

1869. évi V. törvénycikk a magyar nyugoti mozdonyvasut kiépítése tárgyában

1. § A Székes-Fehérvártól Grác felé az ország határáig terjedő, vagy magyar nyugoti mozdony-vasutnak és annak Kis-Czelltől - Győrig vett szárnyvonalának kiépítése tárgyában előterjesztett engedély-okmány a törvény által teljes érvényűnek nyilvánittatik.
2. § Az engedély-okmány becikkelyezése elrendeltetik.
3. § E törvény végrehajtásával a közmunka- és közlekedési, és a pénzügyministerek bízatnak meg.

A magyar nyugoti vasut engedély-okmánya

1. § Az engedélyesek, ugymint: a "Magyar általános hitelbank" Pesten, és "Weikersheim M. H. s társa" Bécsben jogot nyernek a következő mozdonyvasutak építésére és üzletére:

a) egy, Székes-Fehérvártól - Veszprémen, Kis-Czellen, Sárváron, Szombathelyen, Körmenden, Szt. -Gotthárdon át, Gráczczal való összeköttetés czéljából, az ország határszéléig terjedő fővonalra;

2. § Az engedélyesek az engedélyezett pálya építésénél és üzleténél kötelesek jelen engedélyi okirat tartalmához, továbbá a közmunka- és közlekedési miniszter által 1868. évi april 20-án 4973. szám alatt kibocsátott, s az országgyűlés által jóváhagyott ideiglenes engedélyezési szabályhoz, valamint az 18 vám- és kereskedelmi szövetség 8. Ideiglen elfogadott vasúti üzletrendhez addig alkalmazkodni, míg ezen ideiglenes szabályok helyett, a hazai törvényhozás által hozandó újabb törvények és a kormány által kibocsátandó rendelvények életbe nem lépnek, melyekhez, valamint az azok behozatalához fennálló szabályokon a magyar kormány teendő minden változtatásokhoz is alkalmazkodni, és azoknak feltétlenül hódolni tartozik. A mennyiben azonban e törvények és szabályok folytán az engedélyesekre újabb terhek áramolnának, azokért nekik a méltányosságnak megfelelő kármentesítés fog nyújtatni.

3. § A pálya építése és üzleti felszerelése az engedélyesek által készítendő, s a kormányhoz átvizsgálás és jóváhagyás végett felterjesztendő általános és részletes tervezetek alapján fog eszközöltetni. Ezeken felül az építkezésnél különösen a kormány kívánalmi, nemkülönb a fennálló általános építkezések és rendőri szabályok szerint kell eljárni.

A kormány fenntartja magának, hogy az építési terven változtatásokat tehessen, a mennyiben ilyenek a műszaki vizsgálat, vagy a jelen engedély-okmány 2. §-ában érintett miniszteri rendelet 6-ik § határozata szerint intézendő közigazgatási vonaljárás eredménye, vagy az építés tartama alatt teljesített egyes

vizsgálatok nyomán a pálya-szolgálat, valamint a közforgalom érdekében és a pálya fennállásának biztosítására, nemkülönben a törvényes határozmányok teljesítése szempontjából szükségeseznek fognak találtatni, ezek által azonban a már egyrészt az eszközlött elővizsgálat, másrészt a közigazgatási vonaljárás folytán meghatározott pályanyom és pályahossz-szelvény változást nem szenvedhetnek.

Ha az építés kivitelénél, gazdálkodási vagy üzleti tekintetből akár a pályavonal, akár a részlettervek megváltoztatása kívánatosnak vagy szükségesnek mutatkoznék, mi által egyébkint sem a pálya tervezett főirányának változást szenvedni, sem azon esetnek bekövetkezni nem szabad, hogy szemben az elfogadott vonallal a lejt- és irányviszonyok kedvezőtlenebbekké váljanak: ily változtatások megengedése a kormánytól lesz kikérendő.

4. § A terület kisajátítása, valamint a pálya alépitménye egyelőre annyi térfogatra szorítkozhatik, a mennyi egy nyomu sínuthoz és a kitérőkhöz, nemkülönben az állomásokra megkívántatik. A mennyiben azonban tekintettel a jövőre, a minisztérium czélszerűnek ítélandi a földterületet már most két vágányú vasútra kisajátítani, az engedélyesek erre méltányos és külön megállapítandó kárpótlás mellett köteleztetnek. Mihelyt a székesfehérvár-kisczelli, - a Kis-Czelltől az ország határáig terjedő, - végül a kisczelli-győri vonalszakaszok valamelyikén annyira növekedett a forgalom, hogy az évi brutto-jövedelem mértföldenkint 120 ezer o. é. forintot ezüstben felülhaladt, akkor az engedélyesek azon időponttól kezdve, midőn az állami kamatbiztosítást többé igénybe nem veszik, azonnal kötelesek az illető vonalszakaszon, minden kártalanítás nélkül, egy másik vágányt letéetni; ellenben az állami kamatbiztosítás igénybevételének ideje alatt, a forgalom növekedténél, a minisztérium bármelyik vonalszakaszon kívánhatja a második vágány előállítását, csak hogy ezen esetben a részletek külön egyesség útján fognak az engedélyesekkel megállapíttatni.

