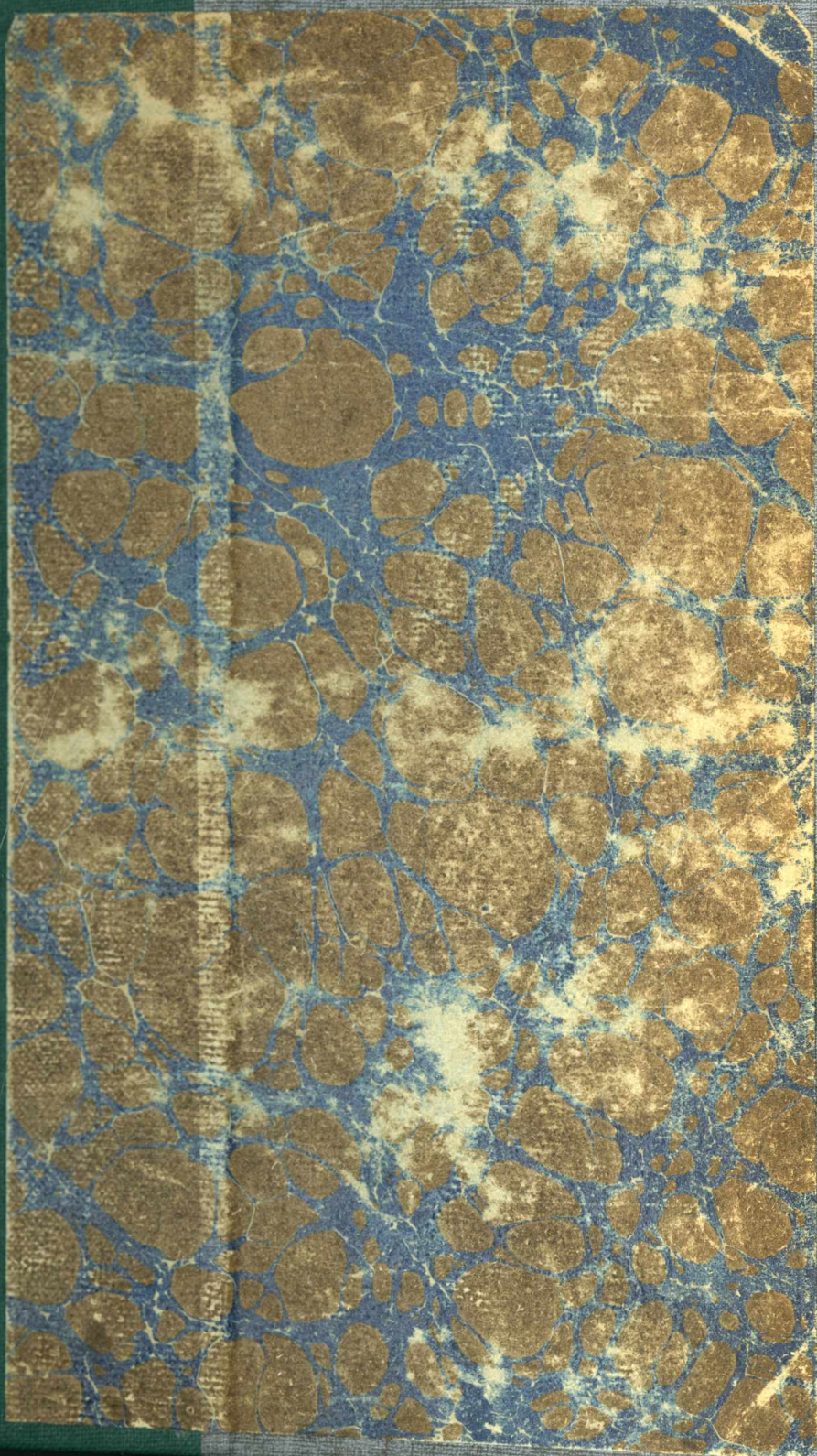


Politikai
röpiratok.

119.



119

1026

A

tervezett

SZAMOSVÖLGYI VASÚT

létesítése érdekében történt előmun-
kálatakról.



Ismerteti:

VASS JMRÉ,
titkár.



12.

tervezet

MAHARAJA UNIVERSITY
LIBRARY

MAHARAJA UNIVERSITY
LIBRARY
MAHARAJA UNIVERSITY
LIBRARY

MAHARAJA UNIVERSITY
LIBRARY

MAHARAJA UNIVERSITY
LIBRARY

Előszó.

Részint a sajtó útján, részint magán körökből értesült már a t. közönség, hogy báró Bánffy Dezső szolnok-dobokamegyei főispán ama nagy fontosságú terv kivitelével foglalkozik, hogy (egyelőre) Apahidától Deésig szamosvölgyi vasut építtessék.

Tekintve, hogy az eddigi értekezletekben nem vehettek részt mindazok, kik ez ügy iránt egy s más okból érdeklődnek, nem látszik czélszerűtlennek, hogy az említett vasút létesítése érdekében megindított mozgalmakról bővebb tájékoztat nyerjenek az érdekeltek.

Ez okból veszi a tisztelt közönség alábbiakban egybe fűzve mindazt, mi a fennebb jelzett czélból létre jött

Deés, 1878 évi október hó.

Felhívás az első értekezletre.

Szám 12.—1878.

Korunkban teljes jogosultsága van a közgazdászati irány előhaladásának Hazánk pedig mélyen érzi a közgazdászat előbbre vitelének szükségességét. De a mi minket legközelebbről érdekelhet, az a Szamos-völgye, melynek előnyös voltát a jelzett irányban felhasználni nem csak hasznos, hanem mintegy erkölcsi kötelességünk, ha a korintó szavát meghallgatni akarjuk. Ismeretes az, hogy egy vasút létesítése mily kiszámíthatlan előnyöket biztosít a hozzá grávitáló vidékeknek.

Áthatva ezen vezérelvek üdvösségétől és hasznosságától, kísérletet tettem arra nézve, hogy az Apahidától Mosonyváron át Deésig vonuló Szamos-völgyőre létesíthető volna-e egy olcsó vasútvonal építése? Megjegyezvén azt, hogy e vonal tovább építése alkalmas időben érvényt nyerhet. A vizsgálódás szép reményre jógósit, mert a talaj kedvező tere, az építési eszközök könnyű és olcsó beszerzése, valamint a remélhető forgalmi élénkség mind arra utalnak, hogy a tervbe vett közgazdászati céltől ne csak vissza ne rontunk, sőt annak kivitelét minden kitelhető módon keresztül vigyem.

Szakértőkkel tétettem vizsgálatot, minek folytán az előmunkálatok már folyamatban vannak, sőt egy hozzávetőleges költségterv is készen áll, ugyan csak szakértők által összeállítva.

Hozzá járul eme kedvező kilátásokhoz egy másik fontos körülmény. Ugyanis személyesen győződtem meg arról, hogy egy a mi viszonyainktól nem sokban különböző, sőt bizonyos tekintetben azokhoz majdnem hasonlító helyen aránylag igen olcsón épült egy vasút, mely a közforgalomnak átadtván életre valóságát és jövedelmezőségét már is megzafolthatlanul bebizonyította s az érdekelt honpolgárok általános jóllétét minden irányban előmozdította. E vasút az Arad-körös-völgyi, mely létesítése előtt ugy egye-

sek, mint a^z kormány előtt kivihetetlennek látszott, de kiépítettén, közforgalomba adása után egy régen érzett hiányt pótlónak s teljesen czélszerűnek bizonyult. E vasút tervezetét, költségtervét, fekvését s forgalmi viszonyait egy a helyszínén, mint fenn a kormánynál tanulmányoztam, s e lépésem még inkább megerősítette bennem ama megingathatlan hitet, hogy ha sikerült ott egy olcsó vasút előállítására, mennyivel biztosabban sikerülend itt a Szamosvölgyén, hol csak egy kis jóakarát s egy kevés áldozatkészég szükségeltetik.

A fentiek folytán hasznosnak s szükségesnek tartom, hogy az Apahidától Szamosujváron át Deésig vonuló Szamosvölgyön egy vasutvonal építtessék. Azonban ennek keresztülviteléhez az erkölcsi támogatáson kívül nagy mérvben hozzá járul az anyagi is. E végett szükségessé vált több buzgó honpolgárnak az irt czélra való egyesülése.

Ily czélból felkérem a czímet, hogy az említett szamosvölgyi vasút kiépítési módozatának megbeszélése, esetleg megállapítása végett a folyó október hó 12-én d. u. 3 órakor Deésen a megyeház tanácskozási termében tartandó értekezletben személyesen részt venni sziveskedjék.

Remélem, hogy eme hazafias kezdeményezésemet ahoz méltó erővel támogatni, s úgy az irt értekezletben való résztvétellel mint a siker kivívásához mért további áldozatkész támogatással ismert buzgalmánál fogva engem megajándékozni szives leend.

Hazafias tisztelettel lévén

Deésen, 1878. évi október 5-én.

Báró Bánffy Dezső.

Értekezleti jegyzőkönyv.

Jegyzőkönyv

felvétellett Deésen, 1878 évi október hó 12-én, a tervezett szamosvölgyi vasút kiépítési médozatának megvitatása tárgyában báró Bánffy Dezső szolnok-dobokamogyei főispán elnöklete alatt tartott értekezlet alkalmával.

Báró Bánffy Dezső főispán rövid szavakban előre bocsátja, miszerint a mai értekezlet összehívásának indoka az, hogy foglalkozván egy szamosvölgyi vasút építésének eszméjével, mely azonban többek egyesülésével létesülhet, kérni kívánja a támogatást terve kivitelére, s egyúttal tájékoztat kíván nyujtani a tervezett vasutvonalról. Azután a következő beszéddel nyitotta meg a szép számú értekezletet:

Uraim! Tisztelt értekezlet!

Közpályám jelszava: „Társadalmi — társulási uton!” Azt hiszem egészségs teremtés, életre való létesítés csak az, mi közkiváncalom rendén, közóhaj következtében, közakarrattal, közrészvét mellett hozatik létre. Azt hiszem, hogy különösen az ipar és kereskedelem terén az állami — kormányi — támogatás teremtette és dédelgette létesítmények, sem azon életrevalóságot, sem főként azon állandóságot magukban nem hordják, mint oly vállalatok, melyek társulási — társadalmi uton lettek életre hívva s életrevalóságukat létesülésükben birják biztosítva és végre állandósításuk az érdekelt nagy közönség támogatásában van.

Ily eszméktől s nézetektől vezéreltetve kezdettem foglalkozni a szamosvölgyi vasúttal, mely most egyelőre Apahidától Szamosujváron át Deésig volna kiépítendő.

A hatvanas évek humberg korában, midőn gyakran a közérdek ellenére sokszor nem országos szempontoktól vezéreltetve óriási költséggel létesültek vasutak, a Szamosvölgye mellék folyói ügyének intézői nem érvényesítették kellő mérvben befolyásukat s talán dicséretükre lehet mondani, nem vonták az országot oly kiadásokba, melyek az államra terhelően hatbattak volna; bár ha nézetem szerint a

Szamosvölgyének vasuttal való ellátása koránt sem mondható oly költségesnek, mely kamatait meg ne hozza.

De mit elmulasztott a mult, s mit az állam jelen körülmények között létre nem hozhat, azt éterre hívni lehet „társadalmi — társulási uton“ s remélem, hogy lehet megépíteni egy oly vasutat a Szamosvölgyében, mely olcsó módon építve célszerű és takarékos kezelés mellett még jövedelmezővé is válhatik.

Különben reményem nem ábrándokon alapul, bizonyító példa állott előttem s e példa az arad-körös-völgyi vasút.

A tulságba vitt vállalkozási vágy, az állam támogatásának jogtalan mérvben való igénybe vétele a vasutak építése körül zökkenést idézett elő s az 1873-ik évben bekövetkezett pénzügyi bukás, az állam anyagi kimerültsége újabb vasutak építését teljesen lehetlenné tette.

Ez időben, ily körülmények között vette kezébe Arad megye lelkes és áldozatkész főispánja az arad-körös-völgyi vasut létesítésének ügyét; lelkesült buzgalommal fáradozott és serkentve a csüggedőt, biztatva a kételkedőt, kényszerítve a vonakodót létre hozta azt, mit a magyar királyság területén hihetlennak tartottak: felépítette Boros Béni mérnök vezetése mellett a 8 és fél mérföld hosszú vasutvonalat Aradtól Boros-Jenőig 900,000 forint költséggel. Ez új dolog volt; széles vágányu vasut olcsó berendezéssel, állami kamat biztosítás nélkül, a helyi érdekek kizárólagos támogatása mellett.

És uraim e vasut ma létezik, e vasut ma a forgalomnak által van adva, e vasut ma magamagát fenntartja; fenntartja pedig egy oly vidéken, hol sem a gazdasági viszonyok nem kifejlettek; sem ipar és kereskedelem nem virágzik, s hol Aradtól be a zarándi kárpátok felé nem a cultur világ kezdődik, de mondhatni megszűnik.

Alkalmam volt e vasútról hallani, érdeklődésem lett kelteve, tájékozást igyekeztem magamnak szereznii; tettem azon vidék s a szamos-völgy fejlődöttsége, gazdaszata, ipara, kereskedelme között összehasonlítást és a mérleg a Szamosvölgy előnyére mutatott.

Egész Szolnok-Dobokamegye 100 □ mértföld területtel 211.000 lakossal, Kolozsmegye tekei és válaszuti vidéke 26 □ mértföld területen 36,000 lakossal és az egész Beszterce-Naszódmege 80 □ mértföld területen 100.000 lakossal, ezen völgyre van utalva, s egy létesítendő vasut for-

galmát veendi igénybe. Beszterce szorgalmas szászságának üzlete, a naszói havasok egész fakészlete, a deés-aknai sóbánya, Rojahida vas-ipara, Szamosujvár kifejlett marhakereskedése általában két egész megye s a mezőség egy részének gazdasági érdeke fűződik e vasut létesítéséhez s várja joggal ettől felvirágzását.

Ily észleletek után véltem célszerűnek behatóbban foglalkozni egy szamosvölgyi vasut létesítésének eszméjével. Személyesen mentem Aradra — bárha mint nem szakértő — tanulmányozni a kérdést, nyert tájékozás után a kormány engedélyét előmunkálatok megkészítésére kinyertem; a munka folyamatba van s ma már azon helyzetben vagyok, hogy az érdeklődőknek nagy vonásokban legalább kellő tájékozottságot nyújthatok.

Reményemben nem csalódtam, a szamos-völgyének kedvező talaji viszonyai, az anyagának olcsó volta lehetővé teszik azt, hogy mi is a vasuti intézmény kedvezményeit élvezhessük, s hogy ez érdeken a vasut létesüljön is, nem hiányzik egyéb, mint a kellő önzetlen erős jóakarát, kellő felfogása a valódi érdekeknek, vagy is társulási ösztön, mely az általam kitűzött jelszó alapján társadalmi társulási uton megteremti olcsón azt — ön erőnkön, ön érdekünkben, mit állami erőn, állami költségen ez időszert remélni nem lehet.

De uraim nagy hangzásu általában tartott szavakkal az üzlet terén sikert kivívni nem lehet, engedjék azért, hogy helyettem, ki e téren még csak gyenge dilettáns sem vagyok, a számok beszéljenek és engedjék, hogy a számok, szakképzettség és hozzá értés győzze meg önöket arról, miszerint a szamosvölgyi vasut létrehozása saját erőnkön lehetséges.

Az arad-körösvölgyi vasut kiépítése körül sikerrel közreműködött Rozenfeld Zsigmond főmérnök urat sikerült az előmunkálatok keresztülvételére megnyernem. Eddigi tett tanulmányai alapján egy általánosságban tartott számítás terjesztett fölkérésre elém; ezen számítását bátorodom önök elé terjeszteni, s ha az általam elmondottaktól ösztönöztetve, az általa elmondottak által önök meggyőzve lesznek, akkor kérem jöjjenek segítségemre, hogy társadalmi — társulási uton létesítsük a szamosvölgyi vasutat.

