Debreceni Egyetem
Egyetemi es Nemzeti Konyvtar
0 000009 030206

Zöld

KÖZLEKEDÉSI SZAKKÖNYVTÁR

SZERKESZTI KÉPESSY ÁRPÁD MINISTERI OSZTÁLYTANÁCSOS

I. SOROZAT

25. ÉS 26. KÖNYV

GANZ és TÁRS
VASÖNTÖDE ÉS GÉPGYÁR
VASUTI KOCSI ÉPITÉSI OSZTÁLY
TULAJDONA.

A VASUTAK PÉNZÜGYEI

MŰSZAKI ÉS KÖZGAZDASÁGI KÖNYVTÁRI KÖZPONTTÓL
NEM KAPHATÓ

IRTA

MAURER VILMOS

OKL. GÉPÉSZMÉRNÖK, M. KIR. UDVARI TANÁCSOS, NYUG. M. KIR. ÁLLAMVASUTI FŐFELÜGYELŐ

GANZ és TÁRSA — DANUBIUS
gép-, waggon- és hajógyár részvénytársaság
Tanulmányi osztály

1910.

WODIANER F. ÉS FIAI MŰINTÉZETE BUDAPEST

IV., SARKANTYÚS-UTCZA 3. SZÁM

4270/I:25-26

EGYETEMI KÖNYVTÁR DEBRECEN

ELŐSZÓ.

Midőn e munka megírását elvállaltam, tudatában voltam annak, hogy nehéz föladatra vállalkozom, mert egyfelől a tárgyam keretébe vonható kérdések nagy számával állottam szemközt, másfelől szükre szabott kerettel kellett számot vetnem.

Emellett töretlen uton kellett elindulnom ; de elindultam és — habár a kérdések megválogatása nem volt épen könnyü feladat, — ernyedetlen törekvéssel mentem előre.

Sokat markoltam, de sokat el is ejtettem ; sok anyagot hordtam össze és raktam bele munkám épületébe. Vajjon az épület megéri-e a fáradalmakat? nem kutatom.

Megnyugtat, hogy munkám a vasuti szakirodalomban a fölkarolt kérdésekben egyedül álló s igy, ha van is hibája és fogyatkozása, mentségem lesz az uttörés nehéz feladatával felvett becsületes küzdelem !

Meritettem sok forrásból ; legtöbbet a vasuti pénzügyi kérdések intézése körül szerzett közel negyven éves tapasztalataimból ; a hol mástól vettem, megmondtam.

Abban a reményben adom át szerény kötetemet t. szaktársaimnak, hogy hasznos munkát végeztem s igy jóindulatu fogadtatásra találok.

Budapest, 1910. márczius havában.

Maurer Vilmos.

BEVEZETÉS.

Általános visszapillantás vasutaink keletkezésére.

A kutató elmének és a fejlesztő gyakorlatnak áldásos frigyéből származó emberi haladás kétségtelenül egyik legtündöklőbb, valóban korszakot alkotó jelensége a *vasut, a vaspálya*, mely nagy távolságokat kiegyenlítő, állami és birtoklási viszonyok szerint ugyan megoszló, de egészében véve országokat és népeket egymáshoz szorosabban kapcsoló jelentékeny hálózatával nagyszerűségre páratlan szállítási eszköz gyanánt szeli át földtekénk száraz felének legnagyobb részét és rohamos fejlődésével napjainkban újabb meg újabb területeket köt be a világforgalomba.

A vasutnak, mint közlekedési és szállítási közvetítőnek közgazdasági jelentőségét és a honvédelem nézőpontjából kiváló fontosságát ma már szükségtelen és fölösleges is vitatnunk ; de nem lesz talán helytelen, ha arra az ismert mozzanatra rámutatunk, hogy a vasut keletkezésekor az államok, illetve ezeknek kormányai — bár engedélyezésüket állami jognak nyilvánították — nagyon közömbösen fogadták a nagyjövőjű újítást, sőt a magánvállalkozásnak is, mely az új szállítási módnak a kereskedelemre és iparra háramló nagy előnyeit hamar felismerte, az engedélyek lehető késleltetésével, úgyszólva csak kénytelen-kelletlen és nehezen engedték át a teret.

A vasutak forgalmának eleinte lassan haladó, de folytonos, később azonban mindinkább fokozódó, alig várt mértékű fejlődése, valamint a közgazdasági viszonyoknak ennek következtében történt rendkívüli átalakulása során azonban az államok kormányai is tudatára ébredtek annak, mikép a vasut nemcsak a közgazdasági élet szabályozója, hanem a honvédelemnek is egyik igen lényeges tényezője. És ezzel megkezdődött az állami hatalomnak a magánvasutak építési és üzleti dolgaiba való erősebb beavatkozása, illetve a magánvasutak sorsának állami irányítása felé való törekvés, a mely végre az államvasuti és magánvasuti rendszerek között lefolyt s ma is folyó versengés útján az államvasuti rendszer diadalmas előhaladásához vezetett.

Hazánkban az első vasutat, a pozsony—nagyszombati lóvasutat, magánvállalat létesitette. Az első tulajdonképeni, vagyis gőzüzemű vasutunk, a magyar központi vaspályának építését s illetve e vasut budapest—váczi, pest—czeglédi és pozsony— (Marchegg melletti) országhatárszéli vonalainak üzletét*) szintén magánvállalkozás indította meg; később az állam e vonalakat magához váltván, az építést folytatta, de még befejezése előtt 1855 elején a cs. kir. szab. osztrák (később osztrák-magyar) államvaspályatársaság elnevezés alatt alakult részvénytársaságnak adta el. Magánvállalkozás, t. i. a »Kaiser Franz Josef Orientbahn«, vagyis »Ferencz József császár keleti vaspályarészvénytársaság« kapott engedélyt a mostani cs. kir. szab. déli vaspályatársaság magyar hálózatának alapját alkotó wien—sopron—nagykanizsa—eszéki, újszőny—székesfehérvár—eszéki, budapest—nagykanizsa—országhatárszéli és eszék—zimonyi vonalakra. A nevezett társaság nem sok nyomot hagyott, amennyiben nemsokára megalakulása után 1858-ban beolvadt a cs. kir. déli vaspályatársaság elnevezés alatt alakult új részvénytársaságba, mely az időközben az állam részéről megépített országhatárszél—soproni vonalat, valamint a k. k. Südliche Staatsbahn szárnyvonalát, e vasuttal s egyéb állami vonalakkal együtt megváltván a Ferencz József császár keleti vasuttársaságnak engedélyezett vonalak helyett létesített sopron—kanizsa—barcsi, újszőny—székesfehérvári és budapest—nagykanizsa—csáktornya—(Pettau melletti) országhatárszéli magyar vonalakat fokozatosan megépítette és a közforgalomnak átadta, azután (illetve időközben) a magyar hálózatot az országhatárszél—zágráb—sziszeki és sztpéter—fiumei, valamint a később a magyar államnak átengedett zágráb—károlyvárosi szárnyvonallal kiegészítette.

Magánvállalkozás volt a tiszavidéki vasut is, nemkülönben a később keletkezett fővasutak építése és üzlete is, melyek közül a győr—sopron—ebenfurti és a mohács—pécsi vasutak, valamint a déli vaspálya és a kassa-oderbergi vasut ma is önálló magánvasutak maradtak, míg a pécs—barcsi vasut 1893 január 1-ével a m. kir. államvasutak üzemébe került.

Csak a budapest—hatvan—salgótarjáni kereken *123 km.* hosszú vasutvonalnak, az úgynevezett losonczi vasutnak az állam részére történt megváltásával indult meg újra az államvasuti rendszerre való áttérés, mely azután e vasutvonal folytatólagos kiépítésével, valamint a zákány—zágrábi és károlyváros—fiumei vonalakból keletkezett déli hálózat létesítésével haladt előre, majd több magánvasutnak, így a keleti és tiszavidéki vasutaknak, meg több más, állami biztosítást élvező vasutnak ,valamint az állami biztosítás nélkül megépített budapest—pécsi vasutnak 1889 január hó 1-ével történt megváltása útján, továbbá a vágvölgyi vonalnak az újszőny—királyhidai vonallal való kicserélésé-

*) Az első megnyílt 1846. július 15-én (34 km.), a második 1847. szeptember hó 1-én (71 km.) és a harmadik 1848. augusztus hó 20-án (17 km.).

vel, nemkülönben a zágráb—károlyvárosi vonalnak megszerzésével, az 1891. év folyamán a cs. kir. szab. osztrák-magyar államvasuttársaság magyarországi vonalainak és az arad—temesvári vasutnak megváltásával jutott tető alá. Természetes, hogy az államosítási akczió előrehaladásával kapcsolatban a közszükséglet követelte újabb állami vonalak beillesztésével, illetve a törzshálózatnak megfelelő kiegészítésével azóta is foglalkozni kellett.

Ezekhez a vasuti és hajózási klub közgazdasági szakbizottságának 1908. évi november hó 20-án tartott ülésében felolvasott »*A vasuti tőkékről és némely ezekkel összefüggő kérdésről*« czímű és a Vasuti és hajózási hetilap 1908. évi 32., 33., 37., 38., 39., 42., 49. és 51. számaiban közzétett tanulmányunkból átvett, egy-két helyen kiegészített sorokhoz röviden még a következő megjegyzéseket fűzzük.

Az 1867—1874. években állami biztosítás mellett kiépített vasutak építése és üzlete körül szerzett szomorú tapasztalatok, valamint az ezek alapján támadt indokolt aggodalmak tudvalevőleg csakhamar az állami biztosítási kedvezmények megajánlásának teljes beszüntetésére vezettek, úgy, hogy a győr—sopron—ebenfurti vasut és később a budapest—pécsi vasut már nem kapták meg jövedelmeik állami biztosítását. Mellesleg közbevetjük, hogy az említett szomorú tapasztalatok sokban hozzájárultak és szorgalmazták az állami biztosítást élvező vasutaknak állami megváltását.

Az arad—kőrösvölgyi vasut az 1877 február 1-én a közforgalomnak átadott arad—pankotai és ugyanazon évi május hó 12-én megnyilt pankota—borosjenői vasutvonalakkal uj korszakot nyitott meg hazánk vasutépítési történetében, t. i. az olcsóbban épített vasutak korszakát, amennyiben szabványos vágányú vonalait olcsóbb berendezéssel ugyan, állami biztosítás nélkül, vagyis egyedül a helyi érdekeltségek támogatásával építette ki, még pedig az 1877. évi üzleti jelentés szerint *mértföldenkint* (1 mtfld. = 7·58592 km.) *114,177 forint 55 krnyi tényleges költséggel!* Ez akkor lehetetlennek látszott, tehát hihetetlen volt! És nem csoda, mert abban az időben egy szabványos vágányú vasut tényleges építési költsége (a szerint, a mint sík vagy hegyi pályáról van szó) 360,000—650,000, egy keskenyvágányú (1 méteres) vasuté 203,600—355,200, egy, a keskenyvágányú vasutakra vonatkozó feltételek mellett megépített szabványos vasuté 272,600—513,700 forintra (koronákban kétszer annyira) rúgott mértföldenként.*)

Az arad—kőrösvölgyi vasut — mely később az arad—csanádi vasuttal egyesülvén, azóta és most is mint *aradi és csanádi egyesült vasutak* folytatja üzemét és a nemsokára utána kiépült szamosvölgyi adták meg a lökést, az alapot és az irányt a magyar helyi érdekű vasutak

*) Lásd a *Nemzetgazdasági szemle* (M. tud. Akadémia kiadása) 1879. évi folyamában »*A tervezett szamosvölgyi vasutról*« czím alatt megjelent és a »Vasuti és közlekedési közlöny« 1879. évi 16. és 17. számába átvett tanulmányunkat.

fejlődéséhez, melyet az 1880. évi XXXI. t.-cz. és az 1888. évi IV. t.-cz. határozmányai szerint nyujtott állami támogatások nagyban előmozdították.

E törvények áldásos hatása abban nyilatkozott meg, hogy a nyolczvanas és kilenczvenes években, sőt a legujabb időkig évről-évre folytonosan, néha ugyan számban és terjedelemben csökkenve, épültek ki helyi érdekű vasutaink. Ma már azok száma 150 körül mozog, hálózatuk nagysága pedig már a fővasutak hálózatának nagyságát meghaladja.

Az utolsó években a vasutak egy új válfaja kezdett tért foglalni, t. i. a még olcsóbb építésü gazdasági vasutak, a melyek még a helyi érdekű vasutaknál is enyhébb építési feltételek mellett mótorüzemre keletkezhetnek. Első volt e téren az alföldi első magyar gazdasági vasutak vállalata.

Meg kell még emlékeznünk a közuti (városi és községi) vasutakról is. Ezek közül elsőnek épült (a hatvanas évek közepén) a pesti, később a budai lóvasut, melyek azután »budapesti közuti vaspálya« czég alatt egyesültek és fejlődtek, ma pedig villamos üzemű jelentékeny hálózattá növekedett. A villamos vasutak sorát a budapesti villamos városi vasut nyitotta meg nagyköruti vonalával; van azután gőzüzemű és vegyes (gőz- és lóüzemű) közúti vasutunk is.

ELSŐ RÉSZ.

Vasutépitési pénzügyi kérdések.

A) A pénzügyi kérdés a vasut tervezésekor.

I. Vasutépitési költségek fogalma és jelentősége.

1. Vasutépitési előkészületek.

Ha akár magánegyén, akár jogi személy vasutépítést tervez, legyen az bár helyi érdekű, gazdasági vagy közuti vasut, — mert fővasuti vonalakat ez idő szerint a magánvállalkozás alig épít, a mennyiben minden ily fontosabb, közgazdasági érdekű vasutvonal rendesen mint az államvasutak kiegészítése létesül, a miről annak helyén szólunk ; — úgy mindenekelőtt a következő két sarkalatos kérdést kell elméjében megforgatni, illetőleg tisztázni :

a) *Mennyibe kerül a tervezett vasutvonal megépítése és üzleti berendezése (felszerelése) ; más szóval : mennyire rúg a valódi költség ?*

b) *Hogy fizet majd az uj vasutvonal, t. i. várható ezen oly forgalom s ez alapon oly jövedelem, a mely a befektetett tőkét megfelelően gyümölcsöztetendi ?*

Melyik kérdéssel foglalkozzék a tervező elsőbben, azt az adott körülmények döntik el ; annyi áll, hogy a két kérdés — *mert keretükbe tartozik a beszerzendő pénzeszközök mértéke, valamint azok előteremtésének az eshetősége is !* — egymás nélkül meg nem oldható. Annyira összefüggnek azok egymással, mikép az egyik vagy a másik kérdés egyoldalu megállapításra vezető megoldását czélszerünek nem tarthatjuk.

Nem lehet elég nyomatékossággal követelni, hogy a tervező csak életképes, tehát a befktetendő tőkének emberi számítás szerint lehetőleg biztos jövedelmezőséget igérő vasutvonal épitését szorgalmazza !

Alaposan és együtt, egyszerre kell mind a két emlitett kérdést megvetni, meghányni; vagyis a tervezett vasut vonalvezetésének elrendezésével, az épités főelveinek a meghatározásával egyidejüleg kell összegyüjtenünk a várható forgalomra vonatkozó tüzetes adatokat, hogy ezekből a várható jövedelmezőségre nézve tájékozást szerezhessünk.

Tisztában kell lenni a tervezőnek azzal, hogy helyi érdekű vagy gazdasági, avagy csak közuti vasut létesítendő-e ? a mit a megépít dő vasut vidékének társadalmi, kereskedelmi és ipari viszonyai határoznak

meg. Ebből folyólag tudnia kell, vajjon a megépítendő vasutvonal mily személy- és árúforgalomra tarthat számot ?

Számot kell vetnie azzal, hogy az uj vasutvonal földrajzi fekvése minő, vajjon a választott irányban támadnak-e vagy vannak-e nagy nehézségek vagy csak nagy áldozatokkal leküzdhető nehézségek ? Kell-e hosszu és mély, tehát költséges bevágás, magas és hosszu töltés, jelentékenyebb alagut, vagy híd stb. mert például egy, a vonalba eső Dunahíd a tervezést esetleg már eleve a kutba ejtheti. Mérlegelnie kell, vajjon kellenek-e költséges kisajátitások, nagy terjedelmű, drága állomások, vontató telepek vagy javító műhelyek, mennyi s mily szerkezetű mozdonyra és kocsira lesz szükség ? Azután sulyt kell helyeznie az általános és helyi munkabérviszonyokra, a beszerzendő tárgyak és anyagszerek árainak alakulására ; ki kell puhatolnia, hogy a helyi érdekeltségek körében mily anyagi támogatásra számithat és igy tovább.

Természetesen nem éppen szükséges, hogy a tervező a két sarkalatos kérdésnek minden oldalról való megvilágitása érdekében már kezdetben tulságos költségbe verje magát ; elég, ha előbb általános adatokkal, vagy valamely másik, a tervezett vasutvonal viszonyaival hasonló viszonyokkal biró, már létesitett, illetőleg a közforgalomnak átadott vasut ismert költségegységeivel vet számot, t. i. hogy kilométerenkint mennyi költségre lesz szüksége ; a vidék lakosságának lélekszáma alapján tapasztalati adatok szerint hány utas, a kereskedelmi és ipari viszonyok alapján mennyi teherárú szállitása vehető fel ? De nem fölösleges, ha már ekkor is komolyan gyüjti a forgalomra világot vető adatokat s ha a vonal viszonyaival is alaposan foglalkozik, mert a kiválasztott más vasutak viszonyainak számításba vétele csak óvatossággal végezve ér valamit !

Hogy mennyire haladjon a tanulmánynyal, azt az összegyüjtött adatok általános képe fogja megmutatni. Ha ugyanis azok alapján a vállalkozás életképessége kétséges, úgy jobb, ha nem folytatja és erőlteti a dolgot ; abban az esetben pedig, ha biztató eredményekre jut, minden esetre érdemesnek kell tartania a tanulmányozás kiegészitését, a mely tanulmányra különben is tervének végrehajtása folyamán okvetlenül szüksége is lesz. Az alapos tanulmány megkivánja azután a műszaki felvételek kellő határig való kiterjesztését ; mert zz előmunkálati engedélyhez még részletesebb terv nem kell, sőt a közigazgatási bejárás czéljaira is elegendő, ha az általános terv áll rendelkezésre ; bár könnyű épitésű vasutak bejárásához egyidejüleg részletes tervek is mutathatók be.

Szükségesnek véljük az alapos előtanulmányozást t. i. az uj vasutvonal műszaki és pénzügyi nézőpontokból való megvilágitását azért is, mert egy megbizható adatok alapján álló, nem rózsás reménységekből font és szőtt szőnyegre fektetett ily tanulmány az érdekeltségek áldozatkészségét is kell, hogy felébreszsze. Az érdekeltségek közremüködése nélkül ugyanis a legszebb vasuti terv is dugába dől,

Vajjon a tanulmány mily alakban és terjedelemben szerkesztessék és az szűkebb vagy tágabb keretben mozogjon-e, kisebb vagy nagyobb érdekeltségi körökben, avagy egészen nyilvánosan terjesztessék-e?, továbbá, hogy ez az építés előkészítésének mily fokozatába kapjon szerepet? — e kérdésekről nem kívánunk vitatkozni, mert ezt a vasuttervezés mindenkori idejében kialakuló körülmények döntik el.

Mielőtt tovább haladnánk, nem lesz talán érdektelen, ha egy példát adunk ily tanulmányokból.

A szamosvölgyi vasut létesítését megelőzőleg készült tanulmányból a két kérdésre vonatkozólag a következőket idézzük, illetve ismertetjük:

A tervezett új vasut *Apahidától Szamosujváron át Deésig vonuló Szamosvölgyet fogja átszelni* — (innen a neve is) — 6 mfd. = 45·2 km. hosszúságban.

A vonalnak az arad-kőrösvölgyi vasut példájára való kiépítését, 1.440,000 koronával, azaz mértföldenkint 240.000 K-val előirányozták.

A remélhető jövedelmezőségre vonatkozólag a tanulmány abból a tapasztalatból indul ki, hogy a legtöbb franczia és német vasuton az évenkint szállított személy- és árúk összegéből az állomások mellett fekvő községek minden egyes lakosára 8—12 utas és 40—60 vámmázsa (vagyis 20—30 kgmázsa = q), tehát átlagban 10 utas és 50 vámmázsa (25 q) teherárú esik.

Ezen alapon a személyforgalomra — tekintve a helyi viszonyokat — fentebbi átlag adat $^1/_{10}$ részét veszi fel, vagyis a pálya vidékén levő községek 40,646 lélekszáma után az utasok számát évenkint 40,646-tal személyenkint és mértföldenkint 30 fillérnyi díjtétellel számítva.

A teherárúforgalomra nézve, tekintettel az érdekelt vidék 30—39 országos vásárjára, az apahidai (a m. kir. államvasutak akkori keleti vonalán fekvő) állomás forgalmára és a désaknai kincstári sótermékekre (30,000 q) felveszi, hogy az összesen a következő lesz:

	vámmázsa
1. teherszállítmány (9. f. vámmázsamfdkint, vagyis 18 f. métermázsánkint és mértföldenkinti díjtétel és 3 f. kezelési díj mellett)	51,931
2. teherszállítmány (7 f., illetőleg 3 f. mellett)	169.583
3. teherszállítmány (só, 5·75, illetőleg 3 fillér mellett) ..	60,000
4. gyorsárúszállítmány (9 és illetőleg 3 f. mellett)	14,000
összesen	295.514
vagyis	147,757 q.

A 40,606 lélekszám után esnék tehát egy személyre 3.635 q (métermázsa). Ez a felvétel az elébb emlitett tapasztalati egység ellenében igen szerénynek jelezhető.

A számitás most ez:

Feltételezve, hogy egy személy átlag 4 mértföldnyire utazik, az árúk pedig a viszonyokhoz képest részben 4, részben 6 mértföldnyi utat is futnak be, lesznek a bevételek:

a) *személyszállitásból:*

40,646 x 30 x 4 (vagyis 40,646 személy után 1 K 20 f.-nyi bevétel	48,775 K 20 f

b) áruszállitásból:

51.931 vm.	= 25,965·5 q után 24 f. x 4 mfd. = 96 f.		24.926 » 88 »
169.583 »	= 84,791·5 q után, nevezetesen		
	55,541·5 q után 20 f. x 6 mfd. = 120 f.		66,649 » 80 »
	29,250 q után 20 f. x 4 mfd. = 80 f.		23.400 » — »
60,000 »	= 30,000 q után 17·5 f. x 6 mfd. = 105 f.		31,500 » — »
14,000 »	= 7,000 q után és pedig:		
	5,000 q után 24 f. x 6 mfd = 144 f.		7,200 » — »
	2,000 q után 16 f. x 6 mfd. = 96 f.		1,920 » — »
	Összesen (*b*)		155,596 » 68 »
	Együtt *a*) és *b*)		204,371 » 88 »

Már most felveszi a tanulmány, hogy az üzleti kiadásokra 30—40%-a a bevételeknek kell, minek alapján 40%-ból indúl (igaz, hogy akkor — 1877-ben — az osztrák államvasutnál 38·65, a déli vasutnál 39·12% volt az üzleti hányad, t. i. a kiadásoknak a bevételekhez való aránya, de ily nagy és kedvező forgalmú vasutak adatai nem vehetők alapul egy rövid s helyi érdekű vasutnál, mint a minő a szamosvölgyi vasut) s ez alapon a kiadásokat 81,748 K 76 fillérre számítván, az üzleti fölösleget vagyis tiszta jövedelmet 122,623 K 12 fillérben állapítja meg, a mi az 1.440,000 K-nyi valódi építési költségnek vagyis a valódi befektetési tőkének megfelelőleg beszerzendő 1,600,000 K-nyi névleges tőkét (a kétféle tőkéről a következőkben tüzetesen lesz szó) 7·5%-on felül kamatoztatja stb.

(Meg kell itt jegyeznünk, hogy az akkori viszonyoknak közepette az üzleti hányad legalább 55%-kal lett volna számítandó. Ebben az esetben az üzleti kiadásokra 204,371 K 88 x 55 = 112,404 K 53 f. esett volna, vagyis a tiszta jövedelem csak 91,967 K 35 fillérrel maradt számba veendő s a kamatozásra közel 5·75% esendett. De ha csak 5%-ról esett volna is szó, ez is oly eredmény, mely a létesítendő vasut életrevalóságát fényesen bizonyítja.)