5. § A munkálatok kivitelénél az engedélyesek által a következő általános rendszabályok lesznek szem előtt tartandók:

a) Alépitmény

A maximal emelkedési viszony a székesfehérvár-kisczelli vonalszakaszon legyen úgy, mint egy áll a százhoz (1:100), a kisczelli-sárvári vonalszakaszon legyen úgy, mint egy áll a százötvenhez (1:150); végül a Sárvártól az ország határszéléig terjedő vonalszakaszon, valamint a kisczelli-győri szárnyvonalon legyen úgy, mint egy áll a kétszázhoz. (1:200.)

A kanyarodásoknak a nyílt pályán, és pedig a székesfehérvár-kisczelli vonalszakaszon 400 méternél, a többi vonalszakaszokon 500 méternél kisebb félátmérővel nem szabad bírniok.

A mennyiben azonban a minimal félátmérő alkalmazásával a székesfehérvár-kisczelli vonalszakaszon aránytalanul nagy munkák szükségeltetnének, ez esetben a fenn meghatározott félátmérő a mondott szakaszon - mindazonáltal csupán a kormány beleegyezésével - 350 méterre leszállítható.

A pálya szabályszerű (normál) keresztmetszésvényeire nézve a bevágásoknál és töltéseknél, a falazatokon és azok közt azon szabályok és szabványrajzok követendők, melyek az állam költségén fogamatba vett vonalaknál megállapítottak, s nevezetesen, melyek szerint a pálya koronaszélessége ott, hol a sínek a talpfán fekszenek, 4 méterre határozottatott.

Ezen szabványrajzokkal megegyezőleg kell a kövecskágyat előállítani, s annak azon időben, midőn a pályafenntartási költségeknek az üzleti számadásba felvétele kezdődik, a talpfák befedésével, a keresztmetszvény-szabványokban meghatározott mértékkal kell bírnia; ezenkívül még az építési alap terhére a pálya hosszában pályamértföldenként legalább 500 köbméternyi kavicsmennyiség, mint tartalékkövecsk helyezendő el.

A műépítmények - a mennyiben a pálya magassága ezt megengedi - boltozandók vagy kőlappal befedendők, s így egészen kőanyagból állítandók elő.

A mennyiben pedig a pálya e végre kellő magassággal nem bírna, ez esetben legalább a hídoszlopok készítenendők kőanyagból, míglen a felső szerkezet, a gerendák, valamint a befedés fából is előállíthatók.

A Rába híd, Sárvárnál egészen fából építhető.

b) Felépítmény.

A felépítmény és minden alkatrészeinek előállítása, illetőleg szállítása körül, valamint a sín utaknak az állomásoknál elrendezésére nézve azon szabályok és szabványrajzok követendők, melyek az állam költségén fogamatba vett vonalakra nézve megállapítottak. E tekintetben különösen felemlítetik, hogy a sínek a könnyebb és kisebb szabványszelvényű mintából, t. i. egy bécsi láb hosszúságban 20 1/2 vámfont súllyal bírók legyenek; a kitérőknél a talpfák kizárólag tölgyfából, egyébként pedig tölgy-, vagy a legkipróbáltabb rendszer szerint telített impregnált) bükkfából készíttessenek és szállíttassanak.

Az engedélyesek kötelesek a nyílt pályának az állomások sinutainak előállításához szükséges felépítmény-anyagokon kívül ezeknek még egy százalékát, valamint minden 25 kitérő után legalább egy teljes kitérő és keresztvágányszerkezetet is, azokhoz szükségelt talpfákkal együtt, mint tartalékanyagot az építési alaptól előállítani.

Az állomások mellék-vágányaira az egész pályahossz 10 százalékánál több nem fog követeltetni.

A felépítményhez szükséges mindennemű vasanyagot kötelesek az engedélyesek lehetőleg a belföldön beszerezni.

A mennyiben ki nem elégítő ajánlatok miatt ezen anyagok szállítása szükségképen külföldről eszközölnének, ez esetben egyrészt a beszerzési hely iránt az engedélyesek és a kormány közt egyesség hozandó létre, másrészt a külföldről szállított anyagok után járó behozatali vám egészben az engedélyeseket fogja terhelni.

c) Épületek, pályaelzárás, jelzések.

Az épületek kőből készítenők, kivéve az áruraktárakat, rakodókat és a kisebb melléképületeket, melyek akár kőből, akár fából is előállíthatók. Minden állomási berendezés végleg azon szabályok és szabványrajzok szerint előállítandó, melyek az államköltségen fogantatba vett vonalaknál hason munkálatokra nézve megállapítottak.

Ugyanez áll általában a pálya elzárása és korlátozása, valamint a jelzési készülékek és az egész jelzési rendszerre nézve is.

d) Állomások.

A székesfehérvári, szombathelyi és győri csatlakozási állomásokon kívül, úgyszintén a veszprémi, kisczelli, pápai, sárvári és körmendi közbeneső állomásokon kívül, még legalább 19, részben közbeeső állomás, részben megálló hely lesz előállítandó.

Az engedélyezett pálya Győrött, Székes-Fehérvárott és Szombathelyen az állam-, illetőleg a déli vasúttal közös pályaudvarral bírand.