E megnyitó beszéd elhangzása után Vékony Ferenc deési főkapitány indítványára báró Bánffy Dezső főispán lelkes éljenzések között értekezleti elnöknek kiáltatván ki,

elnök a tanácskozásról felveendő jegyzőkönyv vitelével Vass Imre titkárt bizza meg, s egyúttal felolvastatja titkár által a levél alakjában hozzá intézett következő mérnöki előterjesztést:

Méltóságos báró úr!

Méltóságodnak ama megtisztelő becses felhívásának, melyszerint az Apahidától Szamosujvár-Deésig terjedő vasútvonal létesítésére célzó előmunkálatok teljesítésével, valamint ennek tervezésével megbizni méltóztatott, igen örömet való elvállalására nem épen anyagi érdek vezérelt; de midőn kevéssel ezelőtt szerencsém volt egy hasonló helyi érdekek és közjó előmozdítására tervezett vasútvonal építésénél kiváló résztvenni, és ezen vállalatot szerencsésen befejezni nem csak sikerült, de ennek befejezésével a közvetlen jótéteményi hatását egyesekre, községekre, megyére és mondhatom az egész hazára nézve észlelnem lehetett, ugyan akker tanuja roltam annak is, hogy ezen vállalatnak kezdeményezésében nagy mérvben előgördült akadályok és ellenmondások leküzdésére elegendő volt egy a legtisztább, legkiválóbb hazafissággal és nagy eréllyel bíró férfi — az aradmegyei főispán ő méltósága.

Méltóságos báró úr! méltóságodnak a közügyek felkarolásában tanusított legnemesebb buzgalma és lankadni nem tudó akaratereje mind oly tulajdonságok, melyek ugyan oly eredményre vezetnek, mint ott. Én tehát kész örömet engedtem méltóságod becses felhívásának, e szép megyének, hazám oly kedves részének előhaladására és anyagi jóllétére célzó vállalat létesítésénél mint méltóságodnak kész szolgálja működni, és meg vagyok győződve, hogy e megyének, sőt az egész magyar honnak minden jóra törekvő polgára e vállalat létesítésére irányult törekvésében méltóságod mellett áll, és óhajtja a sikert, mely méltóságodnak hasonló törekvéseit is mind eddig követte.

Midőn tisztelettel bocsánatot kérek ezen kitérésért, bátorkodom méltóságod becses felszólítása folytán egy a fennebb említett vasút tervezetét átlagosan leíró közlést, és ezen vasútnak — a mennyire ezt egy részletesebb helyi szemlélés alapján összeállítani lehetséges — átlagos költségvetését ezennel előterjeszteni.

A tervezett szamosvölgyi vasút kezdetét veszi a m. A tervezett kir. államvasútak apahidai állomásától és érinti további folytatásában Apahida, Nemes-Zsuk, Válaszút, Nagy-Iklód, Dengeleg községeket, továbbá Szamosujvár várost, Szamosujvár-Némethi községet és végződik Deés városának északi oldalán létesítendő végállomással. Ezen utóbbi végállomással még következő állomások és megállók létesítendőek:

1. Apahida állomás.
2. Válaszút-Boncziada állomás.
3. Nagy-Iklód megálló.
4. Szamosujvár vízállomás. És végül
5. Deés víz- és végállomás.

Az itt leírt vasútvonal hossza 6 mértföld, vagyis 45,200 méter.

A tervezett vasútnak építési és berendezési módzatai következő föltevések és tényállások által lesznek megállapítandók és ekép alkalmazandók:

1. A tervezett vasút 2 végpontjának távolsága csak 6 mértföld leend, és a vasút feladatának megfelelőzésére minden körülmények között és minden hátrány nélkül egy tisztán csak nappali órákra terjedő üzlet lesz eszközölhető.

2. Hogy a vasút sebessége óránként 2 egész 3 mértföldnyire határozodjék.

3. A tervezett vasútnak ama kedvező oldalát tekintve, mely szerint az emelkedési viszonyok maximuma 5 az 1000-hez, e viszonyok megengedik, hogy ezen vaspályánál alkalmazandó mozdonyok kizárólagosan könnyűek lehetnek és mégis a megfelelő hordképességgel bírnak. (8000 mázaa.) És végül

4. Ha tekintetbe vesszük azt a körülményt, hogy a hid szerkezetek igen egyszerűekké válnak azon óknál fogva is, hogy az áthidalandó vizek közül egy sem használtatik hajózásra, és így a hidak nyílásai tetszés szerint oly kicsinyekül vétethetnek fel, mint a milyeneket a legegyszerűbb faszervezet igényel.

Ezen előre bocsátott föltevések és tényállások lesznek irányadók a szamosvölgyi vasút kiépítése és berendezésénél alkalmazandó módzatoknál, és ezek teendik lehetővé azon ide vonatkozó jelentékeny megtakarításokat, melyek e vállalat sikeres keresztülvitelének főkellékei lesznek. A fentebbi pontokban fölhozottak mellett ugyanis csak kisebb méretű fahidakkal ellátott alépitményre, könnyű, folyó mé-

terenként 47 font súlyú sínekkel bíró felszerkezetre, egész egyszerű, csak a legszükségesebb helyiségekre korlátozott épületek és vízállomási berendezésre leendő szükség. A pályakezelés és felügyelet egy minimumra (2 ór egy-egy mértföldre) leszállítható, és a költséges kerítések, út-korlátok, jelzőkészületek stb. pedig egészen mellőzhetőek lesznek.

A tervezett vasút kiépíté-
se és beren-
dezésének
részletei
1. Kisajátítás.

Ezekután áttérve a kiépítési részletekre, a mennyiben áltai nyújtott adatok alapján megállapítani lehetséges, kiemelhetem a következő létesítményeket:

1. A vasútvonalhoz szükséges terület megszerzése:
 - a) a nyílt sík pályára 150 hold
 - b) az állomásokra 8 hold
 - c) az őrházakra 2 hold

kisajátítás összesen: . . . 160 hold.

2. Alépitményfeltesszük, hogy a nyílt pályára általánosságban szükség lesz 1 méter magas töltést létesíteni, akkor, miután a vasút töltésnek 1 méter magasságban levő keresztmetszelve 3.71□ méter, és az egész vonal hossza 45.200 méter, tehát a földmunka kitesz $45.200 \times 3.72 = 167,692$ köbméter. Ehez hozzá adva a 4 állomást, minden állomás a 8000 köbméter földmunkát veszen fel, tehát a 4 állomás földmunkája összesen 32,000 és így az egész pályának összes földmunkája 199,692 köbméter.

b.) Hidak és átérsek.

A helyi szemlélésnél következő hidak és átérsek lettek meghatározva:

2 méter nyílású átérsek	12 dr.	ehez adva	6 dr.	összesen	18 dr.
4 " " " "	9 " " "	3 " " "	12 " " "	12 " "	
8 " " " "	4 " " "	1 " " "	5 " " "	5 " "	
12 " " " "	5 " " "	1 " " "	6 " " "	6 " "	
20 " " " hid	1 " " "	0 " " "	1 " " "	1 " "	
40 " " " "	3 " " "	0 " " "	3 " " "	3 " "	

c.) Utépítés }
d.) Partvédmunkálatok } egy átlagos számban.

a.) **Talpfaék:** az egész pálya hosszában és a pályaudvarok mellék vágányaira összesen 65,000 darab.

b.) **Sínek:**
A nyílt pálya hossza 45,200 méter,
ehez a pályaudvar mellékvágánya 2,800 " "
összes hossza: 48,000 méter, ha

ezt 2 x 47 vámfonttal szorozom, lesz a sinek összes súlya 45,120 vámmázsa.

c.) Sinerősítő szerek (a sinek súlya 100%)

d.) Kitérők 26 drb.

e.) Forgó korong 2 dr.

f.) A felszerkezet lerakása.

g.) A pálya megkavicsolása.

a.) Épületek.

4. Magas
építmények.

4 felvételi épület, mely áll: 1 iroda szoba, 1 I. és II-ik osztályú váróterem, 1 harmadik osztályú váróterem, 2 lakszoba és konyha az állomásfőnök részére; 1 szoba és konyha az őr számára, 1 előszoba.

8 dr. őrház (1 őrház áll 1 szoba s egy konyhából).

4 „ szabadon álló árnyékszék a 4 állomásra.

4 „ rakodó.

3 „ gabona szin.

3 „ marha rakodó.

1 „ mozdonyzin.

b.) Bútorok, belső berendezés stb.

A költségvetésben egy átlagos számban kifejezve.

5. Pálya el-
zárás.

4 állomáson 4 dr. távirtdagép beszerzése és felállítása.

6. Pályajel-
zők.

3 dr. II-od osztályú mozdony, a m. kir. államvasútak mintája után.

7. Forgalmi
eszközök.

20 dr. teherkocsi.

1 dr. hó-cke.

1 dr. Draisine (kis pályakocsi.)

Mielőtt ezen külön létesítéseknek részletes költségvetését kimutatnám, szükségesnek tartom ezen költségek számitására alapul vett árakat megnevezni, mert a külön anyagok helyi árai előttem még nem eléggé ismeretesek lévén, én itt ezeket az eddigi olcsó vasútnaknál szokásban volt, de minden esetre oly nagyságban vettem fel, hogy ezen árkból e vasutat nem csak biztosan létesíteni lehetséges lesz, hanem bizonyosan még nagyobb megtakarításoknak is tért enged. A mi pedig a sinek, mozdonyok, forgó korong, keresztelési váltók és távirtda-gépek beszerzési árát illeti: nagyobb gyárasoktól szerződések s ajánlatok vannak kezemben, melyek után nem csak a feltett árakban, de különben is igen kedvező feltételek mellett megszerezhetők lesznek.

a.) Földmunka. Minden földmunkának kis távolságra

A felvett
egységárak.

(10—20 méterig) elvitelével köbolenként 1 frt 36 kr. azaz köbméterenként 10 kr.

b.) kavicsnyerés és kisebb távolságban a pályára szállítva köbolenként 4 frt, azaz köbméterenként 60 kr.

c.) egy talpfa, melynek hossza 2-2 méter, és a mely 15 centimeter vastag, 20 centimeter széles, de különben egész félgömbölyü faragatlan tölgyfa lehet, darabonként 60 kr.

d.) Fa-anyag hidak és épületekhez, tisztán kidolgozott, köbmétere 20 frt, ugyanennek felállítása és a pályához való szállítása köbméterenként 20 frt, tehát egy köbméter épület vagyis hid-fa-anyag felállítással együtt 40 frt.

e.) a sin-vas vámmázsáncént 7 frt, a hidak és épületekhez szükségelt csavar és kapocsvasak (a behuzással együtt) vámmázsáncént 20 frt.

f.) téglá 1000 dr. á 20 frt.

Ezen egység árakat a vasút építésének kivitelére előbb felsorolt létesítményekre alkalmazva, nyerjük az egész vasút vonalának építési és berendezési költség-kimutatását, és pedig a következő fejezetekben részletesen kimutatva:

I. Kezelési költségek. Az építkezés, felügyelete és 20,000 frt vezetésének költségei összesen 20,000 frt.

II. Kisajátítás, a kimutatott 160 hold á 200 frt ösz- 32,000 frt szesen 32,000 frt.

III. Alépítmény.

a.) Földmunkák, a kimutatott 199,692 köbméter 39,938 frt á 20 kr. = 39,938 frt.

b.) Hidak és átereszek, a felállított szabvány tervek után számított fa- és vas-szükségletek, és ezek a fentebb 30,000 frt adott egységárrakkal számítva lesz összesen 30,000 frt.

4,000 frt c.) Útépítés átlag 4000 frt.

5,000 frt d.) Partvédmunkálatok átlag 5000 frt.

IV. Felszerkezet.

39,000 frt a.) Talpfák 65,000 drb. á 60 kr. = 39,000 frt.

315,840 frt 315,840 frt. b.) Sínek, összesen 45,120 vámmázsa á 7 frt =

31,560 frt 31,560 frt. c.) Sinerősítő szerek, a sínek 10%-ka átlag, tehát

5,600 frt d.) Kitérők, 16 dr. á 350 frt = 5600 frt.

6,000 frt e.) Forgó korong 2 dr. á 3000 frt = 6000 frt.

f.) A felszerkezet lerakása :

Átvitel: 45,000 méter meg 2800 méter mellékvágány az álló- 528,938 frt

a tervezett vasút-vonal jövedelmezésére vonatkozó számadásomat is.

Ezekben van szerencsém a tervezett szamosvölgyi vasút kiépítésére vonatkozó előterjesztésemet bemutatni.

Legyen szabad még az elmondottakhoz általánosságban némely megjegyzést előadni.

Ha némely oldalról azon vélemény uralkodhatna, hogy ezen vállalatnak keresztülvitelével ámbár egy igen hasznos és czélszerű intézmény létesülne, de a mai viszonyokat még sem találnák eléggé alkalmasoknak a vállalat keresztülvitelére, és így inkább későbbi, jobb időkre velnék az egész vállalat elodázását czélszerűbbnek, — én ellenkező nézetben vagyok. Azt hiszem ugyanis, hogy mentől nagyobb anyagi súlyedésben vannak nemzetek vagy egyesek, annál nagyobb erőfeszítésre van szükség ezek részéről, hogy magoknak újabb kereset-forrást biztosítsanak, és birtokaik nagyobb jövedelmezőségét eszközöljék, ezt pedig egyedül csak vagy újabb hasznos beruházások létesítése, vagy pedig a létező létesítmények kiegészítése folytán remélhetik. Meg vagyok győződve, hogy a vasút létesítésével nem csak egyesek anyagi jólétét mozdítjuk elé, hanem a községek, a megyének s egész hazánknak úgy közgazdasági, mint culturalis előhaladásához egy nagy fontosságú lépést teszünk.

Deesen, 1878. évi október hó 12-én

alázatos kész szolgálója:

Rozenfeld Zsigmond.

A mérnöki előterjesztés felolvasása után elnök a tervezett szamosvölgyi vasút építésének szükségességét kitüzi a tanácskozás tárgyául.

Legelőbb felszólal gróf Bethlen Sándor, ki örömmel üdvözli a kezdeményezést, a vasút építésének eszméjét elfogadja, csak a szükséges költség előteremtésére nem látja alkalmasnak a jelent. Továbbá kifogást tesz a téglá magas ára ellen.

Liber József kir. tanfelügyelő a mérnöki előterjesztésben felvett egységárákat elfogadja.

Rozenfeld Zsigmond tervező főmérnök megnyugtatóan

előadja, hogy a mérnöki előterjesztésben felvett egységárakban a pályatest részletes felmérése után se lehet nagy változtatás, sőt alapos reménye van arra, hogy némely tételek apadni fognak.

Vékony Ferencz a vitatkozást helyesebb útra kívánván terelni, a tárgyhoz szólást ajánlja, s kéri az értekezletet, hogy az építési költség előállítási módozatára vonatkozó javaslatot vitassa meg.

Róth Pál deési polgármester köszönetet és hálát kíván szavaztatni elnök ö méltóságának a tervezett vasút érdekében tett buzgó fáradozásaiért. Együttal előtte szóló kívánalmához képest indítványozza, hogy a további teendők megállapítására vonatkozó javaslat összeállítását végezt báró Bánffy Dezső elnöklete alatt egy bizottság küldessék ki.

Gróf Bethlen Sándor a bizottság kiküldetését nem az értekezlet, hanem az elnök teendőjének véleményezi.

Pável Mihály szamosújvári gr. kath. püspök azon nézetét nyilváníttja, mely szerint előbb az volna elhatározandó, hogy elvben elfogadja-e az értekezlet a vasút kiépítésének szükségét, s csak azután óhajtana a bizottság megalakítását.