* * *

Ha a tervező — a mint mondtuk — a vasutvonalára vonatkozó tervekből és adatokból, illetőleg az ezek méltatásával szerkesztett alapos tanulmányból, nemkülönben az érdekeltségi körökben ezek áldozatkészségének mértéke iránt folytatott puhatolásokból azt a meggyőződést merítette, hogy vasutjának jövője jó kilátással és kecsegtető reményekkel biztat: akkor, de csak is akkor! — fogjon hozzá a megvalósítás szorgalmazásához. Első lépés ehhez az előmunkálati engedély megszerzése.

2. Előmunkálati engedély.

Az előmunkálati engedély jogot ad a tervezőnek arra, hogy a vasutvonalától átszelt területek birtokosainak megkérdezése és beleegyezése nélkül saját költségén végezheti bizonyos meghatározott időn belül (ez az idő azonban meghosszabbítható) mindazokat a kitüzéseket, felméréseket, anyagkutatásokat s egyéb műszaki műveleteket, a melyekre a vasuti részletes terv és költségvetés elkészíthetése végett szüksége van azért is, hogy ezek alapján a közigazgatási bejárást, illetve a vasutja építésére és üzletére vonatkozó engedélyezési tárgyalást kikérhesse s végül az engedélyokmányt megszerezhesse. Az okozott károkért azonban felelős.

Az előmunkálati engedély egyébként nem ad előjogot a pálya építésére, sem az engedélyokirat kiadására nem foglal igéretet magában, a mennyiben ugyanarra a vonalra más is kaphat előmunkálati engedélyt; másfelől a tervezőt sem kötelezi még a vasut létesítésére, sőt a tervezett vasut részletes terveinek az elkészítésére sem.

Az előmunkálati engedélyes készítette terv és költségvetés tulajdonjoga ugyan őt illeti meg, azoknak költségei azonban csak akkor téríttetnek meg, ha a vasut létesül, még pedig ennek befektetési tőkéjéből. Ha a vasutat az állam vagy más engedélyes építi ki és az építéshez az említett tervet és költségvetést felhasználás végett átveszi, a mi méltá-

nyossági okokból rendesen megszokott esni, úgy a kárpótlás összegét a kereskedelemügyi miniszter szabja meg. (L. Dr. Barthos Andor »A magyar vasuti jog foglalata« című, a közlekedési szakkönyvtár I. sorozatának 6. könyvét.)

3. Közigazgatási bejárás.

Ha az előmunkálati engedélyes vasutjának létalapjait biztosítva találja, akkor már most a kereskedelemügyi minisztert a közigazgatási bejárás elrendelésére és megtartatására kéri meg, a melyhez — mint már érintettük — elég, ha először az előmunkálati engedélyes az általános terveket mutatja be; mind a mellett egyidejüleg bemutathatja a róna vagy dombos vidéken építendő könnyebb jellegű vonalak részletes terveit is.

A miniszter a bemutatott terveket — esetleg előleges helyszíni szemle utján is — megvizsgáltatja s ha azokat megfelelőknek tartja, elrendeli a bejárást. Az e czélból kiküldött bizottság a tervezetet összeveti a helyi viszonyokkal és a közlekedés, vasuti forgalom és üzlet érdekében szükségeseknek talált követelményeket és ezek módozatait megállapítja. (l. Dr. Barthos könyvét.)

Az előzetes helyszíni szemle és a bejárás költségei az előmunkálati engedélyest terhelik s azokra ugyanaz áll, mint az előmunkálati költségekre.

Pénzügyi tekintetből a közigazgatási bejárás nagy jelentőségű, mert jobbadán az eljáró bizottság megállapodásaira támaszkodva készül azután a vasutvonal tulajdonképeni, végleges építési terve és költségvetése, aminthogy az érintett megállapodások szolgálnak az illető vasut végleges engedélyezése alkalmából is alapul.

4. Engedélyezési tárgyalás, engedélyokirat.

Ha az előmunkálati engedélyes a közigazgatási bejáráson megállapított s a kereskedelemügyi miniszter jóváhagyta követelményeket és ezek módozatait figyelembe vevő részletes építési tervet és költségvetést elkészítette s illetőleg a már esetleg bemutatott ily terveket a jóváhagyott módozatokhoz képest átalakította és kiegészítette, ezek után a vasut megépítésére és üzletbehelyezésére kér engedélyt. E kérelem tárgyában a kereskedelemügyi miniszterium kebelében működő állandó vasutengedélyezési bizottság tesz a miniszternek javaslatot, kiterjeszkedve a kérdéses vasut építésére és üzletberendezésére vonatkozó és egyéb feltételekre. Ez a bizottság állapítja meg tehát az engedélyokirat szövegét és az építési és üzletberendezési költségek beszerzésének pénzügyi módozatait is.

Szükséges tehát, hogy a tervező (előmunkálati engedélyes) az engedélyt kérő folyamodványban a *vasut pénzügyi alapozására* (Finanzirung) is előterjesztést tegyen, mely czélból ki kell mutatnia, hogy minő hozzá-

járulásokat biztosított a vasut a megépítéséhez s minő állami támogatásokra, illetőleg segélyekre számít.

Ugy a tulajdonképeni épitésről, mint a részletes költségvetésről, nemkülönben a vasut pénzügyi alapozásáról, vagyis a szükséges pénzeszközök beszerzésének különféle módozatairól a később előadandók során lesz alkalmunk bővebben nyilatkozni; ehelyütt csak azt emlitjük még meg, hogy a miniszter abban az esetben, ha az engedélyezési tárgyalásról felvett jegyzőkönyv alapján hajlandó az engedélyokirat kiadása tárgyában szükséges intézkedéseket (saját hatáskörében vagy a törvényhozásnál) megtenni, erről az engedélykérőt értesiti s őt egyuttal az *épitési óvadék letételére* utasitja. Az épités azonban rendszerint csak az engedélyokirat kiadása után kezdhető meg.

5. Épitésvezetési és ellenőrzési kiadások.

Uj vasutak épitésekor az épités vezetésére és ellenőrzésére megfelelő szakértők alkalmazandók, illetőleg hivatalok szervezendők.

A szakértők száma és a hivatalok száma, meg terjedelme természetesen attól függ, mily nagy az épitendő vasut s illetőleg mily jelentőségüek az azon létesitendő műtárgyak és munkálatok? továbbá attól, hogy a vasutépitést sajátkezelésben vagy vállalkozások utján kivánjuk-e foganatositani; első esetben ugyanis az épitésvezetés és ellenőrzés, utóbbi esetben főleg vagy csak az ellenőrzés lesz a főteendő.

Ha már meglévő vasut kiegészitő vonalának az épitéséről esik szó, akkor a tervezések és előmunkálatok költségei az épitésvezetés és ellenőrzés költségeivel olvadnak össze s az illető teendőket vagy a már meglévő személyzet végzi, vezeti és ellenőrzi, vagy e czélból külön hivatalt állitanak fel. Ha a meglévő személyzet — mondjuk a rendes pályafentartási osztály — végzi az épités vezetését és ellenőrzését, akkor méltányos, hogy az emlitett osztály személyi és dologi kiadásaiból az épitési teendők arányában eső hányadok az épitésre rovassanak. A külön hivatalok és szakértők költségei magától érthetőleg egészen az épités terhére számolandók el.

6. Kisajátitási költségek.

Miután a vasutak és tartozékaik megépitésének és felszerelésének czéljaira szükségessé vált földterületek és egyéb ingatlanok (utba eső házak stb.) rendesen nem szerezhetők meg egyezség (adás-vétel) vagy átengedés (ajándék) utján, és az itt értett ingatlanoknak a vasutvállalkozás czéljaira való megszerzését nem lehet a birtokosok kényére-kedvére bizni, ennélfogva a törvényhozás a vasutépités javára kisajátitási jogot biztositott, illetőleg ezt a mindenkori engedélyokiratban biztositja. Ingó dolgot nem lehet a kisajátitásba belevonni.

A kisajátitási eljárást a kereskedelemügyi miniszter rendeletére az illető törvényhatóság közigazgatási bizottsága tartja meg, a mely

a megkisérelt egyezség meddősége esetén a megváltási kártalanitási árat megállapitja.

A kártalanitási eljárás további módozataival, a birtokbavétellel és telekkönyvi bekebelezéssel stb. mint jogi elbirálás alá eső kérdésekkel, nem foglalkozunk s csak azt emlitjük, hogy a kisajátitási kiadások között a birói és ügyvédi költségek is helyet foglalnak, továbbá, hogy azokkal együtt szokták a telkek határainak kitűzéséből és a vasutmenti ingatlanok tüz elleni biztositásából folyólag felmerült kiadásokat is elkönyveltetni.

7. Tulajdonképeni épités.

A tulajdonképeni vasutépitési munkálatok s ezekkel kapcsolatos költségeket három csoportba szokták rendezni:

a) Alépitmény.

b) Felépitmény.

c) Magasépitmény.

Az alépitménynél az alépitményi munkákat és az alépitményi műtárgyakat kell megkülönböztetnünk.

Az idevágó munkákhoz tartozik: a föld- és szikla eltakaritása és helyreszállitása a folyó pályán, állomások és őrházak területének feltöltése és egyengetése, beleértve a töltések vagy bevágások lejtőinek gyepesitését vagy befásitását, bokrositását), az alépitményi szerszámok és eszközök fentartása, utak és hozzájárók létesitése, folyószabályozások stb. A műtárgyak főképpen: útáthidalások, átereszek alól- és felüljárók, nagy és kis hidak és alagutak, továbbá a vizlefolyások, tisztitó gödrök, ponkcsatornák s egyéb kisebb jelentőségü ily tárgyak, a biztositó épitkezések (tám- és bélésfalak, folyó- és partvédő munkálatok, töltés- és bevágás-kövezések, sarkantyúk, rőzsék stb.) és a hidvizsgálati eszközök fentartása.

A felépitménynél figyelemre méltatandók:

a felépitmény fektetése körül a folyó pályán és az állomásokon (és telepeken) felmerülő munkabérek, az anyagok szállitási költségei, sinek, kapcsoló szerek, váltók és keresztezések, forgó korongok és tolópadok költségei; talpfák, agyazási anyagok költségei, a felépitményi szerszámok fentartása.

Megjegyezzük, hogy ide tartoznak a kavicsbányák költségei is, amennyiben a kavics saját számlára termeltetnék; továbbá, hogy abban az esetben, a mikor a felépitményre jótállás van kikötve, annak a fentartása a jótállás tartama alatt itt számolandó el. Ez a jótállás tartalékdarabok szállitásának alakjában is nyilatkozhatik.

A magas épitménynél a következő osztályozást alkalmazhatjuk:

épületek a személyforgalom lebonyolitásának czéljaira, épületek a kocsirendezési és raktári szolgálat számára, épületek a műhelyi szolgálat számára, épületek a vontatási szolgálat részére, anyagszer-

tárak, színek és fészerek, vizállomási épületek, őrházak és őrbódék, épületek és állomások világitási berendezése, különfélék (tüzoltószerek stb.).

A tulajdonképeni épités kiegészitése gyanánt veendő fel azután még a pályaelzárás és boeosztás (keritések, sorompók, távolságjelölő kövek és czölöpök).

8. Távirda, távbeszélő, jelzők.

Itt szemünkbe ötlik : a távirda- vagy távbeszélő-vezeték előállitása, a távirdai és távbeszélői eszközöknek és berendezési tárgyaknak beszerzése, meg a látható, hallható és villamos jelzők felállitása.

9. Pá'yaberendezés és felszerelés.

Ide tartoznak : az összes felvételi és laképületek, az árúraktárak, az anyagszertárak, a fütőházak, vizállomások, a műhelyi épületek, az őrházak és őrbódék berendezése és kellő leltári tárgyakkal való felszerelése.

10. Forgalmi eszközök.

A forgalmi eszközök beszerzési költségei : mozdonyok és szerkocsik, személykocsik, kalauzkocsik, póstakocsik, tekerkocsik (fedett és nyitott ily kocsik) és hótolók (hóekék) szerint osztályozhatók.

A mozdonyok és kocsik minőségét a vasut jellege határozza meg Fővasutakra teljesitőképesebb, tehát erősebb, nagyobb mozdony és nagyobb, több ülőhelylyel ellátott személykocsik, valamint nagyobb rakodásu teherkocsik kellenek, mint helyi érdekű vasutakra.

Azok számát a tervezett vasut várható forgalma alapján kell megállapitani, mi mellett a statisztikai eredmények is figyelemre méltathatók. Igy pl. a m. kir. államvasutaknál esett 1 pályakilométerre 1907. évben 0·174 drb, a társasági fővasutaknál 0·258 drb mozdony, 0·361, illetve 0·486 drb személy- és 4·494, ill. 5·525 drb teherkocsi, az önálló h. é. vasutaknál 0·08—0·36 mozdony, 0·12—2·43 személy- és 0·9—5·5 teherkocsi.

A m. kir. államvasutak üzemébe kerülő h. é. vasutak forgalmi eszközeit a m. kir. államvasutak szolgáltatják, a forgalmi eszközökre felvett összeg átengedése ellenében vagy külön megállapodás szerint.

Az átvett hozzájárulásokat a m. kir. államvasutak tetszés szerint használják fel, tehát nem következés, hogy azokon a h. é. vasutaknak megfelelő mozdonyokat és kocsikat szerezzenek be.

Megjegyezzük, hogy a forgalmi eszközök szállitásánál bizonyos (legalább 6 hónapra terjedő) jótállási idő szokott kiköttetni, esetleg azok részeire (kerekekre) is.

Szó eshetik itt még arról az esetről, ha a forgalmi eszközök beszállitása oly időben történik, hogy azokat az épitésvezetés, illetve az épitési

vállalkozó az épités czéljaira is igénybe veheti. Ilyenkor a mozdonyok és kocsik használatáért bizonyos napi bérösszeg fizetendő s ezen felül köteles a bérbevevő a használt forgalmi eszközöket teljesen jó és üzemre képes állapotban visszaadni. Esetleg elhasználási díj is köthető ki.

11. Csatlakozási költségek.

Ide kerülnek azok a költségek, a melyek az új vasutnak valamely meglévő vasuthoz való csatlakozásából (közös állomás és egyéb közös berendezés) erednek.

12. Az üzlet megnyitás előtti s ezzel összefüggő különleges költségek.

Az állomásoknak és a vonalnak első benépesitésével és a ruházati illetményre jogosult személyzet ebbeli első szükségletével járó költségeket szintén az épités terhére szokás venni; idevalók továbbá az üzletmegnyitást követő időre, 4—6 hétre szolgáltatandó anyagszerek értéke és a megnyitási költségek, vagyis az ezt megelőző műtanrendőri bejárás költsége. Ide sorozandók be végül a megnyitást követőleg végrehajtott felülvizsgálások eljárási költségei is (míg a pótmunkák költségei maguk az illető czimek alá utalandók), esetleg az első időre (20 hétre) kikötött pályafentartási költségek. Társasági vasutaknál ide jutnak még az alakulási költségek, valamint a részvények és kötvények megfelelő szelvényekkel való előállitásából keletkező kiadások.

Az állomásoknak és a vonalnak benépesítésével, az üzleti és pályafentartási személyzettel járó költség a személyzetet elosztó vonatnak s illetve a külszolgálati személyzetnek (családostól és összes ingóságaival együtt) szolgálati helyére való szállításának költségeiből és a személyzetnek a megnyitásig kifizetendő illetményeiből összegeződik.

* * *

Az 1—12. pontok alatt felsorolt költségeket együttvéve *valódi épitési költségeknek* tekintik.

Akad azonban szakíró, a ki a tervezési költségeket nem veszi valódi (tényleges, reális) épitési költség gyanánt számba. Mi ezzel a felfogással ellenkező nézetet vallunk és pedig azon az egyszerü okon, mert tervezés nélkül épiteni nem lehet, vagy legalább is nem szabad!

13. Időközi kamatok.

Az időközi kamatok fogalmát már azok megjelölése adja meg.

Az időközi kamatról csak akkor lehetne hallgatni, ha a vasut készpénzen, vagyis nem kölcsön vett pénzen létesül; de ebben az esetben is jogosultnak véljük, ha az épités folyamán annak megkezdésétől annak befejezéséig s illetőleg a vasut megnyitásáig épitési és felszerelési czélokra felhasznált összegek után kamat is számittatik fel az épitési költségek terhére. Még inkább áll ez tehát akkor, ha — a mi a vasutak tulnyomó részénél előfordul — a vasut kölcsönpénzen épül, vagyis a szükséges pénzeszközök kölcsönök útján szereztetnek be, mert ilyenkor a felhasznált pénzösszegek

után az építés során felmerült időközi kamatok számításba vétele nemcsak indokolt, hanem el sem kerülhető, a mennyiben az illető pénzbeszerzést közvetítő pénzintézet a kamatokat követeli és felszámítja.

Ha a pénzintézet a kölcsönt egy összegben egyszerre, vagy nagyobb részletekben bocsátja az építés rendelkezésére, akkor czélszerű azokat a felhasználásig gyümölcsözőleg elhelyezni, miáltal a terhelő kamatok megfelelően apaszttatnak. A leggazdaságosabb eljárás ugyanis az építésnél is sarkalatos követelmény legyen !

Az időközi kamatok elszámolása ily esetben nehézségbe nem ütközhetik ; abban az esetben azonban, ha a pénzintézet, illetőleg az építtető — nem építési vállalat — a szükséghez mért összegeket bocsátja csak rendelkezésre és a kamatfelszámítás körül némi akadályok merülnek fel, t. i. nem lehet minden egyes építési munka vagy tárgy költségét alapul venni, úgy az a szokás, hogy a kamatok a tőke fele után vagy az építési idő felére vettetnek ki átlagban.

Az időközi kamatok előirányzásánál mindenesetre ily általános alapon történik azok kivetése.

Az időközi kamatokat (úgy mint a tervezési költségeket) némely szakíró szintén nem minősíti tényleges, mondjuk helyesebb magyarsággal *valódi* építési költségnek ; mi helyesnek és inkokoltnak tartjuk a hazánkban elfoglalt amaz álláspontot, hogy az időközi kamatok a valódi építési költségeknek kiegészítő részeként, azokhoz hozzácsatoltatnak.

A valódi építési költségekhez szokás számítani helyi érdekű s más alsóbb rendű vasutainknál még az építési tőkéből kihasítandó építési tartalékalapot is.

14. Az építési tartalékalapok.

Itt kétféle rendeltetésű ily alapot különböztethetünk meg, úgymint :

a) a rendes építési tartalékalapot és

b) a külön vagy rendkívüli építési tartalékalapot.

A rendes tartalékalapok arra valók, hogy azokból az üzlet megnyitása után felmerülő csekélyebb költséget igénylő, úgynevezett kis beruházások (építkezések, beszerzések) — *amennyiben azok a pálya és álladékainak értékét emelik* — fedezhetők legyenek anélkül, hogy evégből kölcsönt kellene felvenni vagy talán függő adósságot csinálni. A tartalékalap nem vehető tehát igénybe, ha az illető beruházás nem építési jellegű, vagy a beszerzés nem a tőkeértéket indokoltan növelő természetű.

A külön vagy rendkivüli építési tartalékalap bizonyos czélokra van szánva, például : hóvédművekre, a mozdonyt tápláló víz javítására szolgáló berendezésekre stb.

Mindkét tartalék alap leginkább a helyi érdekű vasutaknál szokott előfordulni és — akár készpénzben, akár kibocsátási árfolyamra számított czímletekben legyen az megalkotva — csak a kereskedelemügyi minister engedélyével használható fel.

A tartalékalap az évi jövedelemből gyarapítandó. Ha az építési költségek körül megtakarítás érhető el, a megtakarított összeg a tartalékalaphoz csatolandó.

A régi magánvasutaknál ily tartalékalapokról kezdetben nem történt gondoskodás, a mi sok bajnak volt a forrása ; — az államvasutaknál ily tartalékalapok megalkotása czélszerűtlen, de szükségtelen is lett volna.

Szólnunk kell még e helyütt röviden :

15. A forgó tőkéről.

A forgó tőke fogalma alatt a pénztárak készletét, továbbá az anyagszerkészletek értékét, végül a hitelezők és adósok egyenlegét együttvéve kell értenünk.

Kétségtelen, hogy a vasuti pénztáraknak első, mondjuk váltópénzzel való ellátása állandó és gyümölcsözést nem hozó pénzlekötés ; épenúgy elvitázhatlan, hogy a vasut üzemét az anyagszereknek bizonyos állandó készlete nélkül folytatni nem lehet, vagyis hogy e czélból is, még pedig nem jelentéktelen pénzösszeget kell lekötve tartani gyümölcsöztetésre való kilátás nélkül és nem szorul indokolásra az a tény sem, hogy a vasut igen gyakran hitelt kénytelen adni (pl. szállításnál is) vagyis, hogy abban az esetben, ha valamely vasuti vállalkozásnak többel tartoznak, mint amennyi követelése van vele szemben az idegen feleknek, vagy más vasuti vállalkozásoknak, ez a helyzet az üzlet vitelére súlyos teherrel nehezedhetik. Igaz viszont az is, hogy az a vasut, mely sokkal tartozik— mivel a kölcsönös leszámolásig hónapok telnek el — erre szánt pénzeit időközben még hasznosíthatja is , amennyiben t. i. a leszámolások alapján kamatok fizetése nincs kikötve.

Mondottakból folyólag már a vasutak létesítésénél szükség lett volna arra is, hogy a forgó tőke czéljaira bizonyos összeg a tőke megállapítása alkalmával betudassék, a mi azonban a vasutak keletkezésekor mindig elmulasztatott, minthogy ujabban engedélyezett vasutainknál sem szoktak a forgó tőke szükségletének biztosítására figyelmet fordítani, pedig e kérdés fontossága azt megérdemelné.

A m. kir. államvasutaknál — állami üzemről lévén szó — tulajdonképen csak az anyagszerkészlet bír a forgó tőke jellegével, a melynek fedezéséről először az 1885. évi XX. t.-cz. gondoskodott. Később a szab. osztrák—magyar államvasuttársaság magyarországi vonalainak megváltása alkalmából az átvett anyagszerek értéke szintén anyagszerfedezeti alapul lett kijelölve, úgy, hogy ezzel együtt kereken 32,915.000 K-ra rúgó anyagszerfedezeti alap — forgó tőke — lett rendelkezésre adva, melyhez hozzáütendők azután még néhány, a m. kir. államvasutak igazgatása alatt álló helyi érdekű és a pécs—barcsi vasuttól átvett kereken 111,000 koronányi ily rendeltetési alapok. Mellesleg megemlítjük itt, hogy az anyagszerek tényleges értéke az 1907. évi mérleg szerint 49.330,917 K 46 fillérben van megállapítva, vagyis jelentékenyen nagyobb összegben,

a mit egyébként részben a nagyobb forgalmon kívül a nagyobb építkezések is indokolnak. A többlet az üzleti fölöslegekből tartatott vissza. Kedvező a m. kir. államvasutakra nézve az a tény, hogy az 1907. év végén mutatkozott 25,080.415 K-nyi pénztári készletek ellenében a hitelezők és adósok egyenlege 24.009,367 K volt, úgy, hogy az anyagszerek értékét 49.330,917 K-t — betudva, az összes forgó tőke csak 50.401,965 koronát mutatott.

A más, idegen vasutak üzemébe átengedett vasutak vállalkozásainak ily fedezeti alapról s egyáltalában pénztári ellátmányról rendszerint nem kell gondoskodniok, csak arra kell figyelmüket kiterjeszteniök, hogy az adósok és hitelezők egyenlege reájuk mennél kevesebb anyagi terhet hárítson, aminek kiegyenlítőjeként vagy ellensúlyozásaként javukra esnek az üzletvezető vasuttól időről-időre kapott üzleti fölöslegek időközi kamatoztatásából befolyó bevételek.

Az önálló helyi érdekű vasutak forgó tőkéjüket nagyobbára az üzleti jövedelmekből szerezték.

Nagyon megfontolandó dolog a forgó tőke a nagy vasutaknál; különösen áll ez a fővasutaknál, a hol a nagyobb forgalom nagyobb összegü hitelezéseket feltételez s a hol az anyagszerkészleteknek a pénztári készletek jelentőségét sokszorosan meghaladó kiváló szerepe van az illető vasutvállalat pénzügyi viszonyainak mindenkori alakulására.