A szombathelyi állomás a vontatási szolgálat céljainak megfelelő nagyobb berendezésekkel, úgyszintén a forgalmi eszközök kijavítási műhelyeivel ellátandó.

Vajjon és mily mértékben szükségeltetnek ezen, és a másik két csatlakozási állomáson új építkezések, az csak akkor határozandó el, midőn a fentemlített két vasúti társulattal az ebbeli tárgyalások be fognak fejeztetni, a közbeeső állomások osztályozása, valamint az érintett nagyobb közbeeső állomásoknak a szükségletnek megfelelő berendezése iránt, a kormány a részlettervek előterjesztéseket végérvényesen határozni.

A kisczelli elágazási állomás az utazó közönség szükségeinek megfelelőleg étkező berendezendő.

Az engedélyezett pályán - ide nem számítva a három csatlakozási állomás vízálló berendezését - még legalább hét vízálló lesz, részint egy, részint két vízmedence ellátandó. Az állomások különben a magyar királyi államvaspályák szabványrajzai szerint építendők, megjegyeztetvén, hogy a nagyállomások nagyobb hosszal is elrendelhetők. Az állomások általában olyképen építendők hogy azokat szükség szerint meg lehet hosszabbítani.

e) Üzleteszközök.

A személyszállító vonatoknál használt gőzmozdonyoknak három tengellyel, mely közül kettő kapcsolt legyen, és 6 mértföld sebesség mellett 6000 mázsa bruttó vontatosebességgel kell bírniok.

A teherszállító vonatoknál használandó mozdonyoknak három kapcsolt tengellyel 3 mértföld sebesség mellett 15,000 m brutto vontató képességgel kell bírniok, m két nembeliéknél a vontató-képesség feleme pályán értetvén. Minden egyéb üzleti eszközök kormány szabványrajzai szerint beszerezhetők illetőleg előállítandó.

f) A munkálatok minősége.

A mi a teljesítendő munkálatok és a szállítmányok minőségét általában illeti, e tekintetben az engedélyesek által irányadóul vegye az, hogy az engedélyezett

pályának előállításához és felszereléséhez szükséges minden munkálatok és szállítmányok legalább is az és oly egyenértékkel bírjanak, a mennyi azon hasonló munkálatok és szállítmányoknak, melyek az állam költségén fogamatba vonalaknál teljesítettek, illetőleg szállítottak.

A mi továbbá a teljesítendő munkálatok mennyiségét illeti, e részben kötelesek az engedélyesek az általuk készítendő vonalakra állomásokat olymódon előállítani, miszerint megfeleljenek mindazon igényeknek, melyek egy czélszerűen és gazdaságosan kezelt üzletnél megkívántatnak.

Önként értetik, hogy az engedélyesek építési alap terhére tartoznak mindazon munkálatokat is végrehajtani, illetőleg anyagokat szállítani, melyek fentebbi határozmányok elős nem soroltattak ugyan, de a melyek a pálya tökéletes és üzletképes előállítására és felszerelésére, valamint üzletbevételére, végül üzlethelyiségei és raktárai berendezésére szükségeltetnek.

Az engedélyesek kötelesek egyszersmind üzleti felszerelés gyorsabb felhasználásnak alávetett részeihez, ugyszintén az egyé felszerelésig ingóságokhoz és készletekhez is, az építési alaptól tartalékokat és pótdarabokat oly arányban beszerezni, a minő arányban azok beszerzése más üzletben levő vasutaknál szokásos.

Ugyanez áll az üzletbe tételre szükségelt elhasználási anyagokra.

Végül megjegyeztetik, hogy a mennyiben a jelen engedélyezésnél a pálya építése- és felszerelésére nézve a magy. kir. államvaspályák szabványrajzai, s így az adott, határozott utasítások elégségesek nem volnának, a jelenleg engedélyezett vonalnál az építés- és felszerelésre nézve ugy minőség, mint mennyiség tekintetében a buda-pragerhofi vonal veendő irányadóul.

6. § Az engedélyesek kötelezik magokat 14 nap alatt azon naptól számítva, melyen az engedélyezési törvény hatályba lépett, magyar földtehermentesítési vagy magyar vasúti kölcsön-kötvényekben, tőzsde-árfolyam szerint számítva 800,000 forint értékű biztosítékot Budán a m. kir. központi állampénztárnál letenni.

Kötelesek továbbá az engedélyesek ugyancsak az engedélyezési törvénynek hatálybalépte napjától számítandó három hónap alatt kimutatni, hogy a vállalat egész részvénytőkéje 30 százalékának befizetése biztosítva van.

Azon esetben, ha ezen kimutatás meg nem történék, az engedély önként megszűntnek, és a biztosíték elveszettnek tekintendő.

A letett biztosíték az engedélyeseknek azon arányban fog visszaszolgáltatni, a mely arányban a forgalomnak átadott szakaszok hossza az engedélyezett vonalak összes hosszához állan.

7. § Az engedélyesek kötelezik magokat az építést a Győr-Pápa-Kisczell-szombathelyi vonal-szakaszokon 3 hónap alatt, a Székesfehérvár-Kisczell vonalszakaszon 9 hónap alatt, mindkét határidőt ezen engedély-okmány hatálybalépte napjától számítva, megkezdeni.