Elnök felteszi a kérdést, hogy elfogadja-e az értekezlet elvben a vasút építésének szükségességét? s kívánja-e az előmunkálatok tovább folytatását?

Az egész értekezlet ellentmondó hang nélkül s helyeslő éljenzések között elfogadván a vasút építésének elvi szükségét, s kívánván az előmunkálatok tovább folytatását, elnök ez egyhangulag hozott határozatot szintén lelkes éljenzések között kihirdeti.

Elnök Róth Pál azon indítványa folytán, mely szerint a létesítendő szamosvölgyi vasút kiépítésére célzó további teendőkre nézve egy javaslat-készítő bizottság kiküldetését kéri, felteszi a kérdést, s egyúttal a bizottság 42 tagját névszerint javasolja.

Az értekezlet az indítványt egyhangulag helyesnek találván, elfogadja a javaslatba hozott 42 tagu bizottságot, s azt báró Bánffy Dezső elnöklete alatt a következő érdemes hazafiakból kívánja megalakítani: báró Bánffy Albert, gróf Bánffy Béla, báró Bánffy László, gróf Bethlen András, Bokros Elek, Czecz Gergely tanár, Duha János, Éber Nándor, Elekes György, Gajzágó Ferencz, Govrik Tivadar, Hatfaludi József, Hirsch Áron, Hofgraef képviselő, Horváth Bertalan, Hrobony Pál, Jakab Bogdán, br. Kemény János, Kovács Samu, Krémer Sámuel, Láni alispán, Leményi Já-

nos, Lészai Lajos, Muntyán Ágoston, Nagy Miklós ügyvéd, Nyegrucz Jenő, Pap Sándor, Pável Mihály, gr. Péchy Manó, Piacsintár Dávid, Róth Pál, Rozenfeld Zsigmond főmérnök, Simó Lajos, Székely József, Tanárki Gedeon, gr. Teleki Domokos, Turcsa Manó, gr. Wass Jenő, Vékony Ferencz, Vojth Gergely, Voith Miklós, Dr. Zachariás József.

Végre a bizottság alakítására vonatkozó határozat kihirdetése után elnöknek a tervezett szamosvölgyi vasút létesítésére célzó hazafias fáradozásért elismerő, forró köszönet nyilvánítatván, elnök a tanácskozást azon reményének kifejezésével, hogy a tervezett vasútvonal által érintett községek s városok lakosságának a közjóllét nagy mérvű emelésére irányult vállalat iránti érdekeltségét s támogatását megnyeri, a tanácskozást bezárta.

Bárány Dezső,
elnök.

Vass Imre,
jegyző.

A 42-ös bizottság munkálata.

Jegyzőkönyv

felvétellett Deésen, 1878. évi október hó 20-án a létesítendő szamosvölgyi vasút tárgyában alakított 42 tagu bizottság értekezletén.

Jelen voltak:

Báró Bánffy Dezső elnök, Czecz Gergely tanár, Duha János, Gajzágó Ferencz, Govrik Tivadar, Horváth Bertalan, Hrobony Pál, Kovács Samu, Krémer Sámuel, Láni Godofréd, Muntyán Ágoston, Nagy Miklós, Nyegruc Jenő, Placintár Dávid, Rozenfeld Zsigmond, Székely József, Turcsa Manó, gr. Wass Jenő, Vékony Ferenc, Voith Miklós és dr. Zachariás József.

Elnök a létesítendő szamosvölgyi vasut építési költségének előteremtési módozatáról való vitatkozást kitűzvé a mai tanácskozás tárgyául, felhívja a jelenlévőket, hogy szólnak a tárgyhöz minél részletesebben, bíráljanak, adják elő nehézségeiket. Maga részéről gondolt ki egy tervet, de mielőtt ezt közölné jónak látja meghallgatni a mérnököt, kit fel is hívott a maga tervének előadására.

Rozenfeld Zsigmond tervező vasuti főmérnök az építési költség előállítására nézve a következő tervet adja elő: Az ismeretes költségvetés szerint a vasut építési költsége 720,000 frtra van téve. Ez összegből 320 ezeret oly módon vél előállítani, hogy a sinek, mozdonyok az állam valamely vasgyárából elsőbbségi részvényekért több évi törlesztés mellett hitelbe megkaphatók lesznek. A többi 400 ezer forint törzsrészvények kibocsátása által volna fedezendő, minél fogva megkeresendők volnának az érdekelt és áldozatkész magánosak és községek, arra nézve, hogy bizonyos összegű részvények aláírásával, s részletenkénti kifizetésével a célba vett vasut építést anyagilag is mozdítsák elő. Számítása szerint a vasutnak egy év alatti kiépítésére csak 200 ezer forint készpénzre volna szükség. Javaslat az, hogy az arad-körösvölgyi vasutársulat mintájára egy vasutépítő részvénytársulat alapítását ajánlja, de

oly módon, hogy az alakulás után a vasut kiépítése ne adassék ki vállalkozónak.

Elnök egy kisebb számú küldöttséget ajánl, mely küldöttség hivatása az volna, hogy az ő elnöklete alatt puhatolozna a kormánynál az iránt, vajjon számíthat-e az alakulandó társulat a kormány támogatására? és e támogatás miben fogna állani?

Vékony Ferenc deési főkapitány ama célból, mely szerint még inkább indokolva legyen a létesítendő szamosvölgyi vasut építésének szüksége, kérdést szeretne intézni a deésaknai sóbánya hivatalhoz arra nézve, hogy egy nagyobb mérvű só szállítás esetén körülbelül mennyi forgalomra lehetne számítani?

Krémer Sámuel elfogadja az elnöki indítványt. Az építésre szükséges kész pénzt pedig az alakulandó társulat részvényeseinek ingatlanaira kölcsön kívánná vétetni valamely pénzintézetből.

Rozenfeld főmérnök megjegyzi, hogy a létesítendő vasut a kormány támogatása nélkül is kiépíthető, mivel az elsőbbségi részvények, (melyek a kiépített kész vasut jóvedelméből legelőbb volnának jogosítva részesülni) magánosoknak és pénzintézeteknek is eladhatók.

Kovács Samu deési ref. lelkész az elnöki indítványt pártolja, s kéri egy 6 tagú küldöttség kijelölését.

Székely József szamosujvári mérnök ama nézetben van, hogy mielőtt a kormány támogatását kikérnők, mutassuk ki mi, hogy mit adunk a vasut költségeire, s képesek vagyunk-e a tervezett vasutat önerőnkön kiépíteni? mert a végén is az építés a mi teendőnk. Csak akkor számíthatunk kormányi támogatásra, ha mi is már aláírtuk a szükséges összegnek nagy részét.

Gajzágó Ferenc ellenkező nézetben van, s azt hiszi, hogy előbb a kormány mily mérvű támogatását kell tudni, mivel így a részvények aláírását inkább lehet remélni.

Székely József amaz ellenvetést teszi előtte szóló nézetére, miszerint azt se tudjuk, hogy mennyit kérjünk a kormánytól, ha mi előbb alá nem írunk bizonyos összeget.

Duha János csatlakozik az elnöki indítványhoz ama kibővítéssel, hogy a küldöttség álljon országgyűlési képviselőkből, kik bemutatva a költségtervet a kormánynak, ettől kérjenek támogatást.

Nagy Miklós deési ügyvéd hosszadalmas előadásában a költségvetés tételeit bírálja, a kisajátításra tett összeget

igen kevésnek hiszi, mert hallotta érdekelt féltől, hogy 1 hold földet 200 frton nem lehet kisajátítani. Hivatkozik a kisajátításról szóló törvényre. Hangsúlyozza azt, hogy állítsunk jogi személyt, szerezzük meg a jogcímet, melynél fogva kisajátítást követelhezzünk. Felemlíti a magyar keleti vasutnál előfordult kisajátítási eseteket, melyek nem lévén előleges egyezkedés szüleményei, mesés összegekbe kerültek. Birálja a mérnöki előterjesztést, melyből a „Szolnok-Doboka“ megyei közlönyben kivonatot olvasott. A hidakat és átereszeket olyan számban, mint a hogy a mérnöki előterjesztésben vannak felvéve, kevésnek tartja.

Elnök felvilágosítja előtte szólót, tudtul adván, hogy a vasuti előmunkálatokra a kormányi engedély megvan, s így meg van a jogi személy is, s ez maga az elnök. Az eljárás módozatára vonatkozólag megjegyzi, hogy előbb az előmunkálatok befejeztetnek, a tervezet, az alapszabályok elkészítettnek, felterjesztetnek a kormányhoz, honnan a törvényhozó testülethez tétetvén át, a vasut építési engedély törvénybe iktattatik, s ekkor áll elő a valóságos és állandó jogi személy.

Vékony Ferenc utasítani kéri a kijelölendő küldöttséget, hogy előbb szólíttassanak fel az érdekeltek a pénzüsszegek aláírására. Egyuttal Krémer Sámuel nézete ellen szól.

Czecz Gergely szamosujvári tanár pártolja az elnök indítványát, s kéri a küldöttség kinevezését, hogy az tanulmányozza bővebben a kérdést.

Kovács Samu azt jegyzi meg Nagy Miklós előadására, hogy a létesíteni célzott szamosvölgyi vasutat nem lehet összehasonlítani a magyar keleti vasuttal, melynek építésénél visszaélések történtek.

Székely József mérnök szintén Nagy Miklósnak felelve állítja, miszerint az az eset, hogy a pályafest 1 és fél mértföld hosszúságban mind ugyan azon birtokos földjén megy keresztül, az alakulandó társulatnak nem hátrányára hanem előnyére van, mert az illető földtulajdonos mint valószínű részvényes jutányos árban fogja átadni a kisajátítandó területet.

Rozenfeld főmérnök ama nézetet tartaná helyesebbnek, hogy előbb mi szerezzünk részvényeseket, s csak azután forduljunk a kormányhoz támogatásért.

Horváth Bertalan pártolja az elnöki indítványt, s tekintve, hogy a kiépítésre 200 ezer frt készpénz kell, uta-

síteni kívánja a küldöttséget ama módról gondoskodni, melyszerint e 200 ezer forint beszerezhető volna.

Elnök az időszaki lapokban is közölt költségtervet elfogadhatónak véli, mert azt szakértő állította össze. A kormányi támogatást akép értelmezi, hogy az állam a vasat saját gyáraiból hitelben adhatná talán előbbségi részvényekért.

Elöl tett indítványát két ágra osztja, a mennyiben két küldöttséget kíván kijelöltetni. Egyikben az érdekelt vidékek 16 országos képviselője vegyen részt, s az ő vezetése alatt személyesen kérje a kormány támogatását. A másik 6 főből álljon az ő elnöklete alatt, s hivatása legyen az építési költség beszerzésére vonatkozó ígéreti okmányok u. m.: nyilatkozatok, kötelezvények, részvények stb. szövegének megfogalmazása. — Egyuttal javaslatba hozza elnök a küldöttségek tagjait névleg is.

Az elnöki indítvány mindkét ágában helyesnek találván, egyhangulag s a javasolt nevekkel elfogadtaták, mihez képest a kormányi támogatást kérő küldöttségbe br. Bánffy Dezső elnöklete alatt br. Bánffy Albert, gr. Bánffy Béla, br. Bánffy László, gr. Bethlen András, Bokros Elek, Éber Nándor, Elekes György, Hofgraef János, Jakab Bogdán, br. Kemény János, Lészai Lajos, Pap Sándor, gr. Péchy Manó, Simó Lajos, Tanárki Gedeon, és gr. Teleky Domokos országgyűlési képviselők, a 6 tagu küldöttségbe pedig Kovács Samu, Muntyán Ágoston, gr. Vass Jenő, Voith Miklós, Krémer Samuel és Placsintár Dávid választattak meg.

Végül elnök köszönetét fejezvé ki a jelenlévőknek a szives támogatásért, a 6 tagu küldöttségnek október hó 23-ik napjára való meghívása után a tanácskozást jelen alkalomra befejezettnek nyilvánította.

Báró Bánffy Dezső,
elnök,

Vass Imre,
jegyző.

Jegyzőkönyv

felvétellett Deésen, 1878. évi november hó 2-án a tervezett szamosvölgyi vasut tárgyában alakított 42 tagu bizottság második értekezletén.

Jelen voltak:

Br. Bánffy Dezső elnök, Gajzágó Ferenc, Hatfaludi József, Horváth Bertalan, Hrobony Pál, Kovács Sámuel, Krémer Sámuel, Muntján Ágoston, Nyegruc Jenő, Placsintár Dávid, Roth Pál, Rozenfeld Zsigmond, Székely József, Vékony Ferenc, Voith Miklós és Vass Imre titkár mint jegyző.

Elnök kitüzi a tanácskozás tárgyát, mely szerint az október 20-diki értekezlet alkalmával kijelölt 6-os küldöttségnek a „szamosvölgyi vasut“ részvénytársaság megalakulására vonatkozó alapszabály javaslata és a szétküldendő aláírási nyilatkozatok, illetőleg szerződések szövegének mintája fog vitatás alá kerülni, egyuttal felolvastatja jegyző által az 56 §-ból álló alapszabály-javaslatot. (Alább teljes szövegében olvasható.)

A javaslat 1. §-ánál Székely József mérnök „szamosvölgyi vasut“ cég helyett „apahida-deési“-t indítványoz.

Elnöki ajánlat folytán az 1. §-us a javaslat szövegével fogadtatik el.

A 7-ik §-nál, mely az alaptőkéről s a részvények névleges értékéről szól, Rosenfeld Zsigmond vasuti főmérnök az alaptőke megállapítását későbbre hagyandónak véleményezi; akkorra, mikor a részvényaláírásra vonatkozó kötelezvények bejönnek, s a kormány mily mérvű támogatásról is tudomásunk lesz. Különben is a 800 ezer frt értékig kibocsátandó részvények nem képviselik tényleg ez összeget, mert köztudat szerint az ily értékpapirok névértékükön jóval alább adatnak el.

Nyegruc Jenő igen helyesnek tartja azt, hogy 1200 drb törzsrészvény, s 400 drb elsőbbségi részvény bocsátá-

tik ki 500 frt névértékben. Egyébiránt óhajtaná, hogy 200 frtos részvény is legyen.

A 20. §-nál, mely a 7-ikkel összefüggésben áll, s mely egy törzsrészvény értékét 500 frtra szabja s a befizetési határidőt hozza javaslatba, hosszabb vita fejlett ki.

Vékony Ferenc elfogadja ugyan az 500 frtos részvényt, csak azt kívánja, hogy egy részvény ötfelé legyen elosztható, olyaténkép azonban, hogy csak 500 frt jogositson egy szavazatra.

Kovács Sámuel a javaslat mellett szól, s ellene mond az oszthatóságnak. Az 500 frtot nem tartja soknak, mert azt fizethetik ketten, öten, tizen is, s így a kevésbé vagyonosak is részt vehetnek a részvénytársulat alapításában.

Elnök rámutat ama körülményre, hogy a vagyonosabbak is könnyebben fizetnek nagyobbacska összeget, ha ezt nem azonnal, hanem 4 vagy 8 év alatt kell lefizetniük. Egyébiránt nem nagyon ragaszkodik a javaslat szövegéhez s tért kíván engedni az érdemleges megvitatásnak.

Gajzágó Ferenc kétféle törzsrészvényt indítványoz, u. m. 500 frtos egész — és 250 frtos félrészvényt, mely utóbbi 5 frtos részletekben volna befizetendő. Ez által alkalmat nyújtanánk arra, hogy a társulat alapításában szegényebbek is részt vehetnének. Indítványának elfogadása esetében csak két fél részvény nyerne egy szavazatjogot.

Elnök nem idegenkedik attól, hogy egy részvény névértéke 1000 frt legyen, s fizetessék le 8 év és 4 hó alatt. Ebben az esetben aztán lehetne $\frac{1}{2}$ és $\frac{1}{4}$ részvény is. Ismét hangsúlyozni kívánja, hogy e vidéken 10—15 ezer holdas birtokosok nem lévén, nem rövid, hanem hosszabb idő alatti befizetésre lehet számítani, mivel kisebbrészletek fizetése bárkinek is könnyebben esik.

