetik igénybe, ugy $\frac{2}{5}$ részének igénybevételéért 8 fillér, $\frac{1}{2}$ -ének igénybevételéért 10 fillér fizetendő vonatkilométerenként. Ha szükség esetén még egy közönséges teherkocsi mint postamellékkocsi igényeltetik, ugy vonatkilométerenként még 34 fillér jár.

Poroszországban a kisvasuti törvény 42. §-a értelmében a vasut tartozik levélsákkal ellátott egy postaaltisztet, vagy ha hely van többet is, bérleti áron, vagy ha ilyen nincs, a díjszabásszerű menetdíj feléért szállítani.

Azok a vasutak, melyek nem kizárólag személyszállítással foglalkoznak, kötelesek a postaküldemények szállítását saját közlegeikkel közvetíteni és pedig levélzárlatokat és ujságcsomagokat menetenként 50 márka-fillérért, a többi küldeményeket pedig a vasut darabárú díjszabása szerinti szállítási díjért, ha pedig ez magasabb, akkor 50 kg. és kilométerenként 2 márka-fillérért,¹⁾ mely az állomásról-állomásra szállított postaküldemények havonkénti összsúlya alapján számítandó.

Oly vonatknál, a melyek szabály szerint egynél több kocsiból állanak, köteles a vállalat egy kocsit vagy annak egy részét a postaküldemények, a kíséző személyzet és a postaszolgálati eszközök számára az 1875. évi deczember hó 20-án kelt birodalmi törvény 3. és 6. cikkében és az ahhoz tartozó végrehajtási utasításokban megállapított ellenszolgáltatásért, továbbá az illető vasut darabárú díjtételének feléért berendezni és szállítani.

Az idézett birodalmi törvény szerinti megtérítés a következő:

- a) a vasuti kocsinak a postaszolgálat céljaira való berendezéséből, s a mennyiben a postaszállításra többé igénybe nem vétetnék, a helyreállításából felmerült önköltségek;
- b) a szokásos futás- és időbér, és pedig a teher- és podgyász-

¹⁾ 1 márkafillér = 1.17 fillér.

kocsinál 0·01 márka kilométerenként és 1 márka naponként, személykocsinál 0·02 márka kilométerenként és 2 márka naponként. — A mennyiben nem egész kocsi vétetik igénybe, a megtérítés a kocsi igénybevett hosszának arányában számíttatik.

Belgiumban a postaszállítás módozatai az építési és üzleti feltételek szabványos határozmányjaiban a következőkép vannak szabályozva :

A levélposta minden vonattal és minden irányban ingyen szállítandó. Ugyancsak ingyen szállítandók a mozgóposta-, valamint a posta- és távirdaközegek is.

A vasut köteles 5 kg.-nál nem nehezebb postacsomagokat egyezség szerinti megtérítés ellenében szállítani, mely megtérítés azonban a postaigazgatóság által beszedett illeték $\frac{1}{3}$ részét meg nem haladhatja.

Olaszországban a géperejű tramwayk és gazdaságos vasutak engedélyezéséről szóló 1896. évi december 27-én kelt törvény 45. §-a értelmében a gazdaságos vasutak és a tramwayk tartoznak a levélpostát ingyen szállítani. A postacsomagok szállításáért csomagonként 3 kgr.-ig 8 centesimi, ¹⁾ 3—5 kgr.-ig 12 centesimi jár. Ha ez a súlymaximum idővel felemeltetnék, a járandóság minden további kgr. után 2 centesimivel emelkedik.

Svájcban a mellékvasutakról szóló 1899. évi december hó 21-én kelt törvény 4. §-a értelmében oly mellékvasutaknak, a melyek nem képezik valamely fővasutnak kiegészítő részét, a postacsomagok szállításáért a gyorsárú, illetőleg a magasabb darabárú dijszabássszerinti, ha pedig árúdijszabás nincsen, a podgyászdijsszabássszerinti szállítási díjak fizetendőek. Ez a megtérítés a postacsomagok havi összsúlya után számíttatik és átalányozható is.

A postaközegek szállításáért még kilométerenként 2 centimes ²⁾ külön megtérítés jár.

¹⁾ 1 centesimi = 0.95 fillér.

²⁾ 1 centimes = 0.95 fillér.

Ezenfelül a postakocsik vontatásáért tengelykilométerenként 2 centimes fizetendő.

Ha a postaigazgatás a postaküldemények szállítására a vasut forgalmi eszközét rendezteti be, az e részben felmerülő többköltségek a vasutnak megtérítendők.

Mindezek a kedvezményes feltételek azonban elesnek, ha a vasut jövedelmezősége 4%-ra vagy ennél magasabbra emelkedik, mely esetben azután a mellékvasutakra is az 1872. évi december 23-án kelt általános vasuti törvény határozmányai mérvadók.

A postaszállításért fizetendő díjaknak elsőbbségi kötvények kibocsátása esetére való átalányozása mellett, mint már különben fentebb is említettett, fontos pénzbeszerzési érdekek szólnak.

25. §.
Postaszállítási
díjak
átalányozása.

Az átalányösszeget a törvényjavaslat a vasut közforgalomba helyezése időpontja szerinti postai forgalom terjedelme alapján számításba vehető teljesítmény után járó évi díj másfélszeresében, mint maximumban állapítja meg. A vasut közforgalomba helyezésekor teljesítménynek az 50 évi hosszú időtartamra való alapul vétele ugyanis ellenkeznék a méltányossággal és a helyi érdekű vasutak határozott sérelmével járna, mert köztudomású dolog, hogy a helyi érdekű vasutak által az illető vidéken kivétel nélkül előidézett gazdasági fel lendülés a postaforgalmat is tetemesen emeli. Ez az emelkedés a dolog természetéből kifolyólag az egyes konkrét esetekben számszerűleg előre ugyan meg nem állapítható, másrészt azonban oly czélből, hogy az átalány megszabásánál az esetleges tulvérmes kombinációknak határ szabassék, a törvényben egy bizonyos maximum megállapításáról mégis gondoskodni kell. E részben a postaforgalomnak a vasut létesítése és az általános fejlődés alapján 50 évre 50%-os középárányra alapul vett emelkedése a valóságon messze alul marad, a mennyiben a statisztikai adatok szerint Magyarországon a postaforgalom évenként átlagban mintegy 6—7%-kal emelkedik.

Jóllehet, az évi díj átalányozása esetén a postahozzájárulás a vasut építési költségeinek részbeni fedezésére használatik fel, mindazonáltal annak tőkeértéke ellenében törzsrészcvények átadása még ebben az esetben sem követelhető, miután az évi díj csak egy végzett teljesítményért járó pusztá ellenszolgáltatás lévén, ezenfelül még törzsrészcvények kiszolgáltatásának kikötése a vasutnak már egyenes megterhelésével járna.

26. §.

Postahelyiségek.

A posta céljaira megkivántató hivatalos és lakóhelyiségek ingyenes előállításának kötelezettsége alól a helyi érdekű vasutak már az 1880. évi XXXI. törvényzcikk 4. §-ának b) pontjában felmentettek.

Ez a rendelkezés, mint méltányos és megfelelő, a törvényjavaslatba is átvétetett, oly kiegészítéssel azonban, hogy egyrészt félreértések elkerülése érdekében az előállítási kötelezettség is határozottan megállapított, másrészt pedig a nyújtandó ellenszolgáltatás is szabályozást nyert.

Ezen helyiségek előállítási költségeinek mérvére nézve a törvényjavaslat külön rendelkezéseket nem tartalmaz, miután vasuti építkezésekről lévén szó, azok megállapítása a törvényjavaslat 14. és 28. §-ai értelmében amúgy is a kormány hatáskörébe tartozik.

27. §.

Szolgálati levelezések.

Ezen szakasz rendelkezései a mai helyzetnek felelnek meg.

Ezen szakasz határozmányai az 1888. évi IV. törvényzcikk 10. §-ából változatlanul vétettek át.

II. Fejezet.

Építési és üzletberendezési tőke, alaptőke, kötvénykibocsátás, számvitel.

28. §.

Építési és üzletberendezési tőke.

Az építési és üzletberendezési tőke miként való megállapítása tekintetében a törvényjavaslatba közelebbi megállapítások nem vétettek fel, miután az e részbeni rendelkezések a végrehajtás keretébe tartoznak. A végrehajtási utasításnak leendő a feladata megállapítani mindazokat a módozatokat és számításokat, a melyek alapján valamely helyi érdekű vasut tényleges építési és üzletberendezési tőkéje mindenkor a valódi szükséglet arányában és a kellő takarékoszággal megállapítható.

A tőkének előirányzati alapon való megállapításától — jöllehet ez a vasutépítésnél nagy szerepet játszó esélyek folytán a dolog természeténél fogva teljes megbízhatóságot nem nyújt — eltérni nem lehetett, miután a másik megoldási mód, nevezetesen az építési és üzletberendezési tőkének utólagos leszámolás útján való megállapítása a gyakorlatban szintén nem vált be, sőt az előterjesztett leszámolások és számlák akárhányszor ingatagabb alapoknak bizonyultak, mint a gondosan és lelkiismeretesen kidolgozott előirányzat.

A törvényjavaslatnak a pénzbeszerzésre és ezzel kapcsolatban a helyi érdekű vasut építésére és üzletére alakuló részvénytársaság megalapítására vonatkozó határozmányai az 1888. évi IV. törvénycikk 10. §-ából jobbára változatlanul vétettek át, miután a helyi érdekű vasutakra vonatkozólag megállapított pénzbeszerzési módozatok, a mint ez különben fentebb a bevezető részben már bőven kifejtetett, a gyakorlatban teljesen helytállóknak bizonyultak, s a törvényjavaslatnak e kérdésben csakis az a szerep juthat, hogy a gyakorlatban az idők folyamán egyenesen a törvény ellenére kifejlődött hiányokat javítsa.

E részben különös figyelem volt fordítandó az érdekelt-ség védelmére, mely a helyi érdekű vasut létrejötte érdekében hozott tetemes áldozatai daczára a szükség mérvén tul háttérbe szoríttatik.

E részben, ha számításba vesszük például azon államvasuti kezelésben lévő 59 helyi érdekű vasutat, a mely az 1894—1903-ig terjedő évtized alatt nyílt meg és melynek finanszírozása kizárólag elsőbbségi és törzs részvények kibocsátása útján történt, úgy mindenekelőtt azt találjuk, hogy ezen, összesen 3717 kilométert tevő helyi érdekű vasuti hálózat előirányzott össztőkéje volt 294,352.800 korona. Ebből törzs részvények útján fedeztetett 108,017.800 korona, vagyis tehát az előirányzott össztőkének 36·6%-a. Elsőbbségi részvény

29. §.
Alaptőke, czim-
let kibocsátás,
társasági alap-
szabályok.

pedig összesen 244,879.800 korona névértékben bocsátott ki.¹⁾

Minthogy pedig köztudomású tény, hogy helyi érdekű vasutaink elsőbbségi részvényeit a pénzpiacz átlag 60%-nál nagyobb értékkel az utóbbi években nem honorálja és azt a hányadot, a melybe az elsőbbségi részvény nekik került, maguk az építési vállalkozók sem számítják magasabbra, sőt a lombardirozó pénzintézetek is az opczio jogát 60%-nál alacsonyabb árfolyamhoz kötik, ennélfogva a 3717 kilométeres hálózat megépítésére legfeljebb csak a következő tényleges összegek fordítottak:

Törzsrészvényekből	108,017.800 korona
A 244,879.800 korona elsőbbségi rész-	
vényeknek 60%-a	146,927.800 »
Összesen.....	254,945.600 korona

Ezzel a 254,945.600 korona összeggel szemben a törzsrészvényhozzájárulások 108,017.800 koronát tevén, kitűnik, hogy az érdekeltség, a mely között különben legtöbbször az építési vállalkozó maga is szerepel, tulajdonképen nem a fenti 36·6%-kal, hanem valósággal 42·5%-kal járult a tényleges szükségletek fedezéséhez.

Az érdekeltség részéről hozott ezen áldozatok annak folytán, hogy az elsőbbségi részvényeknek osztalék-hátraléka a törzsrészvényeknek nemcsak osztalék-, hanem törlesztés-igényét is megelőzi, ellenszolgáltatás nélküli hozzájárulásokká devalválódtak.

Jelenleg ugyanis úgy áll a helyzet, hogy egyes szórványos esetektől eltekintve, az elsőbbségi részvények osztalék-hátralékai oly tetemes összegekre rugnak, hogy a törzsrészvények-

¹⁾ A helyi érdekű vasutak befektetési tőkéjének alakulására nézve lásd az I. kötet 608. és következő oldalait.

nek nemcsak osztaléka, de törlesztése is egyszersmindenkorra kizártnak tekinthető.

Az osztalékhátralékoknak a törzsrészesvényesek fölé való ily mértékű helyezése már teljesen felesleges s arra semmi szükség nincs.

A szóbanforgó helyi érdekű vasuti hálózatnak 1905. évben 7,555.986 koronát kitevő üzleti feleslege a 244,879.800 koronát tevő elsőbbségi részvénytőkének 3.06%-os átlagos osztalékot adott, vagyis az elsőbbségi részvénytőkének 60%-kal értékelt, összesen 146,927.800 korona összegre rugó valóságos árat tulajdonképen 5.66%-kal kamatoztatta.

A törvényjavaslat tehát, míg egyrészt az elsőbbségi részvények részére az osztalékban való részesedés tekintetében az elsőbbséget a törzsrészesvényekkel szemben megállapítja, addig másrészt viszont a törzsrészesvények részére az elsőbbségi részvények osztalékhátralékával szemben legalább az engedélytartam alatti törlesztés lehetőségét biztosítja.

A törvényjavaslat a mai helyzettel szemben további eltérést állapít meg annyiban, hogy törzsrészesvények kibocsátása esetén azoknak minimális összegére nézve különleges intézkedéseket nem tartalmaz és az 1888. évi IV. törvényczikk 10. §-ában a tényleges építési és üzemberendezési tőkének e részben minimumként előírt 35%-át elejti.

Az elsőbbségi és törzsrészesvények arányának megállapításánál a törvényhozásnak az volt az intencziója, hogy a jövedelmezőségre csekély kilátást nyújtó törzsrészesvényeket az állam és az érdekeltek vegyék át. Ez az intenczió azonban a gyakorlatban az alapul vett mértékben nem valósult meg és a 35%-os arányhoz ily értelemben való merev ragaszkodás a legtöbb esetben az illető helyi érdekű vasut megchiusulására vezetett volna.

A gyakorlat azonban itt is segített magán és pedig oly módon, hogy a tényleges tőke 35%-ából az állam és az érdekeltség által nem jegyzett törzsrészesvényeket rendszerint maga

az építési vállalkozó jegyzi. Az ily törzsrészvényjegyzésekre, melyekre tehát semmi befizetés nem történik, s azok egészen fiktív jellegűek, semmi szükség nincsen s azok csak a finanszírozás tiszta képének elhomályosítására alkalmasak.

A törvényjavaslat tehát a törzs- és elsőbbségi részvények közötti aránynak megállapítását a kereskedelemügyi és pénzügyminiszterekre bizza, miáltal módja lesz ejthető annak, hogy a kérdés minden egyes konkrét esetben a tényleges helyzetnek és a pénzpiac alakulásának mérlegelése alapján bíraltassék el.

Különösen szükség van erre a jövő szempontjából, a midőn a gazdagabb vidékek vasutjainak kiépülése folytán előreláthatólag már oly helyi érdekű vasutak kiépítése kerül sorra, melyeknél a vagyontalanabb érdekeltségnek fokozottabb hozzájárulása már nem vehető számításba, a midőn tehát a 35% előírása végeredményben ismét csak az állammal szemben támasztott igények további felcsigázására vezetne.

A társasági alapszabályok, különösen pedig a társaság megalakulása s czégének bejegyzése tekintetében a törvényjavaslat az eddiginél szorosabb kapcsolatba helyezkedik a kereskedelmi törvénnyel.

Az 1880. évi XXXI. törvénycikk 13. §-a ugyanis a részvénytársaság megalakulásánál és czégének bejegyzésénél az elsőbbségi részvénytőke jegyzésének kérdését teljesen figyelmen kívül hagyja, s a társaság megalakulását és a czégbejegyzést a törzsrészvénytőke 30%-ának befizetésétől teszi függővé.

Ez a rendelkezés kapcsolatban a törzsrészvénytőkére megállapított 35%-os minimummal, tényleg megfelelő is volt, fenn nem tartható azonban akkor, a midőn a 35%-os minimum elejtetik, a midőn tehát bekövetkezhetik az az eset, hogy egy vasuttársaság alakulhat egészen csekély törzsrészvénytőkével is.

A törvényjavaslat tehát a társaság megalakulásának kér-

dését kivételes elbánásban nem részesíti s arra nézve a kereskedelmi törvény vonatkozó határozmányait változatlanul hagyja és csakis a cégbejegyzés tekintetében adja meg azt a könnyítést, hogy az elsőbbségi részvényekre a befizetés 30%-ának igazolása nem szükséges.

Az érdekeltség védelmét célozza a törvényjavaslatnak ezen szakasza is.

Az elsőbbségi részvényesek, a kik a dolog természeténél fogva minden egyes helyi érdekű vasut részvénytársaságban többségben vannak, a kereskedelmi törvény határozmányai alapján a törzsrészvényeket, vagyis tehát az érdekeltséget, egyszerűen majorizálhatják, s ekként egy másik társasággal való egyesülést is azok ellenére elhatározhatnak.

Egy és ugyanazon pénzcsoportnál levő társaságok között fuzió létesítése ily körülmények között azon az alapon is történhetik, hogy egy jobb jövedelmezőségű, tehát már a törzsrészvényeket is osztalékkal kecsegtető vasuttársaság elsőbbségi részvényei egybeolvasztassanak egy rosszabb jövedelmezőségű társaság elsőbbségi részvényeivel, hogy ekként azután a jobb jövedelmezőségű társaságnak üzleti feleslegei — törzsrészvényeseinek egyenes hátrányára — a másik társaság elsőbbségi részvényei osztalékának feljavítására fordíthatók legyenek.

Igaz ugyan, hogy az ilyen fuzió az alapszabályok jóváhagyásának megtagadása útján adminisztratív intézkedéssel is megakadályozható, mindenesetre gondoskodni kell azonban a törvényben is arról, hogy az ilyen, első sorban a törzsrészvényesek érdekeit érintő fuzióra nézve a törzsrészvényesek, tehát az érdekeltség ingerenciájá biztositassék.

A törvényjavaslat azon rendelkezése, hogy a társaságok fuziójához mindegyik társaság törzsrészvényesei legalább $\frac{2}{3}$ részének hozzájárulása is szükséges, elegendő biztositékot nyújt arra, hogy a törzsrészvényesek sérelmére egyesületek történni nem fognak.

30. §.

Helyi érdekű
vasuttársaságok
egyesülése.

31. §.
Elsőbbségi kötvények.

Ezen szakasz határozmányai az 1888. évi IV. törvénycikk 10. §-ából vétettek át.

Már több ízben történt utalás arra, hogy a helyi érdekű vasutak pénzbeszerzésének legmegfelelőbb módozata kétségtelenül az elsőbbségi kötvényrendszer. Igazolja ezt a fenti 29. §-nál már említett számítás is, melyre e helyütt visszatérve, kitűnik, hogy ha az 1894—1903-iki évtized alatt megnyílt helyi érdekű vasuti hálózat elsőbbségi kötvénykibocsátás útján létesítettett volna, úgy az elsőbbségi részvényekkel beszerzett fenti 146,927.800 korona összeg, ez esetben 50 évi törlesztésre és 4%-os kamatra jogosító elsőbbségi kötvényeknek 95%-os árfolyamon való kibocsátását véve alapul, 154,639.800 koronára rugott volna, vagyis ennyit tett volna ki az elsőbbségi kötvénykölcson összege.

Ezen összegnek évi annuitása 4%-os kamat és 0.65 százalékos törlesztés, összesen tehát 4.65% alapján 7,190.750 koronát tevén, kétségtelen, hogy miután a fentiek szerint 7,555.986 korona volt az üzleti felesleg, ennél fogva 360.236 korona már a részvények törlesztésére és osztalékára az érdekeltségnek állott volna rendelkezésére.

További előnye az elsőbbségi kötvényrendszernek, hogy az érdekeltség a helyi érdekű vasuti részvénytársaságban, miután az elsőbbségi kötvények után részvényesi jogok nem gyakorolhatók, saját maga lenne a vasutjának az ura s elkerülhető lenne azon, állampolitikailag alig megfelelő mai helyzet, hogy a legnagyobb részt az érdekeltség áldozatkészségéből, tehát közpénzen létesült és közérdekű vállalatok felett a magánüzérkedés az elsőbbségi részvények majoritásával feltétlenül rendelkezhet s egyedüli korlátjait az állami főfelügyelet tekintetében bírja.

Eléggé nem méltányolható előny továbbá az, hogy az érdekeltség által tett, tehát legnagyobb részt közpénznek tekintendő befektetések a kötvénykölcson 50 év alatti letörlesztése után az engedélytartam még hátralévő 40 évén át

egyedül részesednek a vasut jövedelmében, tehát gyümölcsöznek és visszatérülnek.

Erre az elsőbbségi részvények mai rendszere mellett pedig, miután az elsőbbségi részvények osztalékhátraléka megelőzi a törzsrészvények jövedelmezőségi és törlesztési igényét, kilátás alig van, a minthogy például az 1894—1893. években megnyílt helyi érdekű vasutak fentebb 108,017.800 korona összeggel számított törzsrészvény tőkájével szemben is az elsőbbségi részvények osztalékhátraléka 1905. évi deczember hó 31-én már 45,778.776 korona összegre rugott, vagyis tehát a törzsrészvénytőkének nem kevesebb mint 42%-át tette ki.

Annak indokolásául, hogy az elsőbbségi kötvényrendszer a felhozott előnyei daczára a törvényjavaslatban nem általánosítottatik, az szolgál, hogy a kötvényrendszer mellett magában az érdekeltség körében kell a h. é. vasut mozgató erőinek lenniök.

A magánvállalkozás nyereszkesedési esélyei ugyanis csak az elsőbbségi részvény-rendszer mellett lehetségesek, a midőn a vasutvállalat jövedelmezőségének emelkedésével az elsőbbségi részvények árfolyama is megfelelően emelkedik, ellenben a kötvényrendszer mellett a financzirozás részére későbbi a vállalat prosperálásával összefüggő nyereségek már kilátásba nem vehetők.

Minthogy azonban hazánk több vidéke még nem nyújt elég biztosítékot arra, hogy magában az érdekeltség körében életre kaphatna egy oly mozgalom, mely egy helyi érdekű vasut létesítésére szükséges, ennél fogva teret kell hagyni a magánvállalkozás szereplésének is, mert az igazság elhomályosítása volna a be nem ismerése annak, hogy hazánk nagyon sok helyi érdekű vasutja csakis úgy jöhetett létre, hogy az építési vállalkozók, egyrészt a jövőbeni építés, másrészt az elsőbbségi részvények későbbi javulásának reményében maguk váltak részint személyesen, részint vidéki megbizottjaik útján a helyi érdekű vasutak létrejöttének kezdeményezőivé és moz-

gatóivá. Már pedig ez az állapot a fentebb kifejtett okokból meg fogna szünni akkor, ha az elsőbbségi kötvénykibocsátás általánosíthatnák.

A magánvállalkozást a vasutak létesítéséből tehát jövőre sem volna czélszerű kizárni és pedig annyival kevésbbé, miután a törvényjavaslat különben is a legkörültekintőbben gondoskodik arról, hogy a helyi érdekű vasutak létesítése szolid és reális alapokon nyugodjék.

A mai helyzettel szemben a törvényjavaslat újítást tartalmaz oly irányban, hogy elsőbbségi kötvények kibocsátását arra az esetre is kilátásba veszi, ha azok kamatozása és törlesztése a vasut saját jövedelmezőségében biztosítottak látszik.

A törvényjavaslat ezen rendelkezésével a már meglevő vasutaknak biztosíttatik az elsőbbségi kötvények kibocsátásának lehetősége s ekként ezeknek a beruházásaik céljaira szükséges költségek előnyös feltételek mellett való beszerzése tétetik lehetővé.

Tekintettel arra, hogy helyi érdekű vasutaink tulnyomó részben államvasuti üzletkezelésben vannak s ekként egy bizonyos jövedelmezőségben való részesedésük kétségtelenül biztosítva van, a törvényjavaslatnak szóbanforgó rendelkezése az elsőbbségi kötvények biztonsága tekintetében aggályos nem lehet, a mennyiben a kormánynak az évi átlagok alapján módjában áll a biztonság tekintetében követelt jövedelem minimumot megállapítani.

A kamatozás és törlesztés biztosítás nélküli és be nem kebelezhető egyszerű kötvényeknek az 1888. évi IV. törvény-cikk 10. §-ában körülírt típusát a törvényjavaslat mellőzi, miután az a gyakorlatban nem vált be. Nevezetesen 27 év alatt csakis egy ízben és pedig az eger—putnoki helyi érdekű vasutnál vétetett alkalmazásba, de végeredményben a pálya állandékára való bekebelezés — bizonyos, a törvényt még összegegyeztethető módzatok mellett — itt sem volt elkerülhető.

Ezen szakasz határozmányai a mai gyakorlatnak mindenben megfelelők.

Minthogy hazánkban épp úgy, mint a külföldön, a helyi érdekű vasutak létrejötte az állam és az érdekelttség támogatása nélkül el nem képzelhető, ennél fogva a törvényjavaslatban a helyi érdekű vasutaknak az állam, a törvényhatóságok és a községek részéről való segélyezése továbbra is fentartatott.¹⁾

A törvényjavaslat a magánérdekelték részéről való segélyezésre nem terjed ki, miután az erre vonatkozó kérdések a dolog természeténél fogva a magánjogra, illetőleg a kereskedelmi jogra tartoznak.

A törvényjavaslatban a visszaélések megszüntetését, különösen pedig a községek és a törvényhatóságok ok nélküli zaklatásának elkerülését célozza az a rendelkezés, hogy egyrészt a községek és a törvényhatóságok segélyeket csak oly vasutra biztosíthatnak, melyre az előmunkálati engedély már kiadatott, másrészt pedig a segélyek a tervező személyéhez nem köthetők.

A gyakorlatban ugyanis akárhányszor előfordult az az eset, hogy egyes községeknél, de sőt törvényhatóságoknál is oly vasutvállalatok segélyezése iránt indított mozgalom, melyek engedélyezése kilátásba sem vehető, másrészt pedig egyes egyének a községeknél a vállalkozást a maguk hasznosabb céljaira igyekeztek lefoglalni és ekként más vállalkozás elé akadályokat gördíteni.

Szükséges tehát gondoskodni arról, hogy egyrészt a községek és törvényhatóságok csak oly helyi érdekű vasutak segélyezésének kérdésével foglalkozzanak, mely vasutra az előmunkálati engedély kiadatván, biztosíték van arra, hogy engedélyezésének legalább általánosságban akadálya nincsen, másrészt pedig a személyhez kötött hozzájárulási hatá-

32. §.
Számvitel.

III. Fejezet.
Segélyek és kedvezmények.

33. §.

¹⁾ Az egyes helyi érdekű vasutakra biztosított állami és érdekelttségi hozzájárulások kimutatását lásd az I. kötet 592. és következő oldalán.

rozatok már a törvényből kifolyólag semmisek és érvénytelenek legyenek. Az ily, személyhez kötött hozzájárulások tehát a kormányhatóság által megsemmisítendőek s még csak arról sem lehet szó, hogy a feltétel egyszerű törlésével hagyassanak jóvá.

34. §.
Községi hozzájárulások.

Ezen szakasz határozmányai lényegükben azonosak az 1888. évi IV. törvényczikk 7. §-ának rendelkezéseivel s azok csakis szabatosabb s áttekinthetőbb formába öntettek.

Az az elv, hogy a helyi érdekű vasutak létrejöttét a községek tőlük telhetőleg támogassák, tényleg helyes és indokolt, mint ilyen továbbra is fentartandó, mert a helyi érdekű vasutak létesítésének hasznát főleg és első sorban a községek látják.

Ebben a kérdésben a kényszerhozzájárulás alapjára helyezkedni azonban azért még sem lehetett, miután ez önkormányzati rendszerünkkel össze nem egyeztethető. De különben is az évtizedes tapasztalat azt mutatja, hogy községeink inkább a másik szélsőségbe esnek, s a helyi érdekű vasutak létesítésétől várt előnyök által elkápráztatva, azok segélyezése tárgyában gyakran anyagi erejüket messze meghaladó határozatokat hoznak. Éppen ezért az erre alkalmas helyen, nevezetesen a törvény végrehajtási utasításában majdan gondoskodni is kell arról, hogy a törvényhatóságok a helyi érdekű vasutak segélyezése ügyében hozott községi határozatoknak kormányhatósági jóváhagyás végett való felterjesztése alkalmával egyuttal az illető községek adózási és háztartási viszonyaira vonatkozó adatokat és kimutatásokat is bemutassák, hogy ekként a községek anyagi viszonyai tüzetesen elbíráltatók legyenek.

A törvényjavaslatban, eltérőleg az 1888. évi IV. törvényczikk 7. §-ától, a községi határozatok meghozatalára vonatkozólag az 1886. évi XXII. törvényczikk 131. és 132. §-aira külön hivatkozás nem történik, miután ép úgy, mint maga az egész törvény, ezen szakaszok is a helyi érdekű vasutakra önként

értetőleg kiterjednek. Ellenben kivételt alkot a törvényjavaslat az 1886. évi XXII. törvényczikk 130. §-ának 5. bekezdése alól, a mennyiben a vasuti hozzájárulások fedezésére kivetendő pótdadóknál a puszták, illetőleg havasok és a rendszeres gazdasági terv szerint kezelt erdőttestek után fizetett egyenes adóknak a teljes összegükben való alapulvételét írja elő.

Nem egyeztethető össze ugyanis a méltányossággal az, hogy éppen a puszták és erdők birtokosai, a kik pedig egy helyi érdekű vasutnak a legnagyobb hasznát látják, annak létrejötténél aránylag kisebbmértvű áldozatot hozzanak, mint a község egyéb lakosai.

A törvényjavaslat a községi hozzájárulási határozatok jóváhagyásánál a belügyminister, a pénzügyminister és a kereskedelemügyi minister együttes hatáskörét továbbra is fentartja.

Ez az intézkedés a felülvizsgálatnak annyi retortáját állapítja meg, hogy még a leggyorsabb ügymenet mellett is egyenesen lehetetlen az egyes hozzájárulási határozatokat arra az időre elbírálni, a mikorra a vasut létrejöttének biztosítása kérdésében dönteni kell.

Igy történik azután, hogy a vasut tervezője akkor, a midőn a vasut létesítésére a kötelezettséget elvállalja, a törzsrészvény-hozzájárulások egy jó részének még függőben létével is számolni kénytelen.

Ez a körülmény is egyik oka annak, hogy a tervezők az építési tőkét minél magasabbra felszófolni igyekeznek, hogy ekként egyes még függőben levő törzsrészvény-hozzájárulások elmaradásának eshetőségével szemben magukat fedezzék.

Mindenesetre czélszerű lesz tehát, hogy e részben legalább az ügymenet gyorsíttassék, s a végrehajtási utasítás keretében oly irányú intézkedés tétessék, mely szerint a hozzájárulási határozatok az érdekelt három ministerium képviselői által értekezletileg bíraltassanak el.

35. §.

Törvényhatósági
hozzájárulások.

Ezen szakasz rendelkezései az 1888. évi IV. törvénycikkkel szemben újítást tulajdonképen nem foglalnak magukban, a mennyiben a törvényjavaslat e részbeni megállapításait az idézett törvénycikk 7. §-a is tartalmazza. Másrészt a törvényjavaslat azon rendelkezése, mely a kibocsátandó elsőbbségi kötvényeknek a törvényhatóság részéről való garantálhatóságát előírja, az 1888. évi IV. törvénycikk 10. §-ával áll összhangban, a hol az elsőbbségi kötvények garantálása már szintén kilátásba vétetett.

A törvényjavaslat a törvényhatósági utalapból való segélyeztetés esetét továbbra is fentartja. Hogy az utalapok igénybevétele a helyi érdekű vasutak létesítésénél mily fontos szerepet játszott, mutatja azon körülmény, hogy helyi érdekű vasutaink építési költségeihez az 1907. év végéig a közuti alapok terhére 43,271.760 korona hozzájárulás biztosított, mely a közuti alapokat 2,343.837 korona évi járadék fizetésével terheli és mely összeg a 765,803.260 korona tényleges építési és üzletberendezési tőkének 5·6%-át teszi.

Ez a kétségtelenül magas összeg akként állott elő, hogy nagyon sok esetben a közuti alapok tényleg nagyobb mérvben vétettek igénybe, mint azt az illető helyi érdekű vasutnak a közutakra való jelentősége megengedte volna.

A gyakorlatban ugyanis több ízben érvényesült az az álláspont, hogy valamely helyi érdekű vasut megépülése folytán az annak mentén elhuzódó közut igénybevétele csökkenni fog s ekként annak fentartási költségeiben deklasszifikálás útján megtakarítás lesz elérhető.

Ez a felfogás határozottan téves, mert éppen ellenkezően áll a dolog, a mennyiben egy vasut megépülése nemcsak, hogy feleslegessé nem teszi a közutakat, hanem ellenkezőleg a vasuti forgalom a közutakat még fokozottabb mérvben veszi igénybe, a mennyiben a vasuti forgalom a közuti forgalmat is emeli, az által, hogy a vasutra és az onnan való elfuvarozás az illető vidék gazdasági fejlődésével mindinkább élénkül.

A törvényjavaslatban nem is az ily fajta megtakarítások értetnek, hanem azok, a melyek a törvényhatósági utak fentartásánál a személyeknek és anyagoknak (fedanyag) a helyi érdekű vasuton történő szállításából kifolyólag felmerülnek.

Ezen megtakarításoknak számbavétele pedig teljesen méltányos és indokolt, sőt még akkor is helyénvaló, ha a közuti alap állami segílyre szorul, mert a mint meg nem engedhető, hogy a helyi érdekű vasut javára a közuti alap üzérkedés tárgyává tétessék, ép úgy kizártnak tekinthető az is, hogy a közuti alap a helyi érdekű vasuton nyereszkdjék.