A Szombathelytől az ország határáig terjedő vonalszakasz építése azon határidővel összehangzásban kell megkezdendő, mely határidő az ország határszélétől, Gráczig terjedő vonalszakasz megkezdésére fog kitűzetni.

8. § Az engedélyesek kötelezik magokat az engedélyezett vonalakat a következő határidők alatt befejezni és a forgalomnak átadni;

a) A Győr-Pápa-Kisczell-szombathelyi vonalszakaszokat az engedély-okmány hatálybalépte napjától számítva két év alatt;

b) a Székesfehérvár-Kisczelli vonalszakaszt az engedély-okmány hatályba lépte napjától számítva három év alatt.

c) a szombathely-körmendi, az ország határáig terjedő vonalszakaszt azon határnapig, mely az ország határától Gráczig terjedő vonal befejezésére fog meghatározatni.

Szabadságukban állandó egyébiránt az engedélyeseknek, hogy a mennyiben a jelenleg engedélyezett vonalaknak az alábbi 23. §-ban említett szakaszai előbb elkészülnének, azokat a kormánytól kieszközölné engedély mellett, a kitűzött határidő előtt is egyenként a forgalomnak átadhassák, és a reájok eső biztosítási összeget igénybe vehessék.

9. § A kormány fentartja magának a jogot, hogy a mennyiben más pályák beszakadása, pályaudvarok közös használata, kocsikölcsönzés és minden ezekért járó kárpótlás tárgyához az illető társaságok közt egyezmény nem jöhetne létre, egy ilyennek feltételeit meghatározhassa.

10. § A kisajátítási jog az 1868:LV. törvénycikk értelmében az engedélyezett pálya kiépítésére az engedélyeseknek megadatik.

11. § Az engedélyesek kötelesek a postát és postakezelőket az 1867. évi vám- és kereskedelmi szövetség VIII. cikkében elfogadott, 1851-ki november 16-án kelt vasúti üzletrend 68. § értelmében ingyen szállítani, mire nézve a közmunka- és közlekedési miniszternek, egyetértve a kereskedelmi miniszterrel, szabadságában áll, egy minden végállomásról naponként induló vonatnál minden irányban, úgy az indulási órát, mint a menet gyorsaságát megszabni.

Valahányszor a postaszolgálat több, mint egy nyolczkerekű vagy két négykerekű kocsit vesz igénybe, az engedélyesek mindannyiszor a megkívántatott minden további kocsiért mértföldenkinti jutányos kárpótlást nyerendnek, mely közemegegyezéssel fog megállapíttatni.

Ha az illető ministerek jónak találnák, hogy az engedélyezett pályán mozgó posta, mint ez már más vonalokon fennáll, rendeztessék: ez esetben az engedélyesek által a nyolcz kerekű vagy négy kerekű közönséges kocsik helyett, a kormány igényeinek megfelelőleg felszerelt nyolcz, vagy négy kerekű mozgó-postakocsik ingyen állitandók és fentartandók.

A postakezelés számára minden, a kormány által az engedélyezett vonalon kijelölendő levél fel- és kiadási állomásokon, magában a pályaépületben, alkalmas postairoda ingyen engedendő át. A vonalak üzletbe tétele után netán továbbra felmerülő szükségletek kielégítése tekintetéből külön egyezmény fog létrehozatni.

Köteleztetnek, továbbá az engedélyesek a postahivatalnokik vagy szolgák kísérete nélkül elindított postaküldeményeket, - az értéküldemények kivételével - az illető állomásra díjmentesen számítani és kiadni.

Levelezések, melyeket a vasút-ügyvitel tárgyában az igazgatóság az alárendelt közegei, vagy ez utóbbiak egymásközt folytatnak, az illető pályavonalakon a pályaintézet hivatalnokai által díjmentesen szállíthatnak.

12. § Az engedélyesek kötelesek az államkormány kívánatára az államtávirda-vezetékeknek pályájuk hosszában saját birtokukban és területükön való felállítását ingyen megengedni.

A távirda-igazgatóság azonban köteles a távirda-oszlopok felállítási helyeinek, valamint a vezető huzalok más megerősítési pontjainak megállapításánál az engedélyesek megbízottjaival egyetértőleg járni el s azokat úgy választani, hogy ezek miatt se a vasúti üzlet, se az üzleti személyzet biztonsága ne veszélyeztessék.

Továbbá kötelesek az engedélyesek a pályájuk mentén felállított távirda-vezetéseket saját személyzetök által minden díj nélkül őriztetni, a kisebbszerű megromlásokat legalább ideiglenesen helyreállíttatni, az e végre szükséges eszközöket azonban a távirda igazgatóságtól kapják.

Az állam viszont köteles az engedélyeseknek minden azért való külön díjfizetés nélkül megengedni, hogy üzleti távirdai huzalaikat a pálya hosszában létező, vagy azon felállítandó állami távirdai vezeték oszlopaire megerősíthessék, azonban, valamint a huzaloknak, úgy a megerősítés módjának s az arra használt eszközöknek az államtávirdáknál e tekintetben divó rendszerbe teljesen beillőknek kell lenniök, s azért a vasúti üzleti vezetéknek az államoszlopokhoz való erősítése, vagy csak állami szakértő közeg felügyelete s ellenőrzése mellett történhetik, vagy pedig azt maga a távirdai kormány hajthatja végre, mindkét esetben úgy a vezeték szerei beszerzésének, mint a megerősítésnek és felügyeletnek teljes költségeit az engedélyesek viselik.