Rozenfeld Zsigmond a 8 évi törlesztést nem tartja célra vezetőnek, mivel így a kiépítési költséget igen későre tudnók beszerezni; de másfelől az ily hosszú befizetési határidő a szegényebbeket terhelné a sok kamat fizetéssel. Csatlakozik Vékony Ferenc indítványához.

Gajzágó Ferenc megjegyzi, hogy ha nagy lesz a részvény, kevés lesz a szavazatjogosult. Elégnek tartja egy részvény névértékét 500 frtra határozni.

Krémer Sámuel ama nézetben van, hogy az 1875. évi XXXVII-ik t. cikk értelmében előre befizetendő $10\frac{0}{100}$ -kal 60,000 frt., az engedély-okmány kihirdetése után következő 6 hó alatt az alaptőke $\frac{1}{8}$ -da befizettetvén, a társulat

abban a helyzetben lehet, hogy az építésre legszükségesebb kész pénzzel rendelkezni fog.

Horváth Bertalan ama véleményének ad kifejezést, hogy minél hosszabb időre határozatik a befizetés, annál bajosabban fognak fizetni. Ezért rövidre terjedő fizetési határidőt kívánna megállapíttatni. Ötszáz és 250 frtos részvényeket ajánl, s már az első évben a részvények 20%-át kellene befizettetni, hogy állhasson elé az építésre szükséges kész pénz.

Rozenfeld szintén a rövid fizetési határidő mellett emel szót.

Gajzágó Ferenc azért is ajánlja a rövid terminust, mivel a kereskedelmi törvények egy cikkelye szerint a részvénytársaság alapszabályainak felterjesztésekor az alap-tőke 30%-ának már befizetve kell lennie.

Vékony Ferenc előbbi indítványától elállván a Horváth Bertalan nézetéhez csatlakozik, s azt ajánlja, hogy 500 és 250 frtos részvények legyenek.

Nyegrutz Jenő elfogadja az elnöki indítványt, csak hogy a részvények nem 8, hanem 4 év alatt törlesztesse-
nek, mivel a 8 éves fizetéssel sok kamat fizetés is jár.

Róth Pál a hatos küldöttség javaslatát pártolja.

Székely József a befizetési idő rövidre szabása mellett szól, amaz indokból is, hogy miután rendszeren családfeők irnak alá részvényt, e családfeőknek érdekében áll kötelezettségeik mielőbbi leróvása, nehogy az elmaradandó családtagok legyenek terhelve.

Az alapszabály-javaslat többi pontjához, valamint a vitatott cikkelyekhez senki se kívánván többet szólni, elnök a Gajzágó Ferenc által előadott s mindnyájok által elfogadott indítvány értelmében mondja ki a határozatot, mely szerint a felolvasott alapszabályjavaslat úgy általánosságban, mint részleteiben elfogadtatik ama módosítással, hogy egy törzs részvény 500 frt., egy fél részvény 250 frtban állapíttatik meg, de csak két fél részvény birtokosa nyer 1 szavazati jogot.

Ezután tárgyalás alá került a kibocsátani szándékolt szerződés, (alább teljes szövegében olvasható) mely két oldalú kötelezést foglal magában. Egyfelől br. Bánffy Dezső, mint a szamosvölgyi vasut elönmunkálatainak engedményese kötelezi magát, hogy az elönmunkálatok befejezésére következő hat hó alatt a nevezett vasutvonal építésére a kormánytól engedélyt fog kieszközölni, s az építési enge-

délyt a kereskedelmi törvény értelmében alakítandó részvénytársaságra ruházza; — másfelől a leendő részvényes kötelezi magát, hogy a vasut építési engedély kinyerése esetén az alakítandó részvénytársaságnak részese lesz, s a kibocsátandó törzsrészvényekből egyet vagy többet átvesz. A szerződés ama pontja felett, melyben megengedték a részvényesnek pénz helyett építési anyagot adni, vita támadt, ama kérdés vettetvén fel, hogy az építési anyag árát ki fogja megszabni?

Kevés szóvita után a kérdés akép oldatott meg, hogy az építési anyagok ára feletti egyezkedés a hatos küldöttség teendője lesz, mi okból a kibocsátandó szerződéseket a 6-os küldöttség két tagja ellenjegyzí. Egyszersmind elhatároztatott, hogy a szerződések kibocsátásával s az aláíratások teljesítésével ugyancsak a 6-os küldöttség bízik meg, utasításul adatván, hogy az érdekelt vidékek különböző központibb helyeire küldjenek aláírandó szerződéseket.

Végül Horváth Bertalan kérdést intéz elnökhez arra nézve, hogy a tervezett vasutvonalon hová szándékoltnak építtetni az indóházak?

Elnök ama felvilágosítást adván, hogy a tervezett 3 indóház egyike a Válaszut és a Sátor közötti szeszgyár előtt, másika Szamosujvárt a barompiacon, s a harmadik Deésen a Rózsahegy alatt fog elhelyeztetni, egyuttal a tanácskozást — kérdezőnek a felelet iránti megnyugtató nyilatkozata után — befejezettnek nyilvánította.

Báró Bánffy Dezső,
elnök.

Vass Imre,
titkár mint jegyző.

Az alapszabály-javaslat.

A szamosvölgyi vasut

RÉSZVÉNYTÁRSASÁGNAK

az 1875. évi XXXVII. t.-cz. értelmében alkotott

ALAPSZABÁLYAI.

I. Szakasz.

A társaság alapítása, célja, tartama, czége, székhelye és ügykezelési nyelve.

1. §.

A t. cz. által becikkelyezett engedélyokmány alapján a szamosvölgyi vasut engedélyesei „Szamosvölgyi vasut“ czim alatt részvénytársaságot alakítanak

2. §.

E célból a vasut engedélyesei a fentebb említett engedélyokmánynyal szerzett jogaikat és elvállalt kötelezettségeiket ezennel a társulatra ruházzák.

3. §.

A részvénytársaság célja:

1. A fentebbi engedélyokmányban megnevezett és ezen okmány tárgyát képező vasutvonal kiépítése és üzletbe helyezése.

2. Mindazon vasutak kiépítése és üzletbe helyezése, melyek jöendőben a társaság által szerződésileg vagy engedély alapján netán még szerzettnek, bérbe vétetnek vagy beváltatnak.

3. Minden szállítási vállalat és minden szállítási üzlet

vizen és szárazon, mely a társaság által bérbe vett, vagy birt vasutjaival és iparvállalataival összefüggőleg a már adott szabadalmazások és engedélyek sérelme nélkül rendeztetik be.

4. Azon földek, erdőségek, bányák, fém, gép, vagy más gyárak vétele, eladása, használata és üzletbe tétele, melyek a társaság által jelenleg vagy jövőben, bármely jogcímen tulajdonjogilag szereztetnek vagy bér mellett átvetetni fognak.

4. §.

A részvénytársaság megalakult, mihelyt a kormány által helybenhagyott alapszabályai az alakuló közgyűlés által elfogadtattak.

A részvénytársulat czége a deési kir. első folyamodásu törvénytörvényeknél bejegyeztetik.

Megszűnik pedig, a vasuti engedély időtartamának lejártával, vagy az engedély elenyészése esetén

Azonban előbb is feloszlik, ha a tulajdonát képező vasutjait az engedélyokmány alapján az állam beváltaná, vagy a társulat eladná és ha ezzel egyidejűleg a társaság további fennállása a 3. §-ban említett többi czélokra el nem határozottak.

5. §.

A társaság czége: „S z a m o s v ö l g y i v a s u t” mely a törvényes szabályok szerint bejegyeztetik. A cég-aláírás akként történik, hogy bélyeggel nyomott, vagy bárki által irt ezen szavak alá: „S z a m o s v ö l g y i v a s u t” két igazgató, vagy egy igazgató az erre felhatalmazott társulati tisztviselővel együtt neveiket írják.

6. §.

A társaság székhelye Deés városa, a szükséghez képest ügynökségekkel bel- és külföldön.

A társaság ügykezelési nyelve a magyar.

II. Szakasz.

A z a l a p t ö k e.

7. §.

Az alaptőke az engedélyezett vaspálya kiépítésére és felszerelésére az engedélyokmányhoz képest 800,000 frtot

osztr. értékben tesz ki és ezen összeg erejéig a társaság 1200 db törzsrészcvényt s 400 db elsőbbségi részvcényt adhat ki, melyből eddig kötvényekkel o. é. frt biztosított.

Mind a törzsrészvcények, mind pedig az esetleg kiadandó elsőbbségi részvcények egyenként 500 osztr. ért. frt-nyi névértékben az előmutatóra szólnak és oszthatlanok. A törzsrészvcényekből félrészvcény is bocsátatik ki 250 frt névértékben, s két ilyen fél részvcény tekintetik egy szavazatra jogosult törzsrészvcénynek.

Ha a pálya kiépítésénél kített részvcénytőkének megfelelő összes részvcények kiadása az építés és felszerelésre vonatkozó megtakarítások, vagy szerződések és egyéb hitelműveletek folytán nem lenne szükséges, a részvcénytőke a törvény értelmében megfelelően fog leszállítottatni.

A társaság felsőbb jóváhagyás fenntartása mellett a részvcénytőkét is megnagyobbíthatja új részvcények kibocsátása vagy elsőbbségi kölcsön felvétele által, mihelyt a vállalat célirányos kiterjesztése kívánatosnak mutatkozik.

Új kibocsátványok esetében a részvcényesek joggal bírnak a kibocsátvány mennyiségének felére névleges értékben, kiki aránylag a birtokában lévő részvcényekhez, ha ezen jogát az illető részvcényes az arra kitűzött időben gyakorolni el nem mulasztja.

Az új kibocsátvány másik fele iránt a közgyűlés határoz.

A részvcények kibocsátása folytán befolyó, de egyelőre az építési célokra nem szükséges pénzek jóhitelű magán hitelintézeteknél gyűmölésőztetendők.

A kormányának joga leendő a társulat pénzügyi kezelését folytonosan ellenőrizni.

A z a l a p t ő k e k a m a t o z á s a .

8. §.

Mindkét nembeli részvcények kamatozása csakis a már forgalomnak átadott vasutvonal üzleti jövedelmeiből eszközözendő.

Ezen tiszta jövedelemből a következő sorrendben felezendő :

- a) az elsőbbségi részvcények 6% kamatai és ezen részvcények évi törlesztési hányada;
- b) a törzsrészvcények 6% kamatai és ezen részvcények

törlesztési hányada, ha ezen törlesztés a 12. §. értelmében már kezdetét vette.

Az ezen fizetések után fennmaradó többletből fordítandó leendő továbbá:

c) legalább 25% az igazgatóság és a felügyelő bizottság évi járulékaira, és a társulati tisztviselők külön jutalékaira. Ezen díjazások módozataira nézve az igazgatóság a 40. és 50. §§-ok tekintetbe vételével határoz.

d) legalább 15% egyelőre nem látott kiadások fedezésére képezendő tartalékalapra mindaddig, míg ezen alap a részvénytőke 10%-kát meg nem haladja.

Az ezután fennmaradó összeggel a társulat közgyűlési határozat alapján tetszése szerint rendelkezik, s e szerint azt a részvényesek között mint felülosztalékot kioszthatja.

A felülosztalékok azonban mindkét nembeli részvényesek között különbség nélkül részvény aránylag osztatnak ki.

A kamatjutalékok, törlesztési összegek, tantiémek és felülosztalékok elvülése.

9. §.

A részvények kamatainak törlesztési, illetőleg beváltási összegének, tantiémek vagy felülosztalékoknak felvételére jogosult, ha járulékát az utalványozás napjától számított 6 év alatt fel nem vette, ezen járulékról a társulat javára lemondottnak tekintetik.

Az elsőbbségi részvényeknek előjoga a törzsrészvények fölött.

10. §.

Az elsőbbségi részvényeknek, ha ilyenek ki fognak adatni, a törzsrészvények fölötti joga a kamatozás és törlesztésre való előigényben áll, olyformán, hogy ha az egyik vagy másik évben a vasut jövedelmei elégtelenek lennének a 9. §-ban előirt sorrendben az elsőbbségi részvények birtokosainak 6% kamatot nyújtani, illetőleg a lejárt törlesztési részletet kiegyenlíteni, a hiány a következő év vagy évek jövedelmeiből fog pótoltatni, úgy hogy a törzsrészvények birtokosai addig kamatokban nem részesülnek és részvényeik törlesztése nem eszközöltetik, míg azon utánfizetések nem tejesítetttek.

Hasonlólag a társaság felozlása vagy a társasági vagydon beszámolása esetén a törlesztés utján még be nem váltott elsőbbségi részvények birtokosai annyiban előjoggal bírnak a feloztható társasági vagydonra, amennyiben ebből az elsőbbségi részvényeket illető követelések előbb kielégítendők, mint a törzsrészvények birtokosai, megjegyeztetvén, hogy a fentebbi esetekben az összes részvények törlesztése után fennmaradó társasági vagydon az összes részvényesek között részvény aránylag osztandó meg.

Egyébként a részvények birtokosainak jogai és kötelezettségei egyenlők.

A z a l a p t ő k e t ő r l e s z t é s e .

11. §.

Az alaptőke a kormány által jóváhagyandó törlesztési terv szerint a 90 évi engedély időnek tartama alatt akként törlesztetik, hogy az elsőbbségi részvénytőke törlesztése megelőzendő a törzsrészvénytőke törlesztését s ehez képest előbb az elsőbbségi részvények, azután pedig a törzsrészvények váltatnak be.

K i s o r s o l á s .

12. §.

Az elsőbbségi-, valamint a törzsrészvények törlesztése az előbbi (§) sorrendje szerint kisorsolás utján történik, mely kisorsolás a törlesztési terv szerint évenként a társaság székhelyén, közjegyző előtt vagy hatósági felügyelet alatt nyilvánosan eszközöltetik.

A kisorsolt részvények számai küzhírré teendők s a sorsolás napjától számítandó hat hónap alatt kifizetendők, kamatozásuk pedig a beváltás napján szűnik meg.

Ha az engedély tartama alatt jövedelem-hiány miatt az összes részvények törleszthetők nem lennének, a törlesztetlenül maradt részvények tulajdonosai részvényeiknek beváltását, vagy e czimen bárminemű kárpótlást az államtól, vagy bárki mástól többé nem igényelhetnek.

A z e l s ő b b s é g i - é s t ő r z s r é s z v é n y e k a l a k j a .

13. §.

Az elsőbbségi részvények az **A.** a törzsrészvények a **B.** alatti minta szerint állíttatnak ki s egy a társaságnál

őrzött juktakönyvből kivágva, folyó számmal, a társaság száraz czimbélyegével és a társaság által a cégjegyzésre feljogosított két társulati közegnek aláírásával láttatnak el.

S z e l v é n y e k.

14. §.

Az elsőbbségi részvényhez **C.** minta, a törzsrészvényhez **D.** minta szerinti szelvények fognak esatoltatni.

É l v e z e t i j e g y e k.

15. §.

A beváltott részvényekért a bemutatóra szóló élvezeti jegyek adatnak ki, melyek csak a felosztásra kerülő felülosztalékra (8. §.) adnak igényt.

Ezen élvezeti jegyek az ide mellékelt **E.** és **F.** alatti minta szerint állittatnak ki.

Ily élvezeti jegyek tulajdonosai kivéve, hogy a részvénytőkének 6% kamataira többé igényük nem lehet, különben ugyanazon jogokkal birnak, mint a még le nem törlesztett részvényeknek birtokosai.

A d ó-, b é l y e g- é s i l l e t é k- m e n t e s s é g.

16. §.

A jelenleg engedélyezett vaspályától 30 éven át (a pálya megnyitási napjától számítva) sem kereseti, sem jövedelmi, sem más — későbben ezek helyett netán behozandó adó fizettetni nem fog.