A törvényjavaslat a törvénytörően kivethető pótadók tekintetében részletesebb intézkedéseket nem tartalmaz, miután ez a kérdés az 1883. évi XV. törvényzikkben már amúgy is szabályozva van.

Ezen szakasz határozmányai a Horvát-Szlavonországokkal fennálló közjogi viszonyra való tekintettel voltak megállapítandók. Összhangban állanak különben a ma is követett gyakorlattal.

36. §.

Horvát - Szlavonországok autonóm hatásköre.

A jelen szakaszban foglalt határozmányok a helyi érdekű vasutak segílyezése körül felmerülni szokott több rendbeli helytelenségek megszüntetését célozzák.

37. §.

Hozzájárulási határozatok módosítása és visszavonása.

Tarthatatlan ugyanis az a mai állapot, hogy a községek és törvényhatóságok által biztosított hozzájárulásokra vonatkozó jogerős határozatok évek hosszú során át érvényükben fenmaradnak s ekként a községnek vagy törvényhatóságnak cselekvési szabadságát megbénítják. A törvényjavaslat tehát kimondja, hogy eltérő kikötés hiányában hatályát veszti a jogerős határozat, ha a helyi érdekű vasut a határozat kormányhatósági jóváhagyásától számított 3 év alatt nem biztosított.

Az a már fentebb jelzett körülmény, hogy t. i. a hozzájárulási határozatok egy része az engedélyezési biztosíték letételének idejében még kormányhatóságilag jóváhagyva nincsen, több ízben nyújtott alkalmat egyes községeknek arra, hogy,

látva a vasut létrejöttének biztosított voltát, korábbi határozatuk megváltoztatásával a hozzájárulás alól egyszerűen kibujjanak és ekként az érdekeiket szolgáló helyi érdekű vasut-hoz minden áldozat hozatala nélkül juthassanak. Lehetővé teszi ezt pedig az a körülmény, hogy az önkormányzati testületek határozatai a kormányhatósági jóváhagyás előtt mindenkor módosíthatók.

Az ilyen esetek a tőkefedezetnél előálló hiány folytán nem egyszer súlyos zavarokra adtak okot; a helyi érdekű vasut részvénytársaság alapszabályainak a kereskedelmi czégjegyzékbe való bevezetése e miatt éveken át elhúzódott, sőt volt rá eset, hogy a hiányzó összeget csakis az állam közvetítésével felvett kölcsön útján lehetett újból beszerezni.

A törvényjavaslat tehát kimondja, hogy a vármegyei törvényhatósági bizottság által már felülbírált községi, valamint a törvényhatósági határozatoknak jogerőre emelkedésük előtt való módosítása vagy visszavonása tárgyában hozott újabb határozatok a korábbiakkal együttesen veendő felülvizsgálat alá s a kormányhatóság által bármelyik határozat emelhető jogerőre.

Nehogy azonban ez a rendelkezés esetleg kényszerhozzájárulásokra vezessen, a szakasz utolsó bekezdésében gondoskodás történik arról, hogy jogerőre emelhető ne legyen az olyan korábbi határozat, mely a község, illetőleg a törvényhatóság által arra való tekintettel módosított, hogy a község vagy törvényhatóság anyagi viszonyai időközben lényegesen megváltoztak, vagy pedig egy rájuk nézve előnyösebb tervezet lépett előtérbe.

38. §. Ezen szakasz határozmányai a mai gyakorlatnak felelnek meg, s az 1888. évi IV. törvényczikk 7. §-ával minden tekintetben összhangban állanak.

39. §. A helyi érdekű vasutaknak a községek és törvényhatóságok részéről való segélyezése azok önkormányzati jogkörébe tartozván, ebből önként következik, hogy azok a helyi érdekű

Hozzájárulások fedezete.

Hozzájárulási feltételek és ellenszolgáltatások. Építési és üzleti segély.

vasutak segélyezését egyszerűen meg is tagadhatják, vagy pedig azt feltételekhez köthetik.

Ugyancsak az önkormányzat jogi természetéből folyik, hogy a felügyeleti hatóságok a megfelelőeknek nem talált feltételeket a jóváhagyás keretében nem módosíthatják, hanem ily esetben az egész határozatot feloldani s az illető községet vagy törvényhatóságot újabb határozat hozatalára utasítani kénytelenek.

A törvényjavaslat különbséget tesz az építés és üzletberendezés céljaira, valamint az üzlet javára adható segélyek között. Ezt a megkülönböztetést különben már az 1888. évi IV. törvénycikk 7. §-a is megteszi, a mennyiben kimondja, hogy a helyi érdekű vasutak segélyezése úgy a törvényhatóságok, mint a községek részéről akként történhetik, hogy vagy a vasut jövedelmezőségéhez járulnak hozzá bizonyos összegű évjáradékkal, vagy pedig az építkezés céljaira akár természetbeli munkát, akár évjáradékban vagy egy összegben pénzbeli hozzájárulást adnak.

Ugyancsak már az idézett törvénycikk is megállapítja, hogy az üzlet javára adott segély ellenében czimlemek átadása vagy jövedelemben részeltetés nem követelhető.

Az üzleti segély tekintetében a törvényjavaslat két irányban tartalmaz megszorító intézkedéseket. Egyrészt az üzleti segély időtartamát az első 25 üzletévre korlátozza, miután ezen idő tapasztalatszerűleg teljesen elegendő valamely vasut forgalmának kifejlődésére, másrészt pedig az üzleti segélynek kamatmentes visszatérítését írja elő a vasut jövedelmezőségének egy bizonyos fokán.

Ezt a határt a törvényjavaslat a tényleges építési és üzletberendezési tőke 7%-ában állapítja meg, miután éppen úgy, mint a díjszabások leszállításánál, a jelen esetben is teljesen indokolt és méltányos, hogy a magánüzleti nyereszkedés egy bizonyos határon túl a közérdekkel szemben háttérbe szoruljon.

Az építés és üzletberendezés céljaira adott hozzájárulás ellenében a törvényjavaslat értelmében csakis egynemű részvények vagy törzsrészvények szolgáltatása köthető ki, ellenben elsőbbségi részvények adása nem. Helyi érdekű vasuti rendszerünk ugyanis — a mint már többször említettett — azon az elvi alapon nyugszik, hogy a csekélyebb belértékű törzsrészvényeket az állam és az érdekeltség vegyék át. Ez felel meg a hozzájárulások segélyi jellegének is. Ellenben az elsőbbségi részvények átvétele már az üzletben való részvétel jellegével bir, a minek statuálása a jelen törvény keretébe bele nem illenék. Önként értetőleg ebből nem következik az, hogy a községek vagy törvényhatóságok vagyonukat helyi érdekű vasuti elsőbbségi részvényekbe egyáltalában nem fektethetik bele, ezt azonban nem az alsóbbrendű vasutakról szóló törvény, hanem csakis az 1886. évi XXI. és XXII. törvényezikk alapján tehetik.

A törvényjavaslat megadja ugyan a lehetőséget arra is, hogy az érdekeltség az építési segélyt minden ellenszolgáltatás kikötése nélkül adhassa, ennek azonban csak a legkritkább esetben szabad előfordulnia, miután úgy a községnek, mint a törvényhatóságnak érdekében kell hogy álljon, miszerint a vasut megfelelő jövedelmezősége esetén a vállalat hasznában közvetlenül is részesedjék.

Vasuti részvénytársaság nem alkotása esetére a jövedelem aránylagos részében való részesedésre vonatkozó kikötést, mely a jelenlegi törvényekben benfoglaltatik, a törvényjavaslat, mint tárgytalant, elejtette, miután az engedélyokirati szabványok értelmében minden engedélyes az engedélyokirat kiadásától számított 3 hónap alatt a helyi érdekű vasut építésére és üzletére részvénytársaságot alakítani köteles.¹⁾

Az építés és üzletberendezés céljaira szolgáló segély jellegéből következik, hogy az csak új helyi érdekű vasutak

1) I. kötet 911. oldal.

vagy pedig meglevőknek újabb vonalakkal való kiegészítése részére vehető igénybe, ellenben nem adható a későbbi beruházások és átalakítások céljaira. A községek és törvényhatóságok részéről üzleti segélyben az első 25 üzletév tartama alatt azonban a már forgalomban levő helyi érdekű vasutak is részesíthetők.

Ezen szakasz határozmányai az 1880. évi XXXI. törvény-
 cikkek és az 1888. évi IV. törvény-cikkek 4. §-ainak d), illetőleg 40. §.
 Felügyeleti díjak
 alóli mentesség.
 a) pontjából vétettek át.

Az idézett törvény-cikkekben az üzleti távirda létesítésétől, továbbá a naponkénti rendes vonat közlekedésétől való felmentésre vonatkozó határozmányok elejtettek, miután egyrészt a körülbelül ugyanannyiba kerülő távbeszélő berendezések folytán az üzleti távirda létesítése alóli felmentés a kedvezmény jellegével ma már amúgy sem bír, másrészt pedig a helyi érdekű vasutak forgalmi jelentőségüknél fogva a napi rendes vonatközlekedést amúgy sem nélkülözhetik.

A törvényjavaslat a bélyeg- és illetékmentesség tekintetében különbséget tesz a helyi érdekű vasutak engedélyezése előtti és az azt követő időszakok között. 41—42. §.
 Bélyeg- és
 illetékmentesség.

Az 1880. évi XXXI. és az 1888. évi IV. törvény-cikkeknek 5. §-ai ugyanis a bélyeg- és illetékmentesség tekintetében nem rendelkeznek azokról az esetekről, a midőn valamely helyi érdekű vasut létesítése még csak előkészítettetik. Már pedig a vasutügy fejlődésére nagy befolyással van az, ha a tervezési előmunkálatok minél olcsóbbá tételnek s ekként a hiábavaló kiadások kockázata csökkenvén, a tervezési munkálatokra a vállalkozási kedv fokoztatik.

E célból a törvényjavaslat már az engedélyezést megelőzőleg is gondoskodik a bélyeg- és illetékmentességéről.

A bélyeg- és illetékmentesség önként értetőleg kiterjed az illető okiratok, szerződések, beadványok stb. mellékleteire is.

Mínthogy a törvényjavaslat 2. §-a értelmében a vasutak tervezéséhez a kereskedelemügyi minister engedélye szükséges,

azt megelőzőleg tehát vasutaknak tulajdonképeni tervezésével kifelé jogosan senki sem foglalkozhatik, ennél fogva a 41. § szerinti bélyeg- és illetékmentességnek előfeltétele az előmunkálati engedély kinyerése.

A bélyeg- és illetékmentesség tekintetében a külföldi törvények is messzemenő intézkedéseket tartalmaznak.

Ausztriában az alsóbbrendű vasutakról szóló 1894-iki törvény 4. és 5. szakaszai a következőképen rendelkeznek:

»Szerződések, könyvbejegyzések, beadványok és egyéb okmányok, melyekben valamely helyi érdekű vasut építésének biztosítása czéljából telkek és földterületek átengedése, dologi jogok átruházása, építési és üzleti anyagok rendelkezésre bocsátása, készfizetések teljesítése részvények átengedése ellenében vagy e nélkül, vagy más bármily természetű hozzájárulások biztosítatnak, közutak igénybevételének feltételei megállapítatnak vagy garancia-kötelezettségek elvállaltatnak vagy végül a tőkebeszerzés vagy a helyi érdekű vasut építése és üzlete érdekében megállapodások hozatnak létre — a peres ügyekben folytatott birói eljárásra vonatkozó tárgyalások kivételével — bélyeg- és illetékmentességet élveznek.

Ugyanezen kedvezményt élvezik az engedélytkérők részéről a műszaki előmunkálatok foganatba vételére vonatkozó engedély elnyerése után benyújtandó beadványok, tervek és egyéb irományok, melyekkel valamely helyi érdekű vasut építése műszaki vagy pénzügyi vonatkozásban előkészítetik.

A helyi érdekű vasut engedélyezése esetén:

a) bélyeg- és illetékmentesség a helyi érdekű vasutvállalat által kötendő szerződésekre, beadványokra, az általa kiállítandó okmányokra, továbbá az ezen szerződések és okmányok alapján foganatosítandó mindennemű telekkönyvi lejegyzésekre, végül a tőkebeszerzés, a tőkekamatoztatás és az üzlet, valamint az építkezés és a pályafelszerelés biztosítását czélzó mindennemű hivatalos cselekményekre és hivatalos kiadmá-

nyokra az első üzetév végéig, továbbá a telekbeváltást célzó intézkedésekre a harmadik üzetév végéig.

Az elől említett mentesség alkalmazást nyer továbbá az építési vállalkozó és a szállítók nyugtáira (átvételi elismervény), a mennyiben azok az elől megnevezett létesítmények kivételére vonatkoznak.

Ezen kedvezmények a peres ügyekben folytatott bírói eljárás tárgyát képező tárgyalásokra ki nem terjednek;

b) a bélyeg- és illetékmentesség a részvények és elsőbbségi kötvények, valamint az ideiglenes jegyek kiadására, az engedélyezett vasut első kiépítése és engedélyokiratszerű felszerelése, valamint a kormány által később szükségesnek talált bővítési és pótmunkálatok céljaira szükséges tőkebeszerzésre, továbbá a bélyeg- és illetékmentesség a zálogjognak, az elsőbbségi kötvények vagy valamely a jelen szakaszban megjelölt célból felveendő kölcsön biztosítására rendelt vasuti telekkönyvi jószágtestre vagy más ingatlan javakra való bekebelezésére, valamint a mentesség a telekbeváltásból kifolyólag a harmadik üzetév lejártával esedékessé váló átíratási illeték fizetése alól azon illetékek kivételével, a melyek ebből az alkalmából a községeknek és más, önkormányzattal bíró testületeknek fizetendőek;

c) fölmentés az engedély kiadásáért és az engedélyokirat kiállításáért fizetendő illetékek és díjak fizetése alól.

Belgiumban az 1885. évi július hó 24-én kelt helyi érdekű vasuti törvény 12. §-a értelmében bélyegmentes az engedélyokirat kiadása vagy kivonata, a részvényesek lajstroma és egyéb jegyzékek, a bemutatóra szóló részvények, a részvénybizonylatok, a községek és a tartományok által aláírt évjáradéki czimletek és azon okmányok, melyek ezen évjáradékoknak az állam javára való lekötését tárgyazzák, valamint a kibocsátott kötvények és a szolgálati hirdetések.

Rumániában az 1900. évi április hó 10-én kelt magánvasuti törvény 5. §-a értelmében a közhasznúnak nyilvánított

vasutvállalat 15 éven át élvez teljes bélyeg- és illetékmentességet.

43. §.
Kereseti adó-
mentesség.

Ezen szakasz határozmányai az 1880. évi XXXI. törvény-cikk 5. §-ának c) pontjából — az újabb adótörvényjavaslatokkal történt összhangzásba hozataltól eltekintve — csak annyiban térnek el, hogy míg a törvényjavaslat értelmében az adómentesség abszolút hatálylyal bír, addig az idézett törvénycikk szerint, ha a vasut jövedelmezősége az építési tőke 6%-át eléri, az adómentesség megszűnik.

A törvényjavaslat a szóbanforgó kikötést elejti, miután az adómentességnek abszolút jelleggel való megállapítása a vállalkozói kedvre élénkebben hat s ekként az új vasutak létrejötte tekintetében az államra is előnyösebb, mint egy oly kikötés fentartása, mely helyi érdekű vasutaink jövedelmezőségét tekintve, amúgy is jobbára csak illuzórius jellegű.

Ausztriában az adómentesség 25 évre szól.

Rumániában 15 évre terjed.

44. §.
Szállítási adó-
mentesség.

Az 1875. évi XX. és az 1887. évi XIV. törvénycikknek értelmében a vasutakon eszközölt szállításnak a magyar korona területén belőli használatáról az utasok és szállítók, illetőleg a szállítmányok átvevői, esetleg feladói által a következő adótételek fizetendők:

- a) személyszállításért a viteldíjnak 18%-a;
- b) az uti málfaszállításért a málfának vitelbérmentes részét meghaladó túlsúlya után számított szállítási díjnak 18%-a;
- c) külön személyvonatokért az összes szállítási díjnak 18%-a;
- d) gyorsszállítmányokért a szállítási díjnak 7%-a, a teher-
szállítmányokért ugyanannak 5%-a.

A vasutvállalatok a törvényben felhatalmazást nyervén arra, hogy a fenti adótételeket az utasoktól, illetőleg a szállítóktól vagy a szállítmányok átvevőitől beszedjék, a szállítási

adó behozatalánál azon feltevés szolgált irányadóul, hogy azt végeredményben nem a vasutvállalat, hanem az utazó, illetőleg a szállító közönség fizeti.

Jóllehet tehát a szállítási adó tulajdonképen nem a vasutvállalatot terheli, mindazonáltal már az 1880. évi XXXI. törvénycikk 6. §-ában kimondatott, hogy a törvény hatályba lépte után engedélyezett helyi érdekű vasutakon a szállítási adó az engedélyezés napjától számított 10 éven át nem szedetik.

Ezen törvényes intézkedésnek a célzata kétségtelenül az volt, hogy a helyi érdekű vasut ne legyen kénytelen a szállítási adónak áthárítása céljából magasabb díjszabásokat alkalmazni, és ekként módjában álljon úgy a tengely, mint az esetleges vízi versenynyel megküzdve, forgalmát minél belterjesebben fokozni, mely körülmény végeredményében úgy a vidék gazdasági fejlődésének, mint a helyi érdekű vasut által táplált államvasutaknak is előnyére szolgál.

Az idézett törvénycikknek a 10 évi szállítási adómentességről szóló rendelkezése a törvényjavaslatba változatlanul átvétetett, sőt kiegészítést is nyert annyiban, hogy az utazók vitelbérétől és a podgyászvevények után járó bélyegilleték fizetése alól is — amely 2%-ot tesz — a helyi érdekű vasutak a szállítási adómentesség tartamára szintén felmentetnek.

Ezen rendelkezés egyrészt teljesen méltányos, másrészt pedig szükségképeni követelménye annak a már fentebb ismertetett alapelvnek, hogy a helyi érdekű vasutaknak forgalmuk kifejlesztésére a lehetőséget minden irányban meg kell adni.

Megfelelő tapasztalati adatok hiányában sem az 1880. évi XXXI., sem az azt kiegészítő 1888. évi IV. törvénycikknek nem gondoskodtak arról, hogy mi történjék abban az esetben, ha a helyi érdekű vasut a szállítási adómentesség lejártával a szállítási adót díjszabásainak megfelelő felemelése útján a

közönségre áthárítani nem képes, s ekként azt — a törvény célzatának egyenes ellenére — végeredményben maga kénytelen viselni.

A helyi érdekű vasuti törvények ezen hiányosságára, másrészt pedig a helyi érdekű vasutak forgalmához fűzött mindenestre túlvérmes várakozásokban történt csalódásokra vezethető vissza az a körülmény, hogy a helyi érdekű vasutakra vonatkozó törvények revízióját az érdekelt közvélemény, különösen pedig az érdekelt helyi érdekű vasutavállalatok, főleg a szállítási adómentesség szempontjából sürgetik, s e részbeni igényük, különösen a gőzhajózási szállítási adó eltörlése óta oda irányul, hogy a szállítási adó a helyi érdekű vasutaknál is eltöröltessék.

Kétséget nem szenved, hogy úgy a helyi érdekű vasutak jövedelmezősége, mint pedig a forgalom emelésére, s ekként a közgazdaság fejlődésére kihatása szempontjából méltányosnak ismerendő el a szállítási adó eltörlésére vonatkozó igény, mindazonáltal ennél a kérdésnél két másik fontos szempont sem hagyható figyelmen kívül.

Egyrészt ugyanis számolni kell mindenestre azzal a pénzügyi kihatással, a mivel a helyi érdekű vasutakon a szállítási adó eltörlése az állami háztartásra járna, másrészt pedig megfontolandó, hogy a szállítási adó eltörlése a helyi érdekű vasutak megélhetésének tényleg »conditio sine qua non«-ja-e s nem-e csak arról van szó, hogy egy, habár szerényebb, de a tényleges befektetésekkel mégis arányban álló jövedelmezőségű vállalat üzleti nyeresége még inkább fokoztassék?

A mi a szállítási adó eltörlésének pénzügyi kihatását illeti, ez az államháztartásra nézve az 1906. évi adatok szerint circa 3,845.587 korona bevételecsökkenést jelentene, mely összeg, miután a vasuti forgalom évről-évre fokozatosan emelkedik, évről-évre szintén csak fokozódnék.

Tekintve egyrészt ezen összegnek nagyságát, másrészt pedig az állammal szemben fellépő és mindinkább fokozódó

igényeket, bővebb indokolásra alig szorulhat az az állítás, hogy az állam pénzügyi egyensúlya ily nagy összegű bevételi csökkenést meg nem bír.

Áttérve a másik kérdésre, nevezetesen a szállítási adó áthárításának, s az adóköteles helyi érdekű vasutak megélhetésének kérdésére, mindenekelőtt kitűnik, hogy legalább is az áruforgalom tekintetében nem helytálló az az érv, mintha a helyi érdekű vasutak a szállítási adómentesség lejártával a kirótt adótételeket dijszabásuk megfelelő emelésével a szállító közönségre át nem háríthatnák, mert a helyzet a valóságban úgy áll, hogy a szállítási adómentesség lejártával elenyésző csekély kivétellel valamennyi helyi érdekű vasut arudijszabását felemeli.

Kétségtelenül másként áll a helyzet a személyforgalom tekintetében, a hol a szállítási adó és a menetjegybélyegilleték a bruttó bevételek 20%-át tevén, a személydijszabásnak ily mérvben való felemelése tényleg nem lehetséges, és pedig annál kevésbé, miután a helyi érdekű vasutak a zóna-dijszabás rendszeresítésével már kezdettől fogva oly dijszabásokat alkalmaznak, melyeknek tételeiben a szállítási adó már tulajdonképpen befoglaltatik. Az első 10 évben tehát a helyi érdekű vasutak a szállítási adót mintegy anticzipálva, azt saját maguk javára szedik. Ennek daczára azonban a szállítási adómentesség bekövetkeztével módjukban áll dijszabásaikat még mindig némileg emelni, a mennyiben kérelmükre megengedtetik, hogy az I. osztályban a m. kir. államvasutak gyorsvonati egységtételeit, a II. és III. osztályban pedig a m. kir. államvasutak gyors- és személyvonati egységtételeinek átlagát alkalmazhassák, a mi mintegy 10%-os emelésnek felel meg.

Mindezeket az emeléseket pedig megtehették a helyi érdekű vasutak eddigelé a nélkül, hogy jövedelmezőségük megcsappant volna. Igazolja ezt a helyi érdekű vasutak

jövedelmezőségéről szóló kimutatás,¹⁾ mely még az adókötelessé vált években is a fokozatos fejlődés örvendetes képét mutatja.

Helyi érdekű vasutaink jelenlegi helyzete tehát a szállítási adó eltörlését szükségessé egyáltalában nem teszi, és pedig annál kevésbé, mert ha számba vesszük azt, hogy az 1903—1906. alatti utolsó négy év alatt a helyi érdekű vasutak elsőbbségi részvényei átlagban 3·2% évi osztalékban részesültek,²⁾ mely jövedelmezőség, az elsőbbségi részvények tényleges árát 60%-ra véve, a tényleges befektetés 5·3%-os kamatoztatásának felel meg, úgy a magánvállalkozás befektetéseinak olyan tisztességes polgári haszonnak megfelelő gyümölcsöztesítésével állunk szemben, melynek fokozása érdekében az állam részéről további áldozatok hozatala már indokolt nem volna.

Abból azonban, hogy helyi érdekű vasutaink a tagadhatatlanul súlyos szállítási adó viselésének tűzpróbáját eddigelé szerencsésen kiállották, legkevésbé sem lehet következtetni arra, hogy ez így fog állani a jövőben is. Sőt, tekintettel arra a körülményre, hogy a dolog természetéből kifolyólag kezdetben inkább a jobb jövedelmezőségű vasutak épültek ki, s a kevésbé kecsegtető kilátásúakra csak később került a sor, nem minden alap nélkül való az az aggály, hogy a jövőre éppen ellenkezőleg fog állani a helyzet. Mindenesetre gondoskodni kell tehát oly megoldásról, mely mellett a helyi érdekű vasutak a szállítási adókötelezettség okozta rázkódtatásoktól szükség esetén megóvhatók legyenek.

Ily irányú intézkedéseknek a jövőbeni szükségességét élénken illusztrálja az 1898. és a következő években engedélyezett, tehát a legközelebb már szállítási adó alá kerülő helyi érdekű vasutak jövedelmezősége, mely helyi érdekű vasutak elsőbb-

¹⁾ I. kötet 646. és következő oldal.

²⁾ Az elsőbbségi részvények átlagos osztaléka volt: 1903-ban 3%, 1904-ben 2·9%, 1905-ben 3·4%, 1906-ban 3·5%

ségi részvényeinek évi osztaléka legnagyobbbrészt már csak 1.5—2.5% között mozog.

A törvényjavaslatban a fenti célznak az eléréséről akként történik gondoskodás, hogy kimondatik, miszerint, ha a szállítási adó alól való mentesség tartamának 3 utolsó évében valamely helyi érdekű vasut átlagos tiszta jövedelme az építési és üzletberendezési tőke 3.5%-át el nem éri, a szállítási adómentesség az engedélyidő első 30 évében 5 évről 5 évre meghosszabbítható.

A törvényjavaslat ezen rendelkezésével az újonnan keletkező, továbbá a még adómentes helyi érdekű vasutak részére, melyek tehát ez idő szerint a szállítási adókötelezettség miként való elviselhetésének teljes kockázatával állanak szemben, egy bizonyos jövedelemminimum biztosítatik, melyet a szállítási adó nem érinthet.

Tekintettel arra, hogy a helyi érdekű vasutak finanszírozásánál a tőke 35%-a osztalékra csak másodsorban igényt tartó törzsrészvényekkel fedeztetik és csakis 65% erejéig bocsátatnak ki 78%-os árfolyamon elsőbbségi részvények, ennél fogva a tényleges építési és üzletberendezési tőke 3.5%-ának megfelelő jövedelmezőség az elsőbbségi részvénytőke tulajdonképen 4.3%-os osztalékának felel meg.

Minthogy pedig az elsőbbségi részvények átlagos évi osztaléka, mint fentebb említettett, 3.2%, ennél fogva a szóbanforgó jövedelemminimum a helyi érdekű vasutakra eléggé kedvező, másrészt pedig az állam pénzügyi érdekei szempontjából sem eshet kifogás alá, mert csakis a normális jövedelmezőséget mentesíti a szállítási adó alól.

Annak, hogy nem az elsőbbségi részvények osztaléka, hanem a tényleges építési és üzletberendezési tőkének egy bizonyos százaléka vétetett a törvényjavaslatban alapul, az oka abban rejlik, hogy ily módon a kérdés megoldása egyrészt függetlenítettik a különböző kombinációkkal szerkeszthető részvénytársasági számvitelektől, másrészt pedig szoros kap-

csolatba hozatik magával a vasuti vállalattal, a minthogy a szállítási adó tényleg a vasutvállalatra nehezedő közvetlen teherként jelentkezik.

45. §.

Vizi társulatok
költségei alól
való mentesség.

A vizitársulatok költségeihez való hozzájárulás alól a helyi érdekű vasutak az 1888. évi IV. törvényczikk 4. §-ának a) pontjában is felmentettek. Az idézett törvényszakasz azonban kifejezetten nem utalt sem a Rába és mellékfolyóinak szabályozásáról szóló 1885. évi XV. törvényczikk 5. §-ában, sem pedig a vízjogról szóló 1891. évi december hó 31-én kelt horvát-szlavonországi autonóm törvény 109. §-ában¹⁾ megállapított társulati költségekre. Ez a hiány tehát a törvényjavaslatban pótolgatott.

A törvényjavaslat 45. §-ának második és harmadik bekezdésében foglalt rendelkezések a vizitársulatok jogos érdekeinek megvédését célozzák. Mig ugyanis teljesen méltányos és indokolt, hogy a helyi érdekű vasutak felmentetnek a vizitársulatok költségeihez való hozzájárulás alól, addig másrészt annak az álláspontnak a jogosultsága elől sem lehet elzárkózni, hogy a helyi érdekű vasutak ezen mentességéből kifolyólag a vizitársulatokra nagyobb teher nem származhat. Már pedig a törvényjavaslatnak szóbanforgó rendelkezései nélkül ez az eset következne be oly társulati kölcsönök évjáradékainak viselése tekintetében, melyek a helyi érdekű vasutak engedélyezése előtti időből terhelik a vasut által elfoglalt területeket.

1) Az idézett törvényczikk 109. §-a így hangzik: »A társulati védtöltések vagy egyéb vízrendezési munkálatok által védett csatornák, épületek, köztöltések utak és vasutak tulajdonosai oly arányban tartoznak a társulat költségeihez hozzájárulni, a mennyivel többbe kerülne saját építményeik fentartása, illetve azok biztosítása, ha a védművek nem léteznének.

Ezen hozzájárulási összeget, az érdekelt meghallgatásával, első fokban az illetékes törvényhatóság közigazgatási bizottsága, végérvényesen pedig az országos kormány állapítja meg.

A helyi érdekű vasutakra vonatkozólag az 1888: IV. törvényczikk 4. §-ának a) pontja mérvadó.«

Ilyen, a multból eredő dologi teher jellegével bíró kölcsön-tehernek a vizitársulat kötelékébe tartozó többi érdekelt területre való áthárítása ezenfelül még az állam pénzügyi érdekei szempontjából is aggályos volna azoknál a közérdekű vízi társulatoknál, melyek a vonatkozó törvények alapján a maximális megterhelés határát már meghaladták, mert ily esetben a helyi érdekű vasut által elfoglalt területeket terhelő kölcsönösszeg megtérítése végeredményében az államot terhelné.

A kérdés gyakorlati megoldása a törvényjavaslat rendelkezései értelmében akként történnék, hogy a helyi érdekű vasut engedélyese tartoznék az elfoglalt területet terhelő vizitársulati kölcsönjáruléknak megfelelő, még törlesztetlen tőkeösszeget a vizitársulathoz a helyi érdekű vasut műszaki felülvizsgálatáig kifizetni. A helyi érdekű vasutra ebből azért teher nem származhat, mert ha a területet barátságos egyezkedés alapján szerzi meg, úgy a vételárba a területet terhelő törlesztetlen tőkeösszeget betudhatja, ha pedig a terület megszerzése kisajátítás útján történik, erre a körülményre a kártalanítás összegének megállapításánál a bíró leendő figyelemmel.

A vizitársulatok költségeihez való hozzájárulás alóli mentesség csakis a vasuti célokra szolgáló területekkel szemben indokolt. A kisajátításról szóló 1881. évi XLI. törvény-cikk 13. §-a folytán azonban egy vasut építése közben olyan területek kisajátításának szüksége is előáll, melyek a vasut céljaira tulajdonképpen nem szükségesek, fel sem is használnak, s a központi telekkönyvbe fel sem vétetnek.

Oly célból, hogy ezen területeknek a vizitársulati költségekhez való hozzájárulási kötelezettsége tekintetében minden kétely eloszlattassék, a törvényjavaslat elrendeli, hogy a helyi érdekű vasut által esetleg kisajátított, de a központi telekkönyvbe fel nem vett ártéri területek a vizitársulatok költségeit más ártéri területekhez hasonlóan viselni tartoznak.

Azoknak a kedvezményeknek, melyekben a helyi érdekű vasutak az államvasutak részéről részesülnek tulajdonítható leginkább az a nagymérvű fellendülés, melyet a helyi érdekű vasutak fejlődése felmutat.

Ezen kedvezményeknek kétségtelenül legfontosabbja az államvasuti üzletkezelés, melyet már az 1880. évi XXXI. törvényczikk 8. §-ában statuált, kimondván, hogy a m. kir. államvasutak a vonalaikba beágazó helyi érdekű vasutak üzletét a tényleg felmerülő költségekért kezelni tartoznak. Az 1888. évi IV. törvényczikk 6. §-a ezt a kötelezettséget az állambiztosítást élvező magánvasutakra is kiterjesztette.

Azzal a helyzettel, hogy a helyi érdekű vasutak a jövőben is csak államvasuti üzletkezelés mellett létesülhetnek feltétlenül számolni kell, miután azt az indirekt segélyezést, mely abban áll, hogy a helyi érdekű vasutak üzletét az államvasutak a bruttó bevételek mintegy 50%-áért kezelik, holott önálló üzem esetén a kiadási coefficiens legalább is 68%-ra rugna, a helyi érdekű vasutak a jövőre sem nélkülözhetik.

Ha ugyanis a tervezés alá kerülő helyi érdekű vasutaknak a tényleges üzemviteli költségeket kellene megfizetniök, úgy az elsőbbségi részvényeket — csekély kivétellel — osztalékban részesíteni nem tudnák és az üzletvitelben rejlő támogatás nélkül a helyi érdekű vasutak finanziairozhatók egyáltalán nem volnának.

Vita tárgya sem lehet tehát, hogy helyi érdekű vasuti rendszerünk életképessége az államvasuti üzletkezelés alapján nyugszik.

Az 1906. év végén 10.222 kilométerre rugó helyi érdekű vasuti hálózathoz ugyanis önálló üzemben volt 1467 kilométer, más vasutak által tartatott üzemben 488 kilométer; államvasuti üzemben volt 7982 kilométer; az államvasutak saját hálózatába beolvasztva volt 285 kilométer. Az államvasutak által kezelt idegen helyi érdekű vasutak tehát a helyi érdekű vasuti összhálózatnak 80%-át tették.

Ez az arány azóta még növekedett.

Az 1907. év végén a m. kir. államvasutak — a még építés alatt álló helyi érdekű vasutakat is beleértve — már 116 helyi érdekű vasut üzletének kezelésével voltak megbízva.