Ugyanez áll azon esetre is, ha az állam a pálya hosszában állami távirda-vezeték felállítását nem tartaná szükségesnek, csak hogy ekkor az üzleti vezeték felállításának minden költsége az engedélyeseket fogja terhelni. Ez utóbbi esetben azonban a vezeték kiépítése a távirda igazgatósággal kötendő külön egyezmény, és csak az ez által erre adott engedély értelmében történhetik.

A pálya mentén az állami oszlopokra erősített, vagy ezek nemlétében a külön e célra épített vasútüzleti távirda-vezetéseket az engedélyesek, az állam szokott ellenőrködése alatt kizárólag csak azon sürgönyözésekre használhatják, melyek a vasúti üzlet céljaiból az igazgatóság és alárendelt közegei - vagy ez utóbbiak által egymás közt folytattatnak. Jogosítva van azonban a kormány, a pálya-igazgatósággal egyetértve, ezen üzleti vezetéknek, a mennyire az üzleti szükséglet megengedi, úgy állami, mint magán-sürgönyök továbbítására illő ellenőrzése melletti használatát kívánni és elrendelni.

Ez esetben azonban a használat módja s a távirás díjának az engedélyesek és az állami távirda-kormány közti megosztása külön egyezmény által fog

szabályoztani. Hasonlóan kölcsönös egyezmény útján állapíttatnak meg xxx feltétel is, melyek alatt a vasútüzleti vezetékek felépítését, úgyszintén azon évi átalány mennyiségét is, melyért a kész vezetékek karban tartását huzalmértföldenként az állam magára vállalja.

Ha a vaspálya-töltés szélesbítése vagy más helyre való tétele, vagy az engedélyesek bármilyen érdeke a már meglévő távirda-vezetékeknek kimozdítását s máshova áthelyezni tenné szükségessé, akkor úgy a saját, mint állami vezetékek áttételének összes költségét az engedélyesek kötelesek viselni.

13. § A vitel- és fuvarberek iránt határoztatik, hogy az állami kamatbiztosítás igénybevételének egész ideje alatt azok meghatározására a kormány döntő befolyást gyakorolhat azon megjegyzéssel azonban, hogy a viteli fuvarberek leszállítása nem terjedhet ki annak, hogy az által a pálya üzleti és fenntartási képességének fedezése veszélyeztessék.

Azon időponttól kezdve pedig, midőn az engedélyesek az államkamat-biztosítást több igénybe nem veendik, az árak és fuvarbér felemelése csak a kormány egyenes beleegyezésével történhetik. A mennyiben végre későbbi törvények a vasutak menet- és vitelből szabályoznák, azon törvények ezen engedélyezett pályára is teljesen érvényben lesznek.

14. § Az engedélyeseknek megengedte, hogy a szedendő vitel- és fuvardíjakat belföldi ezüstpénzben számítsák olyképen, hogy az kelet tekintetbe vételével járó illetéket országos értékben tartozzanak elfogadni.

Az árszabás átszámítása országos értékű kormány ellenőrzése mellett, az engedélyesek megkeresése, vagy a kormány rendelkezés folytán, hónapról-hónapra, a közvetlen hóbeli átlagos ezüst-árkelet szerint fog eszközöltetni.

15. § A 13. § értelmében akár a korm. által megszabott, akár pedig a kormány kiváltságára az engedélyesek hozzájárulásával, mint határozott árszabások az engedélyesek általi időközben leszállíthatók, egészben, vagy erre a tárgyak egyes nemeire, az egész vonal hosszában, vagy csak a pálya egyes vonalszakasz egyik, vagy mindakét irányban, minden számítási távolságra egyenlően, vagy növekvés esetére nagyobb mérvben.

Az ekként leszállított árszabások az előbbi mértékre ismét felemelhetők, de csak három havi alkalmazásuk után.

Ha egy szállító vagy rakomány-vállalkozó bizonyos feltételek alatt fuvarbér-leszállításból vagy más kedvezményekben részesül, úgy ezekben részesíteni kell minden szállítót és vállalkozót, ki ugyanazon feltételeket elfogadja, olyképen, hogy személyes előnynek semmi esetre hely ne adassék.

Mindezen kedvezmények színleges ártérítés (refactio) alakjában sem járhatnak. Egyébiránt e tekintetben joga van a kormánynak az árszabályokat szabályozni.

16. § Az álelmi szereknek a belföldön beállott rendkívüli drágasága esetére joga van a kormánynak azon fuvarbérét a drágaság tartamára a maximal árszabás feléig leszállítani.

17. § A katonaszállítás leszállított árszabások szerint eszközözlendő, és pedig egyrészt a hadügyminisztérium, másrészt a vasúti igazgatóságok, név szerint az

osztrák állam-, déli-, Erzsébet-, gácsországi, Károly Lajos, tiszavidéki vasút- és a dél-észak-német kapcsoló pályatársaságok igazgatóságai között (1860 december 10-én) megkötött egyezmény alapján, melynek szabályai ezen engedély-okmány kiegészítő részét képezik.