Megengedtetik továbbá, hogy az első kiadásu elsőbbségi és törzsrészvények, ide értve az ideiglenes jegyeket is, bélyeg- és illetékmentesen adassanak ki.

Ugyanazon mentesség a kisajátított területek átíratási díjaira is megadatik.

A tőkészerzés, valamint építkezés és az üzlet első rendezése czéljából kiállítandó minden szerződés, beadvány vagy bármely más okirat, bélyeg- és illeték-mentes lesz.

T a r t a l é k a l a p.

17. §.

Előre rem látott kiadások fedezésére szükséges egy tartalék alap, mely a 8. §-ban előirt eljárás alapján képeztetik.

Mihelyt a tartalékalap az összes részvénytőke 10^o0-át meghaladta, az évi kiegészítési járulékok a társulat által kevesebbre szabhatók vagy egészen megszüntethetők. De újra ismét foganathá veendők, mihelyt a tartalék alap a fentebbi összegnél alább szállott.

Ha egy vagy több éven át a vállalat tiszta jövedelme a részvények kamatainak vagy törlesztési hányadának fedezésére elég nem volna, ez esetben a hiányzó összeg a tartalék alaphól vehető, mi a legközelebbi év rendelkezhető jövedelméből azonban ismét kipótolandó.

A tartalék alap kamatai a tartalék alaphoz csatoltatnak.

III. Szakasz.

Részvényesek:

A részvényesek jogai.

18. §.

Minden részvény a részvény birtokosának jogot ad a társaság öszsvagyonának s a vállalat jövedelmeinek aránylagos részére. Nem ad azonban tulajdon jogot az egyes vagyon részletekre nézve, és ez okból a részvénytulajdonosok nincsenek jogosítva, a társulattól igényeik biztosítását vagy elkülönítését követelni, s az egyes részvényesek elleni követelés alkalmából a társaság vagyona semmiféle foglalás alá nem vonható.

A befizetett összegekre nézve a magyar kereskedelmi törvény 163. §. intézkedik.

Az elsőbbségi- és törzsrészvények oszthatatlansága.

19. §.

A társaság előtt minden részvény oszthatlan s ez okból minden részvényre nézve csak egy tulajdonost ismer el. Egy részvénynek több tulajdonosai tehát kötelesek közös jogaikat a társasággal szemben egy személy által képviseltetni.

A részvényesek és a társaság kezessége.

20. §.

A részvényesek csak részvényeik névszerinti értékét tartoznak befizetni, illetőleg aláírási okmányaik értelmében

kötelezett összegeiknek 10%-lékát az aláírás alkalmával; továbbá az engedély okmány kihirdetésére következő hó 1-ső napjától, vagyis számított havi tíz, illetőleg öt forintos részletekben törleszteni, azonfelül semmiféle kötelezettséggel nem terhelhetők. A befizetés elmulasztásának esetében nem csak a lejárt részletek, hanem ezek 8% kamatai erejéig is a társulatnak joga van keresettel élni és a magyar kereskedelmi törvény 169. §-át alkalmazni. A társaság harmadik személyek irányában minden kötelezettségeiért összes vagyonával kezekedik. Azon részvényes azonban, ki egész részvényét, vagy annak bizonyos részleteit előre befizeti, a befizetett részvény vagy részlet után járó 8%-os kamatját évről évre élvezi mindazon időig, a mennyire terjedt kötelezvényében a befizetési zárhatárnap.

A z e l s ő b b s é g i - é s t ö r z s r é s z v é n y e k l e t é t e m é n y e z é s e .

21. §.

A részvények a társaság által meghatározandó őrzési díj lefizetése mellett a társaság pénztáránál letéteményezhetők, miről a letéteményező letéti jegyet kap.

A kamatok és osztalékok azután a letéti jegy előmutatójának fizetődnek ki, a jegy megbélyegezése és a szelvények bevonása mellett.

A r é s z v é n y e k m e g s e m m i s í t é s e .

22. §.

Az elveszett vagy megsemmisült elsőbbségi- vagy törzsrészvényeknek szelvényeikkel együtt leendő megsemmisítésére nézve az országos törvények irányadók.

IV. Szakasz.

Szervezet:

Ü g y v i t e l .

23. §.

A társaság ügyeit kezeli:

A) A közgyűlés.

B) Az igazgatóság.

A) Közgyűlés.

24. §.

Az évenként tartandó közgyűlések rendesek vagy rendkívüliek és Deésen tartatnak. A meghívás az igazgatóság által két ízben közzéteendő és pedig az első közzétételnek a közgyűlés napját legalább négy héttel megelőzőleg deésvárosi helyi lapban és ha ilyen nem léteznék a budapesti hivatalos és egy elterjedt kolozvári lapban meg kell jelennie.

A meghívásban a napirend közzelendő, a szavazatok érvényesítésére vonatkozó figyelmeztetéssel.

Oly tárgyak felett, melyeket a napirend nem tartalmaz, határozni nem lehet, csakis egy rendkívüli közgyűlésnek behívására vonatkozó indítvány, megelőző kihirdetés nélkül is, határozattá emelhető.

A közgyűlés határozatai minden részvényesre nézve kötelező erővel bírnak.

Minden egyéb a társulati részvényeseket érdeklő közlemények, a helybeli — s ilyen nem létezése esetén az országos hivatalos és egy elterjedt holozvári lapba beigtatandó hirdetmény útján fognak az igazgatóság által közzéírni tenni.

25. §.

A részvényesek indítványai a napirendbe akkor veendőek fel, ha azok az igazgatóságnak még pedig írásban, február hó végéig legalább 10 olyan részvényes által jelentetnek be, kiknek mindegyike a társulati pénztárnál legalább 5 db részvényt tett le.

26. §.

A rendes közgyűlés legkésőbb minden év második negyedében tartatik meg.

A közgyűlés a köztörvények és az alapszabályok határai közt mindazon ügyek felett határoz, melyeknek eldöntése kizárólag az ő számára van fentartva, vagy melyek az igazgatóság által eléje terjesztetnek.

27. §.

A rendes közgyűlés tanácskozásainak és határozatainak rendszerinti tárgyai a következők:

1. Az igazgatóság jelentése az üzletkezelés felől;
2. A számadások megvizsgálása, a mérleg megállapítása és a nyereség felosztása;

3. A felügyelő bizottság jelentése az igazgatóság által felállított évi számadás és mérleg megvizsgálásáról, valamint az igazgatóságnak a nyereség-felosztást tárgyozó indítványai tekintetében; határozatkozálat e tárgyakban;

4. Az igazgatóság és a felügyelő bizottság megválasztása és felmentése;

5. Minden javaslat, melyet az igazgatóság, a felügyelő bizottság vagy egyes részvényesek (ezek a 25. §. értelmében) a közgyűlés határozata elé terjeszteni jónak látnak;

6. A vállalat kiterjesztése a 3. §. 1. pontjában jelzett czélokön tul;

7. A társaság alaptökéjének szaporítása az engedélyezett összegön tul és kölcsönök felvétele;

8. A társaság egyesülése más társasággal;

9. Más vaspályák üzletének átvétele, valamint saját pályauzletének más társaságra vagy államra leendő átruházása;

10. Az alapszabályok megváltoztatása vagy kiegészítése;

11. Oly cartell szerződések megkötése, melyek minden társasági ügyletnek közös haszonra vezetését czelozzák;

12. A pályának bérbe vagy eladása;

13. A társaság további fennállása a 3. §. 2. 3. és 4. pontjai alatt említett czelok tekintetéből azon esetben, ha a vaspálya számára adott engedély megszűnnek, a vaspálya az állam által megváltatnék, vagy a társaság által más társaságnak eladatnék;

14. A társaság feloszlása.

Az 5. 7. és 8. pont alattiakra nézve az alakuló közgyűlés is határozhat.

28. §.

A rendkívüli közgyűlések az igazgatóság által hivatnak össze, és pedig vagy saját belátása vagy közgyűlési határozat folytán vagy pedig végre egy vagy több részvényesnek indítványára, ha ezen egy vagy több részvényes részvénybirtoka az alaptökének 10⁰/₀-át képviseli.

Azon részvényesek, kik egy rendkívüli közgyűlés behívását kívánják, kötelesek a szükséges, ilyféle indítvány tételére feljogosító részvényeket kellő számban a társaság pénztáránál letenni és egyuttal azon ügyet írásban bejelenteni, mely ezen indítványra okot adott.

Ez esetben köteles az igazgatóság a közgyűlési meghívást 8 nap alatt közzététetni, mely meghívásra nézve kü-

önben a 24. §-ban foglalt határozatok találnak alkalmazást.

29. §.

Ötszáz forint névszerinti értékű részvények birtoka egy szavazatra jogosít. Egy részvényes azonban tíz szavazatnál többet nem bírhat. Minden ily szavazattal bíró részvényesnek joga van a közgyűlés tanácskozásában személyesen, vagy más szavazatjoggal bíró részvényes, mint meghatalmazottja által résztvenni s szavazatával élni.

Ezen jogok gyakorlására azonban megkivántatik hogy a részvények még le nem járt szelvényekkel, vagy pedig hogy a 21. §. értelmében a részvény letéteményezéséről nyert elismervény legfeljebb 14 nappal a közgyűlés megtartása előtt a társaság pénztáránál, vagy ezen kívül az igazgatóság által e czélból kijelölt más helyeken letétesse.

Azon részvényeseknek, kik a fentebbi határozatok értelmében részvényeiket, illetőleg az elismervényt idejekorán letették, belépti-jegyül igazoló-jegyek adatnak. E jegyeken a letéteményezett részvények és a letéteményezőt megillető szavazatok száma kitüntetendő.

A letéteményezett részvények vagy elismervények a közgyűlés befejezéseig letétben maradnak.

30. §.

Az üzletjelentések, a mérleg, a tárgyalandó ügyek napirendje, a szavazati joggal bíró részvényesek névjegyzéke, részvényeik és szavazataik számának kitételével kinyomatnak, a részvényesek kívánatára azoknak kiszolgáltatnak s a gyűlés helyén közszemlére kitétetnek.

31. §.

Közgyűlésen a részvényes szavazati jogát vagy személyesen, vagy egy másik szavazatképes részvényes, mint meghatalmazottja által gyakorolhatja. Egy részvényes azonban egy ily meghatalmazásnál többet el nem vállalhat, és a meghatalmazót megillető szavazatokkal együtt nem bírhat többet 20 szavazatnál.

A meghatalmazás alakjára nézve szükséges, hogy a meghatalmazó aláírása vagy hitelesítve legyen, vagy hogy a meghatalmazási okmány két tanu által legyen aláírva.

Gyámság alatt állók, jogi személyek, hatósági, kereskedelmi vagy egyéb testületek, részvénytársaságok, községek, valamint olyanok is, kik legalább 20,000 frt névértékű részvényeknek tulajdonosai, szavazási jogukat a közgyűlésen törvényes vagy rendszerinti képviselőik által gyakorol-

ják, illetőleg gyakorolhatják még akkor is, ha ez utóbbiak maguk nem is részvényesek.

Az igazgatók az általuk letéteményezett és esetleg még letéteményezendő részvények alapján birt szavazati jogukat a közgyűlésen más ily joggal bíró részvényeshez hasonlóan gyakorolhatják.

Addig, míg a részvényesek aláírási kötelezvényeik vagy nyilatkozataik értelmében teendő befizetéseiket nem teljesítették, és ennek folytán nékik még részvények ki nem adtak, közgyűlési jogaik gyakorlatára nézve azon érvényben levő kötelezvényeik vagy nyilatkozataik szolgálnak alapul, melyek folytán magukat befizetéseikre kötelezték, és melyek ezen lefizetés teljesítéséig, a társulatnál letéteményezve vannak.

32. §.

A közgyűlésen az igazgatóság elnöke vagy alelnöke, ezek távollétében pedig az igazgatóság által kijelölt más tagja az igazgatóságnak elnököl.

Az elnök határozza meg a tárgyalandó ügyek sorrendjét, ő vezeti a tanácskozást és a szavazatokat.

Az elnök nevezi ki a szükséges jegyzőket és szavazatszedőket.

33. §.

A közgyűlés tekintet nélkül a megjelent részvényesek számára határozatképes, ha a jelenlevők — az igazgatóság és a felügyelő bizottság tagjait is beleértve — a részvénytőkének legalább egy tizedét képviselik.

34. §.

A közgyűlés határozatai rendesen általános szótöbbséggel hozatnak.

A szavazatok egyenlősége esetére az elnök szava dönt. Ha a közgyűlés határozata kiterjed:

- a) a vállalat kiterjesztése (27. §. 6. p.);
- b) a társaságnak egy más társasággal leendő egyesülésére (27. §. 8. p.);
- c) az alapszabályok megváltoztatására vagy kiegészítésére (27. §. 10. p.);
- d) az alaptőkének új részvények kibocsátása általi szaporítása (27. §. 7. p.);
- e) a pálya vagy egyes szakaszának eladása (27. §. 12. p.) nemkülönben a társaság további fenállása a 3. §. 2.

és 3. pontjaiban foglalt czélekből (27. §. 13. p.); akkor szükséges hogy a kibocsátott részvénytőkének legalább 20 százaléka; végre

f) a társaság feloszlását (27. §. 14. p.) illető határozathoz pedig szükséges, hogy a kibocsátott részvénytőkének legalább kétharmadrésze, belcértve mindenütt az igazgatóság és a felügyelőbizottság jelenlévő tagjait is, képviselve legyen.

Ez utolsó pontot illető határozat érvényességéhez szükséges, hogy a közgyűlésen jelen volt szavazatképes részvényeseknek legalább kétharmadrésze a határozatok mellett szavazzon.

35. §.

Ha a közgyűlés első összehívása alkalmával nem határozatképes, akkor elnapoltatik, s nyolcz nap alatt a 24. §. értelmében ujából egybe hivatik; akkor azonban az első egybehívási hirdetmény megjelenése és a gyűlés megtartása közti időtartam 14 napra szorittatik.

Ezen második gyűlés a 34. §-ban a—f. betűk alatt megnevezett ügyek kivételével a 33. §. szerint az érvényes határozat hozatalára megkivántató feltételhez kötve nincsen; tanácskozása azonban csak az elnapolt közgyűlésre kitűzve volt tárgyakra szoritkozik.

Ez esetben a szavazati jog gyakorlására szükséges részvények vagy elismervények a közgyűlés előtt csak 5 nappal letétmenyezendők.

Ha azonban ezen közgyűlésen a 34. §. a—f. betű alatt felsorolt ügyekre nézve, az ezen §-ban meghatározott részvénytőke-részlet képviselve nem volna, akkor 14 nap alatt egy harmadik közgyűlés hivatik össze, és ez esetben az első egybehívási hirdetmény és a közgyűlés megtartása közötti időtartam szintén 14 napra szorittatik.

Ezen közgyűlés tekintet nélkül a jelenlévő részvényesek és képviselt részvények számára, általános szótöbbséggel határoz az első napirendben felvéve volt s eddig még elintézetlenül maradt minden tárgy felett. Ez esetben is a szavazati jog gyakorlására szükséges részvények és elismervények letétmenyezése a közgyűlés előtt 5 nappal teljesítendő.

36. §.

A választások írásbeli szavazás által szavazatjegyekkel történnek, kivéve ha közfelkiáltással egyhangulag választott meg valaki.

Az igazgatóság és a felügyelő bizottság tagjainak megválasztásánál azok tekintendők megválasztottaknak, kik az illető szavazati jegyek tartalma szerint legtöbb szavazatot s egyuttal általános szavazattöbbséget nyertek.

Ha az általános szótöbbség nem éretett el, akkor azok, kik legtöbb szavazatot nyertek, szűkebb választás alá bocsáttatnak, és pedig kétszer annyian, mint a hányan még megválasztandók. Szavazat-egyenlőség esetében a sorshuzás dönt, és pedig az elnök által a gyűlésben meghatározott mód szerint.