Ezek közül csakis két vasutnál, nevezetesen a szatmár—nagybányai és a nagybánya—felsőbányai vasutnál alkalmaztatott a törvény ama rendelkezése, mely szerint az üzemvitel fejében a tényleges költségek számítandók fel. Három vasutnál (csáktornya—zágrábi, fehér és tolnavármegyei, ungvölgyi) bérfizetés ellenében a bevételek egészben az államvasutakat illetik meg; két vasutat pedig (békéscsaba—békési és bánréve—ózd) a m. kir. államvasutak tisztán saját számlájukra kezelnek. A többi helyi érdekű vasutnál — a pénzbeszerzés lehetővé tétele céljából — az a törvényes rendelkezés, mely szerint az üzletvitelért a tényleges önköltségek igényelhetők, oly módon lett végrehajtva, hogy az önköltségek az engedélyidő egész tartamára szerződésileg megállapítottak. Ezek az úgynevezett tonnakilometrikus szabvány-szerződés alapján kezelt helyi érdekű vasutak.¹⁾

A szabványszerződésben megállapított önköltségi tételek az anyagszerek áránál, a munkabéreknél és a személyzet fizetésénél az idők folyamán beállott tetemes emelkedés folytán a tényleges kiadásokat ma már nem fedezik. A valóság ma az, hogy a helyi érdekű vasutak kezelése 1906-ban kilométerenként átlag 4034 koronába került, minek ellenében a m. kir. államvasutak az üzletvitelért kilométerenként átlag csak 2658 koronát kaptak, kilométerenként tehát átlag 1376 koronát ráfizettek.

Minthogy azonban másrészt tagadhatatlan, hogy a helyi érdekű vasutaknak a m. kir. államvasutak törzshálózatának vonalaira gyakorolt alimentáló hatása folytán a helyi érdekű vasutak üzletvitelére való ráfizetés a m. kir. államvasutak

¹⁾ I. kötet 285. oldal.

törzshálózatának nagyobb jövedelmezősége révén legnagyobb-részt visszatérül, minthogy továbbá úgy közgazdasági, mint politikai és honvédelmi szempontokból kívánatos, hogy a helyi érdekű vasutaknak a szükséghez mért továbbfejlesztése fennakadást ne szenvedjen, ennél fogva a jövőben létesülő helyi érdekű vasutaknak az üzletvitel terén az eddigi mérvben való támogatása ezentul is fentartandó. Csak a támogatás módja volna más, az eddiginél egyszerűbb és mindkét félre nézve méltányosabb alapra fektetendő.

E végből a tonnakilometrikus szabványszerződés, mint-hogy ez a mellett, hogy az elszámolást rendkívül nehézkessé teszi, még nem is tesz különbséget a nagyobb támogatásra szoruló gyenge forgalmú és a kisebb támogatással is létesíthető nagyobb forgalmú helyi érdekű vasutak között, a jövőben végleg kiküszöbölendő volna. E szabványszerződés helyett általában alkalmazandó volna a tonnakilometrikus alapról százalékos osztásra áttért több helyi érdekű vasutnál már alkalmazásban álló százalékos szabványszerződés, mely szerint a m. kir. államvasutak az önköltségeik fejében az eddigi üzleteredmények alapján megállapított osztókulcs szerint a bruttó bevételek bizonyos százalékában részesülnének.

Az ezentul létesülő helyi érdekű vasutakra nézve tehát már a törvényjavaslatban kimondatik, hogy azok csakis össz-bevételeik — ideértve a bérleti és távirdabevételeket is — százalékos megosztása alapján fognak a magyar királyi államvasutak által üzembe vétetni.

Az üzletvitelért fizetendő önköltségek fedezésére azonban az újabban engedélyezni szokott 50%-os osztókulcs helyett a törvényjavaslat háromféle osztókulcsot állapít meg és pedig:

1. Ha a helyi érdekű vasut összbevételei évenként és pályakilométerenként 4000 koronát meg nem haladnak, a magyar királyi államvasutak az összbevételek 45%-át, a helyi érdekű vasut pedig 55%-át kapnák.

2. Ha az összbevételek évenként és pályakilométeren-

ként 4000 koronán felül vannak, de 5000 koronát meg nem haladnak, az összbevételekből a magyar királyi államvasutak is és a helyi érdekű vasut is 50—50%-ot kapnak, de azzal a kikötéssel, hogy a helyi érdekű vasut részesedése 2200 koronánál, vagyis 4000 koronának 55%-ánál kisebb nem lehet.

3. Ha az összbevételek évenként és pályakilométerenként 5000 koronán felül vannak, a magyar királyi államvasutak az összbevételek 55%-át, a helyi érdekű vasut pedig 45%-át kapják, de azzal a kikötéssel, hogy a helyi érdekű vasut részesedése 2500 koronánál, vagyis 5000 koronának 50%-ánál kisebb nem lehet.

E szerint, a mint egy helyi érdekű vasut bevétele nő vagy apad, automaticæ szabályozódnék, hogy az üzletvitelért a magyar királyi államvasutak az összbevételek hány százalékát kapják. Ezzel elérhető volna, hogy a gyenge vasutak az államvasutak részéről nagyobb támogatásban részesülnek, mint a nagyobb forgalmúak, melyek kisebb mérvű segélyezés mellett is boldogulhatnak.

Ezen osztókulcsok alapján az államvasutak az üzlet ellátásáért a következő maximális részesedést kapnák:

45%-os bevételi részesedés mellett 1800 koronát				
50%-os	»	»	»	2500 »
55%-os	»	»	»	2750 » km.-ként.

Ezen százalékos részesedés mellett a magyar királyi államvasutak azon költségeket is tartoznának viselni, a melyek felsőbb erőhatalom (vis major) által a helyi érdekű vasutakon okozott károk helyreállítása körül felmerülnek, kivéve azon károkat, a melyek háború, lázadás, földrengés és árvíz által okoztatnak és kivéve azon költségeket, a melyek árvíz elleni védekezés folytán felmerülnek. Ez által felmentetnének a helyi érdekű vasutak azon kötelezettség alul is, mely az eddigi szabványszerződés szerint a fizetett önköltségek bizo-

nyos hányadán felül az egyéb vis major-károk megtérítése tekintetében őket terhelte.

A járműhasználati díj tekintetében azonban a magyar királyi államvasutak a fent jelzett részesedéssel nem elégtetnének ki. A helyi érdekű vasut e czimen a szállítási összebevételek 5%-át, nemkülönbén a postaszállításért felmerülő önköltségeit is saját bevételi részesedéséből tartoznák az államvasutaknak megtéríteni.

A bevételek ily százalékos megosztása mellett a magyar királyi államvasutak üzemviteli költségek fejében előreláthatólag pályakilométerenként és évenként kerekszámban véve mintegy 2500 korona megtérítéshez jutnának, vagyis az 1906. évi üzleteredményekkel szemben a helyzet számottevőleg nem változnék.

Az üzleti szolgálat ellátásáért járó megtérítések, és egyáltalában az üzletkezelés részletes feltételei eddigelé rendeltileg, illetőleg a vonatkozó üzletkezelési szerződésben állapítottak meg s a szerződés ministeri jóváhagyásával emeltetett érvényre.

Tekintettel azonban arra, hogy éppen az üzletkezelés terén adható kedvezmények azok, a melyeknél a szükséges határoknak tüzetes megvonása kívánatos és indokolt, ennél fogva az e részbeni fontosabb rendelkezések magába a törvényjavaslatba vétettek fel, hogy a kedvezmények állandósága és a bennük való részesedésnek minden helyi érdekű vasutra való kiterjedettsége törvényerővel lássék biztosítottnak.

Minthogy a gazdasági vasutak typusának felállítása folytán elesett a szüksége annak, hogy az egészen alárendelt közforgalmi jelentőségű helyi érdekű vasutak — melyeknek építési és üzemi szabványai az államvasuti keretbe amúgy sem illenek bele — továbbra is államvasuti kezelésbe véteszenek, ennél fogva e törvényjavaslat kimondja, hogy csakis oly helyi érdekű vasutak vehetők államvasuti kezelésbe,

melyek a m. kir. államvasutak általános szabványaiba beillő módon építtetnek és rendeztetnek be.

Ezen rendelkezés önként értetőleg nem zárja ki azt, hogy keskenyvágányú helyi érdekű vasutak is az államvasutak kezelésébe átvehetőek legyenek, ha a keskenyvágányú vasutak az államvasutak által már kezelt keskenyvágányú vasutak általános szabványaiba beleillenek.

Ellenben a szóban forgó rendelkezés a szabványos nyomtávú vasutakkal szemben, különös tekintettel a m. kir. államvasutakon most már általában használatba kerülő 15 tonna hordképességű teherkocsikra, mindenesetre azzal a következménnyel fog járni, hogy csakis oly szabványos nyomtávú helyi érdekű vasutak lesznek államvasuti üzletkezelésbe vehetőek, melyek legalább is 5 tonna keréknyomásra építtetnek, illetve rendeztetnek be.

Szükségessé teszi ezt az a körülmény, hogy az utóbbi években tapasztalt kocsihányoknak egyik főoka abban rejlett, hogy az államvasutak vonalai közé a 15 tonna hordképességű teherkocsik közlekedtetésére nem elég erős felépítménnyel bíró helyi érdekű vasutak ékelődnek, mi a kocsirányításnál mindig nagyobb mérvű zavarokkal jár, a kocsik hordképességének kihasználását akadályozza, s a szükségessé váló kerülő utak folytán tetemes idővesztést is okoz.

Az államvasutak által kezelt helyi érdekű vasutak kiterjedt hálózatára való tekintettel szükséges volt az államvasuti üzletkezelés lehetőségét oly helyi érdekű vasutak részére is biztosítani, melyek nem ugyan magába az államvasuti törzhálózatba, hanem valamely más, az államvasutak által kezelt helyi érdekű vasutba ágaznak be.

A forgalmi eszközök szolgáltatása tekintetében a helyi érdekű vasutak az üzletüket kezelő államvasutak részéről már kezdettől fogva méltányos elbánásban részesültek. Különösen megnyilvánult ez abban, hogy a helyi érdekű vasutak építési és üzletberendezési tőkájében nem történt a forgalmi

eszközök beszerzéséről oly mérvben gondoskodás, a mint azt a helyi érdekű vasut hossza és helyzete igényelte volna, hanem abban a feltevésben, hogy az üzletkezelő m. kir. államvasutak a helyi érdekű vasutakat forgalmi eszközökkel kiegészíthetik, a költségek sokkal alacsonyabban irányoztattak elő. Ez az összeg eleinte kilométerenként 4000, majd 5000 koronára tétetett.¹⁾

A forgalmi eszközök beszerzésére szánt összegnek kilométerenkénti átalányozása, tekintettel a rövid és hosszú vonalak közti e részben áthidalhatatlan különbségekre, általában nem érvényesíthető s így sokkal helyesebb az az álláspont, hogy a helyi érdekű vasut csakis azoknak a forgalmi eszközöknek beszerzésére köteleztessék, a melyeket az üzletvezető m. kir. államvasutak nem nélkülözhetvén, azokkal a helyi érdekű vasutat ki nem segíthetik. E részben elsősorban a vontató járművek (mozdony, motorkocsi) és a hóékék, másodszorban a személykocsik jöhetnek szóba.

Másként áll már a helyzet a teherkocsikat illetőleg. Tapasztalati tény ugyanis, hogy a helyi érdekű vasutakon mozgó áruforgalomnak legnagyobb része a csatlakozási forgalomra esik, vagyis tehát olyan áruforgalomra, a mely vagy már eddig is megvolt, csakhogy a m. kir. államvasutakat tengelyen kereste fel, vagy pedig mint a helyi érdekű vasut keletkezése folytán előállott forgalmi többlet jelentkezik, mely viszont az államvasutak forgalmát emeli. Ezen áruforgalomhoz szükséges teherkocsik szolgáltatását a helyi érdekű vasutaktól kívánni nem lehet, ez méltányosan csakis a m. kir. államvasutakat terhelheti.

A gyakorlatban a helyi érdekű vasutak építési tőkéjében teherkocsik beszerzésére előirányzat rendszerint nem is vétetik fel.

¹⁾ A helyi érdekű vasutak részéről forgalmi eszközök beszerzésére fordított összegeket illetőleg lásd az I. kötet 562. lapján közölt kimutatást.

A mi a személykocsik szolgáltatásának kérdését illeti, kétségtelenül meg volna a jogalap arra, hogy ezzel a helyi érdekű vasutak terheltesse meg, ámde ez a költség, különös tekintettel az új személykocsik beszerzésénél a közönség részéről támasztott túlzott kényelmi igényekre, oly magas összegre rug, melyet a helyi érdekű vasutak meg nem bírnak.

Ezért újabban a helyi érdekű vasutak építési költségeiben előirányzat személykocsikra sem szokott felvételni. Ez az eljárás a m. kir. államvasutakra számba vehető áldozatokkal különben nem is jár, mert egyrészt a fővonalakról fokozatosan kiselejtezésre kerülő személykocsik a helyi érdekű vasutakon még hosszabb ideig felhasználhatók, másrészt pedig több helyi érdekű vasutnak egy viszonylattá összeállítása s ez alapon megfelelő menetrendi intézkedések alapján a személykocsik kihasználása tekintetében sokkal nagyobb takarékoszággal lehet eljárni, mintha csak egyetlenegy helyi érdekű vasut forgalmáról lenne szó.

A törvényjavaslatnak azon rendelkezése tehát, hogy a helyi érdekű vasut csakis a vontató járművek és a hóékek első beszerzésének költségeit tartozik megtéríteni, a m. kir. államvasutakra újabb megterhelést tulajdonképen nem jelent.

A forgalmi eszközöknek az üzem alatti fentartásáért és szolgáltatásáért fizetendő és a megosztásra kerülő évenkénti szállítási összevételek 5%-ában megállapított megtérítés szintén a mai gyakorlatnak felel meg.

Ugyancsak a gyakorlaton alapszik a törvényjavaslatnak azon rendelkezése, hogy a helyi érdekű vasut által a járművek beszerzésére befizetett tőkeösszeg után a helyi érdekű vasutnak megfelelő kamat jár.

E kérdésnél azonban szükséges rámutatni egy oly körülményre, a mely ez idő szerint különösen a gyengébb forgalmú helyi érdekű vasutakra súlyosan nehezedik, és a méltányosszággal össze nem egyeztethető. A ma követett eljárás szerint ugyanis a m. kir. államvasutak az üzletkezelési szerződésben

a forgalmi eszközök szolgáltatásáért és fentartásáért járó megtérítés tekintetében egy minimumot, nevezetesen a helyi érdekű vasut által a forgalmi eszközök beszerzésére befizetett tőkeösszeg után járó évi kamat összegét szokták kikötni.

Ha tehát valamely helyi érdekű vasut oly csekély forgalommal bir, hogy a bruttó szállítási bevételek után a forgalmi eszközök szolgáltatása czimén járó 5% nem éri el a helyi érdekű vasut által forgalmi eszközöknek beszerzésére a m. kir. államvasutaknak átadott tőkeösszeg évi kamatát, akkor a helyi érdekű vasut a befizetett tőkeösszeg kamatoztatásának előnyétől tulajdonképen elesett. Ellenben egy jobb forgalmú helyi érdekű vasutnál, hol a megtérítés évi összege a helyi érdekű vasut által adott tőkeösszeg kamatját már meghaladja, ez az eset elő nem fordulhat.

Minthogy egy oly eljárás, mely csakis a gyengébb forgalmú — tehát amúgy is nehéz viszonyokkal küzdő — helyi érdekű vasutat sujt, létjogosultsággal nem birhat; ennél fogva a törvény végrehajtására vonatkozó intézkedések keretében a minimumra vonatkozó szóban forgó kikötés elejtendő volna.

A postakalauzkocsik szállítására és egyáltalában a postaszállítás céljaira szolgáló berendezések előállítására a helyi érdekű vasut szintén nem kötelezhető, miután ezekért az üzletkezelő m. kir. államvasutak a postaszállítási önköltségi tételekben külön megtérítésben részesülnek.

A helyi érdekű vasut üzletének kezeléseért járó fentebb megállapított bevételi részesedésekben a m. kir. államvasutak kártalanítása kimerítettvén, a közösen használt államvasuti állomásokon vagy vonalszakaszokon a szolgálat ellátásáért külön költségfelszámításnak önként érthetőleg helye nem lehet.

Nem volna azonban méltányos ezen állomások vagy vonalszakaszok befektetési tőkái után járulék fizetésének követelése sem, miután az ezeken lebonyolításra kerülő for-

galomból az összes bevételek a tulajdonos államvasutakat illetik meg.

A törvényjavaslat ezen rendelkezésével módja lesz ejtető annak, hogy a helyi érdekű vasutak a városokban elhelyezett államvasuti állomásokba — a mennyiben ezt természetesen az államvasutak forgalma megengedi — az államvasutak vonalának felhasználásával legyenek bevezethetők, s ekként a városi közterületeknek szükségnélküli elfoglalása kikerültesék, mely körülmény úgy a városok érdekeinek lehető kimé- lése, mint pedig az illető helyi érdekű vasut építési és üzemi költségeinek apasztása szempontjából mindenkor csak előnyös lehet.

A vasuti politika czéltudatos irányítása, különösen pedig a m. kir. államvasutak dijszabási helyzetének megerősítése szempontjából előfordul a szüksége annak, hogy egyes helyi érdekű vasutak a m. kir. államvasutak hálózatába forgalmilag és dijszabásilag beleolvastassanak, a nélkül, hogy a vasut állami megváltására is egyuttal szükség volna. Ilyen esetekben a legczélszerűbb megoldás a vasutnak bérbevétele, melynek következménye azután természetsszerűleg az, hogy a dijszabások s egyáltalában az egész üzem felett a m. kir. államvasutak a pályatulajdonos helyi érdekű vasut megkérdezése nélkül minden irányban szabadon rendelkezhetnek.

Ezek az intézkedések eddigelé is adminisztratív uton tétettek meg (zagoriai, fejér—tolnamegyei, ungvölgyi helyi érdekű vasutak).

A törvényjavaslat 46. §-ának utolsó bekezdése az ilyen adminisztratív intézkedésekhez a törvényes felhatalmazást most kifejezetten is megadja.

A vasuti hálózat sűrűsödésével a csatlakozás kérdése mindinkább előtérbe lép s akárhány helyi érdekű vasut léte- sítésénél mint egyik legnehezebben megoldható feladat jelent- kezik, a mennyiben a csatlakozási költségek oly magas összetre

rugnak, melyet a helyi érdekű vasutak beszerezni már-már alig képesek.

E részben tehát a helyi érdekű vasuti törvények reformjánál különös gondot kell fordítani arra, hogy a csatlakozás kérdése egyrészt az államvasutak jogos érdekeinek megóvásával, de másrészt viszont a helyi érdekű vasutak létalapjának veszélyeztetése nélkül oldassék meg.

A mi mindenekelőtt a csatlakozási kényszert illeti, e részben a törvényjavaslat külön rendelkezéseket nem tartalmaz, miután ez irányban már az 1868. évi 4973. számú vasutengedélyezési szabályrendelet 10. §-ának g) pontja intézkedik, kimondván, hogy meg nem egyezés esetén a minister hivatalból állapítja meg a feltételeket.¹⁾

Ezen törvényes határozmányok szemmel tartásával a törvényjavaslat is első sorban a kölcsönös megegyezésre helyezi a súlyt és csakis meg nem egyezés esetére tétetnek a feltételek rendeleti uton való megállapítására nézve rendelkezések.

A törvényjavaslat e részbeni rendelkezésének megállapításánál az volt a kiindulási alap, hogy sem a csatlakozást adó, sem a csatlakozást kereső pályák egymáson nem nyereszkedhetnek. A csatlakozást kereső tehát viselni tartozik mindazokat a költségeket, melyeket az új vonal csatlakozásának pusztá ténye előidéz, viszont a csatlakozást adó pályát kell, hogy terheljék azon csatlakozási létesítmények költségei, melyek a csatlakozó állomáson a helyi érdekű vasut beágazása folytán előálló forgalomemelkedés vagy az államvasuti üzem következtében válnak szükségessé.

Ehhez képest az államvasuti csatlakozó állomásokon mindama bővítések költségeit, melyek közös használatra, nevezetesen a forgalom növekedése folytán az állomás tulajdonképeni nagyobbítására és befogadóképességének növelésére szolgálnak — és az építés után a jelenlegi gyakorlat szerint

¹⁾ I. kötet 43. oldal

is az államvasutak tulajdonába szoktak átmenni — a magyar államvasutak viselhetik. Ilyen bővítések : új átmenő vágányok fektetése, az állomási vágányzat átalakítása, csatlakozó váltók, jelzők és biztosító berendezések, a felvételi épület szolgálati és váróhelyiségeinek bővítése, az árúraktár rakodók, rakodóutak meghosszabbításai, kezelő bódék, hidmérleg stb.

Ellenben azok a létesítmények, melyek kizárólag az új helyi érdekű vasút üzemének céljaira szükségesek s a forgalomba helyezés után is a helyi érdekű vasut tulajdonában maradhatnak, a helyi érdekű vasut költségén állítandók elő. Ilyenek : a teljes vontatási telep (mozdonyszín, vízvételi berendezés, szénraktár, lakótanya, fordító korong) s a vontatási telepre vezető vágányzat és a helyi érdekű vasut táviróvezetékének bevezetése a felvételi épületbe.

A helyi érdekű vasut beágazása folytán szükséges bővítések céljaira az új területeket a jövőben is a helyi érdekű vasut tartoznák megszerezni. Ezekből azok a területek, melyeken a létesítmények az államvasutak költségén épültek, minden kárpótlás nélkül az államvasutak birtokába mennek át. Viszont az államvasutak saját területeiknek a bővítés céljaira való felhasználását ingyen engednék meg (természetesen az urijog fentartásával) ott is, hol a létesítmények a helyi érdekű vasut birtokában maradnának.

A csatlakozási létesítményeknek ilyenén elősorolásától azonban a törvényjavaslatban tartózkodni kellett, miután egyrészt törvényben a taxatio különben is lehetőleg kerülendő, másrészt pedig a konkrét esetek különbözősége szerint a helyzetek annyiféleképpen alakulhatnak, hogy azokra vonatkozólag az esetenkénti mérlegelések lehetőségét mindenesetre fentartani kellett.

A mi a csatlakozási állomásoknak később már a forgalom alatt esetleg szükségessé váló kibővítése vagy átalakítása kérdését illeti, ez önként értetőleg szintén a fenti elvek szerint

döntendő el, illetőleg a csatlakozási szerződésekbe a jövőre vonatkozólag ilyen irányelvek állapítandók meg.

A helyi érdekű vasutak további támogatását czélozza a törvényjavaslat azon rendelkezése, mely szerint a helyi érdekű vasutat terhelő új építkezések és átalakítások, a mennyiben azok üzembiztonsági okokból a m. kir. államvasutak által végzendők, pótlékok felszámítása nélkül hajtandók végre. A mai gyakorlat szerint ugyanis a m. kir. államvasutak az önköltségeiken kívül még pótlékokat is számítanak fel, még pedig rendszerint: a felmerült munkabérek után szerszámkopás czimére 10%-ot, a felhasznált anyagok értéke után kezelés czimén 10%-ot és az államvasuti műhelyekben végzett munka után a felmerült bérköltség 60%-át.

Ezen pótlékok a jövőre mellőzendők volnának, miután azok szedése a helyi érdekű vasutakat indokolatlanul terheli meg.

A törvényjavaslatnak az a rendelkezése, hogy a m. kir. államvasutak a helyi érdekű vasutak részére szükséges építési és üzleti anyagokat önköltségi díjtételek mellett tartoznak szállítani, a mai gyakorlaton alapszik és megfelel az 1880. évi XXXI. törvényczikk 8. §-ának.

Az önköltségi díjtételek az üzleteredmények alakulása szerint időnkénti változásoknak lévén alávetve, azok, úgy mint jelenleg is történik, czélszerűen csakis rendeletileg szabályozhatók.¹⁾

A csatlakozási állomásokon a közös szolgálat ellátása költségeinek viseléséről a törvényjavaslat külön nem intézkedik, miután egyrészt a helyi érdekű vasutak túlnyomó része államvasuti üzemben lévén, a kérdés itt az üzletkezelés keretében oldódik meg, másrészt pedig azt a ritka szórványos esetet, midőn sajátüzemű, vagy idegen pálya kezelésében

¹⁾ Az önköltségi viteldíjak jelenleg az 1899. évi szeptember hó 5-én 50652. sz. alatt kelt kereskedelemügyi ministeri rendeletben vannak megállapítva. Szövege az I. kötet 286. oldalán.

levő helyi érdekű vasut csatlakozik az államvasutakhoz, czélszerűbb a konkrét elhatározásnak fentartani.

A törvényjavaslat az 1888. évi IV. törvényczikk 6. §-ának a) pontjában foglalt azon kikötést, mely szerint az üzletvitel kötelezettsége az állami kamatbiztosítást élvező vasutakra is kiterjesztetik, elejtette.

A szóban forgó kikötés ugyanis az államosítási akció előrehaladottságánál fogva immár nagyon szűk térre szorul, a mennyiben összesen csak 3 garantált vasutunk van, ezek közül is a pécs—barcsi vasut különállása már csak látszólagos, a cs. kir. szab. déli vaspálya pedig a garanciát nem veszi igénybe, úgy hogy tulajdonképpen csakis a cs. kir. szab. kassa—oderbergi vasutról lehetne szó. Ezen egyetlenegy vasuttal szemben azonban ilyen általános érvényű törvényes tehernek megállapítása — közös vasutról lévén szó — czélszerűnek nem látszik.

Ugyancsak mellőzte a törvényjavaslat az idézett törvényczikknek azon megszorító kikötését is, mely szerint az üzletbevétel megtagadható oly helyi érdekű vasuttól, melyet az érdekeltség a tényleges építési és üzletberendezési tőkének legalább 25%-ával nem támogat.

Tekintettel ugyanis arra, hogy a gazdagabb vidékeken a helyi érdekű vasutak már jobbára kiépültek, ennek a kikötésnek a fentartása már teljesen tárgyaltalan, miután a jövőre alig képzelhető el olyan helyi érdekű vasut, melyet az érdekeltség 25%-kal támogatni képes volna.

Mint ugyancsak tárgyaltalan mellőztetett továbbá az idézett törvényczikknek azon kikötése is, mely szerint a kereskedelemügyi minister az engedélyezés alkalmával az állami üzletkezelésbevételt, viszont követelheti is, miután engedélyezési feltételként ily kikötés külön törvényes felhatalmazás nélkül is, már pusztán az engedélyezési jogkörből kifolyólag megtehető.

A helyi érdekű, illetőleg egyáltalában az alsóbbrendű

vasutaknak az államvasutak részéről való támogatására nézve a külföldi törvényekben is részletes intézkedések foglaltatnak.

Ausztóriában az alsóbbrendű vasutakról szóló 1894. évi törvény 9. §-a a helyi érdekű vasutak részére a következő kedvezményeket biztosítja :

1. Fölmentés az államvasuti igazgatás központi igazgatási költségei egy hányadának felszámítása alól, továbbá fölmentés egyrészről a már meglevő államvasuti létesítmények közös használatáért, másfelől a csatlakozó állomásokon az államvasuti alkalmazottak által végzett szolgálatért járó megtérítés vagy hozzájárulás fizetése alól, a mennyiben és a meddig ez szükségesnek látszik oly czélből, hogy a helyi érdekű vasutnak nem elsőbbségi kötvények útján beszerzett befektetési tőkéje legfeljebb 5%-kal való kamatoztatása és törlesztése a tiszta üzleti jövedelemből biztosítható legyen.

Éppen így engedélyezhető a helyi érdekű vasutnak az állami üzembe való átvétele az engedélyes számlájára vagy egy esetleg a bruttóbevételek bizonyos meghatározott százalékanak megtérítése, vagy pedig a helyi érdekű vasutvállalat részéről az állami üzletkezelés átalányozandó önköltségeihez az üzletben tartott kilométerek alapján kiszámítandó hozzájárulás ellenében.

E mellett a kölcsönök és elsőbbségi részvények tőkerhének a vasut bruttó bevételeiből előnyös módon leendő fedezhetőse érdekében a helyi érdekű vasutvállalatot terhelő üzemi költségek megtérítésére nézve halasztás engedélyezhető annyiban, a mennyiben a kormány megítélése szerint feltehető, hogy ebből az engedélyből kifolyólag az államkincstárnak tartós megterheltetése beállani nem fog.

2. Meglevő vagy jövőben létesítendő helyi érdekű vasut üzletének átvétele az állam saját számlájára egy megszabott bérjáradék fizetése ellenében, ha a kormány által az érde-

keltek és az önkormányzattal bíró testületek részéről biztosított szállítási és jövedelmi garanciák, illetve évi hozzájárulások figyelembevételével megbírálandó kimutatások szerint a bérleti járadéknak az állami üzlet tiszta hozadékából leendő fedezhetőse biztosítottnak látszik.

3. Az államvasuti igazgatás fent felsorolt szolgáltatásai a helyi érdekű vasutvállalatok részére kivételesen ingyenesen vagy részvénytársaság létesítése esetén címletek, kötvények, elsőbbségi és törzsrészvények átengedése ellenében biztosíthatók, ha a helyi érdekű vasut létesítése az állami üzem érdekében állónak látszik és a mennyiben számításba vehető, hogy a helyi érdekű vasut üzembehelyezése, a kormány megítélése szerint, a csatlakozó állami vonalak vagy az állam számára kezelt magánvasutak részére oly jövedelemtöbbletet vagy oly más pénzügyi előnyöket biztosítand, hogy az állami vasutigazgatás által a fenti szolgáltatások biztosítása útján elvállalt áldozat kárpótoltatni fog.

A rendelkezésre bocsájtandó leltári tárgyak és forgalmi eszközök rendszerint újonnan szerzendők be és csak kivételesen lehet ezeket az államvasutak készletéből átvenni.

A forgalmi eszközök a szállítási bevételek egy bizonyos százalékában megállapítandó évi megtérítés ellenében is rendelkezésre bocsáthatók.

4. A helyi érdekű vasut céljaira szánt építési és üzleti anyagok, valamint a forgalmi eszközöknek úgy az építés, mint az üzlet ideje alatt az állami igazgatás saját önköltségi küldeményeire nézve érvényes mérsékelt díjtételek mellett való szállítása, a mennyiben az ekként elért szállítási díjmegtakarítások az illető helyi érdekű vasuti vállalatoknak közvetlenül javukra esnek.

A fenti határozmányok megfelelően alkalmazást nyernek az állam által saját számlára kezelt magánvasutakra nézve is és a többi magánvasut-igazgatóságok, különösen pedig az

államtól jövedelmi garanciát élvező vállalatok, az állami igazgatást hivatásszerűleg (különösen az 1854. évi szeptember hó 14-én kelt vasutengedélyezési törvény 10. §-ának *g*) pontja szerint) megillető befolyás mérvadása szerint kötelesek a csatlakozó helyi érdekű vasutak részére hasonló szolgáltatásokat és kedvezményeket engedélyezni.

Poroszországban az 1892. évi kisvasuti törvény a kisvasutaknak az államvasutak részéről való üzletkezelésbe vételét nem ismeri, a csatlakozást illetőleg azonban a 29. §-ában már biztosítja a kisvasutak részére a főpályákhoz, tehát a porosz kir. államvasutakhoz is a csatlakozás jogát, a mennyiben a közmunkaügyi minister megítélése szerint a főpálya üzlete és berendezése mellett ez egyáltalában lehetséges. A csatlakozás feltételei egyezségiileg állapítandók meg. Egyezség hiányában a közmunkaügyi minister dönt és pedig a kártalanítás kérdésében a rendes birói uton való jogorvoslat fenntartásával.

A porosz közmunkaminister a kisvasutaknak az államvasutak állomásaiba való bevezetésére nézve 1900. évi január 31-én általános szabályzatot adott ki.¹⁾

Ezen szabályzat értelmében a csatlakozás folytán szükséges átalakítási és kibővítési költségeket a kisvasut viseli, de ha azok folytán az államvasuti létesítmények is javulnak, vagy az államvasutak megtakarításokat érnek el, akkor a költségek viselésében aránylagosan az államvasutak is résztvenni tartoznak.

Az államvasutak által a kisvasut terhére végzett munkálatok önköltségén hajtandók végre, általános kiadásokra 5% számítandó. Államvasuti terület a kisvasutnak csak visszavonásra engedhető át. Hasznot nem hajtó területek ingyen, hasznot hajtó területek (rakterek) a helyi szokás szerinti bér mellett engedhetők át.

¹⁾ Zeitschrift für Kleinbahnen. 1900. évfolyam, 218. lap.

A csatlakozási állomás későbbi kibővítése és átalakításának költsége, a mennyiben a vonatkozó munkálatok a kisvasut bővítése vagy változása folytán következnek be, teljes összegében a kisvasut által viselendő. Egyébként ezen költségek a kisvasutat csak annyiban terhelik, a mennyiben ezt a csatlakozási létesítmények üzembiztonsága megkívánja. Ezen költségek is azonban az államvasuti igazgatást terhelik, ha a csatlakozás első 10 évében oly okból következnek be, mely a szerződés-kötéskor a kisvasuttal nem közölt valamely államvasuti változtatásra vagy bővítésre vezethető vissza. Ezen esetekben is áll az a fenti elv, hogy a költségek viselésében az államvasutak érdekeltségük arányában résztvenni tartoznak.

A csatlakozási létesítmények felügyelete, használata és fentartása tekintetében a szabályzat szintén részletes és kimerítő rendelkezéseket tartalmaz.

Hessenben az 1884. évi május hó 29-én kelt törvény 4. és 6. §-ai az állami üzletkezelés kedvezményét a következő feltételekhez kötik:

a) a helyi érdekű vasut az államvasutakhoz közvetlenül csatlakozzék;

b) állami felügyelet alatt épüljön és akként rendeztessék be, hogy arra a fővonalnak legalább a kocsijai átmehesenek;

c) a községek és egyéb érdekeltek a befektetési tőkének legalább $\frac{1}{6}$ részében részesedjenek és ezen befektetési tőkerészletnek 2%-on felüli kamatoztatásáról mindaddig lemondjanak, míg a fenmaradó másik tőkerészlet 4%-os kamatoztatása biztosítva nincs.