A déli vaspályatársaság és a volt osztrák—magyar államvasuttársaság az anyagszerkészleteket a befektetési tőkéből fedezték, más szóval: az ujabb kibocsátásu elsőbbségi kölcsönök után befolyt pénzekből kötötték le az azokra, valamint a forgó tőke egyéb czéljaira szükséges összegeket, természetesen csak annyiban, a mennyiben az üzleti fölöslegekből nem telt ki a kívánt fedezet.

A déli vasutnál például az anyagszerkészlet értéke volt 1907. év végén összesen 18,268.266 K.

Az állami biztosítást élvező (társasági) vasutaknak az 1876. évi XI. t.-cz. nyujtott módot ugy a hogy arra, hogy az anyagszerkészlet s egyáltalában a forgó tőke igényeit kielégíthessék.

A pécs-barcsi vasuttársaságnak az idézett törvény 87,514 koronát bocsátott rendelkezésre, a mely összeget a m. kir. államvasutak igazgatósága az üzembevétel alkalmával az anyagszerekkel együtt számadásilag átvett (l. fentebb a 111,000 koronát).

A kassa-oderbergi vasut magyar vonalainak szükségletére ugyanaz a törvényczikk rendelkezésre adott 1.400,000 koronát, mig az osztrák vonal czéljaira 1.000,000 koronát kapott a társaság. Együtt tehát 2.400,000 korona a fedezeti alap, melyhez még hozzáadandó az az 1.000,000 K, melyet a m. kir. kincstár előlegképen adott az anyagszerek értékének fedezésére.

Lássuk már most, milyen értéke van itt a valódi anyagszerkészletnek?

E czimen az 1907. évi mérleg 7.016,164 K 09 fillért mutat ki, vagyis a fedezeti alapokkal szemben 3.616,164 K 09 fillérrel többet. Nem szükséges ennek a vasuttársaságra nézve félszeg és káros helyzetnek tarthatatlanságát bizonyítgatni.

A déli vasutnál a forgó tőke együtt 39—46 millió koronát köt le, a mi a társaság nehéz pénzügyi helyzetének egyik okozója.

A győr—sopron—ebenfurti vasutnál 1.284,945 K, a mohács—pécsinél 206,460 K van mint forgó tőke feltüntetve.

Társasági vasutaknál a forgó tőke nyomatékkal esik a pénzügyi állapotok mérlegserpenyőjébe azért is, mert — mint már érintettük — az elértnek kimutatott jövedelem, de legalább is ennek jelentékeny nagy része az év illető szakában mindenkor — ugy szólva — csak papiron van meg s csak később, jobbadán csak a kisorsolt czímletek és ezek szelvényeinek beváltása után, illetőleg az osztalékfizetési határidőt követő időben folynak be a pénztárba, minélfogva a beváltási szükségletből hiányzó fedezetet esetleg a beváltó pénzintézetnek kell előlegeznie, a mi természetesen kamattehert idéz elő.

A forgó tőkét mindezekből folyólag — de legalább is annak az anyagszerkészlet fedezésére való részét — az épitési szükséglet kiegészítő részéül kellene vennünk s hogy ez a valódi épitési tőke keretébe eddig be nem vonatott, annak okát egyedül abban látjuk, hogy folyton változik s igy annak állandó összeggel való meghatározása kétségtelenül bizonyos akadályokkal találkozik. Már most megemlítjük, hogy ugyanez az ok látszik közrehatni abban az irányban is, mely szerint a forgó tőkét a jövedelmezőség mértékéül szolgáló kamatadatok megállapításánál számba veendő tőkék közül kihagyják, illetőleg azt eddigelé figyelembe nem veszik, noha a forgó tőkének betudása sok tekintetben teljesen megokolt lenne.

Mérlegszerüen — mint láttuk — a forgó tőke ily megjelöléssel nem jelentkezik, hanem az anyagszerkészletben, illetőleg a megfelelő fedezeti alapban, továbbá a pénztári készletben, valamint a hitelezők és adósok összegében (utóbbi külön-külön egy-egy összegben, vagy a hitelezők és adósok szerint részletezett számlákon több tételben vagy csupán egyenlő összegben állítható be) nyilatkozik meg.

II. Vasutépítési költségek előirányzása.

Az előadottak után felvesszük ujfent az elejtett fonalat és azt tovább gombolyítjuk.

Magáról a részletes tervek szerkesztéséről nem szándékozunk fölösleges szót vesztegetni, mivel a tervezés műszaki vonatkozásainál fogva úgy sem tartozik megbeszélésünk körébe. Csak annyit mondunk, hogy a vasutépítés mai fejlettsége mellett e téren most már sok könnyítést alkalmazhatunk. A vasutak építésére ugyanis bizonyos műszaki szabványok és meghatározott feltételek alakultak ki, a melyeket a tervezésnél

és a kivitelnél be kell tartani, illetőleg a melyekhez az állam, mint a közérdekek oltalmazója ragaszkodik.

Egyébként is a tervek jelentőségét a *költségvetés* szembeötlően feltünteti.

a) *Részletes költségvetési csoportosítások.*

Az I. részben 1—14. pontok alatt körülirt különféle költségeket, illetve munkálatokat azoknak természete szerint csoportosítani vagyis osztályozni szokták. Ez az osztályozás alakilag nem minden vasutnál egyenlő, mert részleteiben eltérhet egymástól; de egészben véve itt is a különféle meghatározások (megjelölések, csoportmegnevezések, számlajelzések) bizonyos rendszerbe jegeczesedtek ki az imént említett pontok alatt mondottak körül.

Ilyen rendszer a következő:

I. Fejezet. Előzetes és végleges tervezés, épitésvezetés és ellenőrzés.

a) Előzetes tervezés, végleges tervezés, idevágó eljárások költségei és megtérítések stb.

b) *Épitésvezetés és ellenőrzés.*

1. Központi szolgálat.
2. Vonalszolgálat.

Ha meglévő vasutvállalat (állami vagy társasági vagy magánvasut) épit, úgy az *a*) alatti költségek a *b*) alattiakkal egybevehetők, vagyis csak a fejezet marad meg; azonban a vonalszolgálatnál vehető fel megfelelő czikk pl. »Tervezés és nyomjelzési költségek« megjelöléssel.

Ugy a központi szolgálat, mint a vonalszolgálat is, felbontható ekképpen:

1. czikk. A személyzet díjazása.
2. » A szolgaszemélyzet ruházata.
3. » Utazási és költözködési költségek.
4. » Irodai költségek (nyomtatványokat, irodai leltár-fentartást beleértve).
5. » Egyéb kiadások.

II. Fejezet. Kisajátitás.

1. czikk. Föld- (jobban mondva telek-) és egyéb ingatlan-beváltás.
2. » Ideiglenes földhasználat, terménykárok.
3. » Földek határkitüzése.
4. » Tüzbiztos befedések.
5. » Bélyegdíjak, átiratási illetékek.
6. » Különféle egyéb kiadás.

III. Fejezet. Alépitmény.

1. czikk. Földmunkák.
2. » Támasztó és védő falak.
3. » Alagutak.
4. » Hidak és átereszek.
5. » Köz- és magánutak épitése.
6. » Folyam- és partvédő művek.
7. » Ültetvények a töltések és bevágások lejtőin.
8. » Alépitményi szerszámok és leltári tárgyak.
9. » Különféle kiadások.

IV. Fejezet. Felépitmény.

1. czikk. Talpfák és váltó aljfák
2. » Sinek és kapcsoló-szerek } (tartalék-darabokkal).
3. » Váltók és utátjárók
4. » A felépitmény lerakása.

5. czikk. Forditókorongok és tolópadok (alapozással együtt).
6. » A pálya és pályaudvarok kavicsolása.
7. » Felépitményi szerszámok.
8. » Egyéb kiadások.

V. Fejezet. Magas épitmények.

1. czikk. A pályafentartás és felügyelet számára való épületek.
2. » Az állomási szolgálat részére szükséges épületek.
   a) a személyszállitás céljaira
   b) a teherszállitás céljaira (rakodókat, hidmérlegeket stb. betudva).
3. » A gépészeti szolgálat céljaira szükséges épületek.
   a) mozdonyszinek (fütőházak, tisztitó csatornákkal és helyhez kötött felszereléssel).
   b) kocsiszinek (felszereléssel).
   c) vizállomási épületek, vizvezetékek.
   d) javitó mühelyek s ezek felszerelése csatornákkal.
4. » Anyagraktárak.
5. » Világitási épületek és felszerelések.
6. » Őrházak, jelzőkunyhók.
7. » Különféle apróbb épitkezések (lakóházak, ivóvizvezetékek stb).
8. » Különfélék.

VI. Fejezet. Pályaelzárás és beosztás.

1. czikk. Száraz keritések, sorompók, vonókészülékek az utátjáróknál.
2. » Élőkerités ültetése és létesitése.
3. » Különféle ültetvények, faiskolák.
4. » Kilométer- és hektométer-jelzők, lejtésmutatók.
5. » Szerszámok az ültetvényekhez.

VII. Fejezet. Távirászat, jelzők.

1. czikk. Állandó látható nappali és éjjeli jelzők.
2. » Állandó hallható jelzők.
3. » Állandó villamos jelzők.
4. » Távirdai és távbeszélő-vezetékek.
5. » Távirdai és távbeszélő-készülékek és leltári tárgyak.

VIII. Fejezet. Pályaberendezés és felszerelés.

1. czikk. Felvételi épületek és lakházak felszerelése.
2. » Áruraktárak felszerelése.
3. » Műhelyek gépészeti berendezése.
4. » Fütőházak és laktanyák berendezése.
5. » Vizállomások felszerelése.
6. » Anyagraktárak felszerelése.
7. » Őrházak és őrbódék felszerelése.
8. » Vegyes butorok.

IX. Fejezet. Forgalmi eszközök.

1. czikk. Mozdonyok beszerzése (tartalék alkatrészekkel).
2. » Személykocsik beszerzése (tartalék alkatrészekkel).
3. » Teherkocsik beszerzése (tartalék alkatrészekkel).
4. » Hótolók (hóekék) beszerzése (tartalék alkatrészekkel).

X. Fejezet. Csatlakozási költségek.

Az idegen csatlakozási állomások mindennemű átalakitása és kibővitése, beleértve a szükséges alépitményi, felépitményi és magasépitményi munkákat, a távirdai és jelző-berendezést, a világitható váltótárcsákat, a tervezést, épitésvezetést és ellenőrzést, valamint az üzleti berendezést és felszerelést is (kivéve a kisajátitást, a távirdavezetéket és ennek bekapcsolását).

XI. Fejezet. Tartalékalapok.

1. czikk. Beruházási tartalékalap.
2. » Külön tartalékalap (a hó ellen való védekezésre szánt művek és az e czélra szükséges területek megszerzésének költségeire, az élvezhe-

tetlen ivóviz javitására, valamint a mozdony czéljaira való táplálóviz javitására, állomási előterek átalakitására stb.).

XII. Fejezet. Időközi kamatok.

Az épitési pénzek időleges gyümölcsöztetéséből származó kamatbevételek e fejezet javára esnek.

Természetes, hogy az alosztályozások (czikkek, tételek) tetszés szerint szaporithatók vagy csökkenthetők, valamint az adott viszonyokhoz képest módosithatók. Igy pl. felvehető külön fejezetként:

az üzletmegnyitás előtti (üzletet előkészitő) teendőkre vonatkozó költségek csoportja (személyi járandóságok, műtanrendrőri bejárás és felülvizsgálatok költsége, a megépitett vonalak átvételével és az üzleti (állomási, pályafelügyeleti stb.) személyzetre való bizásával egybekötött költségek, az az elosztó vonatok költsége, a beosztott személyzet fizetése, uti és költözködési költsége a megnyitás napjáig, betanitási költségek, esetleges lakás- és butorraktári bérek, megnyitási költségek, ugymint: állomások feldiszitése, megnyitó vonat, diszlakoma stb. költségei, végül egyéb költségek, mint postadijak, táviratok dijja stb.)

Avagy *Előmunkálatok* czimen vehető be külön fejezet a következő tagozással:

1. czikk. Előmunkálati és nyomjelzési költségek:
   a) mérősegédek napibérei (napszámos),
   b) földrétegkutatások és mezei kártételek,
   c) a kitüzésnél és felmérésnél felhasznált anyagok,
   d) különfélék.
2. czikk. Irodai költségek (irodai lakbér, irodahelyiségek fentartása, világitása, tisztitása és fütése, irodai szerek, hirdetési dijak stb).
3. czikk. Közterhek (egyenes és közvetett adók, törvényszéki és perköltségek, bizottsági költségek).
4. czikk. Különféle egyéb kiadások.

b) *Részletes költségvetés.*

Ha megállapodtunk abban a rendszerben, melyet a költségvetés szerkesztésénél alapul és irányadóul kivánunk használni, úgy tételenkint haladunk előre, megállapitván minden egyes tételen a költségszükségletet. A műszaki jellegű tételeknél természetesen a tervek alapján dolgozunk; ámde mindenütt megfelelő tapasztalati adatok segitségével és a munkások napszámainak, valamint az anyagok mindenkori beszerzési és előállitási árainak alapos mérlegelésével.

Az előirányzás gondos legyen és se tulságos szükségletekkel ne álljon elő, se pedig nagyon leszorított szükségletekkel ne jőjjön. Első esetben nehezebb lesz a pénzbeszerzés, a másodikban kevés lesz az előteremtett épitési tőke s a vasuti vállalkozás jövője lesz kockára vetve és válságba sodorva.

Gondos költségvetés mellett minden szükségletre telni fog anélkül, hogy jelentékenyebb eltérések fordulnának elő. Tekintve azonban, hogy emberi gyarlóságunk miatt nem lehet minden szükségletet és költséget az utolsó fillérig előre kivetni, czélszerü, ha az előre nem látható szükségletekről meg nem feledkezik a költségvetést készitő.

Nem látjuk szükségét annak, hogy további magyarázatokba bocsátkozzunk, de nem mulaszthatjuk el annak megjegyzését, hogy a feltünőbb felvételek indokolásra szorulnak, minthogy a költségvetés csak a hozzátartozó indokolással együtt ad tárgyalásra alkalmas anyagot.

Ha a költségvetés minden tételét részletesen előirányoztuk, akkor a szükséglèti összegeket czikkenkint, illetve fejezetenkint csoportosítva összegezzük és az egyes fejezetek kilométerenkinti szükségletét is kivetjük.

Adott esetben például a tényleges építési költségeiknek összeállítása a következő lehet helyi érdekű vasutat véve szemügyre:

Fejezet	Tárgy	Költségszükséglet (korona) fejezetenkint	kmként
I.	Előzetes és végleges tervezés, építés vezetés és ellenőrzés	116,000	4,312
II.	Kisajátítás	368,000	13,680
III.	Alépítmény	735,000	27,324
IV.	Felépítmény	802,000	29,814
V.	Magas építmények	195,000	7,249
VI.	Pályaelzárás és beosztás	27,000	1,004
VII.	Távirda, jelzők	17,500	651
VIII.	Pályaberendezés és felszerelés	21,520	800
IX.	Forgalmi eszközök	134,500	5,000
X.	Csatlakozási költségek	327,600	12,178
XI.	Tartalékalapok	5,000	186
XII.	Időközi kamatok	91,780	3,412
	Együtt	2.840,900	105,610

Számba vétetett: két csatlakozási állomás; a felépítmény 20 napi fentartására km.-ként 100 K (a fentartáshoz szükséges beágyazási kavicsanyag nélkül, mely természetben adandó; az építésvezetés és ellenőrzés költségeire pedig az I—IX. alatti költségek után mintegy ½%.

Érdekesnek véljük itt még megemlíteni, hogy a volt északkeleti vasut *mértföldenkinti építési költségei* az alább felsorolt számtételek szerint lettek annak idején előirányozva, még pedig koronákra átszámítva így:

Fejezet	Tárgy	Az I. rendű fővonalakra	A II. rendű vonalra
I.	Általános költségek, értékpapirok kibocsátása	30,000	24,000
II.	Előmunkálatok, tervezetek		8,000
III.	Központi vezetés, igazgatás, építésvezetés és ellenőrzés (ú. m. igazgatóság, külszolgálat, igazgatótanács)	60,000	20,000
IV.	Földbeváltás, pályahatárjelzés, tüzmentesítési építkezések	46,976	30,000
V.	Alépítmény	266,356	158,000
VI.	Felépítmény	306,000	220,400
VII.	Épületek butorzattal, gépészeti felszerelés és vizimüvek	60,000	57,400
VIII.	Műhelyek felállítása	15,508	—
IX.	Pályaelzárás és tárlatrendezés	20,000	12,000
X.	Jelzők	6,000	2,900
XI.	Üzleti berendezés	—	6,000
XII.	Forgalmi eszközök	100,000	80,000
XIII.	Időközi kamatok	95,100	43,180
	Mértföldenkint összesen	1.005,940	661,880
	Km.-kint összesen (kereken)	132,580	87,250

Látjuk ebből az összeállításból, hogy itt az értékpapirok kibocsátására és általános költségekre is volt tekintet s hogy a fejezetenkinti csoportosítás különben már akkor sem tért el nagyon a ma használatostól.

Közbeszúrjuk ide azt is, hogy a volt alföld—fiumei vasut nagyvárad—eszéki részére mértföldenkint 900,000 K, a volt keleti vasutra 1.228,000 K, a volt duna—drávai (Báttaszék—Zákány, II. rendű) vasutra 878,040 K

lett annak idején építési költség gyanánt felvéve, sőt az eperjes—tarnowi (eperjes—orlói rész) vasutra 1.600,000 K-án felüli összeg (1 mfd. = 7·58592 kilométer) a pénzbeszerzési költségek nélkül.

c) *A részletes költségvetés megállapítása.*

Az engedélyt kérő részéről a fentiek értelmében elkészített részletes költségvetést, melyet a részletes tervekkel együtt a kereskedelemügyi minister elé terjeszt, a kereskedelemügyi ministerium szakosztálya birálat alá veszi s azt a tervek és indokolás alapján figyelemmel a műszaki és üzletviteli követelményekre, a közigazgatási bejárás alkalmával létrejött megállapodásokra, az időbeli és helyi viszonyokra, egyszóval minden számba jövő körülményre, helyesbíti, illetőleg módosítja.

Ha ennek alapján és a pénzügyi alapozásra nézve előterjesztett módozatokból arról győződött meg a szakosztály, hogy a tervezett vasut létesítésének alapfeltételei megvannak és engedélyezése ellen kifogás nem tehető, úgy a ministernek az engedélyezési tárgyalás elrendelését hozza javaslatba, a ki azután az ez irányban szükségesnek látott intézkedést megteszi, t. i. az állandó vasutengedélyezési bizottságot a tárgyalásnak az engedélyt kérő részvételével való foganatosítására utasítja.

Ezen az engedélyezési tárgyaláson a költségvetés véglegessé válik és a tervezett vasut megépítésére és üzletberendezésére szükséges költségösszegre nézve megállapodás létesül.

Az ekként végleg megállapított összeg kerül azután az engedélyokiratba, melyben a szükséges pénzeszközök beszerzése nézőpontjából irányadóul veendő feltételek is helyet találnak, az állam részéről a köz érdekében kikötött egyéb általános, valamint a vasutépítésre és üzletberendezésre nézve megkivánt feltételek mellett.

B) A vasutak pénzügyi alapozása (Finanzierung)

I. A vasuti értékpapirok (zímletek, titres) nemei.

A vasutak — mint már ismételten mondottuk — rendszerint kölcsönpénzen létesülnek, vagyis a vasut megépítésére és üzletberendezésére szükséges kormányilag megállapított vagy törvényhozásilag engedélyezett, többé-kevésbbé, de jobbadán jelentékeny pénzeszközöket kölcsönök felvétele utján szokták beszerezni. És e tekintetben az állam és a társasági magánvasuti vállalkozások között csak az a különbség, hogy az állam törvényhozási felhatalmazás alapján kölcsönkötvények kibocsátásával szerez pénzt, míg a társasági vasutaknál engedélyes az engedélyokiratban megadott jog, illetve kötelezettség alapján részvénytársaságot alapít és a pénzbeszerzés azután részvénytársasági alapon történik. (Igy történt ezelőtt is, még pedig az építés megkezdését megelőzőleg.) Részvénytársaságokra vonatkozólag a kereskedelmi törvény (1875. évi XXXVII. t.-cz.) azt mondja :

»147. §. Részvénytársaságnak azon társaság tekintetik, mely meghatározott bizonyos számú és egyenértékű (egész vagy hányad) részvényekből álló alaptőkével alakul s melynél a részvények tulajdonosai csak részvényeik erejéig felelősek.«

Az idézett törvény 163. §-a pedig így szól:

»Minden részvényest a társasági vagyon aránylagos része illeti.«

A részvények tehát a vasut tulajdonára szóló részjegyek, vagyis a társasági vasut maga a részvényesek egyetemének tulajdona.

Az építési pénzszükségletből részvények útján nem biztosított összeget a részvénytársasági alapon szervezkedett vasuti vállalkozásnak is elsőbbségi kölcsönök kibocsátásával kell fedeznie.

A részvények lehetnek:

a) Olyanok, a melyek nem törlesztendők.

Ilyenek vasutainknál nem fordulnak elő.

b) Olyanok, melyek annak idején, de mindenesetre az engedély tartamán belől, törlesztendők, de csak a mindenkori évi jövedelemből tarthatnak számot előre ki nem kötött vagy biztosított osztalékra.

c) Olyanok, melyek a *b*) alatt említett részvényektől annyiban eltérnek, hogy birtokosaik bizonyos (5—6%-nyi) kikötött osztalékra számíthatnak, azaz: abban az esetben, ha a tárgyévben a kikötött osztalék ki nem telik, a hátralékos osztalékot a következő években kell megkapniok.

Ha a *b*) és *c*) alatti részvények mindkét neme kerül forgalomba, mint ez helyi érdekű vasutainknál általában szokásos, akkor a *b*) alatti részvényeket *törzsrészvények*, a *c*) alattiakat *elsőbbségi részvények* megjelöléssel különböztetik meg egymástól.

Van azután olyan vasut, a melynél csak a *b*) alatti részvények szerepelnek, — néhány helyi érdekű és közuti vasutnál — a mikor azokat egyszerüen *részvényeknek*, vagy *egynemü részvények*nek mondjuk; de van oly vasut is, a mely úgy a *b*) vagy a *b*) és *c*) fajta részvényeken felül elsőbbségi kölcsönkötvényeket is bocsátott vagy bocsát ki. Az utóbb említett első esettel a társasági fővasutaknál, a másodikkal néhány helyi érdekű vasutnál találkozunk.

A kötvények lehetnek:

a) törlesztési kötelezettség nélküliek állandó kamatozással,

b) törlesztési kötelezettségű állandó kamatozásuak.

Az elsőnemű kötvényeket *járadékkötvényeknek* nevezik és ilyenek (arany és ezüst értékük) egyedül az államvasutaknál fordulnak elő, a másodsorban említett kötvények a tulajdonképeni *elsőbbségi kölcsönkötvények* és ezekkel a társasági fővasutaink mindegyikénél és — mint mondottuk — néhány h. é. vasutnál találkozunk.

Az előadottakból azt a következtetést vonhatjuk le, hogy gyümölcsöztetés szempontjából a sorrendben első az elsőbbségi kölcsön-kötvény, utána jön a részvény (egynemű részvény) vagy az elsőbbségi részvény s az ezt követő törzsrészvény.

A részvényesek (egynemü részvények birtokosai) — köbevetőleg idejegyezzük, hogy a részvények kamatait osztalékoknak, a kötvényekét egyszerüen kamatoknak mondják megkülönböztetésül, de a kétféle gyümölcsöztetés természetére való figyelemmel is — tehát osztalékot csak akkor kapnak, ha ilyenre az elsőbbségi kölcsönkötvények (törlesztési és kamatozási) évi járadékainak kifizetése után futja; ott, a hol elsőbbségi részvény is van forgalomban, ezek osztaléka (illetőleg törlesztési hányada) az elsőbbségi kölcsönkötvények szükségletének kiegyenlítése után következik az itt fellépő törzsrészvények mindennemü várakozását megelőzve.

Ugy a részvények osztalékát, mint a kötvények kamatait is, a megfelelő szelvények (coupon) bemutatása ellenében szokás kifizetni. A szelvények fél- vagy egész-évesek.