A fentebbi összes pályákkal, vagy azok többségével a katona szállítás iránt létrejött vagy létrehozandó s az állam részére kedvezőbb egyezmények az engedélyezett pályára is érvényesek lesznek, még pedig az eddig létrejöttek feltétlenül, az ezen túl létrejövendők azonban csak a mennyiben a magyar kormány jóváhagyná.

Alkalmazandók még ezen határozatok a pénzügyi, valamint az állami és hatósági közbiztonsági őrségre, végül a fegyenczekre is.

Nagyobb katona szállítások céljából az osztrák vasút-társaságokkal kölcsönös kisegítés iránt fennálló egyezményekhez az engedélyesek járulni kötelesek.

Az engedélyesek, s illetőleg jogutódjaik kötelezik magukat végül, hogy a hadi vasúti osztályok szervezésére vontakozólag, a cs. k. szab. déli állam- valamint a Tiszavidéki és első erdélyi vasúttársaságokkal kötött egyezményhez hozzájárulnak.

A katona szállításokra vonatkozó határozatok és kedvezmények, magától érthetőleg, ép úgy érvényesek a honvédségre is.

18. § Az államtisztviselők, hivatalnokok és szolgák, kik a vasutak igazgatása és üzlete felett őrködő hatóságok megbízásából, vagy az állam érdekeinek ezen engedélyéből folyó megóvása végett, vagy jövedéki célokból a vasutat használják és a hatóság megbízását igazolják, úti málháikkal együtt ingyen szállítandók.

19. § Olyan feleken, kik a vasutat a vitel- vagy fuvarbér előleges kifizetése nélkül rosszhiszeműleg használják, vagy a szállítmány nemének vagy súlyának helytelen bejelentésével, vagy más módon a vállalat megrövidítését célozzák, háromszoros árszabási illetménye lesz megvehető.

20. § Az engedélyesek jogosítva vannak, a kormány beleegyezésével, részesekül a vállalathoz társakat is venni, kik velük jogokban és kötelezettségekben egyenlően részesülnek.

21. § Joguk van egyszersmind az engedélyeseknek részvénytársaságot alakítani, és a szükséges pénz beszerzése céljából névre vagy előmutatóra szóló (au porteur) részvényeket, vagy elsőbbségi kötvényeket bocsátani ki, melyek a magyar-osztrák és külföldi tőzsdéken elárúsíthatók és hivatalosan jegyezhetők. Az elsőbbségi kötvények mindazonáltal csak oly összeg erejéig lesznek kibocsáthatók, melynek kamatoztatása a biztosított tiszta jövedelemnek legfeljebb három ötödét igényli.

A társaság az engedélyesek minden jogait és kötelezettségeit örökli, alapszabályait tervezi, melyeknek helybenhagyását és az ország érdekei szem előtt tartásával, a társasággal egyetértőleg eszközözendő kiegészítését, a kormány magának fenntartja.

Felveendő lesz az alapszabályokba az is, hogy a társulat köteles a rendelkezési állapotban levő államhivatalnokokat és kiszolgált, ugy rendes hadseregbeli, mint honvédségi altiszteket, a mennyiben azok a szükségelt képességgel birnak s a felállítandó szolgálati rend kellékeinek megfelelhetnek, a szolgálati állomások betöltésénél kiválólag figyelembe venni.

22. § Az engedélyeseknek szabadságukban áll bel- és külföldön ügynököket tartani, nemkülönbén személy- és áruszállításra, vízen úgy, mint szárazon, a fennálló törvények és szabványok figyelemben tartásával, forgalmi eszközöket állítani fel.

23. § Az összes engedélyezett vasútvonalakra, megnyitásuk napjától számítva, az engedély tartamáig, átlagosan mértföldenkint évi 36,400 osztr. ért. forint tiszta jövedelmet, s ezenfelül a kormány által jóváhagyandó törlesztési terv alapján, a kibocsátandó tőkének még az engedély tartama (90 év) alatti törlesztésére fordítandó bizonyos évi törlesztési hányadot ezüstben akképen biztosít az állam, hogy ha az évi tiszta jövedelem mértföldenkint a fentebbi biztosított összeget és a törlesztési hányadot el nem érné, a hiányt az állam pótolni tartozik.

A biztosítás érvénye az alább érintendő minden szakasznál, ugymint:

1. a GyőrPápai,
2. a Győr-Pápa-szombathelyi,
3. a székesfehérvár-Veszprémi,
4. a Székesfehérvár-Veszprém-Kisczelli, és végül
5. a Szombathelytől az ország határáig terjedő szakaszoknál, minden egyes szakaszra nézve külön-külön azon napon kezdődik, a melyen egy-egy szakasz a közforgalomnak átadatik.

Egyúttal kimondatik, hogy a pályamérföld után biztosított évi tiszta jövedelem és törlesztési hányad az itt engedélyezett pályáknál, még ha netán hosszabbra terjedne is ki, legfeljebb 40 1/2 mértföldnyi hosszúságú maximal-kiterjedésre lesz igénybe vehető.