37. §.

Minden közgyűlésről jegyzőkönyv vezetetik, melybe a jelenlevő részvényesek nevei és az általuk képviselt részvények száma felveendők.

A jegyzőkönyvet az elnök, a jegyző és még két más, az elnöklő által e czélra megnevezett részvényes írja alá.

A jegyzőkönyvbe felveendők a tett indítványok, határozatok és a tárgyalás eredménye.

A jegyzőkönyv mellékleteivel együtt teljes bizonyító erővel bír a közgyűlés által hozott határozatok tartalmára nézve.

38. §.

A társasági ügyvezetés ellenőrzésére a magyar kereskedelmi törvény 195. §. szerint hivatott felügyelő bizottság 3 tagból és 1 póttagból áll, kiket a közgyűlés évenkiint előre, az igazgatósághoz nem tartozó részvényesek közül választ a 36. §. értelmében.

A póttag csak azon esetben lép működésbe, ha a rendes tagok száma bármi okból 2-re olvadna le. Ha a rendes tagok száma 2-nél is kevesebbre szállana alá, tartozik az igazgatóság a törvény értelmében pótválasztási közgyűlést hívni össze.

Ki a társaság hivataluoka, ahoz szállítói, vagy tőle függő viszonyban áll, ki valamely versenyző vállalatnak előljáróságához tartozik, ki esőd alá esik, vagy a nélkül, hogy hitelezőit teljesen kielégítette volna, fizetéskeptelenné lett, a ki nyereszkesedési vágyból származott, vagy egyéb közönséges büntettért jogérvényesen elmarasztaltott, a felügyelő bizottságnak tagja nem lehet. Az időközben beállott ilyenmü kizárási ok a felügyelő bizottság tagsági állás rögtöni megszűnését vonja maga után.

A felügyelő bizottság összes tagjainak állandóan Szolnok-Dobokamegyében kell lakniok.

39. §.

A felügyelő bizottságnak feladata a magyar kereskedelmi törvény 195. §-sa által van körvonalozva.

40. §.

A felügyelő bizottság rendes tagjai számarányukhoz képest az igazgatóság tagjaival egyenlő díjazásban részesülnek.

B) Igazgatóság.

41. §.

A társaság előjárósága az igazgatóság, mely az elnökkel együtt 15 tagból áll, kik közül legalább 5 tagnak állandóan Szolnok-Dobokamegyében, 10-nek — az utóbbiakat is beleértve, — a Magyar korona területén kell laknia.

Az igazgatóság tagjai a közgyűlés által a társaság részvényesei közül választatnak és pedig a 44. §-ban felhozottak tekintetbe vételével 6 évre.

Az igazgatósági tag lehet a társulat hivatalnoka is, és a társulattal szállítói, vállalkozói vagy egyéb függő viszonyban is állhat, de oly ügyekben, melyek saját személynét vagy az általa képviselt ügyletet illetik, az igazgatóság üléseiben jogérvényesen sem a maga nevében, sem más tag megbízottjaként nem szavazhat.

Ezenkívül mindazon körülmények, melyek a 38. §. szerint a felügyelő bizottság tagjává való megválaszthatást gátolják, az igazgatóság tagjává leendő választhatást is gátolják.

Ha ily kizárási ok a hivataloskodás ideje alatt áll be, ez az igazgatói állás rögtöni elvesztését vonja maga után.

42. §.

Az igazgatóság minden tagja megválasztásáról írásban értesítendő, szabadságában állván a választást el, vagy el nem fogadni, mit az értesítés vételétől számítandó 14 nap alatt az igazgatóságnak írásban tartozik kijelenteni, különben feltételezzetik, hogy megválasztását elfogadta.

A választás el nem fogadása, vagy a 41. §. szerinti az igazgatói állás elvesztését maga után vonó körülmény beálltával, vagy valamelyik igazgató leköszönése vagy halála folytán beálló üresedés esetéu, az igazgatóság az üresedésbe jött helyet ideiglenesen maga tölti be a részvénye-

sek soraiból, ily alkalommal azok, kik a közgyűlési jegyzőkönyv szerint az utolsó választáskor legtöbb szavazatot kaptak, előjogban részesülnek.

A végleges választás a legközelebbi közgyűlésnek tartatik fenn. Az ekként választott új tagok hivatali működésének ideje elődjeik hivatala időtartamára szorítkozik.

Működésük tartamának lejártával az igazgatóság tagjai újból megválaszthatók.

43. §.

Mindenik igazgatósági tag köteles hivatalának elfoglalása előtt a társulati részvényekből 2 darabot, a le nem járt szelvényekkel együtt a társulati pénztárnál letenni, melyek működéséből származó kötelezettségei tekintetében a társaság irányában biztosítéskul szolgálnak s mindaddig őrizet alatt maradnak, míg a működés idejére vonatkozó számadások végleg elintéztettek.

Az évi számadások megvizsgálása s a felmentés megadása után az igazgatóság tagjai által biztosítéskul letett részvények lejárt szelvényei kiadatnak.

Az igazgatóság mindenik tagja köteles megbízásának különböni elvesztése mellett, a fennemlített ovadékot a megválasztásáról szóló értesítéstől számítandó 14 nap alatt a társaság pénztáránál letenni.

Há a választás idejében az illető társulati részvények még kiadva nem lennének, addig is, míg ez megtörténhetik, az igazgatósági tagok által és a társaságnál letéteményezett kötelezvények vagy nyilatkozatok szolgálnak a fentebbiekben előírt biztosítéskul.

44. §.

Az igazgatóság a társaságnak képviselője s mint ilyen annak alapszabályait és czégét bejegyeztetni köteles.

Ugyan ő képviseli a társaságot kifelé, és a köztörvényekben, valamint ezen alapszabályokon alapuló felelősség mellett intézkedik a társaság mindazon ügyeiben, melyek a közgyűlésnek fentartva ninesenek.

Az igazgatóság hatásköréhez tartozik: a társaság ügyeinek kezelésével megbízott fizetéses közegeknek saját kebeléből vagy azon kívüli választása, felfüggesztése és elbocsátása, ezek illetményeinek, valamint szolgálati szerződésük megállapítása, jutalmazásoknak engedélyezése, a szolgálatnak szervezése és a szolgálati utasítások és szabályzatok megállapítása.

Az igazgatóság jogában áll, közigazgatási, műszaki és pénzügyi czélokra saját kebeléből külön bizottságokat választani. Ezen bizottságok kötelesek az erre vonatkozó ügyrendet kidolgozni és az igazgatóságnak helybenhagyás végett előterjeszteni.

Rendkívüli esetekben való megbízás folytán különösebb kiküldetésben eljáró igazgatósági tag költségei és díjai az igazgatóság által állapíttatnak meg és utalványoztatnak ki.

Az igazgatóságnak örködni kell a felett, hogy az illető vasuti vonalak építése az engedélyokmányoknak megfelelően történjék.

Az igazgatóság saját felelősségére egyes ügyekre nézve saját jogainak gyakorlását egy vagy több tagjára, mindenkor visszavonható felhatalmazás mellett, meghatározott időre átruházhatja.

A folyó ügyek elintézése, valamint a társaság belfigatása, egy külön szabályzat (ügyrend) által fog meghatározatni.

45. §.

Az igazgatóság a maga kebeléből 6 évi időtartamra egy elnököt és két alelnököt választ. Az ülésekben az elnök, és annak távollétében vagy akadályoztatásában az alelnökök egyike elnököl.

Ha ez utóbbiak is távol vagy akadályozva vannak, akkor az igazgatóság az elnöklést más tagra ruházza.

46. §.

Az igazgatóság a társaság székhelyén az elnök, vagy az e czélból megbízott hivatalnok meghívása folytán összeül, a hányszor az ügyek azt szükségessé teszik, de legalább is havonként egyszer.

Három igazgatósági tagnak írásbeli kívánata folytán köteles az elnök ülést összehívni.

Az egybehívás módját az igazgatóság határozza el.

47. §.

Az igazgatóság határozatképességéhez minden tagnak szabályszerűen történt meghívása s az elnökkel együtt legalább 3 tagnak jelenléte szükséges.

48. §.

Határozatok szótöbbséggel hozatnak.

Egyenlő számú szavazatok esetében, azon nézet emel-
tetik határozattá, melyhez az elnök csatlakozik.

49. §.

Az igazgatóság tárgyalásairól jegyzőkönyv vezetetik,
melyet a jegyző és az igazgatóság két tagja tartozik aláírni.

Minden tagnak szabadságában áll külön véleményét a
jegyzőkönyvhöz esatolni.

A jegyzőkönyvek az üléstől számított legfeljebb 14
nap alatt a közmuuka és közlekedési miniszteriumnak be-
mutatandók.

50. §.

Minden ülési jegyzőkönyvbe a jelenlevő igazgató-
sági tagok nevei bevezettetnek. Az évi számadások befejez-
tével az igazgatóság részére a 8. §. értelmében mindenik
igazgatósági tag oly arányban részesül, mily arányban az
igazgatósági ülésekben a jegyzőkönyvek kimutatása szerint
részt vett.

Ha egyik év üzleti jövedelméből az igazgatóság részére
jutalékok nem lennének fizethetők, ezen évre vonatkozólag
az igazgatóság többé semminemű jutaléki igényyel nem
bir a társulattal szemben.

Az igazgatóság tagjai a 8. §. szerint közgyűlésileg
meghatározandó járulékon kívül rendes működésükért más
díjazásra igényt nem tarthatnak, és a társaság székhelyén
kívül lakó igazgatósági tagok a közgyűlésekre vagy igazga-
tósági ülésekre történő utazásuk költségeinek megtérítését
nem igényelhetik.

V. Szakasz.

Mérleg. Peres kérdések. Kormány felügye-
let. Feloszlás.

51. §.

A társaság számadásai évenként december 31-én zá-
ratnak le, s a kereskedelmi törvény 199. §. szerint készi-
tendő mérleggel s a felügyelő bizottság jelentésével együtt
az igazgatóság által a közgyűlés elé terjesztetnek.

Üzleti évül a naptári év számíttatik.

52. §.

A társasági viszonyból származó peres kérdések az
1868. évi LIV. törvényezikk értelmében a társulat részéről sza-

badon választandó bíróság előtt sommás per útján döntetnek el.

53. §.

A kormány felügyeleti joga az engedélyokmány értelmében világosan fenntartatik.

A kormány megbízott közegének joga van, az igazgatóság üléseiben vagy a közgyűlésen részt venni, az állam vagy közérdek szempontjából netán káros, az engedélyokmány határozataival ellentétben álló határozatokat felfüggeszteni s erről a miniszteriumnak további hivatalos intézkedés végett jelentést teüni.

A kormány ezen felügyeleti jogának gyakorlata folytán az államra nehezedő költségek megtérítése fejében a társaság az államkincstár javára, ha ez a kormány által követeltetnék, bizonyos, a kormány által meghatározandó évi átalány-összeget fizet.

54. §.

A társulat a rendelkezési állapotban levő állami hivatalnokok és kiszolgált, ugy rendes hadseregbeli, mint honvédségi altisztek alkalmaztatására vonatkozólag az 1873. évi II. törvényczikkben foglalt határozmányoknak van alávetve.

55. §.

A társaság feloszlása esetében a leszámítolás módját a közgyűlés határozza meg.

56. §.

Jelen alapszabályok minden részvényesre nézve feltétlenül kötelező erővel bírnak.

Szerződés.

Én báró Bánffy Dezső az Apahidától Deésig tervezett szamosvölgyi vasut előmunkálataira engedélyt nyervén, meggyőződve e vasutnak közérdekű és hasznos minőségéről, s tudva, hogy annak kiépítése aránylag csekély áldozattal, de csak az érdekelt és szomszéd területek birtokosainak s lakóinak részvéte s hazafias közreműködése által lesz kivihető, ezennel kötelezőleg kijelentem, hogy

az előmunkálatok befejezése után a m. kir. kormánytól e nevezett vonalra a vasutépítési engedélyt kérni fogom;

továbbá kötelezem magam, hogy ha sikerül a nevezett vasutvonal kiépítésére concessiót nyernem, azt egy a kereskedelmi törvény értelmében alakítandó részvénytársaságra ruházom, mely részvénytársaság 1200 darab 500 frt névértékű részvény által biztosított 600,000 frt törzs alaptőkével bírna,

ezen részvények értéke készpénzben lesz az aláírók által befizetendő.

Az aláírók aláírás alkalmával minden egy részvény névértékének 10⁰/₀-át azaz 50 — fél részvény után 25 frtot kész pénzülfizetni kötelesek lesznek; a hátrálékot pedig az alakuló gyűlés napját követő hó 1-ső napjától kezdve minden részvény után havonkénti 10-, fél részvény után 5 frtal törlesztik.

Jogukban áll az aláíróknak az aláírt részvény értékét, vagy annak nagyobb részét az esedékesség előtt is lefizetni, mely esetben az előbb lefizetett összeg után a tényleges befizetéstől az esedékesség napjáig 8⁰/₀ kamatot élveznek.

Az engedély átráházásáért magamnak semmi előnyt nem kötök ki, s az alakulandó társaságtól csak költségeim megtérítését igénylem.

Megkönnyítendő a részvény aláírást s a társaság megalakulását, egyszersmind alkalmat kívánván nyújtani minden érdekeltnek már most is arra, hogy az ügy létesítésére befolyását mielőbb érvényesítse, teszem a jelen ajánlatot, mely, által az előadott feltételek szerint megalakulandó „szamosvölgyi vasut“ részvénytársaság részvényei átvételére irányzott előleges elkötelezést s a részvény aláírására megbízást elfogadok, s egyszersmind én is magamat a fennebb elősorolt feltételek megtartására kötelezem.

Deés, 1878. évi

Én

tudásul véve báró Bánffy Dezső urnak fenti ajánlatát kötelezőleg kijelentem, hogy az abban irt feltételek szerint megalakulandó részvénytársaságnak

darab frtos részvényjegyre való szabályszerű aláírás által részese kívánok lenni; kötelezem magam, hogy részvényt átveszek,

névértékét az elől álló nyilatkozatban irt módon befizetem, s felhatalmazom br. Bánffy Dezső urat, hogy nevében részvényre kötelezőleg írjon alá, s az esedékes részleteket 8% késedelmi kamataival s költségeivel együtt szükség esetén sommás eljárás és tetszése szerint választandó bíróság útján rajtam felvehesse, — ugy arra is, hogy az alá irt frt összeget ingatlan javaimra telekkönyvileg biztosítsa.

Kelt:

A szamosvölgyi vasut remélhető jövedelmezősége.

Hogy a szamosvölgyi vasut remélhető jövedelmezőségét hozzávetőlegesen ki lehessen számítani, arra szükséges meghatározni a forgalomnak ama nagyságát, melyre az építendő vasuton számítani lehet.

Helyi érdekű vasutaknál szakférfiak feltételezni szokták, hogy valamely helyi érdekű vasut már az első üzletévekben is az építettése előtt fennállott közuti teherforgalom nagyságával egyenlő nagyságú teherforgalommal fog birni; e mellett felteszik, hogy a vasuti személyközlekedés kétszer, sőt háromszor oly magasra fog rugni, mint a milyen a közutakon észleltetett.

Hosszas észleletek és pontos statistikai adatok után ki van mutatva az az arány, melyben a francia- és németországi mellékpályák évi személy- és teherszállításának nagysága ama lakosság számához viszonylik, mely az illető vasut állomásainak közelében fekvő községekben található; az az ki van mutatva az, hogy a vasútvonal állomásai mellett fekvő községek minden egyes lakosára a pályán elindult vagy érkezett utasok évi összegéből hány személy és az ugyanazon pályán érkezett vagy elküldött áruk évi összegéből hány mázsa esik. Így, például a legtöbb francia és német mellékvasutaknál tapasztaltatott, hogy az évenként szállított személy és áruk összegéből az állomások mellett fekvő községek minden egyes lakosára 8—12 utas és 40—60 vámmázsa áru-, tehát átlag 10 utas és 50 vámmázsa áru szállítottatott.