Előfordulhat egyébként az a ritka eset is, hogy az építés czéljaira szükséges pénz egy részét *függő adósság* útján szerzik meg. Ilyen volt az eset a pusztatenyő—kúnszentmártoni és az ujszász—jászapátii h. é. vasutaknál, a melyek részvénytársaságai elsőbbségi részvényeiket nem adták el, hanem előnyösebbnek látták a megfelelő értéket függő kölcsön — rövid időre szóló kölcsön — felvételével előteremteni, a melyet azután az üzleti jövedelem terhére rendeztek, természetesen a törzsrészvényesek igényeinek némi időleges hátravetésével. De előfordulhat ez az eset mindannyiszor, a hányszor a lekötött (fundált) kölcsön felvétele akadályba ütközik, de az illető építkezés vagy beszerzés a társasági érdekek komoly koczkáztatása és veszélyeztetése nélkül el nem odázható.

A részvények és kölcsönkötvények rendszerint 200 vagy 400 koronás (200 forintos) darabokban szoktak kiállíttatni, régen ezüst, most természetesen koronaértékben, van azonban más összegü és aranyértékről szóló kötvény is, pl. a déli vasutnál 500 frankos és 400, meg 2000 németbirodalmi márkáról, a kassa—oderbergi vasutnál sorozatonkint 10.000 márkáról (a régi 200 arany forintosok helyett; ugyanennél volt régen 5000 és 1000, sőt 300 ezüst forintos kötvény is), a győr—sopron—ebenfurti vasutnál 200 arany forintról stb.

A kikötött kamat, illetve osztalék 3—6% között váltakozik; a kamatláb és az esedékesség idejének megállapítása épen úgy, mint a kibocsátandó értékpapirok nemének megválasztása a pénzpiacz mindenkori helyzetétől függ. Csak annyit jegyzünk ide, hogy a győr—sopron—ebenfurti vasuti kötvények 3%-osak, az oderbergi vasut aranykötvényei 4%-osok, továbbá, hogy a h. é. vasutak elsőbbségi részvényei túlnyomólag 5%, itt-ott 6%-os osztalékot biztosítanak birtokosaiknak; végül, hogy a m. kir. államvasutak járadékkötvényei s illetőleg az e vasutak építési szükségleteinek fedezésére kibocsátott ily állami kötvények és pedig az aranyértékűek 4%-osak (régen 4·5%-osak), ellenben a koronaértékben kiállítottak 3·5 és 4%-osak.

Aláhúzzuk még itt, hogy a részvények névértékét a társaság fenn-

állása alatt fölemelni nem lehet (l. a keresk. törv. 148. §-át); továbbá, hogy az elsőbbségi kötvények szemben a részvényekkel mily előnyökben részesülnek, az az alapszabályok, esetleg a később kibocsátandó kötvényekre nézve a közgyűlés által határoztatik meg (166. §.); végül megemlítjük, hogy azok a vasuttársaságok, melyek egynemű részvényeket adtak el s ezeket rendszerint törlesztik, a kisorsolt és beváltott részvények helyett *élvezeti jegyeket* bocsátanak forgalomba, melyek tulajdonosaiknak a mindenkori felülosztalékra biztosítanak jogot.

II. Kibocsátási árfolyam, illetőleg kibocsátási veszteség. (Tőzsdei árfolyam.)

Abból folyólag, hogy a vasutak majdnem kivétel nélkül kölcsönpénzen létesültek és létesülnek, a vasutak megépítésére és üzletberendezésére szükséges pénzeszközök beszerzése rendszerint bizonyos áldozatokkal járt és jár, amennyiben a kibocsátott czimletek értékesítéséből nem folyt és folyik be annyi, mint a mennyiről a czimletek szólanak, vagyis a mennyi a névértékük. Ebből következik, hogy a valódi építési és felszerelési költségek fedezésére (beleértve az időközi kamatokat is) azokat meghaladó összegű vasuti papirt kell piaczra dobni.

A valódi építési és felszerelési költségeknél az értékesítendő czimletek névleges összege már csak azért is nagyobb, mert a czimleteket átvevő vagy azoknak eladásával megbizott pénzintézet fáradozásáért és költségeinek ellenértéke fejében is megfelelő jutalékra tart számot. Emellett a vevőközönségnek is a viszonyokhoz mért előnyöket szokás nyujtani, különösen arra való tekintettel, hogy a létesítendő vasut jövedelmezősége az első években esetleg gyengébb lehet, mint a forgalomnak később bekövetkező kialakulása után.

Egy példával kivánjuk a dolgot megvilágítani.

Tegyük fel, hogy egy vasut megépítésére és üzletberendezésére a valódi költség 4 millió koronában van megállapítva s annak előteremtése czéljából 5 millió értékű vasuti papir bocsáttatik forgalomba, akkor a kettő közötti arány lesz : 4 az 5-höz, vagyis 80 százalék a 100-hoz. Ebben az esetben tehát a 80% a kibocsátási árrfolyam és illetőleg 20% a kibocsátási veszteség.

A kibocsátási árfolyam tehát voltaképen a valódi és a névleges tőke között levő viszonyt jelzi s a vasuti vállalkozás jó kilátásaitól, de főleg a pénzpiacz mindenkori helyzetétől, t. i. a heverő tőke mennyiségétől és befektetési készségétől függ. Ugyanez áll természetesen a kibocsátási veszteségre s illetve ennek arányára nézve is, mely vele szoros, elválaszthatlan kapcsolatban halad.

Ha valamely vasutvonal gazdag, tehát jó forgalmat igérő vidéket szel át, úgy czimletei jobb áron kelnek, mint valamely kevésbbé kedvező kilátással kecsegtető, közgazdaságilag csak még feltárandó és fejlesztendő vidékre induló vasut czimletei. Mert jólehet elvitázhatatlan

igazság és kétségbe nem vonható tény, hogy a *vasut forgalmat teremt*, a pénzét elhelyezni kivánó, a gyümölcsöztetésre vonatkozással biró helyi és közforgalmi tényezőket már eleve jól megmérlegeli és azokkal komolyan számot vet.

Befolyással van a kibocsátási árfolyamra azután az is, vajjon a kölcsönkötvények törlesztése mily időtartamra terjed ki, vagyis ez rövidebb vagy hosszabb-e vagy van-e egyáltalában törlesztés biztosítva.

A legnagyobb befolyást azonban a kibocsátási árfolyamra az illető ország közgazdasági helyzete gyakorolja, mondjuk annak hitelképessége, mert nem tagadható, hogy a vasuti papirok kelendőségének az állami czimletek mindenkori árfolyamával is számolni kell. Viszont az államkormányzatnak is kiváló érdeke, hogy a vasuti kibocsátások az állami hitel köreit ne zavarják. Ezen az okon az államkormányzat fenntartotta magának azt a jogot, hogy a kibocsátási árfolyamokat s illetve ezek legalsó határát a közhiteli viszonyokra való tekintettel megállapithassa.

Ha a vasut megépitésére és üzletberendezésére szükséges pénzt nem bankintézet, hanem az építésre szerződött vállalkozó szerzi be, akkor a kibocsátási árfolyamot, illetve veszteséget, az, a kormány részéről jóváhagyott arány mutatja meg, a melyet a megállapított valódi építési és felszerelési költségek meg az ezek fejében átengedett czimletek névértéke között a kormány engedelmez.

Az »*Adatok a magyar vasutak 1907. évi állapotáról és üzleti eredményeiről*« czimen közzétett statisztikai évkönyv szerint az *átlagos kibocsátási árfolyamok* — a részletekről alkalom adtán emlékezünk meg — a következőképpen alakulnak a *fővasutaknál*:

1.	M. kir. államvasutak	84·40 %
2.	Déli vaspálya (magyar hálózat)	58·62 »
3.	Győr—sopron—ebenfurti vasut	54·05 »
4.	Kassa—oderbergi vasut (magyar rész)	58·89 »
5.	Mohács—pécsi vasut	100·00 »
6.	Pécs—barcsi vasut	79·56 »
	(2—6) Átlagban	60·34 %
	(1—6) Átlagban	80·34 %
2. *a)*	Déli vaspálya (mindkét hálózat)	54·55 %
4. *a)*	Kassa—oderbergi vasut (osztrák és magyar rész	60·64 »

Közbeszúrjuk, hogy a mohács—pécsi vasut kibocsátási árfolyama azt jelenti, hogy kibocsátási veszteség e vasutnál nem fordult elő, a mi azonban meg nem állhat, mert az üzemtulajdonos dunagőzhajózási társaság a vasut építési költségeit saját kölcsöneiből fedezte, s illetőleg saját tőkéjéből hasította ki, de bizonyára nem névértéken, azaz al pari szerezte be a szükséges pénzeszközöket.

A helyi érdekű vasutakra vonatkozólag példának okáért az adatok ezek voltak 1905. évre nézve:

Vasuti csoport	Árfolyam (átlagban)
a) A m. kir. államvasutak saját számlájára kezelt h. é. vasutak (volt társasági vasutak)	% 89·5
b) A m. kir. államvasutak által az önköltségek megtérítése ellenében kezelt h. é. vasutak	78·74

Vasuti csoport	Árfolyam (átlagban) %
c) A m. kir. államvasutak által a tulajdonos társaság számlájára igazgatott h. é. vasutak	77·03
d) Magánvasutak üzemében álló h. é. vasutak	81·69
e) Önálló h. é. vasutak	92·81
Főátlag	81·02

A helyi érdekű vasutak tehát — *itt természetesen mindig csakis társasági vasutakról lehet szó* — általában véve kedvezőbben végezhették a *pénzügyi alapozást* (finanszirozást), mint a társasági fővasutak, a mi természetes is, mert újabb keletüek s így a kedvezőbb alakulásu pénzügyi helyzetet jobban kiaknázhatták.

Az egyes csoportok közül kiválik az árfolyam kedvezősége tekintetében és vezet az önálló vasutak csoportja 92·81%-kal ; és ez nagyon érthető, mert az önálló üzemvezetésre csakis a jobb jövőt remélő vasutak határozhatták el magukat. A m. kir. államvasutak számlájára kezelt vasutak csoportjánál jelenktező 89·5, helyesebben 79·4% szintén elég előnyös.

Az egyes helyi érdekű — társasági — vasutaknál az átlagos árfolyamok határai a következők voltak 1905. évben :

Minimum

a) csoportban 74·2% (csáktornya—zágrábi),
b) » 62·8% (bácsbodrogvármegyei),
c) » 77·1% (szatmár—nagybányai),
e) » 71·9% (haraszti—ráczkevei),
d) » 71·3% (budapesti h. é. v.),

Maximum

a) csoportban 82·2% (fehér- és tolnavármegyei),
b) » 100·0% (nagyszeben—nagydisznódi),
c) » 78·0% (nagybánya—felsőbányai),
e) » 100·0% (kőszeg—szombathelyi és alföldi első gazdasági),
d) » 100·0% (bpest—bfoki, bpest—sztlőrinczi és segesvár—sztágotai).

A legtöbb vasut kibocsátási árfolyama 70—80% közt mozog s illetve 75—78% között ingadozik; 70%-on alul csak a bácsbodrog vármegyei értékesítette papirjait, még pedig — mint már említők — 62·8%-on.

A közúti (városi és községi) vasutakra, valamint az iparvasutakra vonatkozó kibocsátási árfolyamokról a ministeri statisztikai évkönyv nem hoz megfelelő adatokat ; de tudjuk, hogy a budapesti, nagyforgalmú villamos közúti vasutaknál azok alakulása nagyon kedvező volt, különösen az utolsó évtizedben, a mennyiben czimleteik felpénzzel keltek el.

A fejtegetéseink során tárgyalt kibocsátási árfolyam csak a vasutra nézve volt a kibocsátott czimletek eladási értékének a fokmérője ; az átvevő, vagyis az eladást közvetítő pénzintézet természetesen azon fog iparkodni, hogy az eladási árfolyamot lehetőség szerint fokozza s ezzel nyereségét is emelje ; kivételt alkot e tekintetben a helyi érdekű vasutak törzsrészvénye, a mely névértéken, azaz al pari értékesítendő.

A kibocsátási veszteségről külön azért nem szóltunk, mert arról voltaképen a kedvezőséget illetőleg teljesen ugyanaz áll, mint a kibocsátási árfolyamról ; t. i. ha a kibocsátási árfolyam kedvező, akkor a veszteség is kedvező, vagy más szóval: ha a kibocsátási árfolyam a legnagyobb, akkor a veszteség a legkisebb.

Helyén valónak látjuk itt, hogy a vasuti czimletek tőzsdei árfolyamával is foglalkozzunk néhány szóban, ámbár az tulajdonképen csak a vasútüzletnek kialakulása után vergődik jelentőségre.

Tőzsdei árfolyamról természetesen csak azokra a vasuti czimletekre vonatkozóan beszélbetünk, melyek a tőzsdén jegyeztetnek.

A tőzsdei jegyzésnek az a czélja, hogy a kérdéses vasuti papir mozgékonyná, közkelendőségűvé váljék; ennek az alapfeltétele pedig az, mikép a vasut anyagi helyzete és jövedelme az illető papirt keresetté tegye.

A tőzsdei árfolyam tehát főképpen a társaság vagyoni helyzete és az elért jövedelmezőség foka szerint igazodik; e mellett azonban a közgazdasági és politikai viszonyok alakulását is érzékenyen figyelembe veszi.

Ebből folyólag a kibocsátási árfolyam s illetve az annak idején volt eladási (vásárlási) árfolyam elveszti befolyását reá.

A vasuti vállalkozásokra (társaságokra) nézve egyébként a tőzsdei árfolyam a következő főbb esetekben bír fontossággal.

1. Ha saját elsőbbségi kölcsön-kötvényeket törlesztési czélokra szabadon kell vásárolniok. Saját részvényeiket — a kereskedelmi törvény ebbeli tiltó határozata miatt — a részvénytársaságoknak társasági czélokra visszavásárolni nem szabad, a mi nem zárja ki azt, hogy jó és biztos jövedelmezőség esetén az úgynevezett jóléti intézmények számára (alapjaiknak gyümölcsöztetésére) úgy a saját részvényeiket, mint kölcsönkötvényeiket ne vehessék meg és tehessék el gyümölcsöző letétként.

2. Ha az óvadéki vagy biztosítéki letétbe helyezendő összeg arra alkalmas vasuti vagy állami értékpapirokban jelentkezik.

3. Ha a magasabb kamatozásra kölcsönkötvényeknek alsóbb kamatozású kötvényekre való átváltoztatása mutatkozik idő- és czélszerűnek stb.

III. A vasuti értékpapirok törlesztése.

A kibocsátott értékpapirok törlesztésének kérdése más a m. kir. államvasutaknál, más a társasági fő-, helyi érdekű és közuti vasutaknál.

A m. kir. államvasutaknál ugyanis ez idő szerint a befektetési tőke túlnyomó része járadékkötvényekből áll, a melyek nem törlesztendők; mindazonáltal azonban 500 milliót meghaladó oly tőkeösszeggel is találkozunk az 1907. évi mérlegben, részben az államosított vasutakkal átvett kölcsönök, részben a déli vasuttól megváltott zágráb—károlyvárosi vonal, valamint az osztrák—magyar államvasuttársaságtól megváltott magyarországi vonal megváltási ára fejében fizetendő évi járadékoknak megfelelő tőkeösszegek alakjában, a mely rendszeresen törlesztetni szokott s illetőleg rendszeres törlesztés alá esik, még pedig az átvett czímleteknek s a megállapított évjáradékoknak megfelelően.

Az utóbbi törlesztésekre nagyjában ugyanaz áll, a mit a társasági vasutak vasuti értékpapirjainak törlesztéséről fejtegetéseink során elmondani szándékozunk.

Kiindulunk itt az engedélyokiratokból, a melyek valamennyi társasági vasutnál azt a kikötést tartalmazzák, hogy az engedélyezett vasut az engedélyezési időtartam — rendesen az engedélyokirat keltének

napjától vagy a megnyitás napjától számított 90 év — elmultával ingyen és tehermentesen az állam szabad tulajdonába megy át.

E kikötésre való figyelemmel már a régi társasági vasutaknál is reábukkanunk a kibocsátott czímletek törlesztésére, jóllehet kezdetben a törlesztés bevezetésére a részvényesek érdekeinek szemmeltartása mellett is talán inkább a czímletek kelendőségének emelése adta meg a lökést.

Erre mutat az a körülmény, hogy a törlesztési tervek nem rendszeresek, azaz: nem felelnek meg mindenben a hozzájuk fűzhető követelményeknek, a mennyiben az engedélyezési tartam egész idejére nem fordítottak éppen komoly figyelmet; sőt nem egy törlesztési terv úgy készült, hogy a felvett évi járadék a tervezett törlesztési tartam során kisorsolandó és beváltandó értékpapirok fedezésére nem is elegendő. Csak újabban alakult ki az az engedélyokiratba is befoglalt ama határozat, *hogy az engedélyezett vasut czímletei az engedély tartamán belől lehetőleg egyenletesen törlesztendők*; t. i. a fővasutak részvényekben és elsőbbségi kötvényekben, a helyi érdekű vasutaknál pedig a törzs- és elsőbbségi részvényekben vagy egynemű részvényekben, illetőleg a közuti vasutaknál egynemű részvényekben jelentkező összes tőke egy törlesztési terv szerint 90 év alatt egységes járadékkal törlesztessék. E mellett az itt-ott később előforduló elsőbbségi kölcsönökre külön törlesztési tervek lettek megállapítva.

Az egységes törlesztési terv szerint fővasutaknál előbb az elsőbbségi kölcsönkötvények, helyi érdekű vasutaknál pedig az elsőbbségi részvények sorsoltatnak ki és váltatnak be.

Nem állítjuk, hogy hibás eljárás volna, ha a törlesztés 2—3 évvel a megnyitás után kezdődik s így csak 88—87 évre terjed; sem azt, hogy az utóbbi számnál rövidebb időre szóló törlesztés nem válhatik be; de nyomatékosan kiemeljük, hogy mennél hosszabb a törlesztési tartam, annál kisebb a törlesztési hányad, a mi új vasutaknál megfontolandó körülmény lehet.

Azt sem akarjuk vitatni, hogy a törlesztés időleges elódázása vagy a vasut jövedelmének későbbi emelkedésére való tekintettel fokozatosan emelkedő összegekben való megállapítása veszedelemmel fenyegetné a részvényeseket abban a törekvesükben, vagyonukat a szállományi jog beállta előtt biztossá tenni, vagyis részvényüket teljes értékében megkaphatni. Tény, hogy ily esetben a későbbi évek törlesztési terhe jóval megnő.

A mai viszonyok között, a midőn a társasági vasutak közül legnagyobbrészt helyi érdekű és közúti vasutak létesülnek, az ezek engedélyokirataiba felvétetni szokott fenti határozmányt vesszük alapul, t. i., hogy a vasut befektetési tőkéje az engedélyezés tartama alatt, vagyis 90 éven belül, egyenletesen törlesztendő.

Például egy 2.000,000 K befektetési tőkéjű helyi érdekű vasutat választunk, a mely tőkéből törzsrészvényekre 700,00 K, elsőbbségi részvényekre ellenben 1.300,000 K esik.

E feltevés mellett az évi járadék az illető matematikai képlet vagy a rendelkezésre álló törlesztési táblázatok szerint 5% kamatozás mellett 101,254·22 K, 4½% mellett 91,746·32 K, 4% mellett 82,415·50 K lesz; vagyis esik:

	5% mellett	4½% mellett	4% mellett
Elsőbbségi részvény osztalékára	65,000·— K	58,500·— K	52,000·— K
Törzsrészvény osztalékára	35,000·— »	31,500·— »	28,000·— »
Törlesztési hányadra	1,254·22 »	1,746·32 »	2,415·50 »
Együtt ..	101,254·22 K	91,746·32 K	82,415·50 K

A törlesztési terv számításánál nem törődünk azzal, vajjon a felvett 5, 4½ vagy 4% tényleg ki lesz-e fizethető osztalék gyanánt.

Megjegyezzük, hogy a kimutatott osztalékösszegek és törlesztési hányad csak az első évben lesz ilyen, később az osztalékok (első sorban az elsőbbségi részvényeké, később a törzsrészvényeké a beváltás mértékében) apadnak, a törlesztési hányad pedig emelkedik; továbbá nem mellőzhető annak a körülménynek a méltatása, hogy a címletek kerek összegben állíttatnak ki, rendesen 200 vagy 400 K-nyi alapon, a miből következik, hogy a törlesztési hányadból csak az egyes értékpapirok névértékének megfelelő rész (kerek összegben) fordítható törlesztésre, a maradvány pedig a jövő évre viendő át időközi kamatjával együtt.

A számítás tehát lesz 5%-os kamatozásból indulva és 200 K-ás címleteket véve fel:

1 év: 2.000,000 tőkéből eredőleg osztalékra kell 100,000, törlesztésre marad 1,254·22, vagyis törleszthető 6 drb 200 koronás (vagy esetleg 3 drb 400 koronás) elsőbbségi részvény = 1,200 K és marad 54.22 K a jövő évre.

2 év: 1.998,800 K tőke után osztalékra kell 99,940 K, törlesztésre marad tehát 1,314·22, ehhez hozzáütendő az 54·22 K-nyi maradvány és ennek 5%-os kamatja, vagyis 2·71 K; tehát törleszthető ismét 6 drb 200 koronás els. részvény = 1,200 K névértékben és marad 114·22 + 54·22 + 2·71 = 171·15 K a jövő évre és így tovább.

Ha így folytatjuk s helyesen végezzük a számítást, úgy a 90-ik évben az akkori maradékos törzsrészvényállománynak a kisorsolása és beváltása is ki fog telni.

Kimutatásba foglalva a törlesztési terv így fest:

Év	Tőkeösszeg (K)	Kamatozás (Osztalék) (K)	Törlesztési hányad			Kisorsolandó 100 K címlet		Maradvány	
			évi (K)	multévi maradvány %-al (K)	együtt (K)	darab	névérték	évi	5% kamatja
								(K)	
1	2	3	4	5	6	7	8	9	10
1.	2.000,000	100,000	1.254·22	—	1.254·22	6	1.200	54·22	2·71
2.	1.998,800	99.940	1.314·22	56·93	1.371·15	6	1.200	171·15	8·56
3.	1.997,600	99,880	1.374·22	179·71	1.553·93	7	1.400	153·93	7·70
4.	1.996,200	99,810	1.444·22	161·63	1.605·85	8	1.600	5·85	0·29
s így tovább									

Látni való, hogy a 3. és 4. rovatok összege minden évben 101.254·22 K-val, vagyis az alapul veendő évi járadék összegében állandó marad.

Megjegyezzük még, hogy e maradvány és annak 5%-os kamatja csak számítási tényezők, de valóban nem szerepelnek; nem teszik ugyanis a maradványt külön gyümölcsözővé, hanem az a többi vasuti pénzekkel együtt az évi jövedelmi maradványokban úszik tovább s ezekkel kapcsolatosan gyümölcsözik, ha gyümölcsözik, s talán nem is 5%-ot.

A fenti összeállítást különben ily alakban még nem lehet használni; az még czélszerűen módosítandó.

Ha például a 2,000.000 K tőkével kiépített és felszerelt vasut 1909. évi május hó 1-én nyilt volna meg, úgy az első üzleti év 1909. évben, de az ez évi jövedelemből foganatosítandó törlesztés rendes szokás módjára csak 1910. évben történik az 1909. évi zárszámadás lezárása s illetve a közgyűlés után, a mely rendesen május—junius hónapokban szokott megtartatni. Ehhez képest tehát a törlesztési határidőt 1910 julius elsejére teszik, míg a kisorsolás 3 vagy 6 hónappal előbb, tegyük fel 6 hónappal előbb történik meg. E feltételek mellett a törlesztési terv egyszerű alakja lesz:

Törlesztési terv

a ..... vasut 2,000.000 K-nyi alaptőkéjére vonatkozólag.

Sorrend	Év	K sorsolás hónapja	K sorsolás napja	Beváltás hónapja	Beváltás napja	Beváltandó (200 K czimlet) darab	Beváltandó (200 K czimlet) névérték
1.	1910	január	1.	julius	1.	6	1.200
2.	1911	»	1.	»	1.	6	1.200
3.	1912	»	1.	»	1.	7	1.400
4.	1913	»	1.	»	1.	8	1.600

és így tovább; az utolsó beváltás tehát, t. i. a 90-ik: 1989. évi julius elsejére esnék, míg a szállományi jog — feltéve, hogy itt a megnyitás napja az engedélytartam kezdete — 1989 április 30-án következik be. Erre való nézvést az utolsó beváltást április 30-ra is lehetne tenni, habár talán a zárszámadást elfogadó közgyűlés csak az utóbb mondott év májusára hivatik is össze vagy ennél is később zajlik le.