A biztosított tiszta jövedelem összege azon feltevés szerint állapítottatott meg, hogy a pályához mértföldenkint szükséges forgalmi eszközök beszerzési értéke 50,000 firtot osztr. értékben fog képviselni.

Ha a faépítményeknek szilárdabb anyagból helyettesítése a kormány által kívántatnék, vagy ha a forgalom annyira növekednék, hogy az 50,000 forint beszerzési értéknek megfelelő és jó üzletkarban tartott forgalmi eszközök elégségesek nem lennének: akkor az e végre szükséges költségek elvállalása iránt a kormánnyal külön egyezmény létesítendő.

24. § Azon járadék, mely a székesfehérvári és szombathelyi állomások közös használatáért a déli, - és a győri állomás közös használatáért az államvasút-társaságnak fizetendő, az üzleti költségbe beszámítható.

A mennyiben ezen állomásoknál az engedélyezett vonal érdekében új építkezések szükségeltetnének, és azok az engedélyesek által volnának

előállítandók, az esetben az erre vonatkozó tervek és költségvetések átvizsgálás végett a kormány elé terjesztendők.

A magyar királyi kormánynak fentartatik abbéli joga, hogy meghatározhassa, vajon és mily mértékben szükségeltetnek a tervezett építkezések, s hogy azokra mily nagy összegek lesznek fordíthatók.

Az engedélyeseknek megengedtetik, hogy ezen összeg 5 1/5 százalékos kamatait, valamint annak a kormánnyal együtt előre megállapítandó beszerzési költségeit, az üzleti számadásban felszámíthassák.

A vontató szolgálat berendezési és műhelyi építési költségeket Szombathelyen, az engedélyesek viselik, és azok az üzleti számadásba fel nem vehetők.

25. § A pályafenntartás költségei az építési alapból fedezendők és mindaddig az üzleti számadásba fel nem vehetők, míg az összes építkezések a kormány által felülvizsgáltatván, a felülvizsgálati jegyzőkönyv alapján befejezetteknek el nem ismertetnek.

A felülvizsgálat azonnal foganatosíttatik, mihelyt az engedélyesek kérelmezik.

26. § Az állam által elvállalt biztosítás folytán esetleg fizetendő pótlék az okmányilag igazolt évi számadások megelőző vizsgálatát után, azok benyújtásától számítandó három óra fog folyóvá tétetni.

A kincstár mindazonáltal, a lejárt részvény- és kötvényszelvények beváltására, a jövedelmi előszámítás alapján helyesen megállapított szükséglet arányában az évi számadások intézendő leszámítolásokát fenntartván e részletfizetéseket is teend, ha az engedély a lejárat előtt hat héttel az iránt folyamodni fognak.

Ha az üzletév lefolytával legkésőbbben xxxx hó alatt felterjesztendő évi számadás vagy megállapítása után kiderülne, hogy az exxxxzések kelleténél magasabbra szabattak, engedélyesek a kivett többletet 6% kamattal együtt azonnal visszatéríteni tartoznak.

Az állam részéről teljesítendő pótlás xxx igény azonban az üzletév lefolytával száxxxx legfeljebb egy év alatt támasztandó; ellenkező esetben elenyészik.

27. § Az összeg, melyet az állam az xxxxlalt biztosítás folytán fizet, egyedül mint egyenkint 4 százalékkal kamatozó előleg kezexxx.

Ha a pálya jövedelme a biztosított összeget meghaladja, az illető felesleg felett a teljesített előlegek és kamatok lerovandók ezeknek teljes törlesztéséig, a kormánynak azonnal átadandó.

Az előlegek lejárt kamatai kiegyenlítik magának az előlegnek visszafizetését megelőznie.

Az államnak olyan előlegek vagy kamatok iránti követelése, melyek az engedély szünetéig még vissza nem térítették, a vxxxx megtakarított vagyonából lesznek kiegyenlítendő.

28. § A kormány, azon államérdekek megóvása tekintetéből, melyek a biztosítás exxxxlásából keletkeznek, jogosítva van maxxx úgy a pálya építése, valamint az üzletszerűen és szilárdan eszközölt felszerelések folytonos jó karban tartása iránt mindenben meggyőződést szerezni és meghagyni, hogy a mutatkozó hiányok pótoltsanak.

A kormánynak joga van a részéről kik xxxx közege által az ügyivelt megvizsgálni.

A kormány által kiküldött biztosnak jogában áll az igazgató-választmány ülésében, valamint a közgyűlésekben, a mikor azt jónak találták résztvenni, nemkülönben az állam érdekében netán hátrányos intézkedéseket felfüggeszteni és erről a minisztériumnak, további eljárás végett, jelentés tenni.

A kormány gondoskodni fog, hogy az xxxx vitel felügyelete gazdasági tekintetben oly módon gyakoroltassék, hogy az évi számadás terjesztésénél rendszerint csakis a számító felülvizsgálata szükségeltessék.

A kormánynak az általános törvények sorozatai, és különösen a jelen engedély-ok értelmében fentartott főfelügyeleti jog gyakorlatával, úgy az építkezési időtartama, valamint az engedélyezett vonal részben vagy egészben leendő megnyitása után az államra nehezedő költségek és kiadások megtérítése fejében az engedélyesek, s illetőleg jogutódjaik az államkincstár javára bizonyos évi átalányösszeget fizetnek.