A Deéstől Apahidáig terjedő Szamosvölgyre tervezett vasut várható személyforgalmát azonban nem tehetjük oly magasra, mint a hogy áll a külföldi vasutaknál, mivel vidékünk lakosságának nagy része a földmivelő osztályhoz tartozik, s mint ilyen csak ritkán, s nagyobb országos vásárok alkalmával veszi igénybe a vasuti közlekedést. Ennél fogva mi a leendő szamosvölgyi vasutra nézve a külföldi vasutaknál felvett arányszámnak csak egy tizedét vesszük, mi által a legszigorubb számítót is megnyugtadni vélünk; mert tekintetbe veendő az, hogy Besztercze és Szamosújvár jelentékeny kereskedelmi városok, s továbbá az is, hogy az alábbi kimutatásba csak a vasutvonal közelében levő, vagy attól igen csekély távolságra fekvő községeket vettük fel.

Ezek előre becsátása után szükségesnek tartjuk a későbbi számítás alapjául vett s hivatalos adatok nyomán összeállított kimutatást közölni.

Kimutatás

a tervezett szamosvölgyi vasutvonal által érintett községek lakosainak s országos vásárainak számáról:

Folyószám	A k ö z s é g			Jegyzés.
	n e v e	lakóinak	országos vásárai- nak	
1	Apahída	960	—	
2	Alsó-Zsuk	555	2	
3	Felső-Zsuk	534	—	
4	Nemes-Zsuk	546	—	
5	Borsa	1930	3	
6	Fejérd	1920	—	
7	Válaszut	1082	—	
8	Bonczida	1724	4	
9	Kendi-Lóna	935	4	
10	Nagy-Iklód	1022	—	
11	Kis-Iklód	375	—	
12	Kis-Jenő	643	—	
13	Dengeleg	672	2	
14	Hezsdát	965	—	
15	Szamosujvár	5188	4	
16	Szamosujvár-Németi	1394	—	
17	Péterháza	300	—	
18	Széplak	785	—	
19	Szent-Benedek	470	—	
20	Néma	923	—	
21	Deés	5832	4	
22	Deésakna	2045	—	
23	Mikeháza	422	—	
24	Árpástó	1024	—	
25	Szent-Margita	1276	—	
26	Alőr	704	—	
27	Alsó-Kosály	944	—	
28	Monostorszeg	292	—	
29	Retteg	1843	3	
30	Kozárvár	1348	—	
31	Bethlen	1993	4	
	Összesen :	40,646	30	

A fenti kimutatásban felsorolt községekben tartatni szokott országos vásárok száma 30, ehhez adva a kolozsvári 6, és a beszterczei 3 országos vásárt, lesz az országos vásárok összege 39. Megjegyzendő, hogy számításon kívül hagytuk a tekei, naszódi, nagy-somkúti, magyarláposi, alparéti, pánczélcehi stb. országos vásárokat, melyek szintén befolyással fognak birni az építendő vasutvonalra.

A magyar keleti államvasutak apahidai állomásától nyert megbízható adatok szerint az áruk és teherszállítmányok a következő forgalmi adatokat adják:

Apahidán Szamosujvárról feladott és oda leadott	51,931 vámmázsa.
Apahidán Deés és Beszterczéről feladott és oda leadott	46,083 vámmázsa.
Apahidán Szamosujvárról leadott és feladott gyors szállítmány	4,000 vámmázsa.
Apahidán Deés és Beszterczéről leadott és feladott gyors szállítmány	8,000 vámmázsa.
Kolozsvárról Deés és Beszterczét illető fa és egyéb szállítmány fel- és leadott összesen	65,000 vámmázsa.
Gyors szállítmány	2,000 vámmázsa.

Ezen áruk és teherszállítmányokhoz még számítandó a deésaknai sóbányában termelt 60,000 vámmázsa évenkénti sószállítás, mely tisztán csak a deés-arahidai államut forgalmi körébe eső községeket illeti.

Ha tekintetbe vesszük, hogy a tervezett vasutvonal közvetlen közelében levő községekben s városokban 39 országos vásár tartatik, s ha átlag egy—egy vásárra 1500 vámmázsa szállítmányt veszünk, akkor lesz a belforgalomra számítandó szállítás összege 58,500 vámmázsa. Ez oly csekély összeg, hogy erre a legkedvezőtlenebb esetben is bizony lehet számítani, annyival inkább, mivel minden más belforgalmat számításon kívül hagyunk.

A jövedelmezés kiszámítására nézve szükséges még a tervezett vasutnak forgalmi súlypontját is meghatározni. E súlypont a személyforgalomra nézve a csatlakozási ponttól (Apahidától) mintegy 4 mértföldre az az Szamosujvár közelébe esik. A teherforgalomra nézve: miután ezen forgalom mennyisége és honnan származása egész pontossággal közölve van, az egyes teherösszeget az általuk befutott mértföld számával szorozzuk, ha ezen eredményt még az

engedélyokmányban meghatározandó árakkal*) sokszorozzuk, megkapjuk a tervezett szamosvölgyi vasut nyers bevételét, mely már az első üzletévben várható lesz. Megjegyzendő, hogy a személyforgalomra használt egységárban csak 15 krt vettünk fel személyenként 1—1 mértföldre; habár tekintve azt, hogy az utazók nagyobb része csak 3 és 4-ik oszt. utazó, már a 3-ik oszt. utazóra is 18 krt kellene venni a vasutaknál levő árszabályzat szerint.

A számításokat megtéve következő eredményre jutunk :

Folyószám	A tárgy megnevezése	Feladó vagy leadó állomás vagy vidék	Mennyiség személyenként vagy vámmázasúként	A befutott pálya hossza (mföldekben)	A forgalmi ár		Összesen	Összeg		
					kr	ft		kr	ft	kr
1	Személy forgalom		40,646	4	15	—	60	24387	34,387	60
2	Teherszállítmányra egyobroszt állatok, tehát a 3. szállítási díj alá esik	Szamosújvár	51,931	4	4.5	1.5	24	12468	—	—
3	Teherszállítmány, árú cikkek, fűszerek, rövidáru, fa és többféle	Deés és Beszterce-Naszod területe	46,083	6	3.5	1.5	30	13824	—	—
4	Teherszállítmány, épületek és egyéb szállítmányok	Deés és Beszterce-Naszod megye	65,000	6	3.5	1.5	30	19600	—	—
5	Gyors szállítmány	Deés és Beszterce-Naszod megye	10,000	6	4.5	1.5	36	3600	—	—
6	Gyors szállítmányok	Szamosújvár	4,000	4	4.5	1.5	24	960	—	—
7	A belforgalomra nézve különféle árú, nyers termékek és iparcikkek	A Szamos egység vidéke	58,500	4	3.5	1.5	20	11700	—	—
8	Szállítmány (kocsi száma)	Deésakna	60,000	6	2.5	1.5	21	15750	77,798	34

A nyers bevétel főösszege : 102,185,94

*) Az árakat az arad-körösvölgyi vasut engedélyokmányából vettük.

Ha az itt kimutatott brutto bevételből levonjuk a pályának üzleti, kezelési és fenntartási szükségleteire szánt kiadásokat, akkor megkapjuk a tervezett vasutnak remélhető évi tiszta jövedelmét.

Más vasutaknál észlelt tapasztalatok szerint a kiadások a nyers bevételnek átlag 30—40 százalékát teszik. Habár a tervezett szamosvölgyi vasutnál egyszerűsített (nap-pali) forgalmánál és azon oknál fogva, hogy üzleti vezetése valószínűleg az érdekeltek kezelése alatt lesz, megtakarításoknak is helye lehet, mi mindazonáltal a legkedvezőtlenebb esetre vonatkozó 40 százalékot vesszük számításba, s e szerint a kezelési költséget 40,874 frt 94 kr-ra tesszük. Külföldi mellékpályákon ugy találtatott, hogy személy mértföldenként 0.0684 frt., áru — vámmáza — mértföldenként 0.0057 frt. igényeltetett az évi üzleti költségek fedezésére. Ez üzleti költséghez minden egy mértföldre még 3000 frt hozzáadandó lesz, mely 3000 frt oly központi kezelési költséget képvisel, mely minden vaspályánál, bármily csekély forgalom mellett is rendszeren előfordul. Ha ezen számokat a mi vasut tervezetünkre alkalmazzuk, következő eredményre jövünk:

utas 40,646 szorozva 0.0684 frt = 2780.18, és miután a személyforgalomra a forgalmi súlypont 4 mértföldre tétetett tehát 2780.18 szorozva 4 = 11,120 frt 72 kr. A fenti teherszállítmányok összege a teherforgalomra 295,514 v. mázsa szorozva 0.0057 = 1684.42, és miután a kimutatásból kitűnik, hogy a teherforgalomnak súlypontja átlag 5 mértföld 1684.42 szorozva 5 = 8420. Ekép volna

a személyforgalom által okozott kiadás	11,110 frt 72 kr.
a teherforgalomnak megfelelő	8,420 frt — kr.
6 mértföldre á 3000 frt központi	18,000 frt — kr.

a tervezett vasut összes évi kiadása: 37,540 frt 72 kr.

De ezen számításnál a lehető legkedvezőtlenebb esetet vetünk fel, miért is a fennebb megállapított 40 százalékot, azaz 40,874 frt költségösszeget megtartjuk. Ilykép a fennebb kimutatott nyers bevételből azaz 102,185 frt 94 kr. levonva a kezelési költségek összegét 40,874 frt 94 kr.

Marad mint tiszta jövedelem: 61,311 frt — kr. azaz hatvanegy ezer és háromszáz tizenegy forint, mely a befektetendő 800,000 frt tőke 7½% kamatozásának már az első üzletévben megfelel.

A fenti számításoknál minden oly tényezőt említetlen hagyunk, melyek bármely oldalról ellenmondást szülhettek

volna, s minden kétely kizárása tekintetéből a tényleg létező közúti forgalomnak csak egy részét és oly mennyiségben vettük számításba, melyre már az 1-ső üzletévben bizony lehet számítani. Megjegyzendő, hogy sokkal kedvezőbb eredményre jutottunk volna, ha csak némileg tekintetbe vettük volna azt, mit biztosan feltenni lehet, hogy a vasut létesítése által a kő, vas, só, de mindenek felett a fa szállítására nagy lendületet veend; mert kétséget nem szenved, hogy megyénk, s a szomszéd megyék és egyes birtokosok ezen olcsó közlekedési eszközt felhasználandják arra, hogy ezen terményekben századok óta fekvő tőkéiket kamatoztassák. És így a szamosvölgyi vasut jövedelmezősége oly arányokat érhet el, melyek az eddigi vaspályák üzleténél elért eredményeket felül fogják mulni s méltán fog e vasut hazánk legjövedelmezőbb vállalatai közé soroltatni.

Felterjesztés a pénzügyminiszterhez.

Nagyméltóságu m. kir. pénzügyminiszter ur!

Báró Bánffy Dezső szolnok-dobokamegyei főispán kezdeményezése folytán tervbe van véve, hogy az Apahidától Deésig terjedő Szamosvölgyön egy helyi érdekű olcsó vasut építtessék. Az előmunkálatokra az engedély a nmlgu m. kir. közmunka és közlekedési miniszter urnak idei május hó 21-én 8049. sz. a. kelt leiratában megadatván az előmunkálatok folyamatban vannak s néhány hét alatt teljesen befejezve lesznek. Szakértői felvétel és számítás szerint a vasutvonal mintegy 6 mérföld hosszúra terjed s kiépítése 7—8 százezer forintba kerül.

A tervezett szamosvölgyi vasut létesítésének szükségességét, kiépítésének könnyűségét s olcsóságát, valamint forgalmi élénkségét a következőkben lehet körvonalozni.

Ismeretes lehet nagyméltóságod előtt az, hogy egy szamosvölgyi vasut építésének szükségét a nagy emlékü gróf Széchenyi István is komolyan hangoztatta; hadászati fontosságát pedig több szaktekintély elismerte. Kiépítése igen könnyen s olcsón mehet végbe, mert a magyar keleti vasut apahidai állomásától Deésig terjedő Szamosvölgyön, tehát egy sima s természeti akadályok nélkül levő földfelületen vonul keresztül s a Kis-szamos kicsiny medrét csak háromszor lépi át. E mellett az építési anyagokat a szamosmenti vidékek bőven és olcsón szolgáltatják. Leendő forgalmát tekintve, igen kedvező jövőt remélhetni, mert a tervezett vasutat mint legközvetlenebbül érdekelt egész Szolnok-Dobokamegye, egész Besztercze-Naszódmegye s Kolozsmegyének 2 járása, tehát mintegy 347,000 lakoságu vidék fogja igénybe venni. A deésaknai sóbánya, a rojhaidai vasgyár, a szamosujvári s besztercei élénk kereskedelem, a roppant mennyiségű fakészlet, jelesen a besztercei, borbói és naszodi havasok fatermékei és az elterjedt marha-

szállítás a forgalomra nézve mind oly tényezők, melyekre bizton lehet számítani, s melyek jelenleg is nagy contingensét adják a kivitelnek. Figyelmen kívül nem hagyható ama körülmény se, hogy a leendő vasutvonalhoz minden irányban igen jó kö- s más utak vezetnek. A létesítendő vonal által érintett községek száma 30, melyekben 40 ezer lélek van, s 30 országos vásár tartatik.

A szamosvölgyi vasut tervezése — s építésére indokul szolgált ama meglepő eredmény, mely az arad-körös-völgyi vasut kiépítése s üzletbe helyezése alkalmával eléretett. Az arad-körös-völgyi vasut kiépítése igazolta ama lehetőséget, hogy a népesebb s előhaladottabb vidékek önerejükön, állami kamatbiztosítás igénybe vétele nélkül, saját hitelüknek felhasználása mellett létesíthetik jutányosan helyi érdekű vasutjaikat, s ez által nem csak a közlekedés biztonsága s olcsóbbá tételének rendkívüli előnyeiben részesülnek, nemcsak emelik a vasutmenti birtokok értékét és termelő képességét, hanem még a vasut építésére befektetett tőke is telyesen megfelelő módon jövedelmezethetik.

E kétségtelen példa s az előbb felsorolt előnyök feljogosítanak arra, hogy az ugynevezett szamosvölgyi vasutnak Apahidától Deésig vezető vonala mielőbb kiépíttessék. E vasutvonal kezdődnék az államasutak apahidai állomásánál és folytatásában érintené Apahida, Nemes-Zsuk, Válaszut, Nagy-Iklód, Dengeleg községeket, továbbá Szamosujvár várost, Sz.-Németi községet és végződnék. Deés városa északkeleti oldalán. Állomás terveztetik Apahidán, Válaszut és Bonczida közt, Szamosujvárt és Deésen. A vonal hossza 6 mértföldnél kevéssel terjed többre. A vasut építésére szükséges költség 500 frt névértékű egész — és 250 frt névértékű fél törzsrészvények kibocsátása által biztosittatik. Ily célból Szolnok-Dobokamegye székhelyén — Deés városában — a szervezeti szabályok kidolgozására egy 42 tagu bizottság alakult. E bizottság megbízásából utasítva vagyunk mi alóllrtak, hogy Nagyméltóságodnak a célba vett nagy fontosságú vállalat iránti magas pártfogását alázatosan kérjük.

E megbízásunkból kifolyólag mély alázatossággal kérjük Nagyméltóságodat, hogy a tervezett szamosvölgyi vasut költségtervében előforduló vas-sinek 300 ezer forintnyi értékében a kibocsátandó törzsrészvényekből 300 ezer frt névértékig a magas kormány által 600 drb részvényt megvételni illetőleg az átveendő részvényekért a tervezett

vasutvonalhoz szükségelt vasanyagoknak a m. kir. állami vasgyárakból való kiszolgáltatását elrendelni kegyeskedjék. Bátorkodunk hangsúlyozni, hogy e vasutvonal kiépítése magának a kincstárnak is érdekében áll, mert a deési aknai sóbánya, a rojahiidai vasgyár, a radnai on- és ezüst-bánya, az oláh-láposi és tőkési 30,000 holdnyi erdőség s a felosztott kővárvidéki részekben levő ingatlanok, mind a kincstár tulajdonai lévén, ezek értékesebbé tételében az u. n. szamosölgyi vasut hatalmas tényező volna.