A kisorsolt czimletek beváltása ugyanis a vasuti társaságnak vagy-vállalkozásnak — ha egyszer a törlesztési terv kormányi jóváhagyással érvénybe lépett — oly kötelezettsége, a melyet a közgyűlés csak kivételesen módosíthat, s illetőleg a melynek elodázását vagy megváltoztatását egyedül a kormány beleegyezésével kisérelheti meg. Erre való tekintettel annak, hogy a beváltási határidőt a közgyűlés utánra tüzik ki, parancsoló szüksége nincsen; mindenesetre előnye, mikép a törlesztésre felhasználandó összegek időközben némi kamatbevételre tehetnek szert; ennek ellenében azonban kötvényeknél a kikötött kamat nagyobb.

Nincsen tehát tulajdonképen akadálya, ha a beváltás a közgyűlés előtt való időben esik meg, a minthogy az is csak szokás számba megy, hogy a közgyűlés a tiszta nyereség hovafordítása vagy felhasználása

tárgyában hozott határozatában, az úgynevezett felosztási javaslat elfogadásával, a törlesztési összegről is említést tesz. A mindenkori törlesztési összeg addig, a míg a törlesztési terv hatályos, mindig esedékes. Helyesen járnak el tehát pl. a budapesti közúti vaspálya és budapesti villamos városi vasut, a midőn a törlesztési összegeket már a nyereségveszteség számlában kiadásként számolják el, és ehhez képest a közgyűlés elé terjesztett, a tiszta nyereség felosztására vonatkozó javaslatban a törlesztési összegekkel csökkentett tiszta nyereséget veszik számba.

A jóváhagyott törlesztési terv alapján végrehajtott kisorsolás mértéke szerint beváltandó kötvények vagy részvények kamatozása a beváltásra megállapított határnapon megszünik. Következik ebből, hogy a kisorsolt czimleteknek a beváltását azok tulajdonosa okvetlenül meg követelheti, mert különben reá nézve heverő, holt tőkévé válnak.

Ebből folyólag a kikötött kamatozású elsőbbségi kölcsönkötvényekből, s illetve az elsőbbségi részvényekből kisorsolt darabok beváltandók, még pedig minden tekintet nélkül arra, vajjon fővasutaknál vagy közúti vasutaknál a részvények, helyi érdekű vasutaknál a törzsrészvények osztaléka az elért üzleti fölöslegből kitelik-e, avagy nem; más szóval az elsőbbségi kötvények beváltásának az elsőbbségi részvények osztalékait, az elsőbbségi részvények beváltásának pedig a törzsrészvények osztalékait meg kell előzni.

A régi engedélyokiratok és alapszabályok erre a sorrendre nem voltak figyelemmel s a legtöbb alapszabályban is csak az volt és van kimondva, hogy az elért üzleti jövedelemből fedezendő első sorban a forgalomban levő elsőbbségek kamata, illetőleg osztaléka *és* törlesztési hányada, a mely szövegezésből kétséget kizárólag nem vehető ki a törlesztési összegeknek sorrendbeli elsőbbsége a kamat-, illetve osztalékfizetés fölött.

Oly vasutaknál, melyeknél az üzleti jövedelem az elsőbbségi részvények törlesztését és osztalékát — az elsőbbségi kölcsönök törlesztési és kamatozási igényeinek kielégítése után (ott, a hol ilyenek vannak) — meghaladja, a kérdés nem fontos mindaddig, míg a jövedelem a megállapított osztaléknál mélyebbre nem sülyed.

IV. Vasutak pénzügyi alapozása.

Magyar királyi államvasutak.

A magyar kir. államvasutak pénzügyi alapozásánál meg kell különböztetnünk a tulajdonképeni államvasuti vonalakat és az államosított, illetőleg államosítás útján átvett vonalakat.

Mindkétnemű vonalak építési és üzletberendezési — eredeti és későbbi — pénzszükséglete, mint minden állami intézmény ily szükséglete, törvényhozási felhatalmazás alapján szereztetett be.

Saját vonalak.

A magyar kir. államvasutak saját vonalainak a megépítését közgazdasági vagy hadászati követelmények hozták felszinre, bár a terv megfogamzása néha más érdekkörökből eredett légyen is.

Természetes, hogy a törvényhozás elhatározásának kieszközlése előtt mindama teendőket, a melyek a saját vonalak érdekében végzendő vasutépítési előkészületekre, tervezésre és költségvetésre vonatkoznak, a kormánynak, illetve az államvasutaknak arra rendelt személyzete végezte és az előmunkálati engedélyt itt is az illetékes kormányhatóság adta meg. Ugyancsak az illetékes minister rendelte el a közigazgatási bejárást, valamint a bemutatott tervek és költségvetések megállapítására való engedélyezési tárgyalást; ő állapította meg véglegesen a terveket és költségvetést az állandó vasutengedélyezési bizottság javaslata alapján és gondoskodott azután a pénzügyministerrel egyetértőleg a szükséges törvényhozási felhatalmazásról s illetve az építés és üzletberendezés költségeinek fedezhetése czéljából felveendő kölcsönök engedelmezéséről. A közmunka- és közlekedésügyi, most kereskedelemügyi, minister végeztette és ellenőriztette azután az építést és az üzletberendezéssel kapcsolatos beszerzéseket és felszereléseket, majd ő gondoskodott az építés és felszerelések befejezése után a műtanrendőri bejárásról s ennek során az üzletmegnyitásról és az ezt követő felülvizsgálásáról.

Az eljárás tehát alakilag hasonló ahhoz, a melyet a társasági magánvasutakra nézve a kialakult szabályok előírnak; az eltérést az adja meg, hogy az állam magamagával szemközt nem tarthatja be mindama követelményeket és alakiságokat, a miket magánvasutakra nézve irányadókul elfogadott. Másrészről gondoskodnia kellett arról, hogy az államnak vasútjához fűződő fontos pénzügyi érdekei megóvassanak és szigorúan érvényesüljenek.

Bennünket pénzügyi szempontból e helyen az érdekel csupán, hogy a tervezett vasutvonalak építési és üzletberendezési költségei mily útonmódon födöztettek, vagyis, hogy azok födözése érdekében mily eljárás követtetett?

A most oly tekintélyes államvasúti hálózat első vonala tudvalevőleg a budapest—losonczinak nevezett északi vasut volt, melynek üzemben állott budapest—salgótarjáni vonalát a tulajdonos vasuti részvénytársaságnak bukása szélén az állam vette át; folytatván — a forgalom igényeinek megfelelő állapotba hozása után — annak kiegészítő építését Ruttkáig, Miskolczig stb. Ez az északi vonal eredete s alapvonala.

A budapest—salgótarjáni vasutvonalat s az ennek tartozékát képező salgótarján—józseftárnai vonalat az állam szerződés szerint szerezte meg s a vásárlási árát az 1867 : XIII. törvényczikkel vasutak és csatornák építésére engedélyezett 60 millió forintra rúgó államkölcsönből fedezte.

Ugyancsak e kölcsönből volt fedezendő a hatvan—miskolczi és a zákány—zágrábi vasutak kiépítése, a pest—hatvan—salgótarjáni vasutvonalnak a forgalom igényei követelte állapotba helyezése, az alföld—fiumei vasút károlyváros—fiumei részén megkezdett munkálatok folytatása, a pest—salgótarjáni vonalnak folytatólagos kiépítése Losoncz és Beszterczebánya (illetőleg későbbi törvény alapján Körmöczbánya) felé Ruttkáig csatlakozással a kassa—oderbergi vasuthoz, a hatvan—szolnoki szárnyvonal, végül a Miskolczról Putnok felé addig a pontig vezetendő vasutvonal kiépítése, a melyből a vasiparral foglalkozó bányavidék egyes völgyei kiágaznak.

Nincs szándékunk és alkalmunk, sem terünk, hogy a magyar kir. államvasutak saját vonalainak alakulási, létesítési és pénzügyi történetét tovább lapozgassuk és a 60 milliós kölcsön után következő kölcsönök részleteit sem fogjuk végigkisérni. Magával a 60 millió forintnyi kölcsönnel is csak azért hozakodtunk elő, hogy már eleve ráutalhassunk arra a körülményre, mely szerint a magyar kir. államvasutaknál az eredeti építés és beruházás kezdetben együtt haladt, vagyis az azok költségeinek fedezésére való hitelt először külön törvény szabta meg.

A vasútépítkezések folytatásával kapcsolatban ugyanis szükség állott be a már forgalomban állott vonalak építkezéseinek kiegészítése terén is, mert a forgalomemelkedés megkívánta újabb berendezések elől kitérni nem lehetett, egyes műtárgyak átalakítandók, átépítendők voltak; sínek, hidak stb., egyszóval elodázhatatlan új beruházások merültek fel a megnyitott

vasútvonalakon. Ehhez járult, hogy a forgalmi eszközöket (mozdonyokat, személy- és teherkocsikat) is átalakítani, sőt fokozatosan szaporítani kellett.

Ebből folyólag azután az építési és beruházási költségek fedezésének az a módja alakult ki, hogy a jelentősebb építkezések és beszerzések — az úgynevezett nagy beruházások — költségeiről külön törvény határozott; a többi kevésbé jelentős és a kisebb beruházások költségeit pedig a rendes állami költségvetések útján szavazta meg a törvényhozás.

A beruházásokról külön fejezetben számolunk majd be.

Az eredeti építési költségek sem voltak kezdetben oly helyesen megállapítva, és a magyar kir. államvasutak számadási könyvébe s illetőleg a zármérlegbe bevezetve, mint azt a mai megállapodott elvek kívánják. Így például itt-ott elmaradt az időközi kamatok indokolt számbavétele, avagy a kibocsátási veszteség felszámítása, nem is említve a kisebb könyvelési eltéréseket. Ezen a későbbi tőkerendezések segítettek.

Ha a magyar kir. államvasutak számára a törvényhozás a kereskedelemügyi és pénzügyi ministerek egyetértőleges előterjesztése (törvényjavaslat és indokolás) alapján külön törvénynyel szavazott meg és szavaz meg bizonyos vonalak építésére vagy forgalmi eszközök beszerzésére hitelt, e törvény fölhatalmazza a pénzügyminisztert, hogy a költségekre szükséges fedezetet a fölveendő kölcsönből szerezhesse meg, — egyúttal megállapítván az idevágó hitelművelet főbb vonásait is. A szentesített törvény alapján megkötendő kölcsönt a pénzügyminister köti meg, ő veszi a befolyó készpénzértéket az állampénztár útján át és bocsátja azután az államvasutak igazgatóságának az építés előrehaladásához képest kifizetendő összegeket rendelkezésre.

Az eredetileg 60.000.000 forintnyi kölcsön, később 85,125.600 forintra emelkedett s ebből fedeztettek az 1872. évig fölmerült építések és beruházások. E kölcsön kimerülése után jött az úgynevezett 30 milliós kölcsön, melyből az 1872—1873. évi építésekre és beruházásokra szükséges födözet meríttetett úgy, hogy a következő 54 milliós kölcsön igénybevételére tulajdonképen nem volt szükség, habár annak keretében 13,917.502 forint vasuti célokra lett kijelölve. Ez a kölcsön tehát kiesik. 1874—1875. években a szomorú hírre vergődött 153 milliós kölcsönből is jutott a magyar kir. államvasutaknak, majd az aranyjáradékkölcsön következett. Közbe esik az úgynevezett gömöri záloglevélkölcsön, mely a gömöri másodrendű vasutak szükségleteire volt felvéve s az 1872. év végéig — épen úgy mint a vasuti kölcsön (85,125.600 frt) — teljesen vasutépítési célokra használtatott fel. (A 153 milliós kölcsön a nyolczvanas években már kiesik a végrehajtott átváltoztatás (konverzio) következtében.)

A pénzpiaczon beállott kedvező fordulat lehetővé tette azután, hogy az aranyjáradékkölcsönt papirjáradékkölcsön kövesse.*)

Államosított vasutak és vonalak. (Vasutállamosítások.)

Az állam részéről megváltott magán- (társasági-) vasutak pénzügyi alapozását megelőző eljárás általában véve azoknak az elveknek alapján történt, a melyekről az előzőkben beszéltünk. Magáról az alapozásról és az államosításról alább mondjuk el a mondandókat, előre bocsátván, hogy az államosítások szabad egyezkedés mellett hajtattak végre, mert hiszen egynél sem járt volt le az a 30 év, a melynek leteltével az állam az illető vasutnak átvételét megkövetelheti.

Erre az esetre a *fővasutaknál* a megváltás két módon történhetik meg, nevezetesen:

a) a befektetési tőke alapján;

b) az üzleteredményekalapján.

Kiköttetett például, hogy megváltási járadék gyanánt az az összeg veendő, a mely a befektetett tőke 5·2%-nak felel meg; a második esetben pedig az utolsó hét évi üzleteredmény volt alapul veendő olyképen, hogy a leggyengébb két év figyelmen kivül hagyásával megmaradt öt év tiszta

*) A kibocsátási árfolyam volt értesülésünk szerint: a vasuti kölcsönnél 81·02%, a gömöri záloglevélkölcsönnél 88·4%, a 30 milliós kölcsönnél kereken 83%, a 153 milliós kölcsönnél 92·7%, az aranyjáradékkölcsönnél 86·5%.

jövedelmének átlaga a fizetendő járadék, feltéve, hogy ez nem kisebb a tőke 5·2%-nál.

Habár szigorúan — mint említettük — és valóban sem az első : az építési, sem a második : az úgynevezett kereskedelmi értéknek mondott mód sem érvényesült, kétségtelen, hogy az államosítási tárgyalások során mondott számítások nem voltak mellőzhetők és azoknak fontos szerep jutott.

A *helyi érdekű vasutakra* nézve az 1880 : XXXI. t.-cz. 2. szakasza így szól :

»Fentartatik egyszersmind az állam részére azon jog, hogy a vasut tulajdon- és birtokjogát az esetre megválthassa, ha egy oly fővonal létesíttetik, mely ugyanazon irányban lesz vezetendő, mint az engedélyezett helyi érdekű vasut.

A megváltási ár gyanánt az engedélyokmány keltétől számított tíz év alatt azon összeg szolgál, mely az engedélyokmányban megállapított építési tőkének felel meg, tíz éven túl pedig az utolsó hét év tiszta jövedelme vétetik a megváltási ár megállapításának alapjául oly módon, hogy a két legmostohább év jövedelmének levonása után fenmaradó öt évi jövedelmi átlag, öt százalékkal tőkésítve, képezendi a megváltási összeget, mely azonban az esetben, ha a vasut minden állományában és beruházásában üzletképes állapotban van, az engedélyokmányban megállapított építési tőkénél csekélyebb nem lehet.«

Az 1888 : IV. t.-cz. az előbbi határozmányokat így egészíti ki (2. §. *b)* pont) :

»Az állam azonnali megváltási joga akkor is hatályba lép, ha a helyi érdekű vasút utólag oly csatlakozást nyer, mely annak összekötő vagy a átmeneti útirány jelentőségét adja. Azon vasutakra nézve, melyen mint helyi érdekű vasutak engedélyeztetnek, bár vonaluk már az engedélyezéskor összekötő, átmeneti vogy fő-forgalmi irányba esett, az állam azonnali megváltási joga azonnal hatályba lép, mihelyt a törvényhozás az illető helyi érdekű vasutat fővonalnak nyilvánítja.«

Ugyanaz a törvényczikk a 10. §. hatodik bekezdésében kimondja még :

»Az állami megváltási jog érvényesítése esetében a pályára bekebelezett adósságoknak még törlesztetlen része, vagy az állam által netán átveendő egyéb tartozások a megváltási árból le fognak vonatni.«

1. *Keleti vasut.*

A kiegyezés után 1867. évben kinevezett ministerium — számba véve azt az általánosan nyilvánult kívánságot, hogy Magyarország az erdélyi részekkel vasutilag összekapcsoltassék — mindjárt foglalkozni kezdett a nagyvárad—brassói, de különösen a nagyvárad—kolozsvári vasut megépítésének az ügyével. A képviselőház 1867. évi julius 2-án hozott határozatával pedig kimondván a szóban lévő vasut megépítésének sürgősségét, az akkori ministerium az előmunkálatokra versenyt hirdetett ki.

E versenyeben Waring Brothers és Eckersley czég adta be a nagyvárad—kolozsvári vasutvonalra a legkedvezőbb ajánlatot, kik mértföldenkint 39.800 forintnyi állami biztosítás mellett voltak készek a tervezett vasutvonalat megépíteni és felszerelni. Később a kormány az egész erdélyi vasuthálózatot czélszerűbbnek tartván együtt és egyszerre létesíttetni, felhívta a Waring czéget, hogy az egész hálózatra adjon be ajánlatot. Ezt a czég 1868 november hó 1-én meg is tette és ajánlatában az egész keleti vasutra a törlesztési hányadon felül 48.000 forintnyi mértföldenkinti állami biztosítást kért, mely utóbbi összeg a tárgyalások során 46.750 forintra ezüstben szoríttatott.

Az 1868. évi XLV. törvényczikkelylyel azután a keleti vasutra vonatkozó engedélyokirat Waring Károlynak és társainak kiadatott. Jogot kapott ebben az engedélyes arra is, hogy részvénytársaságot alapíthasson, mely joggal élvén, az alapszabályokat a ministeriumnak jóváhagyás végett bemutatta. Az építést a czég mint fővállalkozó vette át, illetve tartotta meg.

Az engedélyokirat szerinti mértföldenkint 46.750 forintban megállapított állami kamatbiztosítás az első vonalrész megnyitásától (Nagyvárad—

Kolozsvár, 1870 szeptember 7.) kezdve részvonalankint is érvényes volt. A törlesztési hányad később mértföldenkint 600 ezüstforintban állapíttatott meg.

A *kamatbiztosítás* úgy értendő, hogy a mennyiben az üzleti fölöslegből a részvények és elsőbbségi kölcsönök biztosított évjáradékai nem fedezhetők, a hiányzó összeget az állam előlegezi 4%-os kamatozás mellett olyképen, miképen ez az előleg a biztosított összeget meghaladó, úgynevezett tisztajövedelmi fölöslegekből lesz megtérítendő.

Az utolsó részvonalnak, a kolozsvár—kocsárdinak, 1873. évi augusztus hó 14-én történt megnyitásával az egész vasut végleges hosszúsága 79·7295 mfd lett — az 1·06 mfd hosszú gyéres—tordai vonal nélkül, mely annak ellenében volt garantia nélkül kiépítendő, hogy a fővonal nem Pata és Boós irányában, hanem Kolozsvárról Kolozsnak s innen a Virágosvölgyön keresztül Gyéresre vezettetett.

Az 1874. évben — melyben az összes vonalak egész évben voltak már üzletben — volt tehát az állami biztosítás:

Kamatokra (5 %-ra)	79·7295	× mfd	46.750 frt	= 3.727,354·12 frt
Törlesztésre	79·7295	× »	600 »	= 47,837·70 »
			Évi járadék	3.775,191.82 frt ezüstben.

A magyar állam eszerint az engedélyokiratban nem követte az osztrák kormányok alkalmazta azt az engedélyezési módot, hogy a vasut építésére és felszerelésére szükséges és csak az építés befejezése után megállapított tőkét részesítette állami biztosításban. Tette ezt annak tudatában, hogy az osztrák eljárás oly széleskörű ellenőrzést kiván, mintha államköltségen folynék az építés s e mellett minden koczkázat az államra hárul.

A ministerium — mondja Vörös László a kitünő Magyar Vasuti Évkönyv 1878. évi I. évfolyamának idevágó részében (l. 301 oldalt), a melyből, mint a történeti visszapillantások megbecsülhetetlen tárházából — itt is, de a többi vasutra nézve is — sokat merítettünk — eltekintve más okoktól, mondott eljárást már csak azért sem tartotta elfogadhatónak, mert a kilátásban állott számos ujonnan engedélyezendő vasut feletti ily mértékű felügyeletre — tekintve, hogy állami vasutvonalak is épültek — megfelelő idővel és eszközökkel nem rendelkezett.

Ismeretes dolog, hogy a keleti vasut építése nagy pénzügyi bonyodalmakkal járt, a melyek 1870. évben kezdődtek. Az építés nem folyt a kellő szorgalommal s csakhamar bizonyossá kezdett válni, hogy a vasutvonalak az engedélyszerű határidőkben nem lesznek megnyithatók a közforgalomnak. A vállalkozó mulasztását a fennálló viszonyokkal igyekezett indokolni; de később (1871 február hóban) emlékiratot terjesztett a társasági igazgatóság elé, melynek egyik pontjában nemcsak kártérítést kér a többteljesítményekért, hanem bizonyos könnyítéseket is kiván.

A társaság és a fővállalkozó között felmerült ellentétek kiegyenlítése a kormány kiküldött közegének sem sikerült, mire a társaság igazgatótanácsa a fővállalkozót szerződést szegőnek nyilvánította s a munkáknak a fővállalkozó költségére házi kezelésben való folytatását mondta ki és ezt a határozatot a ministeriumnak azzal a kéréssel terjesztette elő, hogy őt a pálya vagyonának birtokba vételében segítse, másrészt pedig az angol-osztrák bank irányában, mely a nála lévő társulati tőkéket az igazgatótanácsnak kiadni vonakodott, vállalja magára a jótállást minden, a Waring részéről ellene támasztható követelésre nézve s ez alapon a társulati tőkének rendelkezésre bocsátását mozdítsa elő.

E kérés alapján a ministerium a törvényhatóságokat megfelelően utasította, de a jótállást nem vállalta, hanem a társaságra hárította, mint a mely a bank biztosítására úgy is elegendő vagyonnal rendelkezik. A bank azonban a társaság jótállásával nem érte be, másfelül Waring az építési tőke tárgyában teendő minden intézkedés ellen közjegyzőileg óvást emelt: ily körülmények közepette nem maradt egyéb hátra, mint a pereskedés — mely esetben az építés megszakad s ezzel tetemes anyagi kárt okoz — vagy az egyezkedést a fővállalattal megkisérleni.

Ez az egyezkedés azután létre is jött és annak, valamint az 1871 junius

hóban kötött pótegyezménynek a létrejötte után a fővállalkozó minden kötelezettsége és joga megszünt s az építést a társaság vette át.

Ekkor csak a nagyvárad—kolozsvári vonal volt még forgalomban és így állott a pénzügyi helyzet:

A társasági értékek eladásából befolyt ..	43.789,550 frt 50 kr.
Kiutalványoztatott a fővállalkozónak.. ..	38.196,288 » 60 »
Az angol banknál letétben marad	5.593,262 frt — kr.
Ezenkívül rendelkezésre állott még:	
a részvényekre be nem fizetett hátralék..	8.733,899 frt 60 kr.
és a nagyváradi pályaudvarra és a kolozsvári főműhelyre kapott előleg	392,316 » — »
Összesen	14,719,477 frt 40 kr.

mely összeg a tervezett vonalakra elegendőnek nem mutatkozott.

Az ereleti névleges tőke volt:

Részvényekben	29.967,800 frt (40 %)
Els. kölcsön-kötvényekben	45.020,100 » (60 %)
Együtt	74.987,900 frt (100 %)

Gondoskodni kellett tehát új pénzeszközökről s itt elsősorban az állam segített előlegekkel; majd különféle pénzügyi tervek kerültek felszinre.

Hosszadalmas volna a pénzügyi nehézségek lefolyását hűen leírni, — *szomorú lap marad ez mindig a magyar vasutak építésének történetében!* — csak azt említjük meg, hogy II. kibocsátású elsőbbségi kölcsönkötvények értékesítése útján (30.000,000 névértékért) újabb fedezet állt elő, de ez is elúszott s elvégre is az államnak kellett az ügyet a kezébe venni, vagyis a vasutat államosítani.

Az állam a részvények fejében 9.989,300 frt értékű államkötvényt adott, s átvette a még forgalomban lévő elsőbbségi kötvényeket.

Az államvasutakra tehát a következő befektetési tőke szállt át:

Keleti vasuti állami kölcsön	9.989,300 frt
I. kib. elsőbbségi kölcsön (törlesztetlen része)	44.812,800 »
II. kib. elsőbbségi kölcsön (törlesztetlen része)	29.997,600 »

Az 1876 január hó 1-éig elengedett államelőlegek összege volt ezüstben 44.945,534 korona.