Rumániában az 1900. évi április hó 10-én kelt törvény 5. §-a az államvasutakhoz való csatlakozás jogát biztosítja. A csatlakozási költségeket a csatlakozó vasut viseli, ellenben az építést és azután a szolgálatot is a csatlakozást adó államvasutak végzik.

49. §.

Kincstári és alapítványi javak érdekelttsége.

Ezen szakasz az 1880. évi XXXI. törvénycikk 7. §-ából vétetett át és azt csak két irányban módosítja.

Az idézett törvény szerint ugyanis az érdekelttség kérdése és a hozzájárulás mérve iránt a kincstári javakat kezelő szakminiszterrel, illetve a pénzügyminiszterrel egyetértőleg a kereskedelemügyi miniszter határoz.

A gyakorlatban ez az iratváltások hosszú sorozatára vezetett s a dolognak vége mégis legtöbbször az lett, hogy a kérdésben a ministertanácsnak kellett döntenie.

Czelszerűbb tehát a kérdés eldöntését mindjárt a ministertanács elé vinni, a mire csakis az illető javakat kezelő szakminiszter lehet illetékes.

A törvényjavaslat másik módosítása azt célozza, hogy a jövőre elkerültesse azon gyakori félreértések, melyek rendszerint onnan származtak, hogy a községek hozzájárulásaik biztosításánál a hatóságuk alá tartozó kincstári javakat is mint adóalapot figyelembe vették, ezen kincstári javakkal szemben azonban az 1880. évi XXXI. törvénycikk 7. §-a alapján a helyi érdekű vasut tervezői még külön is támasztottak hozzájárulási igényeket.

Az 1888. évi IV. törvénycikk 6. §-ának azon rendelkezését, mely szerint az állami gyárak a mozdonyok, illetőleg a felépítményi vas- és aczélanyagok árát több évre hitelezhetik a törvényjavaslat mellőzte, miután ennek kedvezmény jellege a gyárak üzleti viszonyaiban beállott alakulások folytán immár oly minimumra redukálódott, melynek törvényben való statuálása indokoltnak nem látszik.

50. §.

Külön állami segély.

Már az 1888. évi IV. törvénycikkre vonatkozó törvényjavaslatnak az országgyűlésben benyújtott indokolásában¹⁾ kifejezésre jutott az a nézet, hogy azon köztekintetek, melyek a helyi érdekű vasutak építése által istápolást nyernek, oly jelentékenyek, hogy a dolog természetéből folyó követelmény

1) Az 1887—92. évi országgyűlés képviselőházi irományai I. kötet 230. oldal.

az, miszerint a helyi érdekű vasutak a hatóságok részéről is segélyeztessenek.

Ugyancsak kifejezésre jutott a szóban forgó indokolásban az az álláspont is, hogy sem az adózási kedvezmények, sem a postaszállítáért fizetendő mérsékelt díjazás, sem végre az állami fekvőségek részéről kilátásba helyezett hozzájárulások az államkincstár részéről közvetlen segélyezésnek nem minősíthetők, úgy hogy az indokolás maga elismerte azt, hogy a mondott időig a helyi érdekű vasutak közvetlen hatósági támogatásban tulajdonképen csakis a törvényhatóságok és a községek részéről részesültek.

Az indokolás az 1880. évi XXXI. törvénycikk ezen hiányát beismerve és az állami közvetlen segélyezés mellett érvelve, még a következőket is adja elő:

»A törvény ezen hiányát a közmunka- és közlekedésügyi minister az által igyekezett pótolni, hogy a postaszállítáért fizetendő díjazást rendszerint magasabbra szabta, mint ez a posta szempontjából — tekintettel a postaszállítás elvállalásában nyújtott ellenszolgáltatásra — igazolt lett volna.

A posta ily megterhelését azonban a jövőben nem lehet igénybe venni. Másrészt a kormány a helyi érdekű vasutak által nagy mérvben előmozdított állami érdekek szempontjából méltányosnak és saját felelőssége szempontjából a postahozzájárulások magas kiszabásánál helyesebbnek tartaná, hogy jövőre a helyi érdekű vasutak az állami költségvetésbe a határozottan ezen célra évről-évre felveendő mérsékelt hitelösszegekből segélyeztessenek; és ezen támogatással szemben a kormány jövőre megszüntetendőnek véli az azon esetben eddig nyújtott támogatást, mely szerint az állami kezelésbe vett helyi érdekű vasutak nem köteleztettek a forgalmi eszközök beszerzésére, hanem ilyenek törzsrészcvények ellenében a m. kir. államvasutak készleteiből bocsáttattak rendelkezésre.

A szakministernek azonban természetesen súlyt kell fektetnie arra, hogy az állami segélyezés ezen módja a törvény

által nemcsak elvileg mondassék ki, hanem legalább tájékozással azon maximális összeg is megállapíttassék, mely e célra évről-évre az állami költségvetésbe felvehető lenne, mert csak így jöhet abba a helyzetbe, hogy a helyi érdekű vasutak segélyezésénél tervszerűleg járhasson el.

Az ily módon nyújtandó maximális állami segélyösszeget a kormány évi 300.000 frttal véli megállapítandónak, melynek felhasználására nézve azonban a közmunka- és közlekedésügyi minister annyiban korlátozva lenne, hogy egy-egy helyi érdekű vasutat ezen alapból nem segélyezhetne nagyobb összeggel, mint a tényleges építési tőkéjének $\frac{1}{10}$ részével. Magától értetik, hogy ezen mértékig a kormány csak a legritkább esetekben, vagyis akkor fogna elmenni, ha meggyőződést szerzett magának arról, hogy a helyi érdekeltségek hozzájárulása már feljebb nem fokozható, s ha a vállalat megvalósítására ez feltétlenül szükséges.«

Az 1888. évi IV. törvénycikk 7. §-ában a helyi érdekű vasutak külön állami segélyezésére az állami költségvetésben évenként fordítható összeg maximális határa tényleg 300.000 frtban, vagyis 600.000 koronában állapított meg.

Ezen összeg azonban a helyi érdekű vasutak szaporodásával csakhamar kevésnek bizonyult, s az 1893. évtől kezdve fokozatos emelésére volt szükség, úgy hogy az 1907. évi állami költségvetésben a helyi érdekű vasutak külön állami segélyezése címén már 1,600.000 korona vétetett fel, az 1908. évi költségvetésben pedig 1,800.000 korona irányoztatott elő.

Ezen évi költségvetési hiteladomány alapján a már engedélyezett helyi érdekű vasutak részére az 1907. év végéig tőkeértékben összesen 38,837.480 korona külön állami segély biztosított, melyből 10,289.240 korona teljes összegben már ki is fizettetett, 28,548.240 korona tőkeérték pedig 50 évre szóló évi járadékkal törlesztetik.¹⁾

¹⁾ Az egyes helyi érdekű vasutakra biztosított külön állami segélyek részletes kimutatása az I. kötet 592. oldalán.

Ha az utóbbi években engedélyezett helyi érdekű vasutak építési és üzletberendezési költségeinek mikénti fedezését vizsgáljuk, azt találjuk, hogy a helyi érdekű vasutak csaknem kivétel nélkül a külön állami segélynek a törvényben megállapított maximumában, vagyis a tényleges építési és üzletberendezési tőke 10%-ának megfelelő segélyösszegben és ezenfelül a postaszállítás czimén is a tényleges építési és üzletberendezési tőke átlag 5—9%-át tevő tőkeértékű átalányban részesült.

A gyakorlatban tehát akként áll a helyzet, hogy a helyi érdekű vasutak csakis úgy voltak létesíthetők, hogy a fenti két czimen a tőkének legalább 16—18%-a állami hozzájárulásként biztosított.

Minthogy pedig a törvényjavaslat visszatér arra az egyedül helyes elvi alapra, melyet — a mint már fentebb előadatott — az 1888. évi IV. törvényczikkre vonatkozó törvényjavaslat indokolása is hangsúlyozott és a mely szerint a postának külön segélyezés céljából való megterhelhetése a jövőre igénybe nem vehető, minthogy továbbá ehhez képest a törvényjavaslat a postaszállítáért adandó ellenszolgáltatást tényleg csakis a teljesítmények arányában állapítja meg, ennél fogva, hacsak a helyi érdekű vasutak jövőbeni megépülhetését egyáltalában kizárni nem akarjuk, mindenesetre gondoskodni kell arról, hogy a külön állami segélynek az 1888. évi IV. törvényczikk 7. §-ában megállapított maximális határa legalább is abban az arányban, a mint a postahozzájárulás segélyi jellege megszűnik, megfelelően felemeltessék.

Miután pedig a postahozzájárulás maximális összege már az 1888. évi IV. törvényczikk 4. §-ában is a tőke 10%-ában állapított meg, s ez alapon akárhány vasut is úgy létesült, hogy neki postahozzájárulás czimén is az építési és üzletberendezési tőke 10%-át tevő tőkeértékű postaszállítási átalány biztosított, ennél fogva a törvényjavaslat csakis a mai helyzettel számol, a midőn a külön állami segély maximális határát

a tényleges építési és üzletberendezési tőke 20%-ában állapítja meg.

Ez a rendelkezés pénzügyi szempontból aggályos nem lehet, mert egyrészt a törvényjavaslat azon további rendelkezése folytán, hogy a kiszolgáltatandó állami segélyösszegek évről-évre a kereskedelemügyi tárca költségvetésében irányozandók elő, módjában áll a törvényhozásnak a hiteladomány megfelelő korlátozása útján megakadályozni azt, hogy a helyi érdekű vasutak állami segélyezése folytán az államra indokolatlanul terhek nehezedjenek, másrészt pedig a 20% éppen az a határ, melyen belül a helyi érdekű vasut létesítésének a magánvállalkozás részére való átengedése az államra még mindig előnyösebb, mint az államvasuti építkezés.

Ausztriában az alsóbbrendű vasutak létesítésének előmozdítása a tartományi törvényhozások működésére van alapítva. Minden egyes tartomány e részben külön törvény útján kimerítően gondoskodik az alsóbbrendű vasutak segélyezéséről.

A segélyezés legelterjedtebb formája a 4%-os kamatgarantia, az építési és üzletberendezési tőke 70%-a után. További módzatai a segélyezésnek: a részvények átvétele, 4%-os kölcsön nyújtása, ellenérték nélküli hozzájárulások, a tervezési és építési munkálatoknak a tartományigazgatásban való keresztülvitele.

A segélyezés alapfeltétele, hogy az állam vagy az érdekeltek az építési tőke 25—30%-át ellenérték kikötése nélkül vagy címletek ellenében fedezzék, vagy pedig a tőke $\frac{3}{8}$ -ad részének jövedelmezőségét biztosítsák.¹⁾

Belgiumban az állam törvény szerint a tőke felét jegyezheti, eleinte azonban csak a tőke negyedrészt fedezte. Később az állam hozzájárulása a tőke egy har-

¹⁾ A vonatkozó tartományi törvények szövege a II. kötetben.

madára rugott, míg jelenleg az állam rendszerint a tőke felét biztosítja. A tőke többi része a tartomány és az érdekelt községek terhére esik, levonva természetesen a magánosok által jegyzett, rendszerint csekély összegű (2%) hozzájárulásokat. A jegyzett részvényekre a befizetés készpénzben történhetik, az állam, tartomány és község azonban a jegyzett összeget 90 részletben (annuitásban) is fizetheti.

A részletek kiszámításánál a társaság által felveendő kölcsön tényleges kamatlába vétetik alapul.

A társaság a tőkét kötvények kibocsájtása útján szerzi be, mely kötvényeket az állam garantirozza, mi mellett természetesen a községek, illetve a helyi érdekeltiség részére biztosítatik azon előny, mely az állam nagyobb hitelképességével jár.

A kölcsön terhe ily eljárás mellett a kamatot, a törlesztést és a címletek szolgálatát is beleértve 3,5%-ra rúg.

Poroszországban az 1907. év elején 8.351 km-t tevő mellékvasuti jellegű kisvasutak hálózatának 483,598.931 M-t tevő befektetési költségéből az állam fedezett 72,509.761 M-t, vagyis tehát 17%-ot.

A segélyezésnek alapfeltételei a következők:

1. A vasutnak a közérdeket kell szolgálnia. A nagy városok és azok környékének személyforgalmát lebonyolító vasutak (Strassenbahn) állami segélyben nem részesíthetők.

2. A befektetési tőkének a vasut gazdasági hasznával arányban kell állani.

3. Segély csak akkor adható, ha a vasut másképp nem létesülhet.

4. A tartomány és a kerület tőlük telhetőleg szintén segélyezzék a vasutat.

5. A szükséges területek a vasutnak ingyen engedendők át.

6. A segély összege arányban álljon a helyi körzetek áldozatkészségével.

7. A jövedelem- és kamatgarantia ki van zárva, a kölcsön pedig a legritkább esetekre szorítva. Leggyakoribb formája a segélynek a befektetési tőke fedezetében való részesedés címletek átvétele útján.

A segélyre vonatkozó határozat meghozatala előtt a vasut jövedelmezőségi viszonyai a tartományelnök részéről tüzetesen elbíráltatnak, mely célra a segélyt kérő kimerítő adatokat tartozik előterjeszteni.

Az állami segélyek fent számjelzett összegéből a porosz államnak eddigelé csakis 3,693.626 M térült vissza, mely körülmény kétségtelen bizonyítéka annak, hogy Poroszországban — gazdasági és ipari előrehaladottságának dacára — a kisvasutak szintén csak messzemenő állami támogatással létesíthetők.

Rumániában az állam 30 éven át kilométerenként 1500 lei segélyt ad.

A külön állami segély szintén vagy az építés és üzletberendezés céljaira vagy pedig az üzlet javára adható.

A törvényjavaslatnak az a rendelkezése, hogy az építés és üzletberendezés céljaira szolgáló állami segély csakis az építési és üzletberendezési tőke 35%-ának az érdekelttség részéről adott hozzájárulások által nem fedezett része erejéig adható, egy további korlátozást foglal magában arra nézve, hogy az állami hozzájárulás a vasut későbbi jövedelmezőségének egyenes hátrányára indokolatlan alapítási nyereségekre felhasználható ne legyen.

A szóbanforgó 35%-os határ a mai gyakorlatnak felel meg, a mennyiben a helyi érdekű vasutak tényleges építési és üzletberendezési tőkéjének átlagban 36%-a fedezett törzsrészvények kibocsátása útján.

Az 1906. év végéig engedélyezett azon helyi érdekű vasutaknak tényleges tőkéje ugyanis, melyek törzsrészvényeket is

bocsátottak ki, 681,948.848 koronára rug, melyből 250,346.000 korona fedezettett törzsrészvényekkel, vagyis kereken 36%.¹⁾

Minthogy a gazdasági vasutaknak a főhivatása az, hogy a helyi érdekű vasutaknak mintegy alsóbbfokú kategóriáját képezzék, ennél fogva a helyi érdekű vasutakra vonatkozó határozmányok általánosságban a gazdasági vasutakra is kiterjesztendők.

A törvényjavaslatban ez az elv a célszerű törvényszerkesztés szempontjából akként érvényesítettett, hogy a gazdasági vasutakat tárgyazó III. Czimben a helyi érdekű vasutakra vonatkozó szabályoktól való eltérések állapították meg.

A törvényjavaslat 11. §-ánál már bővebben kifejtetett, hogy a gazdasági vasutak a közforgalom szempontjából oly alárendelt jelentőségűek, miszerint azok engedélyezésére a törvényhozás illetékességének kiterjesztése nem volna indokolt.

Az országgyűlés befolyása alól a gazdasági vasutak azért nem vonatnának ki, mert a törvényjavaslatnak a gazdasági vasutakra is érvényes azon rendelkezése, hogy az egy naptári évben engedélyezett gazdasági vasutakról az országgyűlésnek a következő évben jelentés teendő, módot nyújt az országgyűlésnek arra, hogy a kormánynak a gazdasági vasutak engedélyezése körüli működését ellenőrizhesse.

A gazdasági vasutak engedélytartamának 70 évben való megállapítása azon a feltevésen alapszik, hogy ezen egyszerű berendezésű s ekként olcsón épülő vasutakba befektetésre kerülő alacsonyabb építési és üzletberendezési tőkének megfelelő gyümölcsöztetésére és törlesztésére 70 év is elegendő.

A gazdasági vasutaknak első, igazán jellegzetes példánya, nevezetesen az 1907. évi XLII. törvénycikk alapján engedélyezett borsavölgyi vasut engedélytartama is 70 évben állapítottatott meg.

III. CZIM.
**Gazdasági
vasutak.**

51. §.

52. §.
Engedélyezés.

¹⁾ A törvényjavaslat ezen szakaszában foglalt egyéb rendelkezésekre vonatkozólag lásd a 39. §-nál előadottakat.

Ausztriában a kisvasutak engedélytartama 60 évre terjed.

Olaszországban a gazdaságos vasutaké 70 évben van megállapítva.

A törvényjavaslat abban az esetben, ha a gazdasági vasutat a törvényhatóságok vagy a községek maguk létesítik és tartják üzemben, az engedélytartamot határozatlan időre állapítja meg.

A törvényjavaslatnak ezen rendelkezése a törvényhatóságok és községek anyagi helyzetének javítását célozza és pedig főleg arra való tekintettel, hogy az átruházott hatáskörben a közigazgatás terén végzett és mindinkább szaporodó teendőik körül felmerülő tetemes kiadásaik ellenében az önkormányzati köröknek ily módon is némi kárpótlás nyújtsák.

Ausztriában az alsóbbrendű vasuti törvény szintén tartalmaz ily értelmű rendelkezést, a mennyiben 16. §-ában kimondja, hogy az önkormányzati testületek részére engedélyezett kisvasutak engedélytartama nem 60, hanem 90 év. A 21. §. pedig ily esetekre az állam megváltási és háramlási jogát kizárja.

Olaszországban a gazdaságos vasutakról szóló 1896. évi december 27-én kelt törvény az állam háramlási jogát feladja, a mennyiben a háramlási jogot az uttulajdonosnak biztosítja.

Poroszországban a kisvasuti törvény az államnak ingyen háramlási jogát szintén nem állapítja meg.

A törvényhatóságoknak és községeknek illetén támogatása alatt azonban semmiesetre sem értendő az, hogy a gazdasági vasutak építését és üzemét a törvényhatóságok és községek házi kezelésben tényleg maguk eszközöljék. Ilyen funkcióra az önkormányzati körök már szervezetüknél fogva sem alkalmasak, s alkalmazottaikat csak tulajdonképeni feladataik teljesítésétől vonná el.

A cél egyedül csak az, hogy maguk a törvényhatóságok

és községek lássák a gazdasági vasut létesítésének hasznát, a mi legmegfelelőbbben oly módon éretik el, ha a vállalati uton biztosított gazdasági vasut üzletét a törvényhatóság vagy község bérbeadja, vagy a mi ezzel egyenlő beszámítás alá esik, az építési és üzleti jognak a magánvállalkozás részére bizonyos időtartamig való átengedése ellenében magának a jövedelemben való bizonyos részesedés jogát köti ki.

Ily módon egyrészt megtartatik a gazdasági vasut üzletének kezelésében az a könnyűmozgású kereskedelmi szellem, mely egy vasutvállalat prosperálása szempontjából mellözhetetlen, másrészt pedig az illető törvényhatóság vagy község részére megbízható jövedelmi forrás nyitvatik. Legelőnyösebb ez a megoldás a szállító közönségre is, mert ily módon a törvényhatósággal és községgel nem mint az elsősorban anyagilag érdekelt fuvarozóval áll szemben, hanem ellenkezőleg azokban — a felügyeleti hatáskörükből kifolyólag — a vasutvállalattal szemben támaszát bírja.

A különben is teljesen alárendelt jelentőségű gazdasági vasutaknak lehetőleg olcsón való előállíthatása érdekében azoknak katonai szempontokból való bárminemű megterhelése kizártnak tekintendő.

53. §.
Hadászati követelmények.

Ezek a vasutak előreláthatólag oly szűk forgalmi térre fognak szorítkozni, s oly csekély jövedelmezőségre számíthatnak, hogy bármilyen különleges megterhelés azokat létalapjukban támadná meg.

De a honvédelmi szempontokból ily irányú intézkedésekre nincs is szükség, miután a törvényjavaslat értelmében a vasutak osztályozása az előmunkálati engedély kiadása alkalmával a cs. és kir. közös hadügyministerrel való tárgyalás alapján történék.

Ha tehát oly gazdasági vasutra kéretik előmunkálati engedély, mely a cs. és kir. közös hadügyminister megítélése szerint hadászati fontossággal bír, akkor az egyszerűen nem

gazdasági vasutnak, hanem helyi érdekű vasutnak fogna minősíteni.

A törvényjavaslat tehát kimondja, hogy a katonaságnak és a katonai javaknak béke idején kedvezményes szállításban való részesítése a gazdasági vasuttól nem követelhető, s ekként tehát a gazdasági vasut építésénél és üzletének berendezésénél sem követelhető több teljesítmény, mint a mennyi a polgári forgalom szempontjából alapul vétetik.

Ausztriában ugyanezt az álláspontot foglalja el az alsóbbrendű vasutakról szóló törvény, a mennyiben a 18. §-ában kimondja, hogy kisvasutak a helyi érdekű vasutakkal szemben fennálló katonai követelmények viselésére csak annyiban kötelezhetőek, a mennyiben ez a pálya és üzleti berendezése mellett egyáltalában lehetséges.

Nehogy azonban utja vágassék annak, miszerint az esetleg nagyobb terjedelemre szert tett gazdasági vasutakkal szemben is a katonaszállítás tekintetében barátságos alkudozás alapján létrejövő megegyezések a jövőben átalánosíthatók legyenek, a jelen szakasz utolsó bekezdésében gondoskodás történik arról, hogy ily egyezmény létrejötte esetén az minden újonnan keletkező gazdasági vasutra is kiterjeszhető legyen.

A dolog természetében rejlik, hogy ha már a katonai igazgatás szempontjából a mérsékelt áron való szállítás kötelezettsége kimondatik, abból a polgári igazgatás sem rekeszthető ki és csak az osztó igazság követelményének tétetik elég, a midőn a törvényjavaslatban kikötetik, hogy katonai díj-szabás esetén e szerint szállítandók az egyenruhában utazó pénzügyi és közbiztonsági közegek, valamint a foglyok, tolonczok és a kényszerutlevéllel ellátott egyének is.

54. §.

Összekötő utak.

A gazdasági vasutak lehetőleg minél olcsóbb előállítását érdekeiben azokat az állomásokhoz vezető összekötő utak létesítésének költségeivel sem lehet megterhelni.

A gazdasági vasutakhoz vezető összekötő utakra vonat-

kozólag a vasuti jogszabályokból kifolyólag különben nincs is szükség, miután a gazdasági vasut annyira beilleszkedni kénytelen az illető szűken határolt vidék forgalmi érdekeibe, hogy ennek a kérdésnek a megoldását legcélszerűbb egyrészt a barátságos egyezkedés terére, másrészt pedig kizárólag az úti közigazgatás hatáskörébe utalni.

Már több ízben történt utalás arra, hogy a gazdasági vasutak az általános közforgalom tekintetében szerepet játszanak egyáltalában nem fognak, a mennyiben ebből őket már az az egy kikötés is, mely szerint átmeneti forgalmat nem közvetíthetnek, egyenesen kizárja.

55—56. §.
Díjszabás
és menetrend.

A gazdasági vasutak előreláthatólag csakis egy egészen szűken határolt területen fogják kizárólag a helyi forgalmat szolgálni, illetőleg azt a nagyobb pályákra közvetíteni.

Ebből következik, hogy a gazdasági vasutak forgalmuk lebonyolításában a legnagyobb mértékben számolni lesznek kénytelenek a közutakon közlekedő tengelyversenynyel, s ekként működésüket mindenkor a tengelyverseny fogja irányítani és szabályozni.

Kizártnak tekintendő tehát az az eshetőség, hogy a gazdasági vasutak akár a menetrend, akár a díjszabások tekintetében a vonalmenti vidék érdekeinek ellenére cselekedhetnének, vagy azt kizsákmányolhatnák, miután egy 20—30 km.-es pálya — a minők pedig a gazdasági vasutak rendszerint lennének — a közuti verseny folytán a helyi igényekhez mindig a legszorosabban alkalmazkodni kénytelen.

Sőt ellenkezőleg áll a helyzet, a mennyiben éppen a közuti tengelyverseny elleni sikeres megküzdhetés biztosítása érdekében gondoskodni kell arról, hogy a gazdasági vasutak úgy a menetrend, mint a díjszabások tekintetében lehetőleg szabadon mozoghassanak.

Önként értetőleg a gazdasági vasutak üzleti érdekeinek a helyi érdekű vasutakénál illetően nagyobb védelme nem járhat a közérdek sérelmével.

A törvényjavaslatban a közérdek köteles megóvására való tekintettel a szükséges rendelkezések fel is vétettek. De gondoskodás történt e mellett arról is, hogy a vállalat a jogos nyereség határán túl a közérdek rovására ne is gazdagodjék.

Erre való tekintettel a törvényjavaslatban a kereskedelemügyi minister részére fentartatik a jog, hogy a mennyiben a vasut jövedelmezősége az építési és üzletberendezési tőke 7%-át eléri, a díjszabásokat megfelelően leszállíthassa.

A menetrendek tekintetében a közérdeket szolgálja az a rendelkezés, mely a más pályák vonataihoz való csatlakozást biztosítja. Korlátozást nyer a vállalat rendelkezési szabadsága az üzembiztosság köteles megóvása szempontjából is, a mennyiben csak oly menetrend léptethető életbe, melyet a m. kir. vasuti és hajózási főfelügyelőség ebből a szempontból átvizsgált és helybenhagyott.

A szóban forgó szakaszokban foglalt kikötések különben csakis a legszükségesebb általános elvi rendelkezéseket tartalmazák, miután a gazdasági vasutak üzemi és forgalmi viszonyainak részletes és tüzetes szabályozása a törvényjavaslat 93-ik §-ában foglalt rendelkezések értelmében a gazdasági vasutakra vonatkozólag a kereskedelemügyi minister által kiadandó külön vasutüzleti rendtartásban fog megtörténni.

A gazdasági vasutakkal hasonló jellegű külföldi pályákra vonatkozólag is a díjszabások és menetrendek tekintetében messzemenő könnyítések tétetnek.

Ausztriában az alsóbbrendű vasutakról szóló törvény 19. §-a az egyenlő elbánás kikötése mellett a kisvasutak részére teljes díjszabási szabadságot biztosít. Ha azonban a vasut jövedelmezősége a nem elsőbbségi kötvényekkel fedezett befektetési tőkének 6%-át eléri, a kormány a vállalat meghallgatásával és a befektetési tőke törlesztésének és 6%-os kamatozásának szemmeltartásával a díjszabásokat megfelelően leszállíthatja.

Poroszországban a kisvasutakról szóló törvény 14. §-a

értelmében a menetrendeket és díjszabásokat az első öt évben a vállalat maga állapíthatja meg. Ennek leteltével azok maximális határát az engedélyező hatóság fixirozza, figyelemmel kell azonban lennie a vállalat pénzügyi helyzetére és a befektetési tőke megfelelő törlesztésére és kamatozására.

Svájcban az 1899. évi december 21-én kelt törvény 3. §-a értelmében a díjszabásokra vonatkozólag az engedélyokirat keretében a legmesszebbmenő szabadság biztosítandó.

A posta és a vasut közti viszony tekintetében a 24-ik §-nál már előadatott, hogy a gazdasági vasutakkal szemben azok alárendelt közforgalmi jelentőségére és inkább a közönséges fuvarozási eszközöket megközelítő voltára való tekintettel a posta részéről különleges igények már nem támaszthatók. Ha tehát a gazdasági vasut a posta szállítására kötelezhető is — a mi különben megfelel a vasutüzleti rendtartásban lefektetett általános forgalmi kényszer követelményeinek — viszont nem vitatható el a gazdasági vasutnak azon joga sem, hogy a postát közönséges szállító félnek tekinthesse.

57. §.
Posta.

Önként következik ebből az a másik jogos álláspont, hogy ha a posta a gazdasági vasuttól a rendes szállítási feltételeknek megfelelő különleges intézkedéseket kíván, úgy azok költségeinek megtérítését a gazdasági vasut méltán igényelheti.

A törvényjavaslat jelen szakaszában tehát, a levélposta alárendelt jelentőségű szállítása tekintetében a helyi érdekű vasutakra vonatkozó kikötéseket érintetlenül hagyva, a megfelelő rendelkezések a fenti elvi álláspontból kifolyólag tételnek meg.

E részben a jelen szakasz mindenekelőtt kimondja, hogy a gazdasági vasut külön posta-kalauzkocsik rendelkezésre bocsátására nem kötelezhető, a mennyiben pedig a postaszállítás céljaira a vasut forgalmi eszközei átalakítandók, az átalakításnak vagy a későbbi helyreállításnak önköltségeit a posta tartozik viselni.

Miután továbbá a postaszállítás céljaira átalakított vasuti forgalmi eszközöknek a postaszállításra használt része a gazdasági vasut által saját céljaira nem használható, ennél fogva ezért a gazdasági vasut szintén kárpótolandó.

A kárpótlás kérdését illetőleg a leghelyesebb álláspont az, hogy ilyenkor tulajdonképpen a vasut forgalmi eszközeinek egy más vállalat által való használatáról van szó.

A magyar vasutaknak jogviszonyait a vasuti kocsik kölcsönös használata tekintetében a német vasutigazgatóságok egyletének területén való kölcsönös kocsihasználat tárgyában érvényes szabályzat rendezi.

Ezen szabályzat 8. §-a értelmében idegen kocsik használatáért a tulajdonos pályának kocsihér fizetendő. A szabályzat 9. §-a szerint ez a kocsihér futás- és időbérből áll. A futásbér a kocsi által befutott kilométerért *a)* személykocsinál 0.02 márkát, *b)* minden más kocsinál 0.01 márkát. Az időbér naponként *a)* személykocsinál 2.00 márka, *b)* minden más kocsinál 1.00 márka.

Ezek a megtérítések volnának tehát a kocsihasználatáért a posta által is fizetendők. Minthogy azonban a német vasutegyleti kocsiszabályzat a szóbanforgó önköltségi tételeket a több ezer kilométeres hálózatokból álló részes vasutak üzleti eredményei alapján állapította meg s így azok egy csekély forgalmú vasutra túl alacsonyak, ennél fogva teljesen méltányos és igazságos, hogy egy teljesen magára utalt gazdasági vasutnál ezen megtérítési tétel a kétszeresére emeltessék fel.

Hogy ez a megtérítés a postára súlyos terhet nem róna, mutatja az a körülmény, miszerint egy 30 km. hosszú gazdasági vasuton naponként egy vonatpárnál fél-fél kocsi számítva, évenként csakis 1138.80 korona összegre rugna a kocsihasználati díj.

Ezenfelül fizetné még a posta azt a szállítási díjat, mely az állomásról állomásra szállított csomagok havonkénti össz-súlya után a vasut magasabb darabárú-díjszabása szerint alakul:

A csomagok összsúlyának kimutatása a postán nehézségbe nem ütközik, miután a csomagok mérlegelését azok azonosságának kimutathatása és a szavatosság kérdése miatt a posta amúgy sem nélkülözheti. Így tehát csakis arról van szó, hogy mindegyik postahivatal a nála vezetett feljegyzésekből havonként egy kimutatást állít ki, mely ezután a szállítási díj kiszámításának alapjául szolgál.

A törvényjavaslat azon rendelkezése folytán, hogy a kimutatások, melyeket a posta a szállított csomagok súlyáról kiállít, a vasutvállalattal szemben teljes bizonyítékul szolgálnak, megvan a biztosíték arra is, hogy a posta a gazdasági vasut részéről indokolatlan és felesleges munkát okozó fel-szólamlásokkal megterhelhetni nem fog.

A törvényjavaslat ezen rendelkezése alapján eléretnék az a cél, hogy habár a posta különleges szállítási feltételeket is vesz igénybe, a vasuttal szemben mégis csak mint egyszerű szállító fél szerepel.

Az engedély első ötven évének tartamára a törvényjavaslat e helyt is lehetővé teszi a postaszállítási díj átalányozását, hogy ekként az elsőbbségi kötvénykibocsátás leginkább megfelelő pénzbeszerzési módját a gazdasági vasutaknál is elősegítse.

A külföldi törvényekben a postaszállításnak a fentiek értelmében való megállapítására vonatkozólag foglalt rendelkezésekre már a 24. §-nak tárgyalásánál történt utalás.

Az állami távirda, távbeszélő, vagy villamos jelző és a vasutvállalat, illetőleg annak üzleti távirdája közti jogviszonyokra vonatkozólag a törvényjavaslatnak a helyi érdekű vasutakat tárgyzó részében intézkedésnek szüksége nem forgott fenn, miután a hazai vasutakkal a távirdára nézve 1877-ben kötött egyezmény a helyi érdekű vasutakra is kiterjed.

A gazdasági vasutak lehetőleg olcsón előállíthatása érdekében azonban szükséges, hogy a gazdasági vasutak ezen egyezménynek némely határozmányai alól felmentessenek.

58. §.
Távirda és távbeszélő.

A könnyítések e részben is önként értetőleg csak addig a határig mehetnek, a meddig az a közérdek sérelmével nem jár. Erre való tekintettel mindenesetre biztosítani kellett a gazdasági vasutakkal szemben is az állam részére azt a jogot, hogy a gazdasági vasut támszerkezeteit a közhasználatú távíró, távbeszélő és villamos jelző vezetékek felerősítésére bármikor igénybe vehesse.

A törvényjavaslat jelen §-ának harmadik bekezdésében az igénybevétel esetére megállapított kikötések az 1877-iki távirdaegyezmény megállapításaitól lényegileg csak abban térnek el, hogy kimondatik, miszerint az igénybe vett támszerkezetekre felerősített vasuti vezetékek után a gazdasági vasut a felszerelés vagy a felszerelési szabványok megváltoztatása címén semminemű hozzájárulásra sem kötelezhető.