Végre emlőd becses figyelmét arra is bátrak vagyunk felhívni, hogy a magos kincstár az említett vasut kiépítése végett alakulandó részvénytársaságnak alapító részvényese lehet a nélkül, hogy e célra pénzt adna ki; mert az építésre szükséges vasat az állami vasbányákból adván, ez által vasipara lendületet nyer; ezen kívül részese lesz egy oly vállalatnak, melynél részvényei után legalább is 6—7 % kamatot élvez.

Szabad legyen remélnünk, hogy nagyméltóságod eme nagyfontosságú vállalatot, mely ugy közigazdászati, mint közművelődési és hadászati szempontból pártolásra méltó, hathatós támogatása által nemesak magos pártfogása alá venni, hanem a közügyek iránt tanusított hazafias törekvésénél fogva kívánt sikerre vezetni kegyes leend, annyival is inkább, mivel e támogatás nélkül, saját erőnkön létesíteni nem tudjuk e vasutvonalat.

Kérésünket nagybecsű pártfogásába ajánlva maradunk teljes tisztelettel

Nagyméltóságodnak

alázatos szolgálai

Deés, 1878. november 23.

Báró Bánffy Dezső,
elnök.

Kovács Sámuel.
Krémér Sámuel.
Muntyán Ágoston.
Placsintár Dávid.
Gróf Wass Jenő.
Vojth Miklós.

A 6-os küldöttség átirata a 16-os küldöttség tagjaihoz.

Nagyságos

lési képviselő urnak.

országgyű-

Budapesten.

Áttekintve a királyhágón inneni részek térképét, azonnal szembetűnik, hogy az erdélyi részek vasuti közlekedés tekintetében igen hátra állanak, mert a magyar keleti és első erdélyi vasutvonalon kívül nincsenek ily közlekedési eszközei. A betekintett térkép bővebb vizsgálata után kétségtelenné válik, hogy a mezőgazdasáttalag előhaladott és stratégiai fontosságú Szamosvölgy volna legalkalmasabb s leghálásabb tér, melyen idővel egész vasuthálózatnak kelte létesülnie. Ez eszme vezette báró Bánffy Dezső szolnokdobokamegyei főispánt tervezésére egy oly vasutvonalnak, mely egyelőre Apahida és Deés közt volna kiépítendő, de később Szathmár és Beszterce felé folytatódna. Említett főispán a kormánytól engedélyt nyert a vasuti előmunkálatokra, melyek néhány hét alatt befejeztetnek. E mellett tekintettel arra, hogy egy vasut építése mostani pénzügyi viszonyaink közt csak társulási uton vihető keresztül, megindította a mozgalmat arra nézve, hogy a szamosvölgyi vasut tervezett vonalát egy részvénytársaság összealkotása útján nyerendő pénzből hozza létre. Folyó évi október hó 20-án tartott értekezletre összehívta Szolnok-Doboka, Beszterce-Naszód-megyék s Kolozsmegye egy részének értelmiségét. A szép számban megjelent érdeklődők helyeselve s üdvözölve az apahida-deési vasut eszméjét, tanácskozásaik folytán akképp intézkedtek, hogy az építési költség beszerzésének mikéntjére vonatkozólag választottak egy 42 tagu bizottságot, melyet felhatalmaztak a további lépések megtételére. E bizottság, melynek a tisztelt képviselő ur is választott tagja, egy kisebb számú u. n. 6-os küldöttséget küldött ki a maga kebeléből a szükséges javaslatok kidolgozására. A 6-os küldöttség, mely alóírtakból áll, javaslatait elkészítette s a 42 tagu bizottság elé terjesztette. Az elfogadott javaslatok ér-

telmében egy 800,000 frt alaptőkével bíró részvénytársaság volna alakítandó részvények kibocsátása útján. Az ekkép nyerendő pénzből véljük kiépíthetui a 6 mértföld hosszúra terjedő szamosvölgyi, illetőleg apahida-deési vasutat, melynek költsége a szakértőileg egybeállított terv szerint 720,000 frtra rugna.

Tekintve, hogy a tervezett vasut kiépítése a m. kir. kincstárt is érdekli, a 42 tagu bizottság oly határozatot hozott, mely szerint kéressék meg egy küldöttség által a nagyméltóságu m. kir. pénzügyminiszter ur arra, hogy e vállalatot ne csak erkölcsi, hanem anyagi támogatásban is részesítse; illetőleg a vasut építésére alakulandó részvénytársaságnak részvények vétele által részese legyen. E támogatást kérő küldöttség 16 tagból s egy elnökből áll. Elnöké báró Bánffy Dezső főispán, s tagjai amaz országgyűlési képviselők, kik részint választó kerületek közönsége, részint birtokaik által érdekelve vannak, és pedig br. Bánffy Albert, gr. Bánffy Béla, br. Bánffy László, gr. Bethlen András, Bokros Elek, Éber Nándor, Elekes György, Hofgráf János, Jakab Bogdán, br. Kemény János, Lészai Lajos, Pap Sándor, gr. Péchy Manó, Simó Lajos, Tanárki Gedéon, gr. Teleky Domokos. Ekép a bizalmi küldöttségnek a tisztelt képviselő ur is tagja lévén, alázatosan kérjük, hogy említett elnök vezetése alatt, s az elnök által megnevezendő fenn említett képviselő társaival karöltve, és az eljárási módozatot együttesen előre megbeszélve, a /. alatt ide csatolt kérvényt a pénzügyminiszterium vezetésével megbízott magyar királyi miniszterelnök ur ó nméltóságának személyesen benyújtani, s egyuttal a nméltóságu m. kir. miniszterelnök urat szóbelileg is kérni méltóztassék hogy a kérelemben fölhozottakat nagybecsü pártfogásába venni s a tervezett vasutat ugy erkölcsi, mint a kért anyagi támogatásban részesíteni kegyeskedjék,

Hisszük, hogy a tisztelt képviselő ur képviseltjeinek érdekeit nemcsak hiven kifejezni, hanem azokat kiváló érvényre is juttatni törvényhozói állásához képest legnemesebb feladatai közé sorozza; mindazonáltal szabad legyen egész tisztelettel felkérni, hogy a szamosvölgyi vasut kiépítési ügyét nemes érdekeltségébe vonva, jótékony befolyását minden irányban és minden időben arra használni méltóztassék, hogy a többször érintett vasutépítési mozgalom a magas kormány előtt teljes diadalt eredményezzen. Legkevésbé se kívánjuk, hogy a királyhágón innen

részek népképviselői tulsulyra vergődjék; de mind e mellett még is óhajtanók, hogy vitális érdekeinkben emelt szózataink meghallgatást találjanak a fenn levő befolyásosabb körökben, mert elvégre elérkezettnek szeretnők látni amaz időt, melyben az erdélyi részek az anyahonnak nem mostoha, hanem édes gyermekének tekintessenek.

Vasut-ügyünket s magunkat szives jó indulatába ajánlva kész tisztelettel maradunk

a tisztelt képviselő urnak

Deés, 1878. november 23.

tisztelő honfitársai

Báró Bánffy Dezső,
elnök.

Kovács Sámuel.
Krémer Sámuel.
Muntyán Ágoston.
Placsintár Dávid.
Gróf Waas Jenő.
Vojth Miklós.

Végszó.

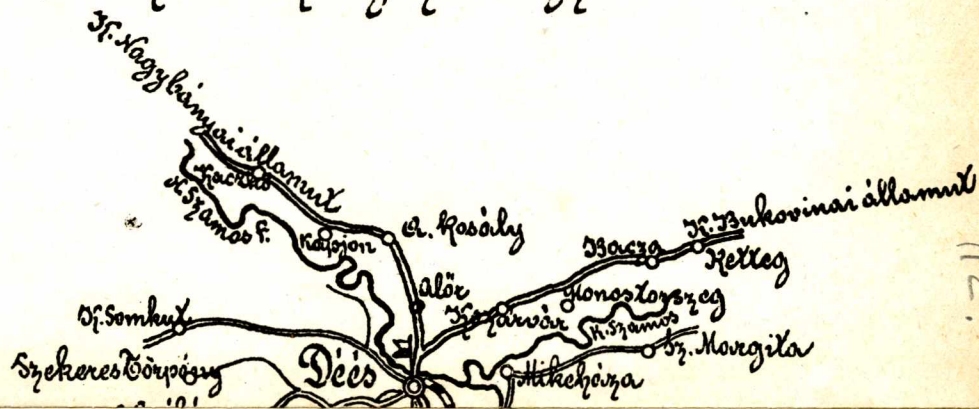
Az eddigi közlemények mutatják azt, hogy mi és hogyan történt a szamosvölgyi vasut érdekében. Most már — körülbelől e füzetkével egyidejűleg — szétküldetnek a szerződések aláíratás végett. Ki a szerződést aláírja, visszavonhatlan ígéretet tesz arra nézve, hogy a „szamosvölgyi vasut“ részvénytársaság alapításában részt vesz. Itt és most nyílik alkalom arra, hogy fennen hangoztatott áldozatkészségünket, s hazafiságunkat tényekkel is bizonyítsuk. Most veszi át a tisztelt közönség a nagyérdemű kezdeményező kezéből a cselekvés vezérfonalát, hogy létesítse azt, mit a nemes buzgalomu engedményes ezéül kitűzött, de mit egymagára kelesztül vinni nem elég erős. Egyesített erővel oly akadályokat is le lehet küzdeni, mik talán első tekintetre kivihetetleneknek látszottak. De csak látszottak! A kivitel itt is csak látszik nehéznek, de tényleg nem az. Ki akarja a czélt, akarnia s előmozdítania kell a czélra vezető eszközöket. Ki óhajtja az Apahida-deési vasutvonal létesítését, az írjon alá szerződést, kötelezze magát részvényvásárlásra. Áldozzon kiki a maga tehetsége szerint; oly áldozatot tesz, melynek végeredményileg üdvös hatása leend úgy az áldozóra, mint a közügyre nézve. De fontoljuk meg jól, hogy a ki részvényes lesz, nem is tesz áldozatot, hanem befekteti pénzét egy oly alapba, honnan a legkedvezőtlenebb esetben is pénze után 6% kamatot kap. S hát az a tiszta, büszke öntudat, mely talán így szólhat: „teljesítettem polgári kötelességemet, hozzá járultam a szamosvölgyi vasut létesítéséhez“ nem felemelő, nem becses-é egy önérzetes férfi előtt? Nem válnék dicséretünkre, ha e vállalat sikerültét közönnnyel vagy részvétlenséggel kétségessé tennők, vagy későbbre halasztanók. A mi sikerült Aradon s környékén, az miért ne sikerülhetne Szolnok-Dobokamegyében s a szomszédos törvényhatóságokban, hol annyi a jó hazafi, s oly sok a művelt s értelmes polgár!! Értelmességünk s műveltségünknek egy hatalmas próbaköve az, ha korunk művelődési eszméit nemesak magunkba fogadjuk, hanem amaz eszmék-

ből kifolyó culturalis mozgalmakat tettleg s tehetségünkhez mértten diadalra vezetjük. Azért hát ismételjük — áldozzon kiki a maga tehetsége szerint. Ha minden olyan érdeklődő, ki e vállalat sikerültét előmozdítani van hivatva, megteszi a maga tehetsége szerinti áldozatot, létre jő a szamosvölgyi vasút, mely a vagyonosodásnak s közvetve a művelődésnek is hathatos emeltyűje leend.

Kivánjuk, hogy legyen!!

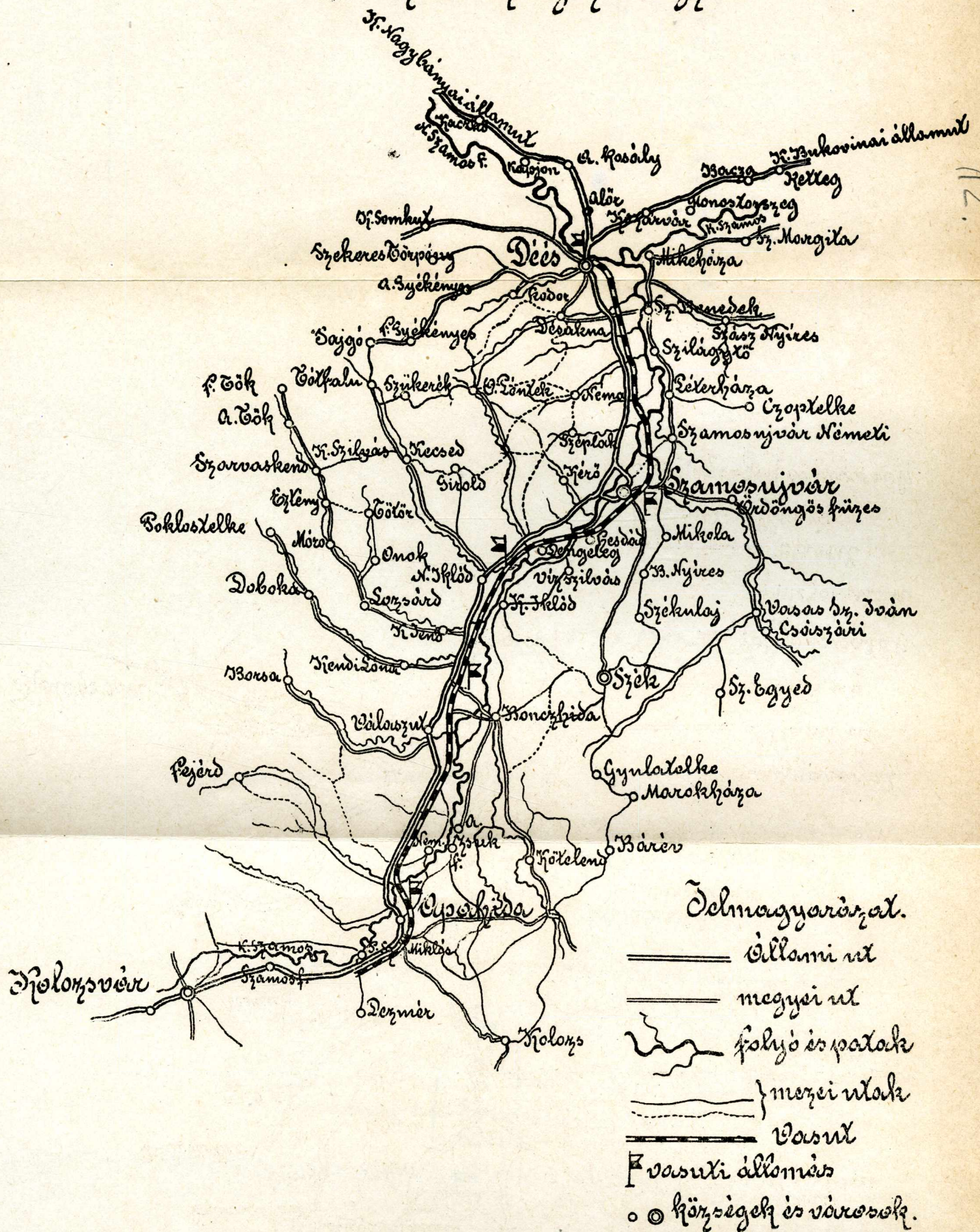
DE BILING. CIZA

A tervezett „Szamosvölgyi vasút”
 ábrázolási helyszínrajza.



12.

A tervezett „Szamosvölgyi vasút” ábrázolati helyszínrajza.



DR. BRELACI GEZA