2. Tiszavidéki vasut.

A tiszavidéki vasut szolnok—debreczeni és püspökladány—nagyváradi részeit az akkori államkormány saját költségén kezdte építeni, de az 1856. évi november hó 16-án kelt legfelsőbb elhatározással kiadott engedélyokmányban gróf Andrássy György és társainak engedte át nemcsak az épülő félben volt vonalakat, hanem kötelezte őket a budapest—(akkor még csak pest)—miskolczi, miskolcz—kassai, miskolcz—tokaj—debreczeni és Aradtól a szolnok—debreczeni vonalhoz Püspökladány és a Tisza balpartja között fekvő szakaszához csatlakozó pontig terjedő vonalak megépítésére is. (A budapest—miskolczi vonalat a tiszavidéki vasuttársaság tudvalevőleg nem építette ki, mert ettől a kötelezettségtől felmentetett; hanem később az állam.)

A később megalakult részvénytársulat (székhelye akkor Wien volt) 40.000,000 frtban megállapított alaptőkéje 200,000 drb 200 forintos részvénynek az eladása utján lett volna beszerzendő.

1857. évi április hó 4-én megvásárolta a társulat az osztrák államvasuttársaság czegléd—szolnoki vonalát 1.345,133 frt 30 kr.-ért pengő értékben (1 pengő forint = 1.05 é. frt = 2.10 K); de ennek fejében az államkormány beleegyezésével lemondott az arad—törökszentmiklós—jászberényi vonal építéséről, a mely a megvásárolt vonalnak erős versenytársa leendett.

A szolnok—debreczeni vonalszakasznak 1857 november 23-án történt megnyitásával és a megvásárolt szolnok—czeglédi vonalnak ugyanezen a napon volt átvételével lezáródó időig úgy a jelzett első vonal építési költsé-

geinek, mint a második helyre tett megvásárolt vonal vételárának fedezésére felhasznált pénzeszközök, valamint a püspökladány—nagyváradi és szolnok—aradi vonalak munkálatai mihamar kimerítették a részvényekre teljesített 30 %-os befizetésekből keletkezett pénzkészletet, úgy hogy — mivel a részvénybefizetés folytatását elérni nem sikerült — új tőke beszerzését kellett szorgalmazni, a miben akadályul szolgált, hogy az alapszabályok szerint elsőbbségi kölcsön csak akkor köthető, ha a részvénytőke 50 %-a már befizettetett.

Ezt az akadályt úgy győzte le a társaság, hogy a részvénytőkét közgyülési határozattal 24 millióra szállította le; s miután a kormány ehhez hozzájárult és megengedte, hogy az eredeti részvénytőkére teljesített 30%-nyi befizetés a leszállított részvénytőke 50 %-os befizetésére átváltoztassék, a részvénytársulat 1859 elején a cs. k. szab. osztrák kereskedelmi és iparhitelintézettől 15.750,000 (o. é.) frtnyi kölcsönt vett fel, a mely 66 évre felosztott évi járadékokkal törlesztendő és pedig oly módon, hogy az 1859. és 1860. években évenkint 787.500, az 1861. évben s az arra következő években 1924-ig évenkint 419,000 frt o. é. fizetendő minden évben két egyenlő, január hó 1-én és julius hó 1-én esedékes félévi részletekben. Ez a kölcsön az úgynevezett tiszavidéki vasuti *sorsjegykölcsön*.

A 15.750,000 frtos kölcsönből befolyt pénzzel az építés erősen folytattatott és az 1858. év folyamán a püspökladány—nagyváradi és a szolnok—aradi vonalszakaszok is megnyiltak a közforgalom részére, sőt a debreczen—miskolczi vonal is közel járt a befejezéséhez. Azonban a pénz ismét fogytán volt és az utóbb említett, nemkülönben a miskolcz—kassai vonalak építésének a befejezésére már nem tellett. Az akkori pénzügyi viszonyok mellett az sem volt elérhető, hogy a pénz a részvények hátralékainak a behajtása utján szedessék össze.

Ily körülmények között s mert az állam is követelte a szolnok—debreczeni és püspökladany—nagyváradi vonalak átengedéséért járó kárpótlást, a tiszavidéki vasuttársulat és a cs. k. pénzügyministerium között 1839 márczius hó 26-án szerződés köttetett, a melynek értelmében a pénzügyministerium a tulajdonában lévő 50.000 drb teljesen befizetett részvényt 10 millió névértékben átengedi a vasuttársulatnak a végből, hogy azokat a pályaépítések folytatásának javára értékesíthesse. Ennek fejében köteles volt a társulat az említett vonalak átengedése kapcsán elvállalt építési tartozásból az öt millió p. pénzben meghaladó összeget készpénzben azonnal befizetni s ezenfelül a fenmaradó 5 millió p. frtnyi tartozas fejében 5%-os elsőbbségi kötvényeket 15.750,000 frt o. é. összegben a pénzügyminsternek átadni, mely kötvények (1000 frtos, május 1-ei és november 1-ei szelvényekkel ellátott darabokban kiállítva) közvetlenül az osztrák hitelintézettől felvett 15 millió p. frtnyi kölcsön után sorakozik.

A többi megállapodásból még az érdekel, hogy immár kimondatott végre, miszerint az állami biztosítás a miskolcz—kassai vonal megnyitása után azonnal igénybe vehető.

E szerződés alapján a részvénytőkére követelt 20%-nyi befizetés segélyével a megkezdett építések befejezése lehetővé tétetett és a debreczen—miskolczi szakasz 1859 május 24, a miskolcz—kassai pedig 1860 augusztus 14-én nyittatott meg.

Megemlítjük még, hogy a szolnok—debreczeni és püspökladány—nagyváradi vonalakért az államkincstárnak járó kárpótlás 5.499,545 frt 99 kr.-ban, a czegléd—szolnoki vonal váltságára fejében a biztosított beruházási tőkébe betudható összeg 1.469,113 o. é. frtban állapíttatott meg.

Pénzügyeinek rendezése után a társulat már 1861-ben oda törekedett, hogy hálózatát egyfelől Diósgyőr és Dobsina, másfelől Erdély irányában kiterjeszsze. Létre is jött 1866-ban a társulat, a cs. kir. osztrák kereskedelmi ministerium és az osztrák hitelintézet közt az arad—gyulafehérvári vonal megépítése iránt a megállapodás, de ez később (1866-ban) elejtetett és ezt a vonalat tudvalevőleg az első erdélyi vasuttársaság építette meg. Közbeszúrjuk, hogy 1868-ban a társaság Budapesten üzletigazgatóságot állított fel a magyar kormány kívánságára és 1870-ben a társaság székhelye is Budapestre került

A következő években az állami biztosítási viszony rendezése volt szőnyegen, a mennyiben az állam azt az álláspontot foglalta el, hogy az állami biztosításból folyó előlegek mindaddig nem folyósíthatók, míg az építési tőke megállapítása és az üzleti számadások megvizsgálása nem foganatosíttatott s helyben nem hagyatott. Hosszas tárgyalások után az e tekintetben felmerült vitás kérdések rendezése is sikerült és az e tárgyban kötött szerződés 1867. évi április 21-én jóváhagyatott és az később az 1873. évi XVIII. t.-czikkel szentesíttetett is.

Az utóbb említett szerződés szerint az állam által nyujtott 5·2 %-os állami biztositás kiszámításánál alapul veendő tőke 42,511.742 frt 6 kr.-ra rúg, de megengedtetett még, hogy e tőkéhez lehessen csatolni azokat az összegeket is, a melyek az 1864. évtől kezdve kiegészítési építkezésekre és egyéb beruházásokra fognak fordíttatni, összesen 4,300.000 frt. erejéig. 1861—1864. évekre azután — az 1865 végén 42,524.692 frt 40 kr.-ra helyesbített befektetési tőkének megfelelő — 4,566.978 frt 31 k.-ral megállapított államelőlegeket (4 %-os kamatozás mellett) a társulatnak ki is fizették.

E közben a társulati vonalak jövedelmezősége oly örvendetesen gyarapodott, hogy már 1866-ban a biztosított évjáradékon felül közel 396.000 frtnyi tiszta jövedelmi fölösleg állt elő, a mely a kormány engedélyével nem fordíttatott az állami előlegek és illetve ezek kamatjainak a törlesztésére, hanem beruházási czélokra használtatott fel. Miután a vonalak jövedelmezősége állandóan emelkedett, természetes törekvése lett a társulatnak, hogy az állami előlegeket visszafizetvén, ez úton az állam gyámságából kiszabadulhasson, mi mellett a pengő pénzértékről szóló, nagyobbrészt 70 %-kal befizetett részvényeknek 200 o. é. forintosokkal való kicserélését is tervezte.

A társaság törekvéseit az 1868. évi LI. t.-cz. valósította meg, a melynek rendelkezései szerint az 1868. évi november hó 1-én fennállott (állam-előleg- és kamat-) tartozás 5,309.180 frt 65 kr.-nyi összegének törlesztése fejében a vasuttársulat az államkincstárnak 5,309.000 frt erejéig 26.545 darab 200 frtos társulati részvényt fog átadni és 30.627 frt 17 kr.-t készpénzben befizetni; ezzel kapcsolatban a társulat részére járó állami biztosítás 276,077 frt 35 kr.-ral o. é. felemeltetett. Felhatalmaztatott egyúttal a társaság, hogy alaptőkéjének 11.226,000 frtnyi részösszegéért a forgalomban levő 200 p. frtos részvények bevonása mellett, 200 o. é. frtos részvényeket bocsáthasson ki oly módon, hogy minden teljesen befizetett régi részvényért 10 frt visszafizetése mellett 1—1 új részvényt, a 70 %-kal befizetett régi részvények 4 darabja helyett pedig részvényenkint 3 frt, együtt 12 frt visszafizetése ellenében 3 darab új részvényt adhasson ki.

A kormány jogot szerzett arra is, hogy mindaddig, míg az átvett részvények tulajdonában maradnak, a társaság igazgató-tanácsába 3 tagot nevezhet ki és a közgyüléseken az államkincstár képviselőjének szavazata az illető közgyülésen képviselt többi szavazatok felével felérőnek veendő.

A későbbi tervezgetések (czegléd—nagykáta—pesti, nagykáta—hatvani vonalak stb.) felemlítését mellőzve, az előadottak után arra irányítjuk még figyelmünket, hogy a külön részvénytársaság épitette arad—temesvári vasutnak az üzemét a tiszavidéki vasuttársaság vette át; továbbá, hogy a kiegészítési munkákra fordított költségek fedezéséről a társaság az első kibocsátású elsőbbségi kötvények átváltoztatásával kapcsolatban gondoskodott, a mennyiben az 1872. évi november 23. tartott közgyülés elhatározta, hogy a 34 részletben visszafizetendő 15.120,000 frtos elsőbbségi kölcsön helyett 74 év alatt visszafizetennő 5 %-os bélyeg- és illetékmentes elsőbbségi kölcsönt bocsát ki 14.900,000 frt erejéig, egyúttal 5.100,000 frt erejéig új kötvényeket értékesít, együtt tehát 20 millió frtnyi kölcsönt dob piaczra, a régiek egyidejü bevonása mellett. Az 5.100,000 frtból 2.600,000 frtot 86 % árfolyam mellett a hitelintézet vett át, a megmaradt 2·5 millió frtnyi kötvény rendelkezésre tartatott.

Ugyanezzel az ügygyel kapcsolatban a társaság az állami biztosításnak az új befektetésekre való kiterjesztését is kérte a kormánytól, mely

irányban a tárgyalások csak öt év után vezettek dülőre, egyrészt a m. kir. kereskedelemügyi és pénzügyi ministerek, másrészt a társaság között 1878. évi április hó 8-án létrejött szerződésben.

Ez alkalommal a társulat alaptőkéje 1877 végével 49.794,000 frtban, az ennek megfelelő $5^1/_5$%-os állami biztosítás összege pedig 2.589,288 frtban erősíttettek meg. A szerződés egyes részleteivel nem szándékunk foglalkozni, mégis kiemeljük, hogy a társaság névleges tőkéje 52.285,000 frt lévén, a még tárczában fekvő és névértéken alól csak kormányengedélylyel eladható 2.491,000 frtnyi összegből a budapesti igazgatósági épület költsége volt első sorban fedezendő, a fennmaradó rész pedig a faszerkezetű hidaknak vasszerkezettel való átépítésénél felmerült többköltségek fedezésére fordítandó; — továbbá kiköttetett, hogy az 52.285,000 frtnyi névleges tőke teljes kimerülése után az építési számla lezárandó és netalán szükségessé váló ujabb befektetések kitelhetőleg tőkeszaporítás nélkül fedeztessenek, mi végből a tiszta jövedelmi fölöslegből mindenkor 10 %-nak levonása útján *megujitási alap* létesítendő s ehhez úgy a 49.794.000 frtban megállapított befektetési tőkének kiegyenlítéseként számba vett és még rendelkezésre hagyott 162,857 frt 43 kr.-nyi összeg maradványa, mint az alapszabálvok értelmében gyüjtött tartalék-alapok is felhasználtassanak.

Az 1879. év építési tekintetekből arról nevezetes, hogy erre esik a mezőtúr—szarvasi vonalnak az engedélyezése és építésének megkezdése; ez a másodrendű vonal 1880 május hó 1-én adatott át a nyilvános forgalomnak. Ám nagyobb jelentőségű nevezetessége a jelzett évnek, hogy ennek az évnek elején hangzott mindsürübben és nyomatékosabban a vasut állomosításának szüksége!

Az utóbbi évek kedvező üzleti eredményei mellett csakhamar fel kellett ismerni, hogy a tiszavidéki vasut a cs. kir. szab. osztrák-magyar államvasut-társaság érdekeit szolgálja, nem pedig a m. kir. államvasutakét, vagyis az államét, a mely viszásság csak úgy tüntethető el, ha nevezett társaságnak a közforgalomra gyakorolt befolyását a tiszavidéki vasut állomosítása útján ellensulyozzák.

Megindult természetesen az ellenmozgalom is, mely abban csúcsosodott ki, hogy a tiszavidéki vasut a m. kir. államvasutak keleti vonalaival egyesíttessék és az új társaság vegye át az állam tulajdonában levő tiszavidéki vasut részvényeket is. A közvélemény azonban ez ellen a tiszavidéki vasut államosítását akadályozó terv ellen határozott állást foglalt el és a kormány is arra a meggyőződésre jutott, hogy az állam kiváló érdeke, t. i. a magyar vasutak czélszerű csoportosítása megkivánja a tiszavidéki vasut államosítását, mint a czél felé teendő első lépést. Mindazonáltal az államosítás kérdését magát, az illetékes tényezők csak az 1880. év elején kezdették komolyan venni, a midőn a tiszavidéki vasutnak állami tulajdonba vétele, illetve adása tárgyában a kormány megindította az alkudozást.

A kormány az 1872—1878. évekre (7 évre) eső jövedelmeket és illetve a legmostohább 1872. és 1874. évi jövedelmek levonásával megmaradó öt évi jövedelem átlagát véve alapul, így számított:

Az öt év 14.228,479·78 frtnyi jövedelémnek átlaga ($^1/_5$-e)	2.845,695 frt. 95 kr.
a) A 49.794,000 frt-ban megállapított 1877. évi társulati tőke $5^1/_5$%-os évi járadéka	2.589,288 » — »
b) Az 52.285,000 frtnyi egész tőke $5^1/_5$%-os évi járadéka	2.718,820 » — »

A kereskedelmi érték szerinti (üzleti jövedelem alapján) megállapított járadék tehát kedvezőbb: *a)*-nál 256,407·95 frt-tal, részvényenkint 3·10 frt-tal, *b)*-nél 126,875·95 frt-tal, részvényenkint 1·53 frt-tal.

Ezen alapon azt az ajánlatot tette a kormány a vasuttársaságnak, hogy abban az esetben, ha utóbbi beleegyezik vasutjának és engedélyokiratának a kikötött (1888. évi május 1-vel megállapított) beváltási határidő előtt való megváltásába, magára vállalja a társaság sorsjegy-j kölcsöne után fizetendő évi részleteket, az elsőbbségi kölcsön után járó

kamatok és törlesztési részleteknek kiegyenlítését és a részvények osztalékának a bélyegilletékek levonásával való kifizetését. Ezenfelül fizet a részvénytársaságnak minden év július 2-án részvényenkint 2 frt felülosztalékot.

A kormánynak eme főbb vonásokban ismertetett ajánlata azonban minden méltányossága mellett is sok támadásban részesült, a minek okát abban kell keresnünk, hogy némelyek kifogásolták a beváltási határidő előtti megváltást, mások meg az évi járadékot csekélylették. *Pedig itt szabad alku alapján való eljárásról volt szó, mely eljárás, — még ha szokatlannak látszott is, — jogos.* Felvetették itt azt a tényt, hogy a társaság az államositás után is fenmarad, habár vasut nélkül is, mert ő felelős a czímletek gyümölcsöztetéseért és beváltásáért. Hát ez igaz, de a megváltási joggal való élés természetes következménye! A legtöbb kifogás a járadékösszeget érte, mely tekintetben a társaság az alkudozások során azzal a kivánsággal lépett fel: a megváltás ne legyen ideiglenes, hanem azonnal végleges; a megváltási járadék az 1879. év számbavételével állapittassék meg, s ezen alapon az egy-egy részvényre eső beváltási összeg is jelezteséssek; a részvények maguk pedig 1880. évi január hó 1-től számitott 10 év alatt beváltassanak és ilyképpen a társaságnak a tiz év elmúltával bekövetkező feloszlása biztosittassék.

Az 1879. év figyelembe vételével a járadékszámításnál alapul veendő 7 év adatai igy alakultak:

É v	Tiszta jövedelem (üzleti fölösleg)	
	a társasági mérleg szerint frt	a folyószámla-kamatok, igazgatósági és felügyelő-bizottsági tiszteletdíjak bevonásával helyesbítve frt
1873	3.173,533	3.122,999
1874	1.893,663	1.884,316
1875	2.925,748	2.841,548
1876	2.719,803	3.643,618
1877	3.138,223	3.078,233
1878	2,686,110	2.686,110
1879	előirányzat szerint.	2.950,000

Az 1874. és 1873. évi mostoha eredmény elejtésével a többi öt év összes jövedelme tehát 14.678,890 forintra, ennek átlaga pedig 2.935,777·97 frtra rug; ha ebből az elsőbbségi kölcsönökre eső 1.721,250 frtnyi összeget levonjuk, marad a részvényekre eső tisztajövedelem 1.214,527·97 frt, vagyis a 82,675 drb egyenkint 200 frtos részvény minden darabjára 14·70 frt.

Ezen az alapon a kormány és a társaság között 1880. évi április hó 11-én a szerződés véglegesen megköttetvén, a vasut az állam birtokába vétetett, illetve adatott át.

A szerződés értelmében az állam vette át az elsőbbségi kölcsönök terheit, kötelezve magát a forgalomban levő részvények után félévenkint 7 frt 35 krajczár osztalékot fizetni bélyeg és illetékmentesen, továbbá a 82,675 darabból álló részvénytőkét 10 év alatt olyképpen törleszteni, hogy 1880. január hó 1-től számitva félévenkint a részvények $^1/_{20}$-ad részét kisorsolja és beváltja, még pedig egyenkint 245 frttal (azaz: 45 frt felpénzzel) adó- és illetékmentesen. — Az állam a szerződés törvényhozási elfogadása után a vasut kezelése felett korlátlanul rendelkezik, de a feltétlen tulajdonjog csak akkor lép életbe, ha a részvények mind beváltattak.

A tiszavidéki vasuttársaság alapszabályszerü tartalékalapja ebben a szerződésben a társaságnak meghagyatott s abból lettek volna a felszámolás alatt az igazgatóság és a felügyelőbizottság dijazandók. Ezt a pontot a törvényhozás elvetette, minek következtében a kormány ez irányban uj tárgyalást kezdett a társasággal. A létrejött pótszerződés értelmében a kérdéses tartalékalap a magyar állam tulajdonába ment át.

Miután a társaság a pótszerződést közgyülésileg elfogadta s a feloszlás iránt a törvényes előkészületek megtörténtek, miután továbbá a rendkivüli közgyülés vonatkozó határozatai ellen felebbezés nem merült fel s igy azok jogerőre emelkedtek, ez alapon az 1880. évi XXXVIII. t-czikkel jóváhagyott szerződés értelmében a vasutvonalak 1880. évi julius hó 23-án jelképileg állami kezelésbe vétettek.

A társulati alaptőkéből átveendő érték 1879 végén volt:

A 82,675 drb részvény 200 frtjával	33.070,000	K értékkel
Az 1859. évi sorsjegykölcsön törlesztetlen része	29.121,520·94	» »
Az elsőbbségi kölcsön törlesztetlen része	39.562,000	» »
Együtt	101.753,520·94	» »

Ezzel szemben volt *az építési tőke:*

Építési költségek	97.700,537·08 K	(kmkint 167,008·46 K)
Anyagszerkészletek	2.678,701·82	
Mezőtur—szarvasi vonal ép. költs.	736,100·16 »	(kmkint 30,201·86 K)
Összesen	101.115,339·06 »	

Az államvasutak könyveibe a részvények értéke 38.749,144 K-val került bele, míg a sorsjegykölcsön és az elsőbbségi kölcsön 29.121 520·94, illetve 39.562,000 K-val könyveltetett; az átvett adósság kezdeti összege tehát 107.432,664·94 K volt.

Az 1907. év végén — miután időközben a részvények beváltattak és az elsőbbségi kölcsön is járadékkötvényekkel cseréltetett ki — csak még a tiszavidéki sorjegykölcsön áll a mérlegben és pedig törlesztetlen 18.257.050.30 és törlesztett 10.864,470.64 K, együtt 29.121,520·44 összeggel.

Kissé talán soká időztünk a keleti és a tiszavidéki vasutak pénzügyi alapozásának és államositási tárgyalásainak részletei körül, de tettük azt avégből, hogy az államosítás pénzügyi jelentőségét jobban kidomborithassuk s egyáltalában, hogy példát állítsunk olvasóink elébe.

A tiszavidéki vasut államositásának sikere mozdította a később ujból felvett államosítási tevékenységet is előre!

3. Vágvölgyi vasut.

A vágvölgyi vasut bekövetkezett államositása után a budapest—ujszőnyi állami vasutvonal kiépítésével kapcsolatosan a győr—brucki (királyhidai) vonallal cseréltetett el, mely a cs. k. szab. osztrák-magyar államvasutt társaság vonala volt, s ennek a társaságnak magyarországi vonalaival együtt csak 1891-ben került vissza az állam tulajdonába. Érdekes, sőt tanulságos lesz mégis, ha pénzügyi alapozásáról egyet-mást elmondunk.

A vágvölgyi mozdonyvasut tervével már 1856. év óta sok érdekeltség foglalkozott, azonban annak létesítése csak akkor közeledett a megvalósuláshoz, midőn 1871-ben a herczeg Windischgrätz és gróf Brenner-féle érdekeltségek egyesültek és a vágvölgyi vasut alapvonalát alkotó *pozsony—nagyszombat—szeredi lóvasutat*, mely nemcsak hazánknak, hanem az osztrák és magyar birodalomnak is legelső vasutja volt, megvásárolták.

Ettől kezdve a versengés elült s a magyar kormány a nevezetekkel kezdte meg az engedelmezési tárgyalásokat, a melyek azzal értek sikeres véget, hogy az 1872. évi XXIX. t-cz. a *sopron—pozsony—lundenburg—vágvölgyi* mozdonyüzemű vasut kiépítéséről határozott.

Az engedélyokiratban a következő vonalakról volt szó: a sopron—sirczi, a sircz—pocsonyi és sircz—kismárton—nagyhöfányi, a pozsony—nagyszombat—lipótvár—trencséni, a trencsén—zsolnai, a nagyszombat—jabloncza—broczkói (Lundenburg felé) és a lipótvár—üzbéghi, együtt 410 km. hosszuságu vonalakról, a melyek építési és felszerelési költségei mértföldenkint 985,915 o. é. ezüs forintban állapittattak meg.

A broczkó—lundenburgi osztrák vonalra 1873-ban adatott ki az építési engedély.

A tervezett vonalak építését mint fővállalkozó a *Banca di Contruzioni di Milano* vette át, még pedig mértföldenkint 465,000 frtnyi átalányösszegért. Ebben az átalányban nem foglaltatik azonban az alapítási, kibocsátási és igazgatási költség, a társasági és állami felügyelet költsége, a tervezés és vonalozás (traceirozás) költsége, továbbá az időközi kamat, a föld- és épületek beváltása, a forgalmi eszközök beszerzése és tartalékalap képzése, végül a pozsonyi Dunahíd költsége.