Ezzel az intézkedéssel ugyanis lehetővé tétetik a gazdasági vasut számára, hogy a saját üzleti távirdáját, távbeszélőjét vagy villamos jelzőjét többköltségek későbbi felmerülésének kockázata nélkül a lehető legolcsóbban létesíthesse.

59. §.

Átmeneti forgalom, államvasuti üzletkezelés.

A gazdasági vasutaknak az átmeneti forgalomból való kizárása azok jellegének sarkalatos követelménye. A gazdasági vasutak fogalmának a törvényjavaslat 1. §-ában történt meghatározásából ugyanis világosan következik, hogy a gazdasági vasutak nem szolgálják az általános közforgalmat, hanem csakis szűken határolt helyi jelentőségűek; mint ilyenek tehát átmeneti forgalmat nem közvetíthetnek.

Ugyanezt az álláspontot foglalja el a porosz kisvasuti törvény 1. §-ából kifolyólag a porosz vasutigazgatás is, a megnyiben az 1897. évi június 3-án kelt közmunkaügyi ministeri rendelet¹⁾ a kisvasutaknak (Nebenbahnähnliche Kleinbahnen) az átmeneti forgalomra való jogosultságát szintén nem ismeri el s felsorolja azon különleges megszorító intézkedéseket,

¹⁾ Zeitschrift für Kleinbahnen. 1897. évfolyam 401. lap.

melyeket szükségesnek tart arra nézve, hogy kisvasutként oly vasutvonal is engedélyezhető legyen, mely ezen megszorító intézkedések nélkül már az 1838-iki vasuti törvény hatálya alá eső vasutak közé tartoznék.

Ily megszorító intézkedésekre nálunk szükség nincsen, mert a vasuti kategóriák tagoltsága folytán nálunk ily esetben egyszerűen akként oldható meg a kérdés, hogy nem gazdasági vasutra, hanem az alsóbbrendű vasutak egy másik kategóriájára, nevezetesen helyi érdekű vasutra adatik engedély.

Arról, hogy a gazdasági vasutakat az államvasutak akár a mai szervezetükben, akár pedig egy külön főosztály keretében a helyi érdekű vasutakéhoz hasonló kedvezményes kezelésbe átvegyék, szó sem lehet, mert az olcsó és a legmesszebbmenő mozgékonyságú kereskedelmi szellemet igénylő gazdasági vasuti kezelésre szervezeténél és szabványainál fogva az államvasuti rendszer nem alkalmas, másrészt pedig az államvasutakra is tetemes pénzügyi áldozatokkal járna.

A gazdasági vasutaknak tehát már különös ismérveként felállítottatott, hogy üzletük a m. kir. államvasutak által *kedvezményes alapon* kezelésbe nem vehető. E mellett már az 1. §-nál is előadatott, hogy a gazdasági vasutak jellegének megállapítása éppen annak a célnak elérésében leli főindokát, miszerint lehetővé tétessék oly közforgalmi vasutaknak a létesítése, a melyek a mellett, hogy az illető vidék forgalmát kellően kiszolgálják, az államvasutak áldozatkészségével szemben sem léphetnek fel nagyobb igényekkel, hanem megélhetésük létalapjait a lehető legegyszerűbb építési és üzemberendezési viszonyaikban s ekkénti olcsóságukban keresik.

A törvényjavaslatban az államvasuti kedvezményes üzletkezelés a gazdasági vasutakra nem is terjesztetik ki.

Túl lőtt volna azonban már a célon egy olyan rendelkezés felvétele, mely a gazdasági vasutakat az államvasuti üzletkezelésből egyáltalában kizárja.

Azok a tapasztalatok, melyek eddigelé különösen a kisebb terjedelmű, nevezetesen tehát a jövőbeni gazdasági vasutakkal egy kategóriába eső önálló üzemű helyi érdekű vasutaknál tétettek, arra engednek következtetni, hogy hazánkban olyan olcsó vasuti szakerők, a kik ilyen vasutak üzemének vezetésére alkalmasak volnának, ez idő szerint még rendelkezésre alig állanak, s ekként az ilyfajta vasutak, vagy a szakszerű kellő vezetés hiányában szűkölködnek, vagy pedig az önálló kezelés költségeit meg nem bírják.

A gazdasági vasutak típusának megállapításánál tehát megfontolás tárgyává volt teendő az a kérdés is, hogy a gazdasági vasutakra nézve ez a kétségtelenül hátrányos helyzet miként lesz eliminálható.

A legcélszerűbb megoldás kétségtelenül az leendő, ha — a mint jogosan kilátásba is vehető — hazai pénzüzeteteink ép úgy, miként a helyi érdekű vasutaknál történt, a gazdasági vasutak kötvényeinek az 1897. évi XXXIII. törvény-cikk alapján való kibocsátásával és elhelyezésével, vagyis egyáltalában a gazdasági vasutak finanszírozásával szintén foglalkozni fognak, sőt egy lépéssel tovább menve, a gazdasági vasutak egy nagyobb csoportját érdekkörükbe vonva, azok üzemét is vinnék.

A gazdasági vasutak egy ily nagyobb csoportja üzemét vivő pénzüzetetnek módjában állana elérni azt, a mit az államvasuti kezelés nélkülöz, hogy t. i. minden egyes gazdasági vasutat mint önálló egyedet, annak minden egyes különleges sajátosságait számban tartva kezelhetné, megvalósulhatna ekként az a mindig hangoztatott kívánság, hogy az illető vasutat kezelő személyzet magát a vasut érdekeivel mindenben azonosítsa és annak fejlődését, mint erre leghivatottabb, első sorban saját maga támogassa.

A míg azonban a vasut egyénisége a kül-, nevezetesen pedig a kereskedelmi szolgálatban ekként kidomborodik, az intézet központjában való egyesítés is csak előnyére szol-

gálna, a mennyiben az üzleti anyagok, felszerelési tárgyak, egyszerűen a szükségletek együttes beszerzésével, a műhelyszolgálat közös ellátásával stb. járó előnyöket mindegyik vasut egyaránt élvezné.

Az a körülmény pedig, hogy a központi igazgatást és egyáltalában a fontosabb ügyek kezelését egy bankszerű szervezettel bíró s így minden irányban az egészséges kereskedői szellemtől áthatott intézet végezné, a kellő biztosítékot nyújtáná arra, hogy a gazdasági vasutak kezelésében a létfel-tételüket képező egyszerűség és olcsóság tényleg elérhető léend.

Oly célból azonban, hogy a gazdasági vasutak az üzem-kezelés kérdésében az üzleti világnak kiszolgáltattva ne legyenek, másrészt pedig különösen az elszigetelt csekélyebb kiterjedésű gazdasági vasutak az önálló üzem esetleg végzetes következményeitől megóvassanak, megadatik a lehetőség arra is, hogy a gazdasági vasutak létesítésére kiváltképen hivatott helyi érdekeltség, a mennyiben az ezzel járó költségeket megtéríti, s ekként az államvasutakra az üzletkezelésből teher egyáltalában nem származik, gazdasági vasutja üzletének kezelését az ország ezen kipróbált szakereőire is szükség esetén rábízassa.

A bevezetésben, valamint a 46. §-nál már előadattak azok az előnyök és kedvezmények, melyek az államvasuti üzletkezelésben rejlenek, ugyancsak több ízben hangsúlyoztatott az is, hogy az államvasuti üzletkezelés kedvezményének megszüntével a helyi érdekű vasuti hálózatnak további fejlődése teljes fennakadást szenvedne.

Minthogy a gazdasági vasutak tulajdonképen csak a helyi érdekű vasutaknak egy alárendeltebb formájában jelentkeznek, ennél fogva már a dolog természetéből folyik, hogy a mennyiben a gazdasági vasutak létrejöttét már alapjában véve lehetetlenné tenni nem akarjuk, mindenesetre gondoskodni kell arról, hogy az államvasuti üzletkezelés kedvezmé-

60. §.

Államvasuti kedvezmények.

nyéből való kizáratás ellenében a gazdasági vasutak az államvasutak részéről más módon kárpótoltassanak.

A rendszer logikai követelményétől eltekintve, ezt a méltányosság is megkívánja, miután éppen a gazdasági vasutak lesznek azok, melyek mint az államvasutak táppályái azok forgalmának emeléséhez nagy méryben hozzájárulni fognak. A vasutpolitikai szempontokon kívül tehát még a magánjog is utal arra, hogy a gazdasági vasutak működéséből nyereséget húzó államvasutak amazokat viszont megfelelő kedvezményekben részesítsék.

A törvényjavaslatban e részben három irányban történik rendelkezés.

Az első oda irányul, hogy azok után a forgalmak után eredő államvasuti bevételekből, melyeket az államvasutak a gazdasági vasutnak köszönnek, egy bizonyos részt jutalékként a gazdasági vasutnak visszatérítenek.

Ezen jutalék megállapításánál bizonyos százalék szerinti kulcs alapul vehető nem volt, mert ily módon a piaczoctól távolabb eső gazdasági vasut, melynek forgalma tehát az államvasutaknak még több száz kilométert tevő vonalán közvetítettik, aránytalanul magasabb összegű jutalékhoz jutna, mint egy közelebb fekvő gazdasági vasut, melynek a részesedése ilyen kulcs mellett számba sem vehető csekély összeget tenne.

A százalékos kulcsnak a távolságok szerint lépcsőzetesen kibebbedő fokban való alkalmazása viszont a vele járó terjedelmes kiszámítási műveletekre való tekintettel szinte leküzdhetetlen akadályokba ütközött volna. Keresni kellett tehát egy olyan megoldási módot, mely úgy a m. kir. államvasutak, mint a gazdasági vasutak érdekeinek egyaránt megfelel. Ez pedig egyedül csak az lehet, mely szerint a jutalék az előidézett forgalomtöbblet után fix tételben állapítatik meg.

E mellett ugyanis mindegyik gazdasági vasut az egyenlő

elbánás elvének megfelelően forgalma arányában részesedik jutalékban és geografikus fekvésének kockázatos esélyeitől teljesen függetlenítettik. Viszont a m. kir. államvasutak érdekei sem szenvednek csorbát, mert ily módon a távolabb fekvő gazdasági vasutak forgalmának hosszabb uton közvetítéséből nyert több-bevételben kiegyenlítést nyer a közelebb fekvő gazdasági vasut rövidebb uton közvetített forgalma után fizetett jutalékok összege is.

A jutalék fix tétele a törvényjavaslatban métermázsánként 3 fillérre tétetett. A m. kir. államvasutak a csatlakozási forgalomban a fél kezelési illeték elengedésével a mai gyakorlat szerint is a helyi érdekű vasutaknak hasonló jellegű engedményeket adnak, s a különbség csak az, hogy a fél kezelési illeték elengedése megfelelő alacsonyabb díjszabás alkalmazásától tétetvén függővé, első sorban a közérdek kiszolgálását célozza, s a helyi érdekű vasutnak csakis közvetve, nevezetesen a forgalom illetén emelkedése folytán szolgál javára.

A kezelési illeték a III. külön díjszabás, továbbá az I. és II. kivételes díjszabásban, — vagyis a melyek alá a legelterjedtebb árúk tartoznak, — 6 fillért tevén, az ennek elengedtetni szokott fele, vagyis 3 fillér tétetett a gazdasági vasutak jutalékánál is alapul.

Oly célból azonban, hogy a m. kir. államvasutaknak a jutalék fizetéséből semmi körülmények között károsodása ne származzék, a törvényjavaslatba felvétellett még az a megszorító rendelkezés is, hogy a csatlakozási forgalomban, egyrészt csakis a kocsirakományi árúk után jár jutalék, másrészt pedig ezek után is csak akkor, ha a m. kir. államvasutak vagy a kezelésükben levő vasutak valamelyikén legalább 20 km. távolságra szállítatnak.

A jutaléknak csakis a kocsirakományi árúkra szorítása, vagyis tehát abból a gyors, terjedelmes és darabárúknak kizárása abban leli indokát, hogy egyrészt azok forgalma a

gazdasági vasutaknál amúgy sem játszik szerepet, másrészt pedig azoknak kezelésénél az államvasutaknak már költségei vannak.

A 20 km. minimális szállítási távolság viszont az a végső határ, melynél még a szóban forgó métermázsánkénti 3 fillér jutalékkal szemben az államvasutaknak oly összegre rúgó bevételeik vannak, melyekből a jutalékot még károsodásuk nélkül kifizethetik. A m. kir. államvasutaknak az I. és II. kivételes díjszabás szerint vagyis tehát legalacsonyabb díjtétele 20 km.-re 10 fillér. Ebből tehát 3 fillér a gazdasági vasutaknak átengedhető, mert az államasutak önköltségét métermázsánként és kilométerenként 0.2 fillérrel, tehát a 20 km.-re 4 fillérrel is számítva, a m. kir. államvasutaknak még mindig 3 fillér tiszta üzleti felesleg marad.

Megfelelő a 20 km. távolsági határ az államvasutak által kezelt helyi érdekű vasutakon való szállítás esetére is.

A zagoniai barême-nak az első kivételes díjszabás alá eső és 20 km.-re 14 fillért tevő díjtételénél leszámítva fél kezelési illetékre 3 fillért, marad a m. kir. államvasutak részére, mint az üzletkezelésért járó önköltségi részesedés 5.5 fillér; ebből leadva a 3 fillér jutalékot, marad 2.5 fillér, mely a m. kir. államvasutak valódi önköltségeit még mindig fedezi. E mellett nem hagyható figyelmen kívül az sem, hogy a 20 km.-re való rövid szállítás csak a legritkább esetekben fordul elő.

A mi a szóban forgó jutalékrendszernek az államvasutakra való közvetlen pénzügyi kihatását illeti, az aggályosnak éppen nem mondható, mit leginkább bizonyítanak az alább közölt adatok, melyek olyan helyi érdekű vasutak forgalmára vonatkoznak, melyek, ha a gazdasági vasutak típusa már rendszeresítve volna, a legnagyobb valószínűség szerint ilyenekként épültek volna ki.

Az 1906-iki üzletévre vonatkozó adatok.

A vasut megnevezése	A csatlakozási forgalomban érkezett és elszállított kocsirakományú áruk métermázsákban	A métermázsánkénti 3 filléres jutalék összege koronákban	A m. kir. államvasutak a h. é. vasutakra ráfizettek koronákban
Bakócza-felsőmindszent-komlói h. é. v.	284400	8532.—	50567.69
Csetnekvölgyi h. é. v.	681760	20452.80	17041.59
Debreczen-derecske-nagylétai h. é. v.	179130	5373.90	49213.34
Felsőőr-tarcsa-felsőlövői h. é. v.	20010	600.30	15165.91
Félegyháza-majsai h. é. v.	88360	2650.80	58717.38
Gyulafehérvár-zalatnai h. é. v.	499510	14985.30	46349.88
Kaba-nádudvari h. é. v.	125430	3762.90	33268.88
Körmend-németújvári h. é. v.	276710	8301.30	28674.19
Kúnszentmiklós-dunapataji h. é. v.	214570	6437.10	62265.73
Murányvölgyi h. é. v.	475100	14253.—	66733.14
Nagyszében-nagydisznói h. é. v.	55920	1677.60	22220.47
Tóketerebes-varannói h. é. v.	317470	9524.10	41719.55

Ebben a kimutatásban a 20 kilométeres minimális szállítási távolságra vonatkozó megszorítás érvényesítve nincsen, s ennek dacára is, a jutalékok összege nagyobb megterhelést nem tüntet fel, különösen pedig messze alul marad azokon a többköltségeken, melyekbe az üzletkezelés a m. kir. államvasutaknak került.

A törvényjavaslatnak azon rendelkezése, mely szerint a jutalék az első ötven üzleti év tartamára átalányozható, a kötvénykibocsátás elősegítését célozza.

Az átalányozás aggály nélkül engedélyezhető, miután az alsóbbrendű vasutak tervezésének a törvényjavaslatban kontemplált körütekintő előkészítése mellett, különösen pedig az előterjesztendő tüzetes jövedelmezőségi számítások alapján, melyek a várható forgalmi adatokat is kell hogy felöleljék,

az átalányösszeg a valóságot teljesen megközelítően lesz megállapítható.

A gazdasági vasutaknak az államvasutak részéről való további támogatását a törvényjavaslat akként rendeli, hogy a m. kir. államvasutak a csatlakozó gazdasági vasut tulajdonát képező szabványos nyomtávú teherkocsiknak az egyezményes idegen pályák területére való bevezetését elvállalni kötelesek.

A német vasutigazgatóságok egyletének területén való kölcsönös kocsihasznaulat tárgyában kiadott s a magyar vasutakon is érvényesnek elfogadott szabályzat feljogosítja az egyleti vasutigazgatóságokat, hogy a nem egyleti pályák kocsijait is az egyleti pályákra bevezethessék, mely esetben az ilyen kocsik azon egyleti vasutigazgatóság tulajdonaként tekintendők, mely azokat az egylet területére bevezette.

A törvényjavaslat fenti rendelkezése folytán a gazdasági vasutaknak az államvasutak révén módjukban álland mindazokat az előnyöket élvezni, melyek az egyleti tagsággal járnak, a nélkül, hogy a vele járó terheket is viselni volnának kénytelenek. Ezek a terhek a tagsági díjából s a különböző bizottságokban való részvételek költségeiből állanak és egy egyszerű gazdasági vasutra nézve mindenesetre számottevő összeget képviselnek.

Ellenben a m. kir. államvasutakra — a gazdasági vasut szavatossága mellett — anyagi kár alig származhat, a mennyiben az egész tulajdonképen csakis némi irodai munkaszaporulatot jelent.

A törvényjavaslat harmadik rendelkezése a keskenyvágányú gazdasági vasutak támogatását tartja szem előtt, lehetővé tévén a számukra azt, hogy a technika fejlődéséhez képest forgalmukat szabványos teherkocsikkal, tehát átrakodás kikerülésével bonyolíthassák le.

A törvényjavaslatban e részben kimondott kölcsönösség a keskenyvágányú gazdasági vasutakra nagy horderővel bír.

Ha ugyanis a kocsi használatára nem a fent már idézett szabályzat határozmányai nyerne alkalmazást, akkor a díjmentes használati, illetve rakodási határidő rendes körülmények között 24 óra, kocsihiány idején azonban csak 9 napali óra. Ezen díjmentes használati idő túllépése esetén kocsiállás pénz fizetendő, mely kocsinként és óránként 40 fillér, vagyis egy napra 9 korona 60 fillér. Ha tehát egy államvasuti teherkocsi 3 napig vesztegel a gazdasági vasuton, a mi megszokott dolognak vehető, akkor határidőtúllépés miatt már 19 korona 20 fillér, vagyis 2 napi állás pénz válik esedékessé.

Ezzel szemben, ha a kocsi használatára a kocsiszabályzat mérvadó, a díjmentes használati idő mindenkor 24 óra. A késedelmi illeték kocsinként és naponként csak 2 korona 40 fillér, mi mellett az 1 korona 20 fillér időbér és a futásbér kerül felszámításra. Egy 40 km. hosszú gazdasági vasuton egy kocsi futási határideje két nap, összesen négy nap; ebből egy nap időbérmentes.

Ha tehát egy teherkocsi 3 napig időzik a gazdasági vasuton, késedelmi illeték felszámítása alá egyáltalán nem esik, hanem csak a szabályzatszerinti rendes futás- és időbért fizeti, vagyis futásbért 80 km. után 96 fillért és két napi időbért 2 korona 40 fillért, összesen 3 korona 36 fillért a fenti 19 korona 20 fillérrel szemben.

Igaz ugyan, hogy a kölcsönösség kimondásával az államvasutakra konkrét előnyök nem származnak, mert ők a keskenyvágányú gazdasági vasut teherkocsijának használatával magukat nem kárpótolhatják, de viszont a gazdasági vasutra ennek a kimondása oly számottevő jelentőséggel bír, hogy erre az államvasutak annál is inkább szoríthatók, mert belőle reájok hátrány nem származik.

A törvényjavaslat 47. §-ának a csatlakozásra vonatkozó rendelkezései önként értetőleg kiterjednek a gazdasági vasutakra is.

A csatlakozó-állomáson a közös szolgálat ellátása költ-

ségeinek tekintetében a törvényjavaslat a gazdasági vasutakra vonatkozólag sem tartalmaz különleges rendelkezéseket, hanem ezeket a konkrét esetek mindenkori mérlegelhetése érdekében a rendeleti útnak tartja fenn.

Mindazonáltal már e helyütt is meg kell jegyezni azt, hogy a gazdasági vasutak e részben is — kárpótlásul az államvasuti kedvezményes üzletkezelésből való kizáratásért — megfelelő támogatásban lesznek részesítendőök.

Poroszországban, hol a »Nebenbahnähnliche Kleinbahn« típusában a gazdasági vasutaknak legkarakterisztikusabb hasonmását találjuk, a csatlakozás kérdése szintén rendeleti úton és pedig a legmesszebbmenő támogatás célzatával rendeztetett.¹⁾

IV. CZIM.
Közuti
vasutak.

A közuti vasutak fogalma a vasuti építkezések kezdetén kizárólag műszaki szempontok alapján alakult. A vasutak legkezdetlegesebb stádiuma ugyanis mindenütt az volt, midőn a meglevő utakra fa-, kő- vagy később vas-síneket helyeztek, hogy azokon a járműveket legtöbbször lóerő igénybevételével könnyebben vontathassák.

Ilyetén szempontokra vall az 1868. évi 4973. sz. a. kelt magyar vasutengedélyezési szabályrendelet is, midőn 1. §-ában kimondja, hogy ha valamely országot bárminemű vaspályává átalakítandó, ahhoz a kormányhatóság részéről különös engedély szükséges.²⁾

A vasutakon a gőzerőnek minél elterjedtebb igénybevétele folytán lehetővé válván a nagyobb távolságok leküzdése, a törekvés mindinkább oda irányult, hogy a vasutvonalak a lehető legrövidebb irányokban vezettessenek, a mi azután viszont azzal a következménnyel járt, hogy a közutaknak

1) Kisvasutak bevezetése a porosz kir. államvasuti állomásokba: Zeitschrift für Kleinbahnen 1900. évfolyam 218. lap. Kocsiátmenetek a kisvasutakról a porosz kir. államvasutakra vagy megfordítva. Zeitschrift für Kleinbahnen. 1900. évfolyam 345. oldal.

2) I. kötet 21. oldal.

a nagyobb távolságok legyőzésére hivatott vasutak által való felhasználása mindinkább háttérbe szorult.

Erre az időszakra esik a közuti vasutak fogalmának meghatározásánál beállott az a változás, hogy az már többé nem kizárólag műszaki alapon, hanem gazdasági és jogi szempontokból is állapítottatott meg.

A gőzüzemre épülő és a nagy távolságok legyőzésére hivatott vaspályákkal szemben ugyanis csaknem kivétel nélkül minden egyes államban a helyi forgalom érdekei is érvényesülni kívántak, s ezek kielégítésére mindenütt a lóerőre berendezett közuti vasutak létesítettek.

Lóvasutak alatt tehát a legtöbb államban tulajdonképpen a szorosabb értelemben vett helyi forgalmat kiszolgáló közuti vasutak értettek.

Ezek a lóvonatú közuti vasutak részint valamely város, vagy község helyi belforgalmának, részint pedig egyes városok, vagy községek egymásközi forgalmának lebonyolítására szolgáltak.

Az a lázas érdeklődés, mely minden egyes államban a múlt század derekán a nagy vasutak létesítése felé irányult, természetesen magával hozta azt, hogy az ilyen teljesen alárendelt jelentőségű lóerejű közuti vasutak elhanyagoltattak.

Tényleg ebből az időszakból alig is találunk törvényhozási intézkedést, mely ezen vasutak jogi helyzetét szabályozta volna, sőt akadtak államok, melyek azoknak vasuti jellegét is kétségbe vonva, mint pld. Poroszország és Szászország, azokat az ipartörvény hatálya alá eső fuvarozási vállalatoknak tekintették.

Hazánkban az alkotmányosságának 1867-ben történt visszaállításakor az akkori kormány az ország fejletlenebb viszonyai közepette a lóerejű közuti vaspályáknak fejlesztését szintén kívánatosnak találta, s e részben széleskörű tárgyalásokat indított meg.

Szükségessé tette ezt azon körülmény, hogy míg a kor-

mány a lóvasutaknak, mint a távolsági forgalom közvetítésére hivatott pályáknak tulajdonított országos fontosságú jelentőséget, addig a városok a közutak és városi közterületek igénybevételéből kifolyólag felállított »földesuri doctrina« alapján ezen vaspályáknak még az engedélyezési jogát is maguknak vindikálták, s e részben különösen Pest, Temesvár és Debreczen szab. kir. városok élénk mozgalmat is fejtettek ki.

A kormánynak tehát első feladata az volt, hogy ezen illetéktelen törekvésekkel szemben a helyzetet félre nem érthető módon tisztázza.

Ez be is következett a kisajátításról szóló 1868. évi LV. törvénycikk 3. §-ának keretében, melyben kimondatott, hogy »Az országos utakat és lóvanatú vasutakat a közmunka- és közlekedésügyi minister engedélyezi.«

Az idézett rendelkezést a kisajátításról szóló újabb s ma is érvényben levő, nevezetesen az 1881. évi XLI. törvénycikk mint tárgytalant már nem vette át, mert 1881-ben úgy elméletileg, mint a folytonos gyakorlat által megállapítva már kétségen kívül állott, hogy az 1868. évi vasutengedélyezési szabályrendelet mindennemű magánvaspályákra, tehát a lóerejű közúti vasúti vasutakra is egyaránt kiterjed.

A lóerejű közúti vasutak létesítése nagyobb mérveket hazánkban sem ölthetett, a mennyiben a közfigyelem csakhamar a tényleg országos érdekűekké vált gőzüzemű fővasutak létesítése felé fordult.

A közúti vasutakkal szemben úgy a végrehajtó hatalom, mint a közönség részéről teljesen ellanyhult érdeklődés csakis a gép-, nevezetesen a villamos erőnek a közúti vasutakon az 1880-as évek derekán történt alkalmazásba vételével élénkült meg.

A városok, nevezetesen Budapest székesfőváros, az 1868-ban kiejtett fonalat ekkor újra felvéve, ismét vitatni kezdték az engedélyezési hatáskör kérdését, s e részben tel-

jesen szabadkezet kívántak maguknak biztosítani a géperejű, nevezetesen a villamos közuti vasutak létesítése körül.

Az erre vonatkozó hosszas tárgyalások egy kompromissumban végződtek, melynek eredménye a ministertanács jóváhagyása alapján a közmunka- és közlekedésügyi miniszternek a belügyminiszterrel egyetértőleg 1887. évi november hó 2-án 45.224. sz. a. kiadott szabályrendelete a Budapest főváros területén tervezett géperejű közuti vasutaknak, fogaskerekű vaspályáknak és siklóknak stb. engedélyezése, építése és üzlete körül követendő eljárás tárgyában.¹⁾

Ugyancsak az alaki jog nyert szabályozást a kereskedelemügyi m. kir. minister által Horvát-Szlavon-Dalmátországok bánjával egyetértőleg 1891. évi január hó 28-án 645. sz. a. kiadott szabályrendeletben a Horvát-Szlavonországok területén tervezett ló- és géperejű közuti vasutaknak, fogaskerekű vaspályáknak (siklóknak), iparvasutaknak, valamint a szállítható mezei vasutaknak engedélyezése, építése és üzlete körül követendő eljárás tárgyában.¹⁾

Ellenben az ország egyéb részeire vonatkozólag még az alaki jog sem szabályoztatott, hanem az részint úgy, mint az anyagi jog egyáltalában egyetlen jogforrását az 1868. évi 4973. sz. vasutengedélyezési szabályrendeletben birta, részint pedig a közigazgatási gyakorlaton alapult.

A közuti vasutakra vonatkozó ezen jogforrásoknak az első pillanatra is feltűnő hézagossága már magában véve elég indokul szolgálna arra, hogy az alsóbbrendű vasutakra vonatkozó törvényhozási intézkedések keretében a közuti vasutak jogi helyzete szintén rendeztessék.

Szükségessé teszi ezt azonban még ezenfelül az a körülmény is, hogy a gazdasági élet fejlődésével a géperejű közuti vasutak — különösen a városok és községek fejlesztése szem-

1) I. kötet 291. és következő oldal.

1) I. kötet 298. és következő oldal.

pontjából — ma már országos fontosságú jelentőségre emelkedtek.

A közuti vasutak jogviszonyainak rendezésénél mindenekelőtt az a kérdés volt eldöntendő, hogy azoknak a gazdasági és jogi alapon fennálló külön kategóriája továbbra is fentartassék-e, avagy pedig, amint az pld. Ausztriában történik, a közuti vasutak a kisvasutak gyűjtőfogalmába olvasztassanak-e bele?

Tekintettel azon szoros kapcsolatra, melyben a közterületek igénybevételéből és együttes használatából kifolyólag a közuti vasutak a városokkal és községekkel állanak, tekintettel továbbá azon befolyásra, melyet önkormányzati jogrendszerünkben kifolyólag a városok és községek az e fajta vasutakra gyakorolhatnak, feltétlenül szükséges, hogy az ily vasutak egy külön kategóriába soroztassanak, s ekként az önkormányzati köröknek hatásköre a vasuti jogszabályok elhomályosításának elkerülése érdekében a kellő határok közé szoríttassék.

A közuti vasutak külön kategóriájának megszüntetése különben Poroszországban sem vált be, s az 1892-iki törvénynek 1898-ban kiadott újabb végrehajtási utasításában a különválasztás rendeletileg már keresztül is vitetett, a Strassenbahn és a Nebenbahnähnliche Kleinbahn egymással szembeállítása által.

Ugyanezek a szempontok voltak irányadók magának a közuti vasutak fogalmának meghatározásánál is, a mennyiben különös gond volt fordítandó arra, hogy oly vasutak, melyek már a távolsági forgalom szempontjából is jelentőséggel bírnak a közuti vasutak köréből kirekesztessenek.

A törvényjavaslat tehát a mai helyzettel szemben a közuti vasutak fogalmát megszorítja, a mennyiben két vagy több város, illetőleg község között közuti vasut létesítését kizárja és ilyen vállalatként csakis a helyi érdekű vagy a gazdasági vasutakat ismeri el.

A közuti vasutaknak ugyanis céljuk és rendeltetésüknél fogva nem lehet a feladata a községek és városok között a távolsági forgalom lebonyolítása, hanem azok csakis a község vagy a város helyi belforgalmának — ide értve a pályaudvarokkal való közlekedést is — továbbá legfeljebb a város és a vele szomszédos községek forgalmának kiszolgálására lehetnek hivatva.

Ezt az álláspontot foglalta el különben már az 1889-ben Párisban tartott III. nemzetközi vasuti kongresszus is, kimondván, hogy ló- vagy géperejű közuti vasutaknak csakis azok volnának tekintendők, melyek valamely város helyi belforgalmát és a környékbeli közeli forgalmat bonyolítják le, ellenben a már népesebb helyiségek összeköttetésére szolgáló pályák, mint helyi érdekű vasutak volnának kiépítendőek.

Belgiumban a közuti vasutak szintén csak a városi forgalmat szolgálják ki, ellenben a több helységet összekötő ilyen közuti vasutak már a helyi érdekű vasutak fogalma alá esnek.

A közuti vasut elnevezés alatt a törvényjavaslat szelleméből kifolyólag csak a gazdasági jelentőség szerinti általános osztályozás értendő, melynek keretében a közuti vasutak műszaki berendezésük szerint a legkülönbéleken tagolódhatnak (utszinbeni, földalatti, fogaskerekű vasutak, sodronykötélpályák stb.)

Tekintettel azon körülményre, hogy a közuti vasutaknál a gép-, nevezetesen pedig a villamos erőnek általános alkalmazásba vétele folytán ezek a vállalatok ugy műszaki, mint gazdasági tekintetben nagyobb jelentőségre tettek szert, elkerülhetetlenül szükséges, hogy az engedélyezés továbbra is az erre illetékes és a megfelelő műszaki szakerők felett rendelkező legfőbb szakhatóság, nevezetesen a kereskedelemügyi minister hatáskörében hagyassék meg.

Minthogy pedig egy város, vagy község területén már túl terjedő, továbbá közforgalmú vasúthoz, vagy gőzhajóval

61. §.
Engedélyezés.

járt vízi úthoz csatlakozó közuti vasut nemcsak a szűken határolt helyi érdekekből, hanem az általános közforgalmi és közigazgatási szempontokból is elbírálandó, ennél fogva a törvényjavaslatban ezek engedélyezéséhez az ősszministerium hozzájárulása is kikötött.

Egyéb közuti vasutak engedélyezésénél a belügyminister hozzájárulásának a kikötése azon a vagyonfelügyeleti érdekeltségen alapszik, mely a városi, vagy községi közterületeken épülő közuti vasutakkal szemben kétségtelenül fenforog.

Ezzel a rendelkezéssel meg lesz szüntethető az is, hogy a közuti vasutak céljaira szükséges városi közterületek használatba átengedése iránt kötött szerződésekbe oda egyáltalában nem tartozó különféle engedélyezési kikötések is vétetnek fel.

A mai gyakorlat szerint ugyanis például háramlás és megváltás bekövetkezte esetére a város és a rendelkezése alá jutott vasutvállalatnak jogviszonyai a területhasználati szerződésben rendezettek, mely szerződés pedig a háramlás és megváltás bekövetkeztével ipso facto megszűnik. Rendezettek tehát oly jogviszonyok, melyekhez az egyik szerződő félnek, nevezetesen a vállalkozónak már nincs is köze.

Ha a közuti vasutak engedélyezése a belügyminister egyetértésével történik, meg fog szünni az akadályja annak, hogy a szóbanforgó szabályozások a maguk megfelelő helyére, az engedélyokiratba felvétessenek.

Hatáskörfeladás ez által nem történik, mert a belügyminister jóváhagyását igénylő területhasználati szerződés megkötése előtt közuti vasutakra az engedély most sem adható ki.

A horvát-szlavon közjogi viszonyokra való tekintettel a belügyministert megillető hatáskör a bán részére is biztosítandó volt.

A közuti vasutak engedélytartamának maximálisan 60 évben történt megállapítása a mai gyakorlatnak felel meg.