Ezen évi átalány-összeg mennyiségét a kormány határozza meg. Az üzlet megnyitása után fizetendő évi átalány-összegek a megnyitott vonal egy vonalrészre nézve az üzleti számadásba felvehetők, egyébként az építési tőkét terhelik.

A kormány mindaddig, míg az elvállalt biztosítás alapján a vállalatnál érdekelve van, az engedélyesek vagy jogutódjaik által alakítandó társulat igazgató-tanácsában két - általa kinevezendő és a társulatiakkal egyenjogú - tag által képviseltetik.

29. § A jelenleg engedélyezett vaspályától azon üzletekben, a melyekben az a biztosított tiszta jövedelmet el nem éri, következésképen a kamatbiztosítást igénybe veszi, se kereseti, se jövedelmi, se más - későbbben ezek helyett netán behozandó - adó fizettetni nem fog. A midőn azonban az államsegély megszűnik, a jövedelmi adó az üzletszámlába be fog vezetetni.

A részvények és elsőbbségi kötvények szelvényei, az egész vasútvonal forgalomba-tétele napjától 10 évig adó-, bélyeg- és illetékmentesek.

Megengedtetik továbbá, hogy az első kiadású részvények és elsőbbségi kötvények, ideértve az ideiglenes jegyeket is, bélyeg- és illetékmentességek adassanak ki.

Ugyanolyan mentesség a kisajátítmányok átíratása napjára is megadatik.

A tőkeszerzés, valamint építkezés és az üzlet első berendezése céljából kiállítandó minden szerződés, beadvány vagy bármely más okirat bélyeg- és illetékmentes lesz.

30. § Az engedély tartama, a 2. §-ban idézett ideiglenes vasútengedélyezési szabály 9. §-nak *b)* pontja alatt kimondott ótalommal új vasút felállítása ellen, 90 évre állapíttatik meg, mely időszak lefolyásával elenyészik; kezdetét veszi azon napon, a melyen az egész Székesfehérvár-Szombathelyi és Kisczell-Győri vonalszakaszok a közforgalomnak átadatnak.

Az engedély elenyészik akkor is, ha a 6., 7. és 8. §-ban megállapított határidők az építés megkezdése, a munkálatok átvétele, a biztosíték letétele, az építés befejezése, továbbá az üzlet megnyitására nézve meg nem tartatván, a határidők elmulasztása, a fentidézett vasútenedélyezési szabály 11. § b) pontja értelmében, különösen pedig a politikai és finanszionális válságok által nem igazoltathatik.

31. § A kormány fentartja magának a jogot, hogy az engedélyezési törvény hatálybaléptétől számítva 30 év lefolyása után, az engedélyezett pályát minden időben beválthassa.

A beváltási ár meghatározására a vállalatnak a valóságos beváltást megelőző hét év alatti tiszta évi jövedelmei fognak felszámíttatni, mely összegből a két legmostohább év tiszta jövedelme levonatván, a fenmaradt öt év átlagos tiszta jövedelme fog kiszámíttatni.

Ezen átlagos összeg, mely mindazonáltal a biztosított tiszta jövedelemnél kevesebb nem lehet, az engedélyeseknek, a megállapított engedély tartamáig mint évi jövedék fizetendő.

32. § Az engedély megszüntével, valamint a pálya beváltásának bekövetkeztével, az állam az első esetben ingyen, az utóbbiban a 31-ik § értelmében meghatározott évi járadék fizetése mellett, lép az engedélyezett és jó karban átadandó pálya tehermentes birtokába és hasznélvezetébe; birtokába veszi különösen a pálya területét s földjét, a föld- és műmunkálatokat, a fel- és alépítményeket, minden hozzátartozókkal egyetemben, mint: forgalmi eszközökkel, pályaudvarokkal, fel- és lerakodó helyekkel, épületekkel az indulási és érkezési helyeken, ör- és felvigyázó házakkal, minden beszerelvényekkel, butorzattal, ingó- és ingatlanságokkal egyetemben. Valamint az engedély megszüntével, úgy a pálya beváltása esetében is, az államtól kiszolgáltatott előlegnek és ezek kamatainak ezüstben leendő visszatérítése után, az engedélyesek megtartják a vállalat saját kereseteiből alakított tartalékalap és a künnlevő activ követelések tulajdonát, valamint a vállalat saját vagyonából emelet épületeket, milyenek a coaks-kemenczék, öntödék, gép- vagy egyéb gyárak, pajták, dockok, mint a melyek megszerzésére vagy előállítására a kormány által azon határozott hozzáadással hatalmaztattak fel, hogy azok a vaspályának semmi hozzátartozandóját nem fogják képezni.

33. § Ha megelőző intések daczára az engedély-okmányban vagy a törvényekben foglalt kötelelességek megsértése vagy mulasztása az engedélyesek részéről ismételve fordulna elő, a kormány fentartja a jogot, ellenök a törvényeknek megfelelő intézkedéseket megtenni, és a körülmények szerint az engedélyt még tartamának lefolyása előtt megszüntnek nyilvánítani.

34. § Ezen engedély minden okmányyszerű kiadványai csak egy forintra szabott bélyegdíj alá esnek.