Az 1873. évi végzetes pénzügyi válság s a »Wiener Wechslerbank«-nak, az engedélyesek pénzintézetének a válság következtében történt bukása

miatt azonban nemcsak az építést kellett korlátozni, hanem — miután pénzpiacz viszonyai mindinkább rosszabbodtak — a fővállalkozóval kötött szerződés felbontása iránt is tárgyalást kezdeni. Hosszas tárgyalások után végre október 7-én sikerült a szerződés felbontását elég kedvező eredménynyel elérni. A milanói bank a végrehajtott munkálatokért, a szervezkedési költségekért és a szerződési jogokról való lemondásért 1.160,000 frtot kapott s ezenfelül a szerződésszerű 6%-ban megállapított késedelmi kamatok is kifizettettek neki.

Ilyetén körülmények között, miután az építkezések folytatását a kedvezőtlen pénzviszonyok lehetetlenítették, az építést az egész vonalon beszüntették, a személyzetet elbocsátották és valamennyi szállítóval a viszonyt felbontották. Eközben mindazonáltal saját kezelésben megkezdte a társulat a pozsony—nagyszombati vonal kiépítését, illetőleg az 1.190,000 o. é. frton megszerzett pozsony—nagyszombat—szeredi lóvasut pozsony—nagyszombati szakaszának mozdonyüzemre való átalakítását (a pozsony—virágvölgyi és nagyszombat—szeredi szakaszok lóvasuti üzemben maradtak) és azt nem csekély nehézségek után befejezvén, a gőzüzemű vonalat 1873 május 1-én forgalomba is helyezte.

A többi vonalon az építés még mindig szünetelt s a társulat vezetőségét a vállalat pénzügyi bajainak eloszlatása foglalkoztatta, melyek mármár a társaság fenállását is komolyan veszélyeztették. Az engedélyesek ritka áldozatkészsége segélyével mégis sikerült a pozsony—nagyszombati vonal üzemének folytathatásához szükséges alapokat előteremteni és a Wiener Wechslerbank csődtömegével is előnyös megegyezésre jutni.

A Nagyszombattól Pöstyén—Vágujhely—Trencsénen és Nemsova—Tepliczen át a magyar országhatárig (Vlára szoros) kiépítendő vasutvonalra nézve később dr. Strousberggel kötött a társaság szerződést, a ki azonban pénzügyi zavarokba került s belebukott a vállalkozásba. Az építéshez szükséges pénz beszerzését ekkor Brenner, Erdődy és Zichy grófok biztositották, a kik 1880 október 1-éig 6.480,000 frtnyi kölcsönt adtak.

1876-ban a nagyszombat—szeredi vonal alakittatott át lóüzemről gőzüzemre, végre 1877-ben sikerült a vágujhely—trencséni vonal építésének befejezéséhez hiányzó pénzt beszerezni, mely munkálatokra szintén a nevezett grófok bocsátottak pénzt rendelkezésre.

Miután azonban nem volt kilátás arra, hogy a társaság 8,475,000 frtra rugó adósságait rendezhesse, mivel a pénzpiaczon czimleteit nem tudta értékesiteni, miután továbbá ily viszonyok között az engedélyezett vonalak kiépítése lehetetlenné vált, miután végül az üzletben lévő vonalak a befektetési tőkét nem kamatoztathatták: a társulat — bukását kerülendő — a vasut eladását határozta el.

Az összes engedélyezett vonalakra megállapított névértékű tőke 56.690,100 frt lett volna; valóban kiadatott: 9.000,000 frt.

A cs. k. osztrák-magyar államvasuttársaság 7 millió forint vételárat ajánlott meg, azonban — mint tudjuk — a vasutat az állam szerezte meg, átvevén a társaságnak a wieni takarékpénztárnál fenállott 5.888,000 forintos kölcsöntartozását.

A vasutvonalat azután a m. kir. államvasutak, illetve az állam építették ki Zsolnáig s cserélték el a győr—brucki vonallal.

3. A déli vaspálya zágráb—károlyvárosi vonala.

Erről lásd a déli vasutnál az utóbbiakban mondottakat.

4. Állami biztosítást élvezett vasutak.

E csoportba tartoznak: az *első erdélyi, dunadrávai, alföldi, magyar nyugoti (magyar rész), első magyar gácsországi (magyar rész)* és *magyar északkeleti vasutak.* A szintén idetartozó arad—temesvári vasutról az osztrák—magyar államvasuttársaság magyarországi vonalainak megváltásánál lesz szó.

Az állami biztosítást élvezett vasutak visszaváltási jogának érvényesítésére meghatározott 30 év egyiküknél sem járt még le, s így valamennyinek államosítása a szabad egyezkedés utjára terelődött. Ez alkudozásokat

azonban nagyon megkönnyítette az a körülmény, hogy az illető társaságok az államnak szemben az élvezett állami biztosításból folyólag kapott jelentékeny előlegek következtében, más szóval vonalaik gyenge jövedelmezősége miatt erős ellenállást nem fejthettek ki, a mely okon azután (apróbb-cseprőbb előnyöket nem méltatva) az államositás egyszerüen a fenálló társasági adósságok átvállalása utján esett meg, a melylyel kapcsolatban az állami előlegek és kamatok czimén könyvelt társasági tartozások elejtettek.

E vasutak pénzügyi alapozásával egyébként (bár itt is sokat tanulhatnánk) részletesebben nem kivánunk időt tölteni s igy az ide vonatkozó adatok közlésére szorítkozunk.

Ezt megelőzőleg megemlítjük, hogy rendszerint a részvények aránya a kötvényekhez eredetileg 40 : 60-hoz volt, későbbi elsőbbségi kölcsönök kibocsátása az arányt természetesen felbillentette. Megemlítjük még itt is, hogy a megnyitás után felmerülő beruházásokról az engedélyokiratok nem gondoskodván, de azok elkerülhetők nem lévén, a vasutak ily költségekről először az üzleti kiadások keretében igyekeztek elszámolni, a mely eljárás az állami biztosítás fogalmából kiindulva, megengedhetőnek nem látszott. Miután azonban az illetékes tényezőknek be kellett látniok, hogy egyes beruházások a forgalom, tehát végeredményében az üzleti jövedelmet biztosító állam érdekében elódázhatatlanok, másrészt nem mutatkozott czélszerünek, hogy e czélból már az első években ujabb kölcsönök vétessenek fel : ennélfogva a kormány megengedte, hogy az engedélyezett beruházások költségei egyelőre az üzleti kiadások terhére rovassanak, de azzal a feltétellel, hogy az idevonatkozó összegek mint oly államelőlegek tekintendők, melyeket 6%-kal kamatoztatva az annak idején felveendő ujabb kölcsönből a társaságok visszatériteni lesznek kötelesek.

A beruházási szükségletek szaporodása és a forgó tőke mindinkább megnyilatkozó hiánya azután arra indította a kormányt, hogy az ebbeli szükségletekről gondoskodjék. Igy jött létre az 1876. évi XI. t.-cz. alapján az úgynevezett 1876. évi *egyesitett vasuti beruházási arany (forint) kölcsön*, melyet a vasutak nevében az állam vett fel és bocsátott azután a fentjelzett beruházási előlegek levonásával a vasutak rendelkezésére. Miután azonban több vasutnál a beruházási kölcsön kimerült és ujabb beruházások léptek fel, ezek második kibocsátásu elsőbbségi kölcsönökkel (üzleti kölcsönökkel) is segítettek magukon. — A Budapesttől, illetve Hatvantól Miskolczon, S.-A.-Ujhelyen és Legenye-Alsómihályon át az országhatárszélig (Przemysl irányában) kiépitendő volt második vágány ötletéből létesült ezután az *1888. évi második vasuti beruházási arany (német birodalmi márka) kölcsön*, melyet szintén az állam vett fel s utalt a kassa-oderbergi, északkeleti és első magyar-gácsországi vasutaknak át.

A két beruházási kölcsön évjáradékait az állam fizette, az egyes vasutakra eső hányadösszegek után pedig nem mint a rendes államelőlegeknél 4, hanem 6%-os kamatokat számított a törvények alapján fel.

Megjegyezzük még, hogy az *első erdélyi és duna—drávai vasutak* részvényei és elsőbbségi kötvényei 70%-kal adattak a fővállalkozó czégeknek át, vagyis azok kibocsátási árfolyama 70% volt ; *az alföldi vasutnál* hasonló volt a viszonyszám, de a második kibocsátásu elsőbbségeket már. 83·64%-on sikerült értékesiteni ; *a magyar—nyugati vasutnál* az 1 mfdre megállapitott valódi tőke volt 494,000 frt, az állami biztosítás mértföldenkint 36,400 + törl. hányadra 460 frt = 36,860 frt, tehát a valódi tőke után 7.46%, a névleges tőke (részvények és I. kib. elsőbbségi kötvények) után 5·06%, a miből következik, hogy a kibocsátási árfolyam $\frac{5{\cdot}06}{7{\cdot}46} = 68\%$ volt ; a magyar és stiriai vonalra nézve közös részvénytőke és I. kib. elsőbbségi kölcsönkötvénytőke — I. kib. — a magyar és stiriai vonalrészek között az állami biztosítási összegek arányában osztattak meg, mely szerint magyar részre esett 81.73% ; a második kibocsátású elsőbbségekből a szükséglet szerint magyar részre eső hányad 1874.évben eladott 3.172,400 koronányi része 87%, annak 1885-ben és 1887-ben értékesített 2.453,600 K része pedig 97.5%-on kelt el ; *az első magyar—gácsországi vasutnál* a részvénytőke és az

I. kib. elsőbbségi kötvények 75%-os árfolyamon értékesíttettek (magyar részre esett az állami biztosítás arányában 39.82%); a másodkibocsátású elsőbbségek 90, a harmadkibocsátásuak ellenben 87.575%-on kerültek pénzpiaczra (utóbbi két kölcsönből mindkét vonal a valódi szükséglet arányában vette ki a maga részét); *az északkeleti vasutnál* (beleértve a nyiregyháza ungvári II. rangu vonalat) a fővonal részvényei 58, a másodrangu vonaléi 78·5%-kal voltak értékesíthetők, az I. kib. elsőbbségek tulnyomó részben 71 és azok kisebb része 78·5%-kal, a 13 milliós arany kölcsönnek a fővonalra eső része 58, illetve 71, a másodrangura eső része pedig 78·5, illetve annak a konverzióra nem vonatkozó része (5.182,200 frt) 100%-kal, a 6%-os üzleti aranykölcsön 93.5 %-kal keltek. Az 1873. évi közös vasuti beruházási kölcsön eladási árfolyama 76·45, az 1888. évi márkakölcsöné 113% körül volt.

A tőkékre vonatkozó adatok a következők:

Ezüst kölcsönök.

Vasut	Kölcsön neme	Eredeti összeg K	Államosításkor törlesztetlen összeg K
1. Első erdélyi	Részvények	28.000,000.—	28.000,000.—
	Elsőbbségi kötvények	42.000,000.—	41.244,000.—
2. Duna—drávai	Részvények	9.272,400.—	9.272,400.—
	Elsőbbségi kötvények	13.908,400.—	13.747,600.—
3. Alföld—fiumei	Részvényekj	36.562,800.—	36.562,800.—
	Elsőbbségi kötvények I. kib.	38.000,000.—	37.090,800.—
	Elsőbbségi kötvények II. kib. (üzleti kölcsön)	3.413,200.—	3.203,600.—
4. Magyar nyugoti (magyar rész)	Részvények	24.519,046.—	24.519,046.—
	Elsőbbségi kötvények I. kib.	33.977,840.10	33110,192.80
	Elsőbbségi kötvények II. kib.	5.626,000.—	5.4.05,520.80
5. Első magyar—gácsországi (magyar rész).	Részvények	9.812,484.80	9.812,484.80
	Elsőbbségi kötvények I. kib.	15.100,076.20	14.727,966.40
	Elsőbbségi kötvények II. kib.	5.635,045.06	5.403,335.20
	Elsőbbségi kötvények III. kibí	4.400,000.—	4.380,006.—
6. M. északkeleti	Részvények	35.512,000.—	35.512,000.—
	Elsőbbségi kötvények I. kib.	53.268,000.—	51.441,000.—
	Unionbank kölcsöne	1.540,311.52	—
	Építési túlkiadásokra fordított szelvénylevonások	98,567.28	—
	Nyugdíjalap kölcsöne	198,362.66	—

Arany kölcsönök,

Vasut	Kölcsön neme	Eredeti összeg	Államosításkor törlesztetlen összeg
1. Első erdélyi	1876. évi egyesített beruházási kölcsön	3.818,717.— ar. frt	2.919,409.15 ar. frt
2. Dunadrávai	»	158,967.92 ar. frt	121,530.97 ar. frt
3. Alföldi	»	1.059,098.64 ar. frt	809,680.91 ar. frt
4. Magyar nyugoti (m. rész)	»	534,200.— ar .frt	489,000.— ar. frt
5. Első m. gácsországi (m. rész)	»	420,200.— ar. frt	384,644.74 ar. frt
6. Magyar északkeleti	»	2,385,200.— ar frt.	2,161,887.03 ar. frt
5a. Első m. gácsországi (m. rész)	1888. évi beruházási kölcsön	6.230,800.— ar. márka vagyis: 3.076,938.27 ar. frt	3.076,938.27 ar. frt
	»	16.912,200.— ar. márka vagyis: 8.351,703.74 ar. frt	8.322,962.96 ar. frt
6a. M. északkeleti	5%-os arany elsőbbségi kölcsön	13.000,000·— ar. frt	12.682,200·— ar. frt
	6%-os üzleti ar. kölcsön	1.589,000.— ar. frt	1.152,000.— ar. frt

(Az arany márkából 202·5 = 100 arany forinttal, továbbá 42 ar. forint = 100 K-val.)

Az üzleti kölcsönök az üzlet terhére kamatoztatandók és törlesztendők; a többiekre az állami biztosítás adja meg a szükséges fedezetet.

Az évi állami biztosítás volt például 1872. évre:

Vasut	Ezüstben frt	Aranyban frt
1. Első erdélyi	1.771,000·—	217,629·02
2. Duna—drávai	586,796·52	9,060·12
3. Alföldi	1.887,451·50 13,575·09 (6%-os)	60,780·56
4. Magyar nyugoti (magyar rész)	1.480,766·59	29,261·88
5. Első magyar—gácsországi (magyar rész)	781,096·37	23,017·30
6. M. északkeleti	2.917,970·34 + 130,190·48	130,654·10

a 13.000,000 frtos arany üzleti kölcsön után arany agió (alpári, évenkint változott).

Természetes, hogy azoknál a vasutaknál, a hol részvonalak nyiltak meg, csak az aránylagosan esedékes összegek lettek folyósítva, továbbá hogy az itt kimutatott összegek a későbbi kölcsönökre vonatkozó biztosítási összegekkel emelkedtek az illető vasutaknál.

A kifizetett államelőlegek kezdettől a bekövetkezett államosításig így alakultak:

Vasut	Ezüstben korona	Aranyban korona
Első erdélyi 1884 január hó 1-ig	43.535,408·—	4.082,204·76
Duna—drávai 1884 január 1-ig	12.129,782·—	166,538·09
Alföldi 1885 január 1-ig	40.835,700·—	1.291,711·90
Magyar nyugoti 1889 január 1-ig	46.317,372·32	903,902·90
Első magyar gácsországi 1889 január 1-ig	24.309,312·26	869,340·02
M. északkeleti 1890 január 1-ig	83.995,179·68	6.954,884·04
Együtt	251.122,754·26	14.268,581·71

Ha még hozzáadjuk a többi ily államosított vasutaknak elengedett összegeket, még pedig:

Keleti vasutnál 1876 január 1-ig	44.945,534·—	—
Arad—temesvárinál 1892 január 1-ig	8.872,750·43	—
volt az elengedés e czímen összesen	304.941,038·69	14.268,581·71
Együtt	319.209,620·40 korona.	

Érdekes lesz még, ha a *magyar nyugoti* és *első magyar gácsországi* vasutak osztrák részvonalairól, illetve azok egész hálózatáról is hozunk egy-két adatot.

Vasut	Kölcsön neme	Eredeti összege	Alaptőke Az államosításkor törleszthetlen összege
Magyar nyugoti összes vonalai	Részvények	15.000,000.— frt: ez.	15.000,000.— frt ez.
	Els. kötv. I. kib.	20.786,600.— frt. ez.	20.255,800.— frt ez.
	Els. kötv. II. kib.	3.276,400.— frt ez.	3.148,000.— frt ez.
	1876. évi beruh. köl.	534,200.— frt ar.	489.000.— frt ar.

Vasut	Kölcsön neme	Alaptőke Eredeti összege	Az államosításkor törlesztetlen összege
Első magyar—gácsországi összes vonalai	Részvények	12.320,000.— frt ez.	12.320,000.— frt
	Els. kötv. I. kib. . .	18.958,800.— frt ez.	18.491,600.— frt ez.
	Els. kötv. II. kib. . .	3.130,200.— frt ez.	3.005,800.— frt ez.
	Els. kötv. III. kib. .	13.600,000.— frt ez.	13.538,200.— frt ez.
	1876. évi beruh. köl.	420,200.— frt ar.	384,644.74 frt ar.
	1888. évi beruh. köl.	3.076,938.27 frt ar.	3.076,938.27 frt

Ha ezeket a számtételeket — 1 ezüst forintot = 2 koronával véve — a fentebb a magyar vonalrészekre nézve adott megfelelő tételekkel vetjük egybe, reá jutunk az osztrák vonalrészre eső tőkeösszegekre.

6. *Budapest—pécsi vasut.*

A budapest—pécsi vasut s ennek rétszilas—szekszárdi helyi érdekű vasuti vonala állami biztosítás nélkül létesíttetett és elég szerencsés társasági vállalkozás volt, a mennyiben a befektetett tőke kezdettől fogva megfelelően gyümölcsözött. A pénzpiacz tehát nem csalatkozott reményében, a melyet abban nyilvánított, hogy a részvényeket 92.5, az elsőbbségi kötvényeket ellenben 95%-os kibocsátási árfolyamon vette meg.

Az eredeti befektetés volt:

Részvényekben (200 frtos)	15.700,000 K	(7.850,000 frt)
Elsőbbségi kötvényekben (200 frtos)	15.700,000 »	(7.850,000 »)
Együtt	31.400,000 K	(15.700,000 frt)

Látjuk tehát, hogy a vasutnál a két czímlet aránya egymáshoz nem 40 : 60 százalék, hanem 50 : 50 százalék volt; vagyis ugyanannyi értékű kötvény adatott el, mint részvény.

Az államosítás szabad alku szerint hajtatott végre, még pedig 1889 január hó 1-évl, a mely napig az elsőbbségekből 114.000 K már törlesztve volt. Ez alkalommal az állam tulajdonába került a budafok—dunaparti szárnyvonal (74,321 K értékben), valamint a vasut leltári készlete (23.380 K értékben) is, mely utóbbi a forgó tőkének egyik alkatrésze, míg a vasuti szolgálat czéljára használt leltári tárgyak értéke a befektetések közé tartozik s így a befektetési tőkének egyik része. A társasági tartalékalap s az 1888 deczember 31-én megmaradt pénzkészlet meghagyatott a társaság birtokában.

A megváltási módozat ez volt: Az állam azt a kötelezettséget vállalta magára, hogy a forgalomban lévő társasági elsőbbségi kölcsönkötvények minden 200 frtos drbja után 10 frtot fizet évi kamat gyanánt félévi részletekben mindaddig, míg a jóváhagyott törlesztési terv szerinti esedékességek napján és mértékében az összes kötvényeket törlesztette. Átvette továbbá az állam azt a kötelezettséget, hogy a forgalomban levő részvények után, azok minden egyes 200 frtos darabjára évi 10 frtot fizet osztalékként félévi részletekben, vagyis az esedékesség napján, április 1-én és október 1-én, 5—5 frtot részvényenkint.

7. *Osztrák—magyar államvasuttársaság magyarországi vonalai.*

Az osztrák-magyar államvasuttársaság magyarországi vonalainak alapját a »*magyar központi vasut*« elnevezés alatt fennállott s később (a szabadságharcz után) osztrák állampályává vált pest—váczi, pest—czeglédi és marchegg—pozsonyi magyar állami vasutvonalak alkották.

Az 1855. évi január hó 12-én szentesített okirattal ugyanis egy osztrák és franczia tőkepénzesekből megalakult társaság engedélyt kapott a következő vaspályákra 1858 január 1-étől számított 90 évre:

1. Az üzletben állott bodenbach—brünn—olmützi éjszaki államvaspályára.

2. Az üzletben állott marchegg—szolnok—szegedi délkeleti államvaspályára, melynek részei a magyar központi vasut említett vonalai.

3. Az építés alatt állott szeged—temesvári állami vaspályára, melynek építését az állam volt köteles befejezni.

4. A Temesvártól a Duna felé vezetendő vaspályára, beágazással a lissava—báziási pályába.

5. A már megépített Lissavától Oraviczán át Báziásig terjedő pályára.

Az üzletben állott, megépített és építés félben volt állami pályákat az engedélyes társaság 170 millió frankon = 64.450,000 p. forinton (1 frankot 23·1 p. kr.-ral számítva) váltotta meg, mely összeget 36 havi részletben (35 részlet 5.520,000, az utolsó 6.800,000 frankkal) tartozott megfizetni. Az első részlet 1855 márczius 1-én volt esedékes. Ellenszolgálmányul az állam a vasuti vállalat javára az egész megváltási összeg után 5·2%-nyi járadékot biztosított. Ugyanekkor szerezte meg a társulat 30 millió frankon vagyis 11.550,000 p. frton az osztrák és magyar bányaműveket és uradalmakat is.

A társaság »*cs. k. szab. osztrák államvaspálya társulat*« czég alatt csakhamar részvénytársaságot állapított *az engedély átengedéséért magának az engedély egész tartamára a tiszta jövedelem tizedrészét kötvén ki.* (!)

A társulati tőke eredetileg 80 millió pengő forintban állapíttatott meg, mely 400,000 darab 200 p. frtos = 500 frankos részvény kibocsátása utján szereztetett be, fentartatván, hogy szükség esetén az alaptőkét hasonló összeg erejéig felemelhessék.

Nem akarjuk a vasut hálózatának fejlődési történetét tovább lapozni s csak azokat a mozzanatokat érintjük, melyek a pénzügyi alapozás nézőpontjából érdekelnek.

A társulat részben a megszerzett bécs—győri vaspályának és az ennek tulajdonában volt nagy gépgyárnak megváltása fejében fizetett 6.087,520 p. frt fedezhetése, részben az építéseket serényen folytató társulati vállalkozás biztosítása érdekében 1857. évben elhatározta, hogy kötvényeket fog értékesíteni, még pedig 300,000 darab 500 frank névértékű kötelezvényt bocsát ki 275 frank árfolyamon, a miből 82.500,000 frank folyt be.

Az 1857 május 27-én tartott közgyűlés pedig elhatározta, hogy a kötvények eladását szorgalmazni fogja mindaddig, a míg azok összege a tőkegyarapodás gyanánt alapszabályilag meghatározott 80 millió p. frtot el nem éri. Ehhez képest az 1857—1864. években a szükséghez mért részletekben összesen 753,636 darab kötvény került a pénzpiaczra 200.989,988·52 frank értékben, a melynek fejében valóban 197.562,624·29 frank folyt be és e szerint a kibocsátási árfolyam átlagban 262·15 frank volt darabonkint, vagyis 52·5%-(Egyes részösszegek után 55%.)

Ugyancsak az utóbb említett közgyülés határozott a czegléd—szolnoki vasutvonalnak a tiszavidéki vasut tulajdonába való átengedése tárgyában, melyet a társaság a tiszavidéki vasut tervezte pest—jászberényi vonal versenyvonala gyanánt épített meg s a mely átengedés következtében a tervezett vonal építése elejtetett.

1858. évi február hó 1-én a társaság az államnak a vételár utolsó részletét is kifizette s azután az aldunai (Báziástól) közvetlen forgalmat rendezte egyrészt Báziástól Zimonyig és Belgrádig, másrészt lefelé Turn—Severinig, mely czélból 4 hajót szerzett be. Majd megkezdetett az oravicza—steierdorfi bányavasut építése.

1861-ben a társaság a marchegg—bécsi és stadlau—brünni vonalakra kért engedélyt, a melyet azonban a Ferdinánd császár északi vasut ellenkezése miatt csak 1866-ban kapott meg. Az ez alkalommal kiadott engedélyokirat az északi vonalaknak a rossitzi vasut brünni pályaudvarával leendő összekötésére és a grussbach—znaimi szárnyvonal megépítésére is kiterjedt. Az itt értett vonalak összes hosszúsága 26 mfd.-re rúgott és az építési tőke 35 millió forintra volt felvéve.