Ausztriában és Olaszországban ugyancsak ennyi a maximális engedélytartam.

62. §.
Megváltás és
háramlás.

Azok az indokok, melyek az 52. §-nál a törvényhatóságok és községek támogatása szempontjából a részükre engedélyezett gazdasági vasutak engedélytartamának határozatlan időben való megállapítása mellett felhozattak, még inkább indokolttá teszik ezt a közuti vasutakra vonatkozólag a városokkal és községekkel szemben.

Közuti vasutaknál az engedélynek határozatlan időre való adásából, ekként tehát a megváltási és háramlási jogról való lemondásból, már az államra sem származik semmi-nemű hátrány, miután egyrészt a közuti vasutak sem adózási, sem egyéb a gazdasági vasutakéhoz hasonló állami kedvezményekben és segélyekben nem részesülnek, s így ezekért az ingyenes háramlásban való kárpótlásra nincs is szükség, másrészt pedig a közuti vasutak nem szolgálnak oly fontos közforgalmi érdekeket, hogy az államvasuti hálózatba idővel való beillesztésük fontossággal bírna.

Ugyanezek a szempontok szolgálnak érvíl a mellett, hogy a közuti vasutakkal szemközt az állam a megváltási és háramlási jogáról az illető város, vagy község javára lemondjon.

Abban az esetben, ha a közuti vasut valamely város vagy község területén túl terjed, a háramlásra jogosult városnak, vagy községnek megállapítását a törvényjavaslat az engedélyokiratnak tartja fenn. Ez a kérdés ugyanis legcélszerűbben a konkrét esetek különfélesége szerint bírálható el. Mindenesetre szemmel tartandó azonban az a körülmény, hogy miután ily esetben rendszerint valamely város környékbeli forgalmáról van szó, a háramlásra jogosítottként a város állapítandó meg.

A külföldi törvények közuti vasutakkal szemben az uttulajdonos részére a háramlási jogot, vagy a vasutnak az úterületről való eltávolíttatásának jogát szintén biztosítják.

Az az érdekelttség, melylyel valamely város, vagy község a neki biztosított megváltási és háramlási jogból kifolyólag

63. §.
Beruházások és
kiegészítések.

a közuti vasutakkal szemben bir, a közuti vasutakon szükségessé váló kiegészítő, vagy pótéépítkezések, beruházások és beszerzések, egyáltalában a vasut viszonyaiban való lényegesebb változások tekintetében a háramlásra és megváltásra jogosított város vagy község hozzájárulását is szükségessé teszi.

A törvényjavaslatban e részben a belügyminister részére különleges hatáskör kifejezetten nem biztosítottatik, miután a városnak, vagy községnek erre vonatkozó határozata a törvényhatósági, illetőleg községi törvények értelmében végső fokon amúgy is a belügyminister döntése elé kerül.

A megváltásra és háramlásra jogosított városoknak ez a joga különben a mai gyakorlat szerint is érvényesül a területhasználati szerződésből kifolyólag.

64. §.
Közutak
és
közterületek.

Ha a közuti vasutat maga a város létesíti, ily esetben — a mennyiben csakis saját közterületeinek igénybevételéről van szó — önként értetőleg formyszerű területhasználati szerződés megkötésére szükség nincsen.

Minden más esetben azonban ép úgy, mint a helyi érdekű és a gazdasági vasutaknál, a törvényjavaslat a terület-használati szerződés megkötését írja elő.

Mínt hogy pedig a közuti vasutak létesítésénél már nem forognak fenn oly magasabb közforgalmú érdekek, melyek a városoknak és községeknek a közterületeikhez fűződő egyéb érdekeivel szemben okvetlenül előtérbe volnának helyezendőök, hanem a vasuti érdekek az egyéb városi érdekek mellé sorozhatók, ennél fogva az önkormányzatnak már alaptörvényeinkkel össze nem egyeztethető megszorítását jelentené egy oly rendelkezés, mely a városi vagy községi közterületeknek közuti vasutak céljaira, azok akarata ellenére, való használatba vételét is lehetővé tenné. Ennél fogva a törvényjavaslat 18. §-ában a helyi érdekű és gazdasági vasutak részére biztosított ily kiváltságos rendelkezések a közuti vasutakra vonatkozólag mellőztettek, sőt a törvényjavaslatban egyenesen kimondatik, hogy a területhasználati szerző-

désnek jogerős megkötése előtt a közuti vasut építésére és üzletére az engedélyokirat ki nem adható. Ha tehát az engedélyokirat valamely tévedésből kifolyólag előbb kiadattának, valamint ha annak határozmányai az út, vagy terület-használati jogerős szerződéssel vagy feltételekkel lényegileg ellenkező kikötéseket tartalmazna, az engedélyokirat joghatálylyal nem bír.

Az előadott elvi álláspont alól a törvényjavaslat csakis a közuti vasutat maguk létesítő városok vagy községek javára alkot kivételt és pedig az egyesek, társaságok vagy szövetkezetek által közforgalom czéljaira az 1890. évi I. törvény-czikk 1. §-ának 6. pontja alapján létesített közutak tekintetében.

Ilyen közutakkal szemben ugyanis a közuti vasut létesítéséhez fűződő városi érdekek jogosultságát elvitatni nem lehet, méltányos és indokolt tehát, hogy ezeknek használati joga az illető város vagy község részére az úttulajdonos ellenkezése esetére is biztosíttassék.

Külföldön a közterületek tulajdonosa és a közuti vasut-vállalatok közti viszony tekintetében kétféle rendszer követetik. Nevezetesen vagy a vasuti közérdek helyeztetik előtérbe, s ennek alapján meg nem egyezés esetén a közterület hatósági rendelkezéssel vétetik igénybe, a mint ez pl. Poroszországban, Olaszországban, Belgiumban és Svájcban történik, vagy pedig a közuti vasut csakis az illető közterület átengedése esetén engedélyezhető, mely gyakorlat Ausztriában, Bajorországban és Hollandiában van érvényben.

A területhasználati szerződés lényeges kellékei tekintetében ezen szakaszban felsorolt megállapítások a közuti vasutakra vonatkozólag jelenleg érvényben álló területhasználati szerződésekben általában szintén befoglaltatnak.

65. §.

Területhasználati szerződés.

Ezen kellékeknek a törvényjavaslatban tételenként való felsorolása a városok vagy községek érdekében oly czélből történik, hogy azok a közuti vasutak létesítésének rájuk nézve

rendkívül fontos kérdésében már a törvényből kifolyólag a saját jól felfogott érdekükben legyenek kénytelenek eljárni.

Önként értetőleg a törvényjavaslat e részben csak az irányadó általános szempontokat adja meg, hogy azonban az egyes kérdések szabályozása az egyes konkrét esetekben mily értelemben történjék, ez azzal a megszorítással, hogy a terület-használati szerződés a törvények és az általános érvényű vasuti jogszabályokkal nem ellenkezhetik, az illető városnak vagy községnek szabad elhatározására bízatik.

66. §.
Ingyenes
szállítás.

Ezen szakasz megállapításai a gyakorlatban, és pedig részint az engedélyokirat, részint pedig a területhasználati szerződések keretében ez idő szerint is érvényesülnek.

67. §.
Külön jogok.

Azok a fontos közérdekek, melyek valamely fővasutnak vagy helyi érdekű vasutnak, de sőt gazdasági vasutnak is valamely község vagy város belterületére való bevezetéséhez fűződnek, szükségessé teszik oly törvényes rendelkezés felvételét, mely ezen fontos cél érvényesülésének akadályait elhárítani alkalmas.

Gondoskodni kell különösen arról, hogy a városok és a községek részéről a közuti vasutjaik számára a területhasználati szerződésben más vasutvállalattal szemben rendszerint biztosítani szokott kizárólagossági vagy előjogok ilyen akadályként ne szerepelhessenek.

A törvényjavaslat azon rendelkezése, mely szerint fővasutaknak, helyi érdekű vagy gazdasági vasutaknak valamely város vagy község belterületére való bevezetését a közuti vasut részére esetleg biztosított külön jogok nem akadályozhatják, elég biztosítékot nyújt arra, hogy a területhasználati szerződésekbe a jövőre felveendő e fajta kikötések a magasabb közérdeket szolgáló pályák megfelelő kivitelének akadályul szolgálni nem fognak.

A kisajátításról szóló 1881. évi XLI. törvénycikk nem gondoskodik arról az esetről, hogy mi történjék akkor, ha valamely, a kisajátítási jog igénybevételére jogosult vállalat

csakis egy másik és pedig szintén a kisajátítási jog igénybevételével létrejött vállalat felhasználásával létesíthető.

A kisajátítási törvénynek 85. §-a ugyanis csakis az átszelés esetét szabályozza, s ilyenkor a meglevő vállalatra az átszelés eltüresének szolgálalmát állapítja meg.

A szóban forgó kérdés a vasuti jog terén mindaddig, míg oly vasutvállalatról van szó, melynek forgalmi és üzemi viszonyai a felhasználni kívánt meglevő pálya ily fajta viszonyaival némileg is összeegyeztethetők könnyű szerrel megoldható, miután az 1868. évi 4973. sz. engedélyezési szabályrendelet X. §-ának *g)* pontja ¹⁾ értelmében minden vasuti vállalat köteles a szomszéd vasutakkal, akár legyenek azok az engedélyezés idejekor már kiépítve, akár pedig csak később építtessenek, a vasut kölcsönös használása tekintetében egyetértőleg megállapodni. Ugyanott kimondatik az is, hogy meg nem egyezés esetén a kereskedelemügyi minister dönt.

Ez a törvényes intézkedés czélszerűen nem érvényesíthető azonban közuti vasutakkal szemben egy fővasut javára, miután ennek forgalmi és üzemi viszonyai a közuti vasutakétól annyira eltérők, hogy az üzembiztosság követelményeivel alig egyeztethető össze egy oly megoldás, hogy egy és ugyanazon pályaszakaszon fővasutak vonatai és közuti vasutak kocsijáratai közlekedjenek.

Egyetlen megoldásul tehát csak az marad, hogy a magassabb közérdeket szolgáló fővasuttal szemközt a közuti vasutnak háttérbe kell szorulnia.

E czélból az állam megváltási jogának a megállapítása a törvényjavaslat rendszerébe nem illenék bele, miután — a mint ez különben a 15. §-nál bővebben kifejtetett — valamely vasutvonal megváltásának elvileg tulajdonképen csakis az államvasuti hálózatba való szerves beillesztése szempontjából van értelme.

¹⁾ I. kötet 44. oldal.

Nem lehet tehát arról szó, hogy valamely vasutvállalat csak azért váltassék meg, hogy azután újból magánvasutként engedélyeztessék.

A megváltási jog érvényesítése tehát csak akkor jöhetne alkalmas eszközül szóba, ha államvasutként épülő fővasut létesítése forog kérdésben.

A törvényjavaslatban tehát a fenti cél eléréséről abban a szellemben történik gondoskodás, a mely szerint a közterületeknek a tulajdonos akarata ellenére való igénybevétele is rendeztetik.

Minthogy azonban ily esetekben a szerzett magánjogoknak — jóllehet közérdekben történt, de mégis súlyos megsértéséről van szó, ennél fogva a törvényjavaslatban egyuttal a teljes kártérítési kötelezettség is kimondatik, annak érvényesítése pedig az erre egyedül illetékes rendes birói utra tereltetik.

A díjszabások és menetrendek tekintetében a törvényjavaslat különböző rendelkezéseket tartalmaz a szerint, hogy valamely közuti vasut csak egy város vagy község területére, avagy annak határán túl is terjed.

Az első esetben, miután itt tényleg csakis egy város vagy község teljesen elszigetelt saját benső forgalmáról van szó, a díjszabások és menetrendek megállapítását a törvényjavaslat a területhasználati szerződés, vagyis tehát a közös megegyezés terére utalja.

Vidéki városainkban tapasztalat szerint a közuti vasutak aránylag nagy befektetési költségeik megfelelő gyümölcsöztesítésére csakis akkor számíthatnak, ha üzletüket a távolsági forgalmat közvetítő vasutakkal való oly értelmű összeköttetésre is kiterjesztik, mely szerint a városba, nevezetesen pedig az ipartelepekre irányuló vagy onnan induló árúforgalom közvetítésével is foglalkozhatnak.

Ebben az üzletágban előfordulnak oly díjszabási határozmányok is, melyek a városnak vagy községnek a terület-

68. §.
Díjszabások és
menetrendek.

használati szerződésből folyó jogait már absolute nem érintik, ilyenekre tehát a város befolyása önként érthetőleg ki sem terjedhet, hanem ezek kizárólag a vasuti főfelügyeletre tartoznak.

Minthogy egyrészt a területhasználati szerződés díjszabási határozmányainak későbbi magyarázata, másrészt pedig a menetrendek időszakonkénti felállítása tekintetében az érdekelt felek között nézeteltérések is merülhetnek fel, melyek közjogi vonatkozásuknál fogva a rendes birói útra nem terelhetők, ennél fogva a törvényjavaslatban egyuttal gondoskodni kellett ily esetekre a döntő forumról is. Ez a döntő forum közjogi szervezetünkénél fogva csakis a legfőbb vasuti szakhatóság, vagyis a kereskedelemügyi minister lehet, a ki miután a városoknak és községeknek vagyoni és rendészeti érdekei is forognak szóban, a belügyministerrel, illetőleg a bánnal egyetértőleg jár el.

A törvényjavaslatnak azon rendelkezése, hogy Budapesten a menetrendekhez és azok megváltoztatásához a m. kir. államrendőrség főkapitányának hozzájárulása is szükséges, a mai gyakorlaton alapszik, de különben is, miután a közuti vasutak menetrendjének betartása feletti felügyelet a rendőrség feladata, a menetrendek megállapításánál a főkapitány ingerenciája rendészeti szempontokból sem mellőzhető.

A másik esetben, vagyis a midőn egy közuti vasut valamely város vagy község területén túl terjed, gondoskodni kell arról, hogy a közuti vasutnál érdekelt város és a vele szomszédos községek között a díjszabások megállapítása tekintetében éles ellentétek ne merülhessenek fel, nehogy ily módon a különben közszükséget pótló közuti vasut létrejötte hiúsíttassék meg.

A város és a községek közötti forgalomban tehát a díjszabások megállapítását a területhasználati szerződések keretébe utalni nem lehet, hanem a díjszabások maximális határa, mint engedélyezési kikötés, az engedélyokiratba veendő fel.

A tényleg alkalmazandó díjszabások megállapítására nézve azután a vasuti főfelügyeleti hatóságnak tartandó fenn a végleges döntés joga.

A kérdés illetően megoldása mellett azért az érdekelt város és község érdekein sem esik sérelem, mert a törvényjavaslat azok meghallgatását szintén előírja. Ekként tehát módjukban van jogos igényeiket érvényesíteni, másrészt pedig a törvényjavaslat azon további rendelkezése, hogy a tényleg alkalmazandó díjszabások tekintetében figyelem fordítandó a város vagy község helyi belforgalmára vonatkozólag a terület-használati szerződésben foglalt kikötésekre is, biztosítékot nyújt az iránt, hogy a városnak és községnek a helyi belforgalomhoz fűződő érdekei mellőzést szintén nem szenvednek.

A menetrendek tekintetében a törvényjavaslat a gazdasági vasutakra vonatkozó rendelkezésekkel azonos kikötéseket tartalmaz. Az önkormányzati testek érdekei azonban itt is különös figyelemben részesíttetnek, a mennyiben számukra a rájuk netalán sérelmesnek vélt menetrend ellen a jogorvoslat a törvényjavaslatban intézményesen biztosítottatik.

Ausztriában és Poroszországban a közuti vasutak a kisvasutak közé tartozván, a menetrendek és díjszabások tekintetében az 55. és 56. §-oknál elmondottak a közuti vasutakra is vonatkoznak.

Olaszországban az 1896. évi törvény 10. §-a értelmében a maximális tarifákat az engedélyokiratban az úttulajdonos állapítja meg, míg a 8. §. értelmében a menetrendeket a tartományi főnök hagyja jóvá.

69. §.
Posta.

A közuti vasutak abban a megszükkített terjedelmükben, a melyet a törvényjavaslat megállapít, a posta szállítása tekintetében már teljesen alárendelt jelentőséggel bírnak, s a postás és távirdekézesítésnél motorkocsiknak és kerékpároknak mind nagyobb mérvben alkalmazása mellett pedig szerepet jóformán alig is játszhatnak.

A mi pedig a postaanyagnak a postahivataltól a pálya-

udvarra s viszont való közvetítése kérdését illeti, a mint ez pl. M/m. Frankfurtban rendszerezítve van, ez oly különleges intézkedéseket tesz szükségessé, melyek csakis minden egyes konkrét esetben külön alkudozások útján állapíthatók meg.

A törvényjavaslatban tehát — számolva a közuti vasutak teljesen alárendelt jelentőségével — a posta szállítása tekintetében csakis a minimális kívánalmak állíttattak fel.

A közuti vasutnak a postaszállítás céljaira nagyobb mérvben való esetleges igénybevételének kérdése pedig a külön megegyezés terére utaltatott.

Ezen szakasz rendelkezései a gyakorlatban ma is érvényesülnek, s a törvényjavaslatban csakis törvényes formába öntetnek.

A közuti vasutakon a villamos erőnek alkalmazásba vétele kezdetén, az e részbeni műszaki építkezések és berendezkedések annyira ujdonságszámba mentek, hogy azok költségei megfelelő tapasztalatok hiányában előirányzati alapon a kellő realitással megállapíthatók nem voltak.

Gyakorlatba vétetett tehát az az eljárás, a mely különben a Budapest székesfővárosban épülő közuti vasutaknál még ma is követtetik, hogy az engedélyezésnél egy magasabb összeg, mint maximál-tőke oly kikötéssel állapíttatik meg, hogy az engedélyes annak felhasználásáról, az általános kiadások és az időközi kamatok tételeinek kivételével, a műszaki felülvizsgálat alkalmával okmány- és számlaszerűen elszámolni köteles s a netalán elért megtakarítást további beruházások céljaira tartalékalapba helyezni, ellenben a netáni túllépés kockázatát viselni tartozik.

Ily szövevényes eljárásra ma már szükség egyáltalában nincsen, mert egyrészt a közuti vasutak villamos üzemű berendezései ma már annyira ismertek és kipróbáltak, hogy azok költségei a legnagyobb pontossággal előirányzati alapon is megállapíthatók, másrészt pedig — a mint ez különben már a 28. §-nál is kifejtetett — az utólagos leszámolás, a mellett,

70. §.

Hadászati
követelmények.

71—72. §.

Építési tőke,
alaptőke,
segélyek és
kedvezmények.

hogy tetemes költségekbe kerül, semmivel sem megbízhatóbb, mint egy kellő lelkiismeretességgel és pontossággal kidolgozott előirányzat.

A törvényjavaslatban tehát az utólagos tőkelezszámolás rendszere — mely a vidéki közuti vasutainknál a fent előadott okokból újabban már amúgy sem alkalmaztatott — végleg mellőztetett s a helyi érdekű vasutaknál eddigéig is követett előirányzati alap érvényesített.

A törvényjavaslat 62. §-a értelmében a közutakkal szemben a megváltási jog a város vagy községnek engedtetvén át, az építési és üzletberendezési tőke mikénti alakulásához a megváltására jogosított városnak vagy községnek különös érdeke fűződik, miután a váltságár rendszerint a tőke szerint alakul.

Méltányos és igazságos tehát, hogy a közuti vasutak építési és üzletberendezési tőkéjének úgy első megállapítása, mint későbbi változtatása a megváltásra jogosított város vagy község hozzájárulásával történjék.

Hasonló jellegű intézkedés a gyakorlatban ma is érvényesül, a mennyiben a területhasználati szerződésükben a városok rendszerint kikötik, hogy a váltságárnál csak olyan tőkeösszeget ismernek el, mely egyetértésükkel állapított meg.

A törvényjavaslatnak ily értelmű rendelkezése a gyakorlatban nehézségekbe ütközni nem fog. Új közuti vasutnak engedélyezésénél ugyanis az engedélyokirat kiadása szoros kapcsolatban állván a területhasználati szerződés jogerős megkötésével, az eljárás csakis az lehet, hogy az engedélyokirat kiadása és a területhasználati szerződés formyszerű jóváhagyása egyszerre és egyidőben történik. Nem következhetik be tehát az az eset, hogy a területhasználati szerződésnek jogerőssé válta daczára az engedélyokirat csak azért nem adható ki, mert az építési és üzletberendezési tőke tekintetében a megváltásra jogosított várossal vagy községgel szemben differenciák vannak.

Egy meglevő közuti vasut építési és üzletberendezési tőkájének felemelése pedig csakis nagyobb beruházások esetén — a mikor tehát a városnak a területhasználati szerződésből kifolyólag is beeszlása volna — szokott bekövetkezni, mert a csekélyebb terjedelmű beruházások rendszerint a tartalék-alap terhére szoktak fedeztetni.

A törvényjavaslat a pénzbeszerzési módozatok, továbbá a községi és törvényhatósági segélyezések tekintetében a helyi érdekű és a gazdasági vasutakra vonatkozólag megállapított rendelkezéseket általában kiterjeszti a közuti vasutakra is.

Egy közuti vasut létesítése különösen abban a formában, midőn valamely város és a vele szomszédos községek forgalmának kiszolgálására épült, az illető városra és községekre legalább is bir oly fontossággal és jelentőséggel, mint akár egy helyi érdekű, vagy gazdasági vasut. Méltányos és indokolt tehát, hogy a községek és törvényhatóságok a közuti vasutakkal szemben se fosztassanak meg azoktól az eszközöktől, melyekkel valamely helyi érdekű, vagy gazdasági vasut létesülését előmozdíthatják.

Ellenben az állami kedvezmények ily értelemben való kiterjesztése már kilátásba vehető nem volt, mert ez a közuti vasutak teljesen szűken határolt helyi fontosságával összeegyeztethető nem lenne.

Ha valamely közuti vasut létesítéséhez kivételesen mégis oly fontos állami közérdekek is fűződnek, melyek a közuti vasutnak különböző állami kedvezményekben való részesítését is indokolják, e célból — miként a Ferencz József földalatti vasutnál is az 1895. évi XII. törvénycikk keretében történt — külön törvényhozási intézkedések teendők.

A közuti vasutak segélyezésének kérdése a községeknek és törvényhatóságoknak már annyira autonóm belügyét képezi, hogy arra nézve az 1886. évi XXI. és XXII. törvénycikkeken messzebbmenőleg eltérő rendelkezések megállapítására szükség nincsen, miért is a törvényjavaslat e részben

a kereskedelemügyi és pénzügyministerek ingerenciáját mellőzi.

Megtehető ez annyival is inkább, mert a városoknak és községeknek módjukban állván a vasutra vonatkozólag különleges kikötéseiket a területhasználati szerződés keretében érvényesíteni, a segélyezésekre vonatkozó határozatokban nem fognak olyan kikötések foglaltatni, melyek a kereskedelemügyi tárczát érdeklik, a vagonfelügyelet kérdésében pedig egyébként is a belügyminister a legfőbb forum.

Ugyanazok a szempontok, melyek a tényleges építési és üzletberendezési tőkénél a megváltásra jogosított város érdekeltségének elismerését a 71. §-nál indokoltá tették, szükségessé teszik a megváltásra jogosított város, vagy község részére a közuti vasut alaptőkéjének megállapításánál is a kellő befolyás biztosítását, miután a megváltás módozatai rendszerint akként állapíttatnak meg, hogy megváltás esetén a város, vagy község a kötvényszolgáltatás terhét átveszi.

A vasuti jog szempontjából vasut tulajdonképen csakis egy oly pálya lehet, mely a közforgalom céljaira szolgál.

A sajátkezes vasutak, melyek tehát a közforgalom közvetítésére sem nem jogosultak, sem nem kötelezhetőek, vasutjogi szempontból vasutaknak nem is tekinthetőek, hanem azok tisztán csak magánjogi természetű vállalkozások s mint ilyeneknek a létesítésére a jogosultság a tulajdonjogból folyik.

Önként értetőleg nem vonatkozik ez olyan vágányokra, melyek szorosán véve a közforgalom céljaira nem szolgálnak-ugyan, mindazonáltal valamely közforgalmú vasutnak kiegészítő részeit és tartozékát képezik. A közforgalmú vasutak ugyanis üzleti érdekeikből kifolyólag állomásaikon létesíthetnek olyan vágányokat, melyek csakis egyes magánkezeseknek forgalmát bonyolítják le, vonalaikból kiágaztathatnak továbbá egyes ipartelepekre vezető vontató vágányokat, melyeken közforgalom tulajdonképen szintén nem bonyolítottatik le. Mindezek a létesítmények, a mennyiben a közforgalmú vasut

V. CZIM.

**Saját
használatu
vasutak.**

73. §.

Rendészeti
engedély.

tartozékaként létesítették és költségeik a közforgalmú vasut építési és üzletberendezési tőkájéből fedeztettek, s ekként a központi telekkönyvbe, mint a vasuti egységhez tartozók bevezetettek, nem esnek a sajáthasználatú vasutak fogalma alá, hanem minden tekintetben magának a közforgalmi vasutnak sorsában osztoznak.

A sajáthasználatú vasut létesítése a tulajdonjog folyománya lévén, s ekként semminemű közjogi vonatkozásokkal nem bírván, sajáthasználatú vasutakkal szemközt a közjogi alapon nyugvó állami adományozásnak nincs is helye.

Ilyen vállalkozásokkal szemben ép úgy, mint ez a magán tevékenység bármely más alakulásánál is történik, általánosságban egyedül csakis azokról a rendőri intézkedésekről lehet szó, melyek szükségesek arra, hogy a magánérdek munkálatai folytán a közrend és közérdek sérelmet ne szenvedjen.

Ez az álláspont már az 1868. évi vasutengedélyezési szabályrendeletben érvényesült, a mennyiben annak I. §-ában kimondatott, hogy »bármely vállalkozó által, kizárólag saját használatára és saját földjén vagy a földtulajdonosnak előzetesen kimutatandó beleegyezése mellett idegen földön építendő vaspályának munkába vételére csak egyszerű építési engedély szükséges, mely engedély a kormány szakértő véleményének meghallgatása után adathatik meg«.

Az egy Franciaországot kivéve, a hol a sajáthasználatú vasutak is mint a »domaine public« alkatrészei a közforgalmú vasutak szerinti engedélyezés alá esnek, a külföldi törvények a sajáthasználatú vasutakat szintén csak a magánjogra tartozó tulajdonjog folyományainak tekintik, sőt azoknak fogalmát még szűkebb térre szorítják, a mennyiben sajáthasználatú vasutnak csakis a közforgalmú vasutakhoz csatlakozó vágányokat tekintik, ellenben a többi sajáthasználatú vasut annak a gazdasági vagy ipari vállalkozásnak a sorsában osztozik és annak a joga szerinti megítélés alá esik, melynek mint tartozéka kiegészítő részét képezi. Így történt ez Porosz-

országban és a többi német államokban, valamint Svájcban és Olaszországban is, a hol mindenütt csak a közforgalmú vasutakhoz csatlakozó vágányok nyertek vasutjogi különleges szabályozást. Az e részbeni szabályok is azonban épen úgy, mint hazánkban, kivétel nélkül rendőri természetűek és csakis a közrend és közbiztonság megóvását célozzák.

A törvényjavaslatban »sajáthasználatú vasutak« elnevezés alatt tárgyalt létesítmények azonosak azokkal, melyeket a mai gyakorlat a »magánérdekű vasutak« elnevezés alatt ismer.

A törvényjavaslatban — eltekintve attól, hogy a saját-használatú vasut megjelölés ezen vállalkozások célját és rendeltetését sokkal jobban kifejezésre juttatja — a magánérdekű vasut megjelölés azért sem alkalmaztatott, mert ez tapasztalatszerűleg már több ízben félreértésekre és fogalomzavarokra adott alkalmat.

Hazánkban ugyanis az államvasuti rendszer teljes mértékben kifejlesztve nem lett, s ekként az államvasutakkal szemben a magánvállalkozás útján létrehozott és üzemben tartott úgynevezett »magánvasutak« (Privatbahnen) is léteznek, melyeket az elnevezés hasonlatossága folytán akár hányszor összetévesztettek a tőlük lényegileg teljesen különböző magánérdekű vasutakkal.

A törvényjavaslat az egyéni tulajdon szabadságának lehető megóvását célzó fenti álláspontból kiindulva, általános érvényű szabályként állítja fel azt a tételt, hogy saját területén, vagy a tulajdonos beleegyezésével idegen területen saját-használatú vasutat bárki rendészeti engedély nélkül is építhet és üzembe helyezhet.

Az 1879. évi XXXI. t.-cz. 178. §-a az erdei vasutak javára idegen területeken szolgalmi jogot biztosít, kimondván, hogy minden birtokos tartozik megengedni, miszerint idegen erdei termények, bármily művelési ághoz tartozó földjein, illetőleg magánútjain átszállíttassanak, ha azok az erdőből különben vagy éppen nem, vagy csak tetemesen nagyobb

költséggel lennének elhordhatók, azon feltétel alatt, hogy a termékek szállítója a netalán okozandó károk, költségek, valamint használt magánutak és hidak előbbeni jókarba helyezésére szükséges kiadások megtérítésére nézve, az illetékes elsőfokú erdőrendészeti hatóságnál megfelelő pénzbeli biztosítékot tesz le.

A m. kir. közigazgatási bíróság 2421/899. szám alatt hozott ítéletében kimondotta, hogy az erdőtörvény 178. §-ának rendelkezése nem csak a tengelyen való szállítás, hanem a szárazon való szállítás bármely módjának, tehát a vasuti szállításnak igénybe vétele esetén is alkalmazható.

Ez az eset tehát azonos beszámítás alá esvén a tulajdonjogból folyó intézkedési lehetőséggel, a törvényjavaslatban erre szintén hivatkozás történt.

Midőn azonban a törvényjavaslat a tulajdonjogból folyó rendelkezési szabadságot kellően méltatja, ugyanakkor — jöllehet csak kivételekként — megállapítja azokat az eseteket is, midőn a sajáthasználátú vasut létesítése már oly körülmények között történik, a midőn fontos közérdekek is érintetnek, s ekként különösen a közrend és közbiztonság érdekében elkerülhetetlenül szükséges, hogy azokkal szemben is bizonyos rendészeti kikötések és intézkedések tétessenek.

A törvényjavaslatban a közforgalom érdekeinek megóvásáról történik gondoskodás, midőn rendészeti engedélytől tétetik függővé az oly sajáthasználátú vasut létesítése, mely közforgalmú vasuthoz vagy gőzhajóval járt viziúthoz csatlakozik. Honvédelmi és állampolitikai érdekekből kell rendészeti engedélytől függővé tenni az ország határszéléig vezető sajáthasználátú vasut létesítését. A közlekedés és vízfolyás zavartalanságának megóvása érdekében csak rendészeti engedély mellett építhető az oly sajáthasználátú vasut, mely közutat vesz igénybe, közutat, vagy közforgalmú vasutat keresztez, vagy pedig hatósági rendelkezés alatt álló vízfolyásokat érint.

A géperőnek s ennek folyományakép a nagyobb sebességnek alkalmazásba vétele következtében a sajáthasználatú vasut a vele érintkezésbe jövő emberekkel és tárgyakkal szemben a sérülés, vagy megrongálás veszélyét annyira fokozottabb mértékben rejti magában, hogy a közbiztonság érdekeivel ellenkeznek, ha ily vasutak létesítése bárki szabad tetszésének volna átengedve.

A saját használatú vasutakra újabb törvényhozási intézkedések a kisajátítás jogát is kiterjesztvén, ekként megvan adva a mód arra, hogy valaki más területén vasutakat saját céljaira a tulajdonos akarata ellenére is létesíthessen. Ezen törvényes rendelkezés közérdekből történik ugyan, de mindazonáltal az egyéni tulajdont annyira korlátozza, hogy mindenesetre gondoskodni kell arról, miszerint viszont közigazgatási úton megtétessenek mindazok az intézkedések, melyek a tulajdon indokolatlan megzavarásának elejét veszik.

Ezek az intézkedések csak akkor tehetők meg, ha a kisajátítási jogra alapított sajáthasználatú vasut létesítése rendészeti engedélytől tétetik függővé.

A rendészeti engedélyben részint az építésre, részint az üzemvitelre vonatkozólag tehetők rendelkezések. A rendészeti engedély ezen tartalmából következik, hogy az üzemre vonatkozó engedély csak az építésre vonatkozó engedélyt követőleg, tehát már a vasut elkészülte után, külön mintegy az előbbit kiegészítőleg adható meg, miután csak a vasut elkészültét követő vizsgálat alapján állapítható meg, hogy a megépített pálya üzemképes állapotban van-e, vagy sem?

A törvényjavaslat a rendészeti engedélyt időtartamhoz nem köti, miután, mint fentebb már említettett, a rendészeti engedély kiadásánál nem jogok adományozásáról van szó, hanem a rendészeti engedély nem egyéb, mint közigazgatási úton kifejezésre juttatott elismerése annak, hogy mindazoknak a kikötéseknek és feltételeknek, melyek a közérdek, közrend és közbiztonság szempontjából szükségesek, elég

tétetett. De el is tekintve attól, hogy már a rendészeti engedélynek természetéből folyik az, miszerint határozatlan időre adandó, különben sincs szükség időbeli korlátozásra, mert a törvényjavaslat 79. §-a a »salus rei publicae suprema lex« elve alapján kimondja, hogy a rendészeti engedély visszavonható, ha a sajáthasználátú vasut megszüntetése közérdekből szükségessé válik.

A rendészeti engedélynek határozatlan időre való adására nem lehet befolyással az a körülmény, hogy a sajáthasználátú vasut ideiglenes, vagy végleges jelleggel létesül, mert a sajáthasználátú vasuttal az üzemben tartási kötelezettség a dolog természetéből kifolyólag együtt nem jár; és ekként a tulajdonosnak mindig módjában áll a vasut üzemét megszüntetni.

Az előadottakból folyik ezenfelül még az is, hogy az úgynevezett szállítható mezei vasutak, a mennyiben egyik helyről a másikkra akként helyeztetnek át, hogy a törvényjavaslat 73. §-ában a rendészeti engedélyhez kötöttség tekintetében felsorolt valamelyik eset bekövetkezik, akkor minden egyes alkalommal újabb rendészeti engedélyre van szükség.

A törvényjavaslat a sajáthasználátú vasutak között általában véve különbséget nem tesz, abból indulván ki, hogy azok mezőgazdasági, erdészeti, ipari, s egyáltalában bármily gazdasági céloknak egyaránt szolgálhatnak.

Különleges rendelkezések e részben csakis a bányavasutak tekintetében voltak felveendőek.

A még érvényben levő 1854. évi bányatörvény¹⁾ 133. §-a értelmében a bányavasutakra vonatkozó építési engedélyek megadása a politikai hatóságok ügykörébe utaltatván, az e részbeni illetékesség és eljárás annak idejében a cs. kir. bel-, igazság- és pénzügyi ministereknek 1859. évi november hó 1-én kelt rendeletével közelebbről szabályoztatott, ezen ren-

¹⁾ Bányatörvény alatt az 1854. május 23-án kelt császári nyílt parancscsal kibocsátott bányatörvényt értjük, mely az ideiglenes törvénykezési szabályok VII. czíme értelmében a magyar birodalom egész területén ma is érvényes.

delet azonban Magyarországra nézve a törvényes állapot visszaállítása után természetesen kívül lépett, illetve azon megfelelő szabályok jöttek alkalmazásba, melyek általában a magánhasználatú, illetve iparvasutakra nézve érvényben vannak.

Az építési engedélyek megadása körül követendő eljárást illetőleg azonban kétségek merülvén fel, a helyzet tisztázása végett a kereskedelemügyi miniszter a pénzügyminiszterrel egyetértőleg az 1890. évi szeptember hó 9-én 53.239. sz. a. szabályrendelet¹⁾ bocsátott ki a bányavasutakra vonatkozó építési engedélyek tárgyában.

Ezen szabályrendelet értelmében a kizárólag belkezelési célokra építendő bányavasutak engedélyezése is, ha azok géperőre terveztetnek, a kereskedelemügyi miniszter, ellenben ha kézi vagy állati erőre terveztetnek, a bányahatóság hatáskörébe tartozik.

A bányavasutak feletti felügyelet gyakorlása tekintetében 1902. évi október hó 20-án 69.425. sz. a. kelt kiadott rendelet²⁾ a géperőjű vasutak felett — a mennyiben nem sodronypályák — a felügyeletet szintén a kereskedelemügyi miniszter hatáskörébe utalja.

A törvényjavaslat ezta mai állapotot gyökeresen megváltoztatva, arra az elvi álláspontra helyezkedik, hogy a kizárólag belkezelési célokra szolgáló bányavasutak a vasuti jog értelmében vasutaknak nem minősíthetők, hanem azok a bányászati célokra szolgáló gépészeti berendezéseknek tekintendők, a minthogy valamely ipartelegen az egyik munkahelyiségből a másikba vezető sinutak, melyek a feldolgozandó anyag könnyebb továbbítását célozzák, vagy pedig a raktározott tüzelőanyagok a gépházba szállítása, nem a saját-használatú vasutak, hanem már a gépészeti berendezések fogalma alá esnek.

¹⁾ I. kötet 318. oldal.

²⁾ I. kötet 321. oldal.

Bányavasut, mint vasutjogi fogalom alá ugyanis helyesen csakis azok a bányavasutak sorozhatók, melyek közforgalmi vasúthoz, vagy gőzhajóhoz járt viziúthoz csatlakoznak és ekként a bányatermékeknek és szükségleteknek közvetítésével foglalkoznak.

E részben teljesen helytállónak kell elismerni a bányatörvényről szóló törvényjavaslat előadói tervezetének indokolásában ¹⁾ előadott azt az érvelést, mely szerint »elvi szempontból is méltán kifogásolható az az álláspont, mely a bányavasutakat a közönséges vasutakkal egy tekintet alá helyezi, mert a külszíni bányavasut is éppen úgy, mint a földalatti bányavasut kizárólag bányaművelési eszköz, a bányauzem egyik eszköze; s mi ok sem forog fenn arra nézve, hogy ez az eszköz más elbírálás alá essék, mint az az aknaszállító szerkezet, vagy földalatti vasut, vagy más egyéb bányauzemi eszköz, melyhez a vasuti hatóságnak semmi hozzászólása nincsen, mely kizárólag az arra hivatott bányarendőri hatóság felügyeleti körébe tartozik.

Addig, a míg a vasut kizárólag mint bányauzemi vasut szerepel, s a közforgalom érdekeit egyáltalán nem érinti, nem forog fenn ok arra nézve, hogy az általános érdekek képviselőjére hivatott állami központi hatóság az ily magánvasutak ügyeibe beavatkozzék.

Poroszországban a kisvasutakról szóló törvény ugyancsak a törvényjavaslat álláspontját foglalja el, a mennyiben az 51. §-a kimondja, hogy a törvénynek a csatlakozó magánpályákra vonatkozó intézkedései a bányaművekhez tartozó vasutakra nem terjednek ki.

Braunschweigban a csatlakozó magánpályákról szóló 1906. évi május 3-iki törvény a bányavasutakra szintén nem terjed ki.

Midőn azonban a törvényjavaslatban a bányavasut fogalma vasutjogi szempontokból ekként megszorított,

¹⁾ 143. oldal.

együttal gondoskodás történt arról, hogy csak gépészeti bányaberendezésekké vált bányavasutak a vasutakra hátrányos befolyást ne gyakorolhassanak. Kimondja tehát a törvényjavaslat, hogy ha ily bányavasut közforgalmú vasutat keresztez, vagy érint, a bányahatóság a m. kir. vasuti és hajózási főfelügyelőséggel egyetértően köteles eljárni.

74. §.

A rendészeti engedély kiadása.

A sajáthasználátú vasutak építésére és üzletére a rendészeti engedélyt ez idő szerint kivétel nélkül a kereskedelemügyi minister adja meg.

Ez a gyakorlat a ministerium ügykörét akárhányszor olyan ügyekkel is megterheli, s a ministerium munkáját olyan terjedelemben szaporítja, mely magával az ügynek fontosságával arányban már egyáltalában nem áll, s oly mérvű központosításra vezet, mely a szolgálat érdekeire is hátrányos.

A törvényjavaslatban tehát a kereskedelemügyi minister hatáskörében csakis azon rendészeti engedélyeknek a kiadása hagyatik meg, melyek a közforgalom és közbiztonság, valamint a magasabb állampolitikai érdekek szempontjából oly fontossággal birhatnak, hogy azoknál a legfőbb szakhatóság ingerenciája nem mellőzhető.

Ezek azok az esetek, a midőn valamely sajáthasználátú vasut közforgalmú vasuthoz, vagy gőzhajóval járt víziúthoz csatlakozik, vagy közvetlenül az ország határszéléig vezet, vagy ha különleges műszaki berendezésekkel létesül.

A csatlakozás alatt a törvényjavaslat a közforgalmú vasuttal való összeköttetésnek azt a módját érti, mely mellett a vasuti kocsik a közforgalmú vasutról a sajáthasználátú vasutra, vagy viszont átmehetnek, vagy pedig legalább is közvetlen átrakodásra megfelelő berendezések állíttatnak elő.

Az előadottakon kívül a törvényjavaslat a rendészeti engedély kiadását szintén a kereskedelemügyi ministernek tartja fenn oly esetekben, a midőn a sajáthasználátú vasút több törvényhatóság területét érinti. Ezen rendelkezéssel

a törvényjavaslat a helyhatóságok közti illetékességi összeköttetéseknek kívánja elejét venni.

Minden más esetekben a rendészeti engedély kiadását a törvényjavaslat a helyi hatóságokra bízta.

E részben a törvényhatósági joggal felruházott városokban a törvényjavaslat az elsőfokú építésrendőri hatóságnak, vagyis tehát a tanácsnak az illetékességét állapította meg.

Rendezett tanácsú városokban, továbbá nagy- és községekben a rendészeti engedély kiadására oly czélból, hogy egy vármegye területén az egyöntetű eljárás minden tekintetben biztosítva legyen, csakis az alispán lehet illetékes; a mint hogy például a szállítható mezei vasutak engedélyezése és üzlete tárgyában kiadott szabályrendelet¹⁾ értelmében azok engedélyezésére jelenleg is az alispán illetékes.

Ausztriában, hol a sajáthasználátú vasutak vontatóvágányoknak (Schleppbahn) neveztetnek, ezeket, ha közforgalmú vasúthoz akként csatlakoznak, hogy a közvetlen kocsiátmenet lehetséges, a vasuti minister és pedig, ha bányavasutakról van szó, a földművelésügyi ministerrel egyetértőleg engedélyezi.

Egyéb sajáthasználátú vasutakra a rendészeti engedélyt a helyhatóság adja ki, ha azonban az ily vontatóvágány közforgalmú vasut területére ágazik be, az itt szükségessé váló netáni építkezéseket szintén a vasuti minister engedélyezi.

Poroszországban a kisvasutakról szóló törvény 44. §-a értelmében a rendészeti engedély kiadására a helyi rendőrhatalóságok illetékesek.

Franciaországban, hol a sajáthasználátú vasut építésének és üzletének joga is adományozás tárgya, az engedélyt, ha a vasut hossza 20 km-nél többre nem terjed a kormány, minden más esetben a törvényhozás adja meg.

¹⁾ I. kötet 305. oldal.

Belgiumban a csatlakozó magánpályákat a kormány engedélyezi.

Svájcban a csatlakozó magánpályákat a szövetségi tanács engedélyez.

75. §.

A rendészeti engedély tartalma.

Ezen szakasz útmutatásul szolgál a rendészeti engedély kiadására hivatott hatóságnak arra, hogy elhatározásánál micsoda szempontokat tartson szem előtt.

A törvényjavaslat e részben ugyanazokat az irányadó szempontokat követi, melyek a porosz kisvasuti törvény 45. §-ában vannak lefektetve s a melyek szerint mielőtt valamely csatlakozó magánpályára a rendészeti engedély kiadatik, vizsgálat tárgyává teendő a pálya és a forgalmi eszközök üzembiztonsága, a kezelőszemélyzet képessége és megbízhatósága, a pályának és az üzemnek káros behatásoktól való védelme.

Már fentebb a 73. §-nál előadatott a rendészeti engedély jogi természetete tekintetében az az ismérv, hogy a rendészeti engedély tartalma nem valamely jognak az adományozása, hanem az engedély kiadása egyszerű közigazgatási tény, annak az elismeréséül, hogy a közrend és közérdek, valamint a közbiztonság tekintetében szükséges előírásoknak a saját-használatú vasutat létesítő eleget tett.

Miután tehát itt nem jognak adományozásáról van szó, s a rendészeti engedélynek semminemű privilegiális jellege nincsen, ennél fogva ha a létesítő a kikötött feltételeknek mindenben eleget tett, a rendészeti engedély megtagadásának helye nem lehet.

76. §.

Kisajátítás.

A saját-használatú vasutnak a tulajdonjogból folyó magánjogi jellegével a kisajátítási jog — melynek alapja csakis a közérdek lehet — tulajdonképpen összeegyeztethető sem volna.

A vasuti jog mint ilyen, a kisajátítási jogát saját-használatú vasut számára nem is koncedálja, mert tisztán vasut-

jogi alapon a kisajátítás joga csakis közforgalmú vasutat illethet meg.

Kezdetben a sajáthasználatú vasutak közül egyedül csak a bányavasutak birtak kisajátítás joggal, de ezek se a vasuti jog, hanem mint a bányauzem tartozékai a bányajog alapján, és pedig azon fontos közérdekekből kifolyólag, melyek a bányászati czélokhoz fűződnek.

Hazánkban a bányavasutak kisajátítási joga két jogforráson alapszik. Egyik az 1854. évi általános bányatörvény 131. §-a, mely a belkezelési czélokra szolgáló bányavasutaknak adja meg a kisajátítás jogát, a másik a kisajátításról szóló 1881. évi XLI. törvényczikk 87. §-a, mely kisajátítási jogot ad oly vasutak építéséhez szükséges területek megszerzésére, melyek a bányatermékeknek, vagy a bányászati czélokra szükséges anyagoknak és eszközöknek a bánya területéről a legközelebbi közlekedési útig, vagy viszont való szállítására építtetnek.

A kisajátításról szóló törvénynek »a legközelebbi közlekedési útig« tett megállapítását a bírói és közigazgatási gyakorlat »praeter legem« akként magyarázza és alkalmazza, hogy a kisajátítási jog ez alapon a legközelebbi vasuti állomásig vezető bányavasutra is kiterjed.

A gazdasági élet fejlődésével a mezőgazdasági, erdészeti és ipari üzemek czéljaira szolgáló sajáthasználatú vasutak különösen a közforgalmú pályákkal való összeköttetés szempontjából jelentőségükben mindinkább emelkedvén, míg eleinte a törvényhozások a kisajátítás jogát csak a közérdek fenforgása esetén, s ezenkívül legfeljebb még a bányászati czélokra ismerték el, addig a modern jogfejlődés e részben már sokkal enyhébb irányzatot mutat, s a kisajátítás jogát már a fenti egyéb közgazdasági ágak fejlődése érdekében is elismeri.

Ilyen haladást jelent e téren a hazai ipar fejlesztéséről szóló 1907. évi III. törvényczikk, melynek 8. §-a a gyári,

mezőgazdasági és erdészeti célokra szolgáló iparvágányokra és sodronypályákra is a kisajátítási jogot biztosítja, de azzal a megszorítással, hogy a kisajátítási jog csak oly magántulajdont képező ingatlanokra érvényesíthető, melyek kizárólag mezőgazdasági vagy erdészeti megművelés alatt állanak vagy parlagon hevernek és egyházi, vallási, közoktatási, tudományos vagy kegyeletes célokra nem szolgálnak, illetve ilyen rendeltetéssel nem bírnak.

Miután egyrészt tisztán vasutjogi szempontokból a saját-használatú vasutak részére a kisajátítási jog megállapítására a jogalap amúgy is hiányzik, másrészt pedig a közgazdasági szempontokból tett fenti törvényes rendelkezések a saját-használatú vasutak további fejlődésére minden irányban bőséges alkalmat nyújtanak, ennél fogva a törvényjavaslat a kisajátítási jog további bővítésétől tartózkodva, csakis a meglevő rendelkezéseknek törvényszerkesztési szempontokból célszerűnek látszó reprodukálására szorítkozott.

A törvényjavaslatnak az a rendelkezése, hogy bányavasutak kivételével a saját-használatú vasutakat a kisajátítási jog az 1907. évi III. törvénycikk 8. §-ában megállapított terjedelemben illeti meg, önként értetődően nem jelenti azt, hogy ez a jog csak az idézett törvény érvényességének tartamára (10 évre) szól, hanem, hogy a kisajátítási jog időbeli korlátozás nélkül vehető igénybe azokban az esetekben és azon feltételek mellett, melyeket az 1907. évi III. törvénycikk 8. §-a megjelöl.

Félreértések elkerülése és a szabatosság érdekében a törvényjavaslat kifejezetten még arra is utal, hogy a kisajátítási jog nemcsak magának a saját-használatú vasutnak, vagyis tehát a vágánynak, hanem ezek tartozékainak céljaira szükséges területekre is kiterjed.

Fontos ez különösen az erdei vasutak szempontjából, a hol megfelelő rakodóhelyek előállítására is a lehetőséget

meg kell adni, mert különben magának a vágánynak építése teljesen illuziórussá válnék.

Jóllehet minden kétségen felül áll, hogy a mai gazdasági viszonyok mellett a sajáthasználátú vasutak létesülésének megkönnyítése bizonyos közgazdasági fontossággal bír, s ezen szempontból a sajáthasználátú vasutak részére a kisajátítási jog megadása indokolt is, mindazonáltal ez a közgazdasági fontosság már nem ismerhető el oly mértékben, hogy annak alapján sajáthasználátú vasutakkal szemben más közérdek háttérbe szoríttassék.

Erre való tekintettel tehát szó sem lehet arról, hogy a sajáthasználátú vasut valamely közutat, vagy városi és községi közterületeket a tulajdonos akaratának ellenére is igénybe vehessen, vagy együttesen használhasson.

Ugyanezt az elvet követi a porosz kisvasuti törvény is, melynek 46. §-a kimondja, hogy a csatlakozó magánpályák közutakat csakis az útfenntartásra kötelezettnek beleegyezésével vehetnek igénybe.

Egészen másként áll a helyzet a közutak és közterületek keresztezésének a kérdésében. Ebben az esetben ugyanis egyrészt a közut vagy közterület rendeltetésszerű használatának akadályozásáról szó sem lehet, másrészt pedig e közutakkal és közterületekkel szemben is fennáll — fentebb a 18. §-nál már bővebben tárgyalt — az a közjogi kötelezettség, hogy a szabad közlekedést nem akadályozhatják.

A törvényjavaslat tehát a 18. §-nak kényszer-rendszabályait a sajáthasználátú vasutnak közutakon és városi vagy községi közterületeken való átvezethetése érdekében szintén érvényesíti.

Az előadott közjogi érveken kívül ezt a rendelkezést célszerűségi szempontok is indokolják, a mennyiben hazai joggyakorlatunk szerint a kisajátítási jog közutakkal és közterületekkel szemben érvényesíthető nem lévén, akárhány sajáthasználátú vasut létrejötté ily módon egyáltalában

77. §.

Közutak és közterületek igénybe vétele, csatlakozások és keresztezések.

lehetetlenné válnék, mely körülmény pedig, tekintettel azon szoros összefüggésre, melyben a sajtáhasználatú vasutak a gazdasági üzemek fejlődésével állanak, már közgazdasági károkkal is járna.

Ugyanezek a szempontok teszik szükségessé, hogy a sajtáhasználatú vasut részére a keresztezés lehetősége közforgalmú vasuttal szemben is biztosíttassék.

Ebben a kérdésben a törvényjavaslat a kisajátítási törvény azon határozmányainak alapjára helyezkedik, mely szerint a keresztezés tőrésének szolgalmát, ha az iránt barát-ságos egyezkedés nem jön létre a kereskedelemügyi minister állapítja meg, ellenben abban a kérdésben, hogy van-e ily esetben kártalanításnak helye és miből álljon az? a bíróság dönt.

A sajtáhasználatú vasutak a közforgalmú vasutaknak táppályái, mintegy felszívó erecskéi lévén, alig tételezhető fel az, hogy valamely közforgalmú vasut egy sajtáhasználatú vasutnak a csatlakozás lehetőségét megtagadja.

Azok a fontos közgazdasági érdekek azonban, melyek különösen az ipartelepek létesülése szempontjából a csatlakozást kereső sajtáhasználatú vasutak megépítéséhez fűződnek, szükségessé teszik mégis azt, hogy a csatlakozás lehetősége a közforgalmú vasut tetszésétől függetlenül tessenék s ekként biztos alapokon nyugodjék.

A törvényjavaslatban tehát ép úgy, miként ezt két közforgalmú vasutra vonatkozólag az 1868. évi vasutengedélyezési szabályrendelet előírja, kimondatik, hogy a közforgalmú vasut a sajtáhasználatú vasut részére a csatlakozást, a kereskedelemügyi minister felhívására, megengedni tartozik.

A csatlakozás kérdésében abszolút hatályú rendelkezés a törvényjavaslatba felvehető nem volt, miután e részben a konkrét esetek különféleségéhez képest, a döntést a ministeri elhatározásnak kellett fentartani.

A közforgalmú vasut üzemének zavartalansága ugyanis már fontos közérdek is, mely egy sajáthasználátú vasut csatlakozási jogának abszolút hatályuvá tételével koczkára nem tehető. Ekként a minister döntésére kell bízni azt, hogy mikor válik lehetségessé a sajáthasználátú vasuthoz fűződő magánérdeknek a közérdek sérelme nélkül való kielégítése.

A külföldi törvények jobbjára ugyanezt az álláspontot foglalják el.

Poroszországban a kisvasuti törvény 10. §-a előírja, hogy azon vasutak engedélyokirataiban, melyek teherforgalomra vannak berendezve kiköthető, hogy a csatlakozó vágánynak bevezetését tűrni kötelesek. A bevezetés helyét és módját a vasutfelügyeleti hatóság állapítja meg. Meg nem egyezés esetén ez a hatóság állapítja meg a felek közti viszonyt is, sőt — a bírói jogorvoslat fentartásával — a kártalanítás kérdésében is dönt.

A törvényhez kiadott végrehajtási utasításban különösen hangsúlyoztatik, hogy a fenti engedélyokirati kikötést rendszerint érvényesíteni is kell.

Svájcban a közforgalmú vasutak és az ipartelepek közötti összekötő vágányok jogviszonyainak rendezése tárgyában 1874. évi december 19-én kelt törvény értelmében a vasutak kötelesek az ipartelepekről jövő vágányok részére a csatlakozást megengedni és az ipartelepek teherkocsijait vonalikon járatni.

A csatlakozás kérdésében a szövetségi tanács dönt.

Franciaországban a csatlakozó magánvágányok számára a csatlakozást az egyes vasutak az építési és üzleti feltételek (Cahier des charges) értelmében megengedni kötelesek. Meg nem egyezés esetén az államhatóság dönt.

Olaszországban és Hollandiában hasonló rendelkezések állanak fenn.

Belgiumban ellenben az építési és üzleti feltételek (Cahier

des charges) 6. §-a értelmében a csatlakozó magánpályák csakis a vasut engedélyesének hozzájárulásával létesíthetők.

A terepviszonyok alakulata következtében — különösen hegyes vidéken — akárhányszor előfordul az az eset, hogy az illető helyen csakis egy vágány létesíthető, ennél fogva ha az illető vágány mögötti területről valamely gazdasági üzem a saját használatú vasut által már elfoglalt területen át közlekedni akar, fennálló jogunk szerint ezt csakis akkor teheti, ha a már meglévő pálya tulajdonosával az együttes használat tekintetében barátságos megegyezésre jutott. Ennek a barátságos megegyezésnek létrejöttét azonban a vállalatok közti versenyviszonyok rendszerint meghiúsítják, s ekként pl. akárhány erdőüzem belterjes kihasználása, a közigazdaság határozott kárára, lehetetlenné tétetik.

Ezen a bajon az 1907. évi III. törvénycikk 8. §-ában statuált kisajátítási jog sem segít, mert saját használatú vasuttal szemben ezen az alapon kisajátításnak nincs helye és még kevésbé érvényesíthető az, egy már a kisajátítási jog alapján épült saját használatú vasuttal szemben.

Fontos közigazdasági érdekek fűződnek tehát ahhoz, hogy úgy, miként ez a közforgalmú vasutaknál történik, a saját használatú vasutakkal szemben is törvényben állapíttassék meg az a kötelezettség, hogy az e részbeni felhívásra egymásnak az együttes használatot megengedni tartoznak.

Az együttes használatnak biztosítása az előadottakon kívül akárhányszor általános közlekedési szempontokból is szükséges, a midőn t. i. közutakon vagy közterületeken haladó saját használatú vasut együttes használatáról van szó, s ekként a közutnak vagy közterületnek eredeti rendeltetésétől nagyobb mérvben való további elvonása elkerülhető.

A törvényjavaslatban az együttes használat elrendelése tekintetében a döntés — a kártalanítás kérdésében a bírói ut fentartása mellett — a kereskedelemügyi miniszternek tartatik fenn.

Az együttes használat jogát ugyanis, tekintettel a saját-használatú vasutak magánjogi jellegére, abszolút hatályúvá tenni szintén nem lehet, miután a tulajdonjognak ilyenén megszorítása csakis ott indokolt, a hol ez egy másik, közgazdasági szempontokból szintén fontos vállalat érdekében elkerülhetetlenül szükséges s mellette közérdekű szempontok is szólnak.

Svájcban a fent idézett törvény szintén előírja, hogy a csatlakozó vágány tulajdonosa a mellette és mögötte levő ipartelepek kocsijait közvetíteni tartozik.

A saját-használatú vasutak jellegéből következik, hogy azok mások számára szállításokat nem közvetíthetnek.

78. §.
Szállítási
korlátozások.

Szükséges ennek a törvényben való kimondása azért is, mert különben a saját-használatú vasutak egy összefüggő láncolatának összeállításával már oly közlekedési vállalat is létesíthető volna, mely a közforgalom érdekeibe vág, s ekként az állam vasutengedélyezési jogának kijátszására vezethet.

Ennek megakadályozása érdekében a törvényjavaslatban külön is megemléttetik az, hogy mások alatt a tulajdonostársak is értendők, vagyis tehát egy saját-használatú vasuton, ha annak több is a tulajdonosa, csakis azok a szállítások eszközölhetők, melyek azzal a gazdasági üzemmel függenek össze, melynek a saját-használatú vasut tartozékát képezi és a tulajdonostársak egyike által sem használható fel a saját-használatú vasut oly szállításokra, melyek valamely más, habár szintén az ő tulajdonában levő gazdasági üzemhez tartoznak.

A törvényjavaslat azonban a saját-használatú vasuton a mások számára való szállítást — ideértve a személyszállítást is — abszolút hatálylallyal nem zárja ki, hanem azt a kereskedelemügyi minister engedélyétől teszi függővé.

Gyakran előfordulhat ugyanis az az eset, hogy a saját-használatú vasutak eredeti rendeltetésükön felül bizonyos mértékben a közforgalom érdekében is hasznosíthatók.

Különösen áll ez egyes bánya- és erdei vasutaknál, a hol egy-két községnek egyenesen létérdeke fűződik ahhoz, hogy egyéb közlekedési eszközök hiányában a vasutat használhassa.

Ilyen esetekben nemcsak hogy a közérdek sérelmével nem jár, de sőt épen ebből a szempontból szükséges is gondoskodni arról, hogy a sajáthasználátú vasut — önként értetőleg, a mennyiben ehhez a tulajdonosa hozzájárul — a közforgalom céljaira is felhasználható legyen.

A közforgalom lebonyolítására vonatkozó engedély kiadására egyedül a kereskedelemügyi minister lehet az illetékes, miután az ő hatáskörébe tartozik annak a megítélése, hogy a közforgalomra való berendezkedés mindenesetre még azon a határon innen maradjon, a midőn már rendes közforgalmú vasutról van szó, s ekként már állami adományozás forog kérdésben.

Az engedély megadása előtt, mely a dolog természeténél fogva csak rövidebb időközökre szólhat, a sajáthasználátú vasut építése és üzemi berendezései az üzembiztonság szempontjából mindenesetre megvizsgálandók s a díjszabásokra s a menetrendekre is a kellő befolyás biztosítandó.

Az e részbeni részletes intézkedéseket a törvényjavaslat a rendeleti utnak hagyja fenn, a minthogy ez idő szerint is a magánhasználátú vasutnak korlátolt közforgalomra való berendezése szabályrendeletileg van rendezve.¹⁾

Jóllehet a sajáthasználátú vasutakra kiadott rendészeti engedély — a mint ez a 73. §-nál fentebb kifejtetett — nem valamely közjogi jogosítványnak az adományozása, s ekként a sajáthasználátú vasutnak magánjogi jellege vita tárgyává nem tehető, mindazonáltal viszont ahhoz sem férhet kétség, hogy a sajáthasználátú vasutak a kisajátítási joggal történt felruházás folytán oly kivételes helyzetbe kerültek, mely már kizárja azt, hogy velük szemben olyan eljárás követhető legyen,

¹⁾ A közmunka és közlekedésügyi ministernek 1888. évi augusztus hó 22-én 37553. sz. a. kiadott rendeleté. I. kötet 323. oldal.

79—80. §.
A rendészeti
engedély
visszavonása és
büntető
határozatok.

mely a közérdek parancsolta szükség esetén a magántulajdonnal szemközt éppen a kisajátítás eminens joga révén érvényesíthető.

A törvényjavaslatban tehát mindenesetre gondoskodni kellett arról, hogy a mennyiben ez közérdekből szükségessé válik, a sajáthasználátú vasutnak közlekedési eszköz jellegé kisajátítás nélkül is megszüntethető legyen. Ilyen rendelkezésekre valamely közforgalmú vasut létesíthetése érdekében, továbbá különösen az országhatárig vezető sajáthasználátú vasutaknál honvédelmi szempontokból, úgyszintén városszabályozási tekinteteből egyaránt szükség leend.

A rendészeti engedélynek illetően megvonása kártalanítási igény alapjául nem szolgálhat, mert itt egy közjogi tény forog szóban, mely indító okát a »salus rei publicae suprema lex« elvében bírja.

Ez az elv érvényesül több külföldi államban is.

Belgiumban a rendészeti engedély visszavonásig érvényes, és visszavonható minden kártérítési igény kizárásával.

Braunschweigben az 1906. évi május hó 3-án kelt törvény 4. §-a értelmében a rendészeti engedély visszavonható, ha az üzem beszüntetése vagy a pálya eltávolítása közérdekből szükségessé válik. A kérdésben jogorvoslat kizárásával az államministerium dönt.

A jelen szakaszokban foglalt büntető határozatok a sajáthasználátú vasutaknál a kellő nyilvántartás és rend megővését czélozzák.

A törvényeknek és szabályoknak, mint az államban való együttélés alapfeltételeinek megalkotásával az államnak feladata még nem merül ki, hanem annak további feladatát képezi még az is, hogy a törvények és szabályok megtartására felügyeljen, azoknak szükség esetén kényszer útján is érvényt szerezzen, megsértésüket megtorolja.

Ezeknek a rendészeti teendőknek elvégzéséről az állam vagy saját szervei útján gondoskodik, vagy pedig azt átruhá-

VI. CZIM.
**Vegyes
átmeneti és
záró-
határozatok.**

81—86. §.
Vasutrendészet
és felügyelet.

zott hatáskörben az önkormányzati szervekre, a helyi hatóságokra bizza.

Az általános érvényű rendészeti intézkedéseken kívül, melyek tehát az államban levő minden személyre és dologra egyaránt kiterjednek, szükségessé válik még különleges rendészeti intézkedésekről is gondoskodni oly egyes gazdasági ágakra vonatkozólag, melyek az általános rendészeti szempontokon kívül még különleges elbírálás alá is esnek.

A vasutaknak különleges építése és berendezése, főleg pedig az a veszély, mely nagyobb tömegeknek fokozott sebességgel a kitérés lehetősége nélkül való közlekedtetéséből kifolyólag, a vasutal érintkezésbe jövő személyekre és dolgokra származik, minden államot már kezdettől fogva arra utaltak, hogy a vasutak építése és üzeme tekintetében az általános rendészeti intézkedéseken kívül még különleges rendelkezéseket is tegyen.

Ekként a vasutaknak úgy építése, mint üzeme tekintetében már kezdettől fogva minden egyes államban különleges rendészeti szabályok is állapítottak meg.

Ezen szabályok közül azok, a melyek arra szükségesek, hogy a vasut építéséből kifolyólag a közérdek sérelmet ne szenvedjen, a közrend és közbiztonság meg ne zavartassék és harmadik személyeknek kár ne okoztassék, alkotják a vasut-építési rendszert, ellenben a vasutüzleti rendszert alatt különböztetjük meg azon szabályokat és rendelkezéseket, melyek a vasuti üzem rendességét, annak biztonságát, továbbá a vasuti üzemből a közérdekre és a harmadik személyek életére és vagyonára származható káros behatások elleni védelmet biztosítják.

A vasuti rendszertre vonatkozó szabályoknak megalkotása hazánkban az abszolút kornak idejére esik.

Az első ilyen számottevő intézkedés volt az 1851. évi november hó 16-án kelt császári rendelettel kiadott vasut-

üzleti rendtartás, mely a vasutüzleti rendészet tekintetében tartalmazott kimerítő rendelkezéseket.

Csakhamar követte ezt az 1854. évi szeptember hó 8-án kelt legfelsőbb elhatározás alapján kiadott vasutengedélyezési törvény, mely a vasutépítési rendészetnek képezte alapját.

Az alkotmányos életnek visszaállításával a vasuti rendészet tekintetében szükséges általános érvényű intézkedések alkotmányos uton is megtétettek.

Kiadatott nevezetesen az 1868. évi július hó 8-án 4973. sz. alatt kelt vasutengedélyezési rendelet, melynek különösen VI., IX. és X. pontjai ¹⁾ képezik a ma is érvényben álló vasutépítési rendészetnek alapját.

A vasutüzleti rendtartásnak rendelkezései pedig a magyar korona országai és ő cs. és kir. apostoli királyi Felsője többi királyságai és országai között időnként megkötött vám- és kereskedelmi szövetségnek értelmében érvényükben hazánkra vonatkozólag is fentartattak. E részben lényeges változás az 1908. évi január hó elsejével következett be, a midőn az 1908. évi XIII. törvénycikkben véglegesen kinyert felhatalmazás alapján a vasutüzleti rendtartás mint önálló magyar jogforrás adatott ki.²⁾

A mi a vasuti rendészetet gyakorló hatóságokat illeti, ezek már kezdettől fogva külön választottak az általános rendészet gyakorlására hivatott hatóságoktól s különösen a mi a helyi hatóságokat illeti, ezek a vasuti rendészet terén speciális működést ki nem fejthettek, hanem e részbeni feladatuk a vasutakkal szemben is csak azokra az általános rendészeti teendőkre szorítkozott, melyek a dolog természeténél fogva egyaránt kell, hogy mindenre kiterjedjenek.

A vasuti rendészet — és pedig az építési és üzleti rendészet egyaránt — egyedül és kizárólag a közmunka- és közle-

¹⁾ I. kötet 41. oldal.

²⁾ I. kötet 60. és következő oldal.

kedésügyi minister, illetőleg később a kereskedelemügyi minister hatáskörébe tartozott, a ki azt vagy maga, vagy pedig az építési rendészetre vonatkozólag kirendelt szakközegei, a vasutüzleti rendészetre vonatkozólag pedig a vasutüzleti rendtartásban e részben megjelölt szakhatósága, nevezetesen a m. kir. vasuti és hajózási főfelügyelőség útján gyakorolta.

Az alkotmány visszaállítása idején a kérdést másként megoldani nem is lehetett, miután a helyi közigazgatás ősi jogunk alapján az önkormányzat rendszerére alapított, a közigazgatási teendőket végző önkormányzati szervek pedig az alkotmány helyreállítása idején oly műszaki szakerőkkel, melyek a vasuti rendészetet bármely apróbb tagoltságában is végezhetnék volna, nem rendelkeztek. Ekként tehát a vasuti rendészet csakis a központi szakhatóság hatáskörébe volt utalható.

A közigazgatási bizottságról szóló 1876. évi VI. törvénycikk megalkotásával azonban már megtörtént az első lépés a vasutrendészeti hatáskör decentralizációja felé, a mennyiben ezen törvénycikk a közigazgatási bizottságoknak mint helyi hatóságoknak, különösen a vasutak feletti felügyelet tekintetében, szélesebb hatáskört biztosít s egyúttal pedig felelősségi fórumokul is őket jelöli ki a vasutak és a közigazgatási közegek, valamint a vasutak és a közönség vagy egyesek között felmerülő nem rendőri, de a fennálló gyakorlat szerint közigazgatásilag elintézhető ügyekben.¹⁾

Még tüzetesebb szabályozást nyert a közigazgatási bizottságnak — mint helyi hatóságnak — vasutrendészeti hatásköre a közmunka- és közlekedésügyi minister által a közigazgatási bizottságnak a ministerium ügykörét érintő hatásköréről a törvény 27. §-a alapján kiadott utasításban, melynek különösen felemlítendő rendelkezése az, hogy a lóvasutak feletti vasuti rendészetnek gyakorlása — elsőfokon és

¹⁾ 1876. évi VI. törvénycikk 27—28. §-ai.

felebbezéssel a ministerhez — már egészben a közigazgatási bizottságra ruháztatott át.¹⁾

A vasuti rendészet, különösen pedig az erre vonatkozó hatáskör kérdésében a fentebb vázolt jogi helyzeten további változás a közuti vasutaknál a gép-, nevezetesen pedig a villamos hajtóerőnek alkalmazásba vételével következett be.

Ugy Budapest székesfőváros közönsége, mint pedig a vidéki városok — miként az már különben a közuti vasutakra vonatkozó 61. és következő §-oknál előadatott — a területhasználattól kifolyólag maguknak a közuti vasutakkal szemben nemcsak az engedélyezési, hanem a vasutrendészeti hatáskört is vindikálták.

Az ebből származott hatásköri összeütközések és hosszas tárgyalások, melyek még azzal is komplikálódtak, hogy a budapesti fővárosi rendőrség főkapitánya az 1881. évi XXI. törvénycikk 7. §-ának *a)* és *b)* pontjából kifolyólag a vasuti rendészet terén szintén olyan hatáskörrre tartott igényt, mely őt a szintén törvényerővel bíró vasuti szabályokkal szemben már meg nem illethette, feltétlenül szükségessé tették azt, hogy az alsóbbrendű vasutakról szóló törvényjavaslat keretében a vasuti rendészet és felügyelet kérdése minden további félremagyarázások kizárásával szabatosan rendeztessék.

A törvényjavaslat e részben mindenekelőtt abból az elvi álláspontból indul ki, hogy az alsóbbrendű vasutak azon kategóriái is, melyek mint közforgalmú vasutak a nagyobb távolságok legyőzésére hivatvák, személyek és áruk nagy tömegét fokozottabb sebességgel közvetítik, a vasuti rendészet tekintetében — épúgy mint a fővasutak — csakis a központi szakhatóság felügyelete és ellenőrzése alatt állhatnak, rendelkezési joggal felettök csak ez vagy alantas hatóságai

¹⁾ A szabályrendelet 10. §-a így hangzik. »Az engedély megadása esetén az építési és üzleti felügyelet, ide értve a vasut megnyitását megelőző műtanrendőri bejárást is, elsődökon s felebbezéssel a közmunka és közlekedési minis-terhez, szintén a közigazgatási bizottságra ruháztatik.«

birhatnak, mert csak így ellensúlyozható az az imminens veszély, mely az ilyen vasutak közlekedtetéséből a közre kétségtelenül származik.

A vasuti rendészetnek a helyi hatóságoktól illetően való függetlenítéséből önként értetőleg nem következik ezen vasutaknak a helyi rendőrhatalóságok alól való teljes kivonása, miután azoknak a személy- és vagyonbiztonság megóvása, a béke és közrend fentartása, a megfigyelő és felfedező, sőt imminens veszély esetén a megelőző rendőri tevékenység tekintetében ez a hatáskörük a vasutakkal szemben is kétségtelenül fennáll, sőt végezetül fontos feladatukat képezi az is, hogy a vasuti rendészetet gyakorló szakhatóságokat és vasuti közegeket eljárásukban szükség esetén támogassák.

A törvényjavaslat 81. §-a értelmében tehát a helyi érdekű és a gazdasági vasutak építése és üzeme felett a felügyeletet a kereskedelemügyi miniszter gyakorolja.

Egészen másképp áll a helyzet a közúti vasutakkal szemben, melyek kiterjedésükben már szűken határolva, külön pályatest nélkül létesülve, nagyobb sebességgel nem közlekedhetnek, s így a közre nézve már nem rejtenek magukban akkora veszélyt, hogy annak ellensúlyozására szükséges vasutrendészeti működés ne volna aggály nélkül a helyi hatóságokra is bízható.

Lehetővé teszi ezt most már az a körülmény is, hogy úgy Budapest székesfőváros közönsége, mint a vidéki városok is a kellő szakképzettséggel ellátott személyzettel bíró mérnöki hivatalok felett rendelkeznek, a vármegyei törvényhatóságoknak pedig a m. kir. államépítészeti hivatalok állanak rendelkezésükre.

A törvényjavaslat 82. §-a tehát az építésrendészeti hatáskörrel, közúti vasutakkal és a sajtáhasználatú vasutakkal szemben a helyi hatóságokat bizza meg és pedig, figyelemmel e részben az egyéb építésrendőri hatósági szervezetre, ezt a hatáskört Budapest székesfőváros területén és a törvény-

hatósági joggal felruházott városokban a tanácsra, rendezett tanácsú városokban, továbbá nagy- és kisközségekben pedig az alispánra ruházza.

A törvényjavaslatnak azon külön megjegyzése, hogy Budapest székesfőváros területén vasutépítés közben is a szabad közlekedésre, közrendre és személybiztonságra nézve fennálló szabályok betartására vonatkozólag a felügyelet a m. kir. államrendőrség főkapitányának hatáskörébe tartozik, a fentebb előadottaknak szükségszerű követelménye, a mint-hogy a vidéken is az általános rendészet feladatát képező illetén teendők végzése szintén a helyi rendőrhatalóságoknak a dolga.

Az élet- és vagyonbiztonság megóvását, vagyis tehát a rendészet legfontosabb feladatának teljesítését célozza a törvényjavaslatnak az a rendelkezése, hogy a közuti vagy sajátáhasználatú vasutak építése felett is, ha azok különleges műszaki berendezésekkel épülnek, a műszaki felügyeletet a kereskedelemügyi minister egészen vagy részben magának tarthatja fenn.

A technika mai előhaladása mellett ugyanis, különösen a közuti és a sajátáhasználatú vasutaknál rövid időközökben annyi újítás és komplikált megoldás merül fel, a melyekkel való lépéstartás a helyi hatóságok műszaki karától már a működési kör szűken határolt volta folytán sem követelhető. Szükséges tehát, hogy ily esetekben az erre alkalmas szak-erőkkel bíró ministerium járhatson el.

A közuti és sajátáhasználatú vasutak üzeme — e részben egész joggal ide sorolhatók azok a helyi érdekű és gazdasági vasutak is, melyek kizárólag vagy legnagyobbbrészt külön pályatest nélkül közutak vagy közterületek igénybevételével vagy együttes használatával épülnek — két szempontból bírálendő el.

Az egyik az üzembiztosság és az üzlet vitelének belső rendje. Az ez esetre vonatkozólag rendezést igénylő kérdések

kivétel nélkül olyanok, melyek különös szakképzettséget igényelnek, a melyekre vonatkozólag tehát a rendészeti hatáskör mindenesetre egy erre hivatott külön szakhatóságra bízandó.

Ez a szakhatóság más, mint a kereskedelemügyi miniszternek a más vasutak üzemének műszaki elbírálására is hivatott szakhatósága, vagyis a m. kir. vasuti és hajózási főfelügyelőség nem lehet, mert csak így érhető el a közérdek szempontjából fontos azon követelmény, hogy a személy- és vagyonbiztonság megóvása érdekében a vasutak üzeme műszakilag egyöntetűen és a technika haladásának mindenkor megfelelően kezeltessék.

A másik szempont a közigazgatási rendészet, melynek főfeladata a közbiztonság, a forgalom rendessége, annak védelme, a kényelem, közegészség, köztisztaság tekintetében szükséges felügyelet és intézkedés. Az e részbeni hatáskör közuti és sajáthasználátú vasutakkal szemben teljes megnyugvással ruházható a helyi hatóságokra és pedig annyival is inkább, mert helyi ismereteik és helyi ottlétük alapján az intézkedésre és ellenőrzésre tényleg ők a leghivatottabbak is.

A műszaki és közigazgatási rendészet tekintetében a törvényjavaslat inkább csak az elvi elkülönítést kívánja felállítani s az e célra alkalmasabb végrehajtási utasításban fognak a két rendbeli hatáskörnek teendői részletesen körülíratni s mindegyiknek működési köre a kellő részletességgel pontosan megállapíttatni.

A vasuti rendészet terén a törvényjavaslat által elfoglalt fenti álláspontot a porosz kisvasuti törvény már érvényesítette. Ennek 22. §-a ugyanis kimondja, hogy a kisvasutak az engedélyező hatóság — a mely pedig tudvalevőleg a helyi hatóság — felügyelete alatt állanak. A géperejű vasutak felett a vasuti műszaki felügyelet azonban azt a vasuti szakhatóságot illeti meg, mely az engedélyezésnél is közreműködött.

A törvényhez 1898-ban kiadott végrehajtási utasítás különösen is hangsúlyozza, hogy a vasuti szakhatóság a vasutműszaki hatáskörében a közigazgatási hatóságtól függetlenül jár el. Feladatát képezi a szorosabb értelemben vett üzemnek oly célból való ellenőrzése, hogy a pálya és forgalmi eszközök üzemképes állapotban legyenek s a vonatok biztonságosan és rendszeresen közlekedhessenek. A két hatóságnak különben feladatává tétetik, hogy mindenkor egyetértőleg járjanak el.

A vasutüzleti rendészet közigazgatási részére vonatkozó hatáskör tekintetében az eljáró hatóságokat a törvényjavaslat az állami és önkormányzati szervezet teljes mérvben figyelembe vételével állapította meg.

A vasuti üzemnél annyira szükséges és kívánatos egyöntetű eljárást czélozza a törvényjavaslatnak azon, különben Poroszországban is érvényesített rendelkezése, mely szerint a két hatóság, a mennyiben intézkedéseik egymás hatáskörét érintik, egyetértőleg tartoznak eljárni. A végrehajtási utasításnak leendő feladata e részben is a szükséges intézkedéseket megtenni és gondoskodni arról, hogy ezáltal az ügymenet a szolgálat hátrányára meg ne lassíttassék.

Gondoskodik a törvényjavaslat meg nem egyezés esetére a döntő fórumokról is, melyek önként értetőleg mások nem lehetnek, mint a szak- és közigazgatás legfőbb hatóságai, vagyis a kereskedelemügyi minister a belügyministerrel, illetőleg a bánnal egyetemben.

A jogállam követelményéből kifolyólag megfelelően gondoskodik a törvényjavaslat a jogorvoslatokról is s e részben a felelbiteli forumokat a mai jogállapot szemmel tartásával állapítja meg.

A törvényjavaslat 85. §-ában szintén az annyira fontos egyöntetű eljárás lehetővé tétele s ekként a vasuti üzem rendességére kétségtelenül zavarólag ható s a vasuti üzem veszélyességét emelő ellentétes hatósági intézkedések elkerülése czéloztatik.

A törvényjavaslat azon rendelkezése, hogy az ugyanazon vasutra területileg illetékes különböző hatóságok egyetértőleg tartoznak eljárni, nevezetesen pedig az a kikötés, hogy meg nem egyezés esetén a közös felettes felügyeleti hatóság, vagyis tehát a 84. §. értelmében a kereskedelemügyi miniszter a belügyminiszterrel, illetőleg a bánnal egyetértőleg dönt, ezt a célt eléggé biztosítja.

A törvényjavaslatnak azon rendelkezése, hogy a törvényhatóságok a közuti és a sajtóhasználatú vasutak engedélyezése és felügyelete tekintetében a törvényjavaslat értelmében részükre biztosított önkormányzati hatáskör keretében szabályrendeleteket alkothatnak, a mai jogállapotnak felel meg.

Az e részbeni rendelkezésekre, különösen a mai helyzet tisztázása szempontjából volt szükség.

A szabályrendelet-alkotás joga ugyanis egyes konkrét esetekben külön is statuáltatott.

Igy pl. a Budapest székesfőváros területén tervezett géperejű közuti vasutaknak stb. engedélyezése, építése és üzlete körül követendő eljárás tárgyában 1887. évi november hó 2-án 45.224. szám alatt kiadott szabályrendelet 9. §-a ¹⁾ kimondja, hogy a szabályrendelet hatálya alá tartozó vasutak üzlete felett a székesfőváros szempontjából gyakorlandó felügyelet módozatait a székesfőváros közönsége szabályrendeletben állapítja meg.

A felügyelet szűkebben határolt egyes tereire vonatkozó szabályrendelet-alkotás joga több esetben az illető vasut építésére és üzletére kiadott engedélyokirat keretében is biztosítottatott, sőt volt rá eset, hogy ez a területhasználati szerződésben állapítottatott meg.

Mínthogy a szabályrendeletalkotás joga csakis törvényben gyökerezhetik, a mínthogy a most felsorolt esetek törvényessége is végső fokon szintén csak az önkormányzati

¹⁾ I. kötet 297. oldal.

alaptörvényeknek e részbeni alapvető intézkedésein nyugodt, ennél fogva és oly czélből, hogy ez a kérdés is, mint annyi más, az eredeti törvényes alapjára visszavezetessék, a vasutakra vonatkozó szabályrendeletalkotás joga a törvényjavaslatban volt rendezendő.

Mint egyáltalában minden rendészeti működés, úgy a vasuti rendészet sem nélkülözheti azokat az eszközöket, melyek szükségesek arra nézve, hogy a kiadott rendszabályoknak érvény szereztessek.

Ezen kényszereszközök között fontos szerepet játszanak a megtorló intézkedések.

Annak oka, hogy ezekről a törvényjavaslat kifejezetten még sem gondoskodik, egyedül csak abban rejlik, hogy a ministeri rendelkezések számára a szükséges szankciónál úgy a vasutengedélyezési szabályrendelet, mint a vasutüzleti rendtartás már gondoskodik, az önkormányzatra vonatkozó intézkedések szankciójáról pedig a törvényjavaslat 86. §-a alapján alkotandó szabályrendeletek keretében történék gondoskodás.

A kisajátítási törvény alapján az ingatlanok tulajdonosai nem kötelezhetők arra, hogy a villamos vasutak villamos vezetékeinek felerősítését eltűrjék. Ez a körülmény sok nehézségre és hosszadalmas tárgyalásokra vezet, a mennyiben a vasutvállalat, ha csak egy falirózsa felerősítése miatt az egész épületet kisajátítani nem akarja, a háztulajdonosokkal mindenkor egyezkedni kénytelen.

Hátrányos ez a körülmény az utczaközlekedés szempontjából is, mert ily módon végeredményben ott is alkalmaznak vezetéktartó-oszlopokat, a hol ez a falirózsa felerősítése útján elkerülhető volna.

A távirdáról és távbeszélőről szóló 1888. évi XXXI. törvény cikk a vezetékek felerősítésének eltürésére vonatkozó szolgalmat a fenti indokokból már meg is állapította.

Az idézett törvénynek erre vonatkozó rendelkezései a

87. §.
Villamos
vezetékek
szolgalmi joga.

törvényjavaslat értelmében kiterjesztnének a közforgalmú vasutak, üzleti távirda, távbeszélő és jelző huzalaira, valamint a közforgalmú villamos vasutak áramvezetékeire is.

A gazdasági vasutak lényegileg a helyi érdekű vasutakkal azonos megítélés alá esvén, azoknak összpontosított telekkönyvezéséről szintén gondoskodni kellett.

A törvényjavaslatban fontos újítás az a rendelkezés, mely a közuti vasutaknak is kívánságukra lehetővé teszi az összpontosított telekkönyvbe való bevezettetésüket.

Ezen rendelkezés alapján megadatik a közuti vasutaknak is a mód arra, hogy hitelképességüket emeljék s kifelé épp úgy, mint a többi közforgalmú vasutak, vasuti egységekként jelentkezessenek.

A közuti vasutak összpontosított telekkönyvezése akadályokba egyáltalában nem ütközik.

Poroszországban a vasuti egységekről (Bahneinheit) szóló 1895. évi augusztus hó 19-én kelt törvény értelmében a közuti vasutaknak a központi telekkönyvbe való bevezetése fakultatív hatálylyal szintén gyakorlatban van.

Az összpontosított telekkönyvezés a városi közterületek szempontjából sem lehet aggályos, mert az összpontosított telekkönyvbe önként értetőleg nem a közterületekre való tulajdonjog, hanem csakis a területhasználati szerződésben azokra vonatkozólag megállapított használati jog vezettnék be.

A közhitel érdekeit kívánja szolgálni a törvényjavaslat azon rendelkezése, hogy elsőbbségi kötvények kibocsátásának esetére az összpontosított telekkönyvbe való bevezetést a közuti vasutakkal szemben is kötelezőleg előírja. Szükséges ez a rendelkezés különösen arra való tekintettel, hogy az elsőbbségi kötvények leginkább a külföldi pénzpiaczon találnak elhelyezést s így mindenestre gondoskodni kell arról, hogy az elsőbbségi kötvényeket kibocsátó vállalat vagyoni és hitelviszonyai egyrészt könnyűszerrel megismerhetők, másrészt

pedig a kibocsátott kötvények biztonsága minél szilárdabb alapokra fektethető legyen.

Két helyi érdekű vasut engedélyokiratának egyesítéséhez — arra való tekintettel, hogy abban az engedélytartamok és adózási kedvezmények lejáratí idejei is egyesítettnek — eddigelé mindenkor a törvényhozás felhatalmazása kéretett ki.

89. §.
Vasutak
egyesítése.

Erre az intézkedésre semmi szükség nincsen s az országgyűlés munkáját csak indokolatlanul szaporítja.

Két vasut engedélyokiratának egyesítése ugyanis formális intézkedésnél nem egyéb.

Közforgalmi és közgazdasági szempontokból a súlypont nem az engedélyokiratok egyesítésén, hanem a forgalmi és tarifális intézkedéseken nyugszik, mely intézkedések ma is a kereskedelemügyi minister hatáskörébe tartoznak. Mójában áll tehát a kereskedelemügyi ministernek ma is, hogy az engedélyokiratok egyesítése nélkül is forgalmi és tarifális intézkedésekkel egységes vasuti hálózatokat létesítsen, tisztán a saját felelőssége alapján.

Még kevésbé van szükség a törvényhozás hozzájárulásának kikérésére az engedélytartamok és adómentességek egységes lejáratí idejének megállapítása szempontjából, mint a mely nem új jogot vagy kedvezményt statuál.

Az engedélytartamok és az adómentességek egységes lejáratí idejei ugyanis az illető vasutak építési és üzletberendezési tőkének, hosszainak s üzleti feleslegeinek, valamint a hátralevő időtartamoknak egybevetésével arányszámítások alapján számíttatnak ki.

A törvényjavaslat tehát az engedélyokiratok egyesítésénél a törvényhozás felhatalmazásának előzetes kikérését mellőzi és csakis azt írja elő, hogy az egységes engedélyokirat kiadásáról az országgyűlésnek jelentés tétessék.

A törvényjavaslatnak az a rendelkezése, mely szerint az engedélyokiratok egyesítése esetén — melylyel, a mennyiben

nem egy és ugyanazon részvénytársaság vasutjairól van szó, rendszerint a társasági fúzió is együtt szokott járni — a korábban kibocsátott címletek kicserélése céljából kibocsátandó egységes címletek és élvezeti jegyek, valamint az új üzletkezelési szerződés után a bélyeg- és illetékmentesség biztosítatik, újítást magában nem foglal, a mennyiben ez a kedvezmény eddigelé is a törvénybe czikkelyezett egységes engedélyokiratok keretében mindenkor megadatott.

90. §.
Építési
engedély.

A törvényjavaslat ezen szakaszának rendelkezései — mint általános érvényű jogszabályok — a törvényjavaslat keretébe tulajdonképpen szervesen bele sem illenének.

Felvételüket azonban gyakorlati tapasztalatok tették szükségessé, miután egyrészt az építés megkezdésének jogosultsága, másrészt és különösen a helyhatósági építési engedélyek tartalma tekintetében akárhányszor oly zavaros felfogások nyilvánultak, melyeknek a törvény világos rendelkezései utján való tisztázása közérdekből kívánatos.

A törvényjavaslat mindenekelőtt félre nem érthető határozottsággal megállapítja azt, hogy az építési engedélyt az engedélyező hatóságtól külön kell kérni, és hogy annak kinyerése előtt a munkálatok meg nem kezdhetők.

A továbbiakban a törvényjavaslat tisztázza a helyhatósági építési engedélyek tartalma tekintetében, különösen a helyi hatóságoknál, most uralkodó téves felfogásokat is.

A helyi hatóságok, nevezetesen a törvényhatósági joggal felruházott városok tanácsai, a helyhatósági építési engedély tartalmát rendszerint félreértve, azt oly kikötésekkel és feltételekkel igyekeztek kibővíteni, mely már az állami adományozás tárgyát képező engedélyezés keretébe vág.

Vissza kellett tehát vezetni a helyhatósági építési engedélyt az eredeti alapjára, mely szerint annak tartalma csakis azoknak a helyi rendészet szempontjából szükséges intézkedéseknek és rendelkezéseknek az összesége lehet, melyek abból a célból szükségesek, hogy az engedélyező hatóság által meg-

adott építési engedély a közrend és közbiztonság sérelmének elkerülésével legyen foganatosítható.

A törvényjavaslatban, a most előadott elvi álláspontból kiindulva, kimondatik tehát, hogy a helyhatósági építési engedély csakis a helyi rendészet szempontjából szükséges intézkedéseket tartalmazhatja és sem a vasutra vonatkozólag megállapított építési és üzletberendezési feltételekkel, sem a jóváhagyott építési tervekkel nem ellenkezhet.

Mínthogy pedig a helyhatósági építési engedély jogi természetére nézve semmiben sem különbözik a sajáthasználatú vasutakra vonatkozó rendészeti engedélytől, ennél fogva a törvényjavaslat 75. §-ánál ez utóbbira vonatkozólag érvényesített az az álláspont, mely szerint, ha a törvényes szabályoknak mindenben elég tétetett, a rendészeti engedély kiadása meg nem tagadható, önként értetőleg érvényesül a helyhatósági építési engedélyek kiadása tekintetében is.

A közigazgatási bíróságról szóló 1896. évi XXVI. törvénycikk rendelkezései a taxáczió elvének alapján állapítottván meg, a jogvédelem kérdésénél a törvényjavaslatban mindenekelőtt arról kellett gondoskodni, hogy az idecsatolt törvénycikk értelmében a most ismert vasuti kategóriákra kiterjesztett védelemben az alsóbbrendű vasutakról szóló törvény hatálya alá tartozó vasutak is, jellegüknek megfelelően, részesüljenek.

Az 1896. évi XXVI. törvénycikk 67. és 68. §-aiban megállapított ez a védelem abban nyilvánul, hogy a közigazgatási bíróság előtt való eljárásnak van helye:

»A közigazgatási bizottságnak azon határozata ellen, mely a vasuti üzletrendtartásnak a közönség magatartását tárgyazó 93—100. §-ai alkalmazása körül, egyrészt az ezen ügyek feletti őrködéssel megbízott községi vagy hatósági közegek (üzletrendtartás 101. §.), másrészt az ugyancsak üzletrendészeti hatalommal felruházott vasuti szolgálati személyzet (üzletrendtartás 102. §-a) között felmerülő vitás kérdésekre vonatkozik.

91. §.
Közigazgatási
bírósági
panasz.

A kereskedelemügyi miniszternek azon határozata ellen, melylyel

1. a vasuti vállalat igazgatóságára vagy az igazgatóság egyes tagjaira az üzletrendtartás 85. §-ában foglalt rend- és fegyelmi büntetéseket törvény és szabály ellenére alkalmazza ;

2. törvényes alap nélkül oly díjszabást létesít, mely az engedélyesnek az engedélyokirat alapján szerzett jogaiba ütközik ;

3. a későbbi törvény terhelő rendelkezéseit a korábban engedélyezett vasutra való alkalmazást a törvény határozata ellenére megtagadja.«

Ez a védelem tehát, melyet eddigelé is minden közforgalmú vasut élvezett, kiterjesztetik a jelen törvényjavaslat hatálya alá eső közforgalmú vasutakra is.

A törvényjavaslat ezenfelül védelemben részesíti a saját-használatú vasutak tulajdonosát is, kiterjesztvén a fenti 3. pontban foglalt rendelkezéseket a saját-használatú vasutakra.

Az idézett törvénycikk 69. §-a kivétel nélkül olyan rendelkezéseket tartalmazván, melyek csakis a helyi érdekű vasutakra vonatkoznak, a legegyszerűbb eljárás tulajdonképen az lett volna, hogy ezek a határozmányok a lényegileg azonos elbánás alá eső gazdasági vasutakra is kiterjesztessenek.

Minthogy azonban az 1896. évi XXVI. törvénycikk szóbanforgó 69. §-a a szabatos szövegezés tekintetében amúgy is kivánni valót hagy maga után, másrészt pedig abban több ízben hivatkozás történik az 1880. évi XXXI. és 1888. évi IV. törvénycikkekre, melyek pedig a jelen törvényjavaslatnak törvényerőre emelkedése esetén a 92. §. értelmében hatályon kívül helyeztetnének, ennélfogva már csak a helyes törvényszerkesztés szempontjából is czélszerűbbnek látszott a szóbanforgó 69. §. határozmányait megfelelő szövegezéssel a jelen törvényjavaslatba átvenni, magát a szakaszt pedig hatályon kívül helyezni.

Ezen az alapon állapították meg a törvényjavaslat jelen szakaszában az 1., 2., 4., 5. és 8. pontok alatt foglalt rendelkezések.

A kereskedelemügyi miniszternek azon határozata ellen, melylyel az állami utakon levő műtárgyak átalakítási, illetve előállítási költségeinek részben vagy egészben való viselésére az állami utakat igénybevevő vasutakat kötelezi, a saját-használatú vasutak részére azon okból nem biztosított a panasz joga, mert a saját-használatú vasut tulajdonosa és az állam között úgylis mindenkor külön szerződés kötöttik, a mely szerződésből kifolyólag netán felmerülő vitás kérdések eldöntése a rendes birói utra tartozik.

A törvényjavaslat az alsóbbrendű vasutak jogviszonyait tárgyalván, abban félreértések elkerülése czéljából kimondandó volt, hogy határozmányai sem a m. kir. államvasutakra, sem a fővasutakra nem vonatkoznak.

92—95. §.
Végrehajtási
rendeletek.

A törvényjavaslat ezen rendelkezése önként értetőleg csakis a szorosabb értelemben vett államvasutakra vonatkozik, nem alkalmazható tehát az államkincstár vagy az állami üzemek által létesített egyéb vonalakra, melyek habár szintén állami czélokat szolgálnak, a törvényjavaslat szempontjából államvasutaknak már nem tekinthetők.

Ugyancsak kiterjednének a törvényjavaslat határozmányai a fővasuti vállalatok által létesített azon alsóbbrendű vasutakra, melyek a fővasutaknak integrans részét nem képezik.

A törvényjavaslatnak — a mint több ízben erre utalás is történt — egyik főczélja és rendeltetése az lévén, hogy a vasutigazgatás terén az évek során át felmerült félreértéseket és ellentétes felfogásokat rendezze és tisztázza, szükséges volt a törvény erejével is konstatálni azt, hogy az 1868. évi vasutengedélyezési szabályrendeletnek, mint törvényerejű jogszabálynak mindazon határozmányai, melyek az újabban alkotott alsóbbrendű vasuti törvénynyel nem ellenkeznek, mint

általános érvényű vasuti jogszabályok az alsóbbrendű vasutakra is kiterjednek.

Szükséges volt ennek a kimondása különösen arra való tekintettel, hogy a szóbanforgó szabályrendelet kiadása alkalmával a géperejű vasutak közül csakis a gőzüzemmel hajtottak lévén ismereteseek, a szabályrendelet mindenütt csak gőzüzemű vasutakról rendelkezik, holott mai nap már a géperejű vasutak villamos és különböző motorikus erőkre is be vannak rendezve.

Nehogy tehát a szabályrendelet még szószerinti magyarázat útján is azon eredeti és kétségbe nem vonható célzatából és rendeltetéséből, mely szerint rendelkezései minden közforgalmú vasutra egyaránt kiterjednek kiforgatható legyen, az új törvényben a szabályrendelet általános érvénye szabatosan kifejezésre juttatandó volt.

A hazai iparfejlesztésről szóló 1907. évi III. törvénycikk 13. §-ában a közszállítások tekintetében kimondatik, hogy a közforgalomra berendezett hazai közlekedési vállalatok is ipari szükségleteiket és munkálataikat rendszerint a magyar korona országainak ipara révén tartoznak fedezni, mely rendelkezés alól a kereskedelemügyi minister adhat indokolt esetekben felmentést.

A törvény illetén szövegezéséből kifolyólag a hazai ipar védelmére vonatkozó szóbanforgó üdvös intézkedések a saját-
használatú vasutakra vonatkoztathatók nem volnának.

Teljesen helyes és indokolt ez az álláspont, addig a határig, a míg olyan saját-
használatú vasut létesítése forog szóban, melyre rendészeti engedély kiadása nem szükséges, mely tehát nem egyéb, mint a tulajdonjognak egyszerű folyamánya. Egészen másképp áll azonban a helyzet a rendészeti engedélytől függő saját-
használatú vasutaknál, a hol tehát létesülésük már bizonyos hatósági működéstől függ s így méltányos, hogy a hazai közgazdaságnak, közvetve tehát a közérdeknek is szolgáljanak.

Oly sajáthasználátú vasutakkal szemben pedig, melyek a kisajátítási jogot is igénybe veszik, tehát létesülésüket már egyenesen csakis a közérdekből adható »jus eminens«-nek köszönik, már jogos is az a követelmény, hogy viszont ők is a közérdeket minden tekintetben szem előtt tartani legyenek kötelesek.

A törvényjavaslatnak szóbanforgó intézkedéséből kifolyólag tehát a rendészeti engedélytől függő sajáthasználátú vasutakkal szemben a hazai ipar védelmére vonatkozó kikötések érvényesítendőek lesznek, önként értetőleg a végrehajtási utasítás keretében megteendőek lesznek azonban azok az intézkedések, melyek szükségesek arra nézve, hogy a sajáthasználátú vasutak jogi és gazdasági helyzetük figyelembevételével azoknak a kimutatásoknak és statisztikai adatoknak a szolgáltatásával, melyek a közforgalmú vasutakra előírva, meg ne terheltesse és egyáltalában az a szabad rendelkezés, mely a sajáthasználátú vasuttól, mint a tulajdonjog folyamánnyától el nem választható, a törvény korlátai között fentartassék.

A törvényjavaslat e részbeni rendelkezése különben újabb megterhelést a sajáthasználátú vasutakra nem jelent, mert a hazai ipar védelme, nevezetesen a hazai beszerzés kötelezettsége, a magánérdekű vasutakra vonatkozó építési engedély keretében ez idő szerint is ki szokott köttetni.

A törvényjavaslatba a vasuti építés és üzem természetéből kifolyólag a részletes kikötések és megállapítások nem vétettek fel, hanem e részben csakis az elvek voltak felállíthatók, a továbbiak pedig a végrehajtási utasítás feladatává tétettek. Különösen áll ez a vasutépítésre és üzemre vonatkozó műszaki rendelkezések tekintetében, melyek — miként ez már különben a 19. §-nál is előadatott — a technika folytonos haladása mellett oly gyakori változtatásoknak vannak kitéve, hogy azoknak a törvényben való mintegy leszögezése a vasutak fejlődésének megakasztásával volna egyértelmű.

Erre való tekintettel a törvényjavaslat a rendeleti utnak tartja fenn a gazdasági vasutakra vonatkozó külön vasutüzleti rendtartásnak és a géperejű közuti vasutak építési és üzem-szabályainak egységes megállapítását is.

Ily körülmények között tehát a törvényjavaslat végrehajtási utasítása nagyhorderejű és messzemenő intézkedésekkel jár együtt, a mennyiben az alsóbbrendű vasutakra vonatkozó mai összes rendelkezéseknek átvizsgálását és az új törvénnyel való összhangzásba hozatalát teszi szükségessé.

Mindezeknek a feladatoknak elvégzésére még a legmegfeszítettebb munka mellett is több hónapra lévén szükség, a törvény hatálybalépte kitolt fix terminushoz lesz kötendő, nehogy annak a kihirdetés napján való hatálybalépte esetén a rendelkezéseivel ellenkező rendeleteknek tömkelegével álljunk szemben, a mi a közigazgatás rendességét és zavartalan menetét súlyosan hátráltatná.

Erre annyival is inkább szükség van, mert azok a remények, melyeket a közvélemény a helyi érdekű vasutak reformjához, illetőleg tehát az alsóbbrendű vasutakról szóló törvény megalkotásához, egyrészt a hazai vasutügy továbbfejlesztése, másrészt pedig a közéletnek e téren is megtisztulása szempontjából fűz, csakis akkor fognak teljesezésbe mehetni, ha a törvény végrehajtására a legnagyobb gond fordítatik, s annak végrehajtása mindenkor a törvény szellemében történik.

... az államháztartáson belüli finanszírozás ...

... az államháztartáson kívüli finanszírozás ...

... az államháztartáson kívüli finanszírozás ...