Az engedély tartama 1867 január hó 1-től számítandó 99 évben állapíttatott meg úgy a régi, mint az új hálózatra nézve ; a beváltási jog csak 90 év mulva következik be, még pedig csakis együtt az összes régi és uj vonalakra. A korábban biztosított tisztajövedelem összege 13.000,000 frankra emeltetett (10·4 m. frankról).

Az új hálózatra szükséges pénz 225 frank kibocsátási áron aladott 150.000 darab kötvény utján szereztetett be, a mely műveletből közel 33.750,000 frank bevétel származott.

1871-ben az építési túlkiadások, a régi hálózaton végzendő kiegészítő munkák, a második vágányok, a forgalmi eszközök szaporítása, a tervezett vasutak megépítése, az arad—temesvári vasut, a vojtek—bogsáni pálya és a kikinda—belgrádi vasutvonal kiépítése czímeken összesen 74.650,000 frtnyi szükséglet állott elő; erre a társaság a tárczában fekvő saját kötvények és arad—temesvári vasuti czímletek, valamint ingatlanok eladásából, meg az új építkezéseknél felhasználható anyagszerek értékéből 10.890,000 fedezettel rendelkezett.

A hiány fedezésére a közgyűlés 150,000 drb új részvény kibocsátását határozta el 500 frank (alpári) árfolyamon, a melyek 1872-től kezdve ugyanúgy jövedelmeznek, mint a régiek. A kibocsátott új részvényekből 100,000 darabra az elővásárlási jog a régi részvények tulajdonosainak tartatott fenn olymódon, hogy minden 4 drb régi részvényre 1 új jutott. A fenmaradó 50,000 drb részvény *az alapitási jutalékok megváltására fordittatott!* Ez utóbbi műveletből 75 millió frank = 38.000,000 frt (oszt. ért.) bevétel származott.

1873-ban a chotzen—neusorgei, vojtek—bogsáni és nyitra—surányi vonalak kiépítésére 75.000 darab 5%-os kötvény bocsáttatott ki 15 millió forint névértékben 100·5 árfolyam mellett. Eladatott továbbá 60.000 darab *A.* sorozatú (kiegészítő hálózat) új 3%-os elsőbbségi kötvény darabonkint 300 frankon.

Ugyancsak 1873-ban megszerezte a társaság a tótmegyer—surányi vasútvonalat s azt 1874 január 15-én adta át a közforgalomnak.

1874-ben végre megkapta a társaság a temesvár—orsovai vonalra az engedélyt (XXVII. t.-cz.). E vasutvonal czéljaira annyi új sorozatú 3%-os kötvény volt eladandó, a mennyinek évi járadéka 1 millió osztrák értékű forintra = 2,500.000 frankra rúg; továbbá 16 millió osztrák értékű ezüstforint névértékű 5%-os kötvény értékesitendő. A 16,000.000 forintnyi névérték erejéig eladott 100 frtos kötvények 103·5 frton keltek el, miből folyólag 16,560.000 frt volt az eredmény.

1875-ben megszerezte a társulat a nyitra—surányi másodrendű vasutat, illetve annak engedélyét.

1878-ban rendkívüli közgyűlésen tárgyalta a társaság a brünn—rossitzi és arad--temesvári vasutak ügyét. Az előlemlített vasut részvényeit (2,192.400 forint), a másodiknak pedig összes czimleteit (4,722.710·18 frt) tudniillik már korábban összevásárolta, hogy ily úton nevezett vasutakat bekebelezhesse. E törekvések azonban nem sikerültek, jelesen az arad—temesvári vasutnak a társaság részéről való átvételét a magyar kormány forgalom politikai okokból a legerélyesebben ellenezte. Ily állapotában a dolgoknak a társaság a tartalékalap kiegészítése czéljából a jelzett összegek erejéig új kötvények eladását határozta el azzal, hogy addig, a míg az utóbb megnevezett két vasut czimleteinek megsemmisítésére engedélyt nem kap a társaság (a mi annyit jelent: a míg a két vonalat be nem kebelezheti), az új czimletek a pénztárban őriztessenek.

Miután azonban az építésfélben lévő temesvár—orsovai és chotzen—neusorgei vonalak építésénél több költség merült fel az előirányzottnál, mert a forgalom folytonos fejlődése néhány másodrangú vonal kiépítését és bizonyos csatlakozások létesítését kívánta, egyúttal elhatározta, hogy 15 millió forint erejéig új kötvényeket is bocsát ki, minek folyományaképen 4.600.000 forintnyi tartaléktőkére tesz szert.

1879-ben az újszőny—budapesti és szeged—zimonyi (vagy nagykikinda—zimonyi) vonalak tervezetével foglalkozott a társaság, de sikertelenül, nem lévén az államnak érdeke, hogy a vasútat a közforgalomra »nem mindig a magyar közgazdasági követelményekre való tekintettel gyakorolt nagy befolyásban öregbítse.«

Következett azután a nyitra—nagytapolcsányi és a félegyháza—csongrádi vonalak építése, majd a budapest—wieni, illetőleg vácz—stadlaui

vonalon a második vágány lerakása (6,200.000 frt), a budapesti pályaudvar újjáépítése.

1881-ben sikerült a társaságnak az alapítók amaz előjogát megszüntetni, mely szerint alapitási jutalék gyanánt az engedély egész tartamára a tiszta jövedelem tizedrésze az övék. Ez a kötelezettség rettenetesen súlyos volt, az alóla való felszabadulás a hozott áldozatot nagyon megérdemelte.

A következő évekre esik az újszőny—királyhidai vonalnak cserébe adása az állam tulajdonába jutott s azután kiegészített vágvölgyi vonalért s ezzel kapcsolatos csacza—zwardoni (országhatárszéli) vonal megépítése; továbbá a tepla—vláraszorosi vasutvonal és az esztergom—ipolyság—balassagyarmati, nemkülönben a morvavölgyi helyi érdekű vasutak létesítése.

Az államosítást megelőző utolsó 1890. évi mérleg szerint befektetve volt *a magyarországi vonalakba a kibocsátási veszteségek nélkül*; jelesen:

1. Régi vonalak	94,900.443	frt	66 kr
2. Temesvár—orsovai vonal	24,430.883	»	04 »
3. Ujabb vonalak üzletben	33,015.831	»	76 »
4. Ujabb vonalak, építésfélben levők	2.163.251	»	58 »
5. Lissava—aninai bányavasut	4,845.658	»	82 »
6. Gőzhajók	516.824	»	06 »
7. Telkek és ingatlanok	617.850	frt	29 kr
Összesen	160.490.743	frt	21 kr
8. Üzleti és építési anyagszerek készlete	2,096.123	»	47 »
Mindössze	162,586.866	frt	68 kr

Igy alakult a társaság magyar vonalainak befektetési tőkéje 1890. évig; de már a számadások lezárása előtt megindultak az alkudozások a társaság magyarországi vonalainak állami megváltása iránt. Ezek az alkudozások azért voltak szükségesek, mert az állami megváltást a kikötött 30 év előtt az engedélyokiratban megállapított módon (t. i. vagy a tőke vagy a jövedelem alapján) végrehajtani csak erőszakkal és jogtiprással lehetett volna, a mi eleve ki volt zárva.

Az alkudozások során a megváltandó tárgyak és pénzértékek közé vonták be azután a budapesti körvasutra adott társasági kölcsönből még törlesztetlen 2,496.617 frt 50 krt is.

A jelzett számtételek azonban helyesbítendők voltak, mivel a forgalmi eszközök stb. tartalékalkatrészei, a melyek mint készletek a forgó tőke, illetve az anyagszerek közé tartoznak és jelenlegi értékükkel az anyagszerek állományába veendők át, eredeti értékükkel a befektetési tőkék közé osztattak, a honnan kihasítandók. E helyesbítés okán az átveendő üzleti és építési anyagszerek értéke 2,285.168 frt 47 krra emelkedik, míg a tőkeösszegek megfelelőleg kereken 162,534.000 frtra apadnak.

Meg kell itt említenünk, hogy ugyancsak a társasági mérleg szerint a társasági összes kölcsönök (részvények, elsőbbségi kötvények) összege volt 415,919.500 frt s erre az összegre 55,068.569 frt 93 krnyi kibocsátási veszteség esett. A magyar vasutvonalakra esnék tehát $\frac{162,534.000}{360,851.000}$ arányában kereken 24,804.000 frt kibocsátási veszteség, melynek betudásával a *névleges befektetési tőke* 187,337.600 *frtra* emelkedik. Ezekből az adatokból könnyen kiszámítható, hogy a kibocsátási árfolyam átlagban 86·76%-kal, a veszteség tehát 13·24%-kal jelentkezik.

Az alkudozások során azonban a tőkeérték nem játszott nagy szerepet, mivel az üzleti eredményekre, t. i. az utolsó hét évi, illetve a legmostohább két év levonásával fenmaradó öt évi eredmények átlagára alapított járadékszámítás kedvezőbb értéket adott, vagyis a kereskedelmi érték a valóban befektetett értéket meghaladta.

Méltányolni kellett továbbá azt a társaság engedélyokiratában foglalt, másutt elő nem forduló, egyedül álló, igen fontos tényt, hogy a váltságösszeg ellenében a vasuttársaság átadja összes vasutvonalait s ezek tarto-

zékait, *kivéve a mozdonyokat és kocsikat, a melyek becsáron váltandók meg, a becsár azonnal való kifizetése mellett.*

Ez a határozat visszás ugyan, mert hiszen úgy az építési tőkeérték, mint a kereskedelmi érték szerint számított járadékban a mozdonyok és kocsik értékének járadékhányadát is benfoglaltnak kell tekintenünk. (A forgalmi eszközök könyvi értéke közel 27 millió frt volt.)

Az adott körülmények alapos mérlegelése után és megfontolva azt a kétségtelen tényt, hogy a társaság magyarországi vonalainak megváltásával a magyar kir. államvasuti hálózat nemcsak megszabadul erős versenytársától, hanem oly hatalmas kiegészítési hálózatot is szerez, a melynek segélyével ezután egész forgalmi politikáját és pénzügyi viszonyait kedvezőbbre fordíthatja: beható tárgyalások során a kormány a társulattal abban állapodott meg, hogy a társaság megváltási járadék gyanánt 75 éven át 9,598.500 frt évi járadékot kap, mely félévenkint előzetesen, tehát 150-szer esedékes 4.799.250 frtnyi részletekben utalandó ki.

Ennek a járadéknak 5%-os alapon — előzetes kamat és törlesztési hányad mellett — 191,923.374 frt 33 kr = 385,846.748 korona 66 fillér tőke felel meg.

Tehintve, hogy az államra nézve a járadékösszegnek megfelelő tőke veendő a társasági magyarországi vonalaknak és tartozékaiknak megváltási értéke gyanánt számba, nem pedig a társasági mérlegben kimutatott névleges kölcsöntőkék összegei, természetes, hogy a befektetésre való felül fizetés — az államra nézve kibocsátási veszteségül minősítendő.

Megjegyezzük e helyütt még, hogy a társaság az épülő félben lévő vonalak befejezésére 10,000.000 korona kölcsönt is adott az államnak s a megegyezés kapcsán került az arad—temesvári vasut is a magyar állam tulajdonába, mely egyébként a tiszavidéki vasút államosításakor már államvasuti üzembe jutott; továbbá, hagy az átvett anyagok értékét a törvényhozás az államositási szerződés törvénybe iktatása alkalmával a magyar kir. államvasutak anyagszerfedezeti alapjának gyarapítására szánta.

8. Arad—temesvári vasut.

Az arad—temesvári vasut létesítésének terve többször felmerült, de csak akkor kezdett komolylyá válni, midőn azt a közmunka- és közlekedési minister — méltatva az Arad és Temesvár városok közötti vasuti összekötés közgazdasági és hadászati jelentőségét és fontosságát — 1867-ben a magyar vasuti hálózatról készitett javaslatba bevette.

Ekkor az eszme csakhamar a megvalósulásra alkalmas, termékeny talajt talált, a mennyiben Klapka tábornok még ugyanabban az évben előmunkálati enegdélyt kért és kapott a vasutvonalra, majd — miután sikerült neki a szükséges pénzt is összehozni — neki és társainak az 1868. évi XXXVII. t.-cz. alapján a kormány az engedélyokiratot is kiadta.

Az engedélyokiratban az alaptőke a következő összegben lett meghatározva:

Részvények (ezüstben)	2.281,200 ft.	(= 4.562,400 K)
Elsőbbségi kötvények (ezüstb.)	3.422,000 »	(= 6,844,000 »)
Összesen (ezüstben)	5.703,200 »	(=11.406,400 K)

A részvények és elsőbbségek közötti arány tehát itt is kereken 40 : 60-hoz volt.

Az engedélyezett tőkére nézve évenkint és mértföldenkint 39,500 ezüst forint állami biztosítást adott az állam, vagyis az egész vasutvonalra 288,745 ezüst forintot biztosított tiszta jövedelem gyanánt; a vasutvonal csak 1871. április hó 6-án nyílt meg a közforgalomnak.

A vasut két nagy vasut — a tiszavidéki és osztrák-magyar államvasut — vonalai közé szorítva, nem érhetett el a várakozásnak megfelelő üzleti eredményeket, a mi abban találja magyarázatát, hogy a helyi forgalom köeén

túl mindjárt összeütközött a két hatalmas szomszéd érdekeivel. Különösen az osztrák-magyar államvasuttársaság követett el mindent, hogy az arad—temesvári vasutat érdekkörébe vonja, mely czélból — mint annak helyén említettük — a vasut összes részvényeit megszerezte s így annak díjszabási ügyeire nagy befolyáshoz jutott, melyet az államkormány azzal ellensúlyozott, hogy nem engedte meg a vasutnak az osztrák-magyar államvasut hálózatába való beolvasztását, sőt annak üzletét is a tiszavidéki vasutra bízta.

Az osztrák-magyar államvasuttársaság magyarországi vonalainak megváltásával kapcsolatban e társaság az arad—temesvári vasut összes részvényeit s időközben soron kivül összevásárolt kötvényeit is átadta a magyar államnak.

A vasut befektetési tőkéje ekkor volt:

Részvénytőke	4.562,400 K
Elsőbbségi kötvények törlesztetlen része	6.547,200 K
Együtt	11.109,600 K

Ez az összeg került a magyar államvasutak számadásába, míg a törlesztett része az elsősbbségeknek 296,800 K-val elejtetett.

(A kibocsátási árfolyamra nézve az engedélyezési tárgyalásnál megállapított arányszámok szerint 65%-ra jutunk.)

9. Magyar államvasutak helyi érdekü vonalai.

Az e csoportba tartozó vonalak közül a félegyháza—csongrádi, garam—ipolyvölgyi, morvavölgyi és perjámos—varjasi az osztrák-magyar állam vasuttársaságtól, a rétszilas—szekszárdi vonal pedig a budapest—pécsi vasuttól lett megváltva, ezek pénzügyi alapozásáról tehát már esett szó.

A beszterczebánya-zólyombrézói, piski—vajdahunyadi és székelykocsárd—marosujvári (kincstári) vonalakat a pénzügyministerium építtette; azok pénzügyi alapozására nézve tehát az áll, a mi az államvasutak saját vonalaira. Az első két vasut megépítését egyébként az országos bank vállalata el s az állam azért félévenként előre 38,500 ftnyi évjáradékot fizet 34 éven át.

A marosvásárhely—szászrégeni, ruma—vrdniki és tarczavölgyi vonalak korábban társasági vasutak voltak; ezek pénzügyi alapozására ennélfogva az áll, a mi a helyi érdekű vasutakra általában véve (l. utóbb.)

Megjegyezzük, hogy az itt felsorolt összes vonalak szorosabban vett építési költsége 1907. év végén 27.483,657 (kilométerenkint átlag 68,360) koronára rúgott, mely összeg a m. kir. államvasutak tőkéjének alkatrésze.

Összesítés. M. kir. államvasutak összes vonalai (saját és államosított vonalak.)

Az előadottakban — mint láttuk — nem szorítkoztunk csupán a vasutvonalak eredeti tőkéire, t. i. az illető vonalakra a megnyitásig építési és felszerelési czélokra felhasznált költségekre beszedett alaptőkékre, mert a hálózat kiterjesztése kapcsán felmerült újabb eredeti befektetésekkel együtt, illetve ezekkel párhuzamosan a régibb vonalakon felmerült beruházási szükségletek is az újabban beszerzett tőkékből kerültek ki. Nem lehet tehát a pénzügyi alapozást az eredeti és későbbi szükségletek szerint elkülöníteni.

1890-ben a m. kir. államvasutak kölcsöneinek (arany- illetve ezüst- és papirkölcsönök) egy része konvertáltatott, a miről később szólunk.

A m. kir. államvasutak névleges befektetési tőkéi (alaptőkéi) 1907. év végével az évi jelentés nyomán kölcsönök és hozzájárulások szerint részletezve a következők voltak:

Kölcsönök, illetve hozzájárulások neme	Még forgalomban K	f	Már törlesztve K	f	Összesen K	f
Külön állami kölcsönök.						
Az 1888. évi 4½%-os állami arany-kölcsön, az 1888. évi 4½%-os állami ezüst-kölcsön és a magyar keleti vasutat terhelő adósságnak az 1902. évi m. kir. adómentes 4%-os koronajáradék-kölcsönből convertált része	675.140,952	38	—	—	675.140,952	38
Ugyanezen három kölcsönnek a conversióig törlesztett része	—	—	20.976,428	56	20.976,428	56
Az 1897. évi 3½%-os magy. kor.-járadék-kölcs.	60.000,000	—	—	—	60.000,000	—
Az 1900. évi VIII. t.-cz. alapján kibocsátott 4%-os koronajáradék-kölcsön	120.000,000	—	—	—	120.000,000	—
Az 1902. évi V. t.-cz. alapján kibocsátott 4%-os koronajáradék-kölcsön	62.100,000	—	—	—	62.100,000	—
Az 1904. évi XIV. t.-cz. 19. §. alapján kibocsátott 4%-os koronajáradék-kölcsön	25.655,800	—	—	—	25.655,800	—
Az 1904. évi XIV. t.-cz. 6. §-a alapján kibocsátott 4-%-os koronajáradék-kölcsön	32 033,300	—	—	—	32.033,30	—
Összesen	974.930.052	38	20.976,428	56	995.906,480	94
Egyéb állami kölcsönök.						
Üzletben levő vonalakba befektetett összeg	—	—	—	—	874.149,025	47
Építés alatt levő vonalakba befektetett összeg	—	—	—	—	7.089,164	45
Határőrvidéki alap	—	—	—	—	38.299,378	38
Helyi érdekű vasutak hozzájárulása	—	—	—	—	37.694,020	37
Az államosított vasutak után átvett terhek						
Tiszavidéki vasutat terhelő I. kibocsátású elsőbbségi sorsjegy-kölcsön	18.257,050	30	10.864,470	64	29.121,520	94
Bpest-pécsi v. conv. 4%-os elsőbbségi kölcsön	17.422,800	—	1.376,800	—	18.799,600	—
Magy.-gácsországi I. kibocs. „ „	13 679,018	14	1.048,948	26	14.727,966	40
„ „ II. „ „ „	4.466,915	64	936,419	56	5.403,335	20
„ „ 1887. „ „ „	4.107,982	50	272,023	50	1.380,006	—
Az 1888. évi egyesitett vasuti beruházási kölcsönből a magy.nyugati, a magy.-gácsországi és a magy. észak-keleti vasutra eső hányadának az 1902. évi m. kir. adómentes 4%-os koronajáradék-kölcsönből convertált része	25.598,824	26	—	—	25.598,824	26
Ugyanezen kölcsönnek a conversióig törlesztett része	—	—	1.543,797	71	1.543,797	71
A zágráb-károlyvárosi vasutat terhelő adó-ság	10.991,030	84	437,540	58	11 428,571	42
Az osztr.-magy. államv. megváltási járadéka	371.098,808	60	12.747,940	06	383.846,748	66
Az osztr.-magyar államvasut vonalainak kiegészitésére felvett kölcsön	—	—	10.000,000	—	10.000,000	—
Összesen	465.622,430	28	39.227,940	31	503.850,370	59
Mindössze	—	—	—	—	2,457.988,440	20
Ehhez hozzáadandó:						
A kassa—oderbergi vasut által fedezett beruházási költségek*)	—	—	—	—	29,996	68
Együtt	—	—	—	—	2,458.018,436	88

*) Az üzemébe átengedett csácza—országhatárszéli vonalon.

Ezzel szemben állanak:

A valódi építési költségek, még pedig:		
Eredeti építés	1,040.608,922·85	K
Kiegészítési munkálatok	415.339,205·20	»
Forgalmi eszközök	498.141,700·80	»
Uszóművek *)	2.258,235·66	»
Leltári tárgyak	46.791,220·18	»
Időközi kamatok	69.844,491·62	»
Összesen	2,072.983,776·31	»
A kibocsátási veszteségek	385.034,660·57	»
Együtt	2,458.018,436·88	»

*) A m. kir. folyam- és tengergőzhajózási társaságnak átengedve.

Az építésnél tehát az eredeti és kiegészítési költségek külön-külön mutatvák ki, míg a forgalmi eszközöknél és a leltári tárgyaknál az eredeti és későbbi beszerzés egy kalap alá került.

A jelzett tőkeösszegekben benfoglaltatnak az építésfélben lévő vonalakra fordított 7.089,164 koronára rúgó összeg és a Kassa-oderbergi vasut üzletébe átengedett csácza-országhatárszéli vonal 5.128,316 K tőkéje is.

Nem szabad figyelmen kivül hagynunk, hogy a felsorolt tőkékbe a m. kir. államvasutak gépgyára és a diósgyőri m. kir. vas- és aczélgyár tőkéi nincsenek betudva, mivel ezek üzeme 1898. évben a pénzügyi tárcza keretébe adatott, illetve vétett át.

Társasági fővasutak.

Állami biztositást igénybe vevő vasutak.

1. Kassa-oderbergi vasut (magyar rész.)

A Kassától Oderbergig, elágazással Eperjesre, tervezett vasut létesítésére az 1866. évi junius hó 26-án legfelsőbb helyről jóváhagyott engedélyokirat adta meg az engedélyt.

Az engedélyokiratban az engedélyeseknek és illetve jogutódjuknak: a megalkotandó részvénytársaságnak az egész vonal megnyitási napjától kezdve az egész (90 évi) engedélytartam idejére, tehát 1872 márcz. 18-tól 1962. márcz. 17-ig évi 2.633,200 o. é. ezüstforint tisztajövedelem biztosittatott, mely összegből 33,000 ft. esett a tőketörlesztésre.

Miután azonban engedélyesek ezen az alapon a pénzpiacz nehéz helyzete miatt nem tudtak pénzt kapni, a kormánytól újabb kedvezményeket kértek, ezeket az államkormánynyal 1866. junius 30-án kötött egyezmény és az 1867. évi julius hó 22-én létrejött pótegyezmény adta meg, a mennyiben az elsőben az állam belement abba, hogy állami biztosítási előlegek adassanak oly részvonalakra is, a melyek az egész vonal megnyitását megelőzőleg nyílnak meg a közforgalomnak; a másodikban pedig az évi biztosítás összege 2.948,390 o. é. ezüstforintra emeltetett (a törlesztési hányad betudásával; az osztrák vonalrészre esett 540,000 ft.) és ezen felül az állam 25,000 db. vasuti részvény ellenében 5 millió forintot előlegezett, nem említve a bélyeg- és illetékmentesség kiterjesztésében rejlő anyagi előnyöket.

E jelentékeny kedvezmények mellett sem sikerült azonban mindjárt a pálya megépítését biztosítani és csak akkor jutott dűlőre a dolog, midőn az 1869. évben az engedélyezési jog a wieni angol-osztrák bankra ruháztatott át és ez alkalommal az építés budapesti czégekből alakult építési fővállalatnak a kezébe került, mely az építést be is fejezte, mire a pályát egészében s illetve annak utolsó igló—abosi vonalát 1872 márczius hó 18-án megnyitották.

A részvények és kötvények elhelyezését a nevezett bankintézet már 1869. évben megkezdte azzal, hogy a részvényekre aláírást nyitott, az elsőbbségekből pedig 25,000 db. 200 frtos kötvényt 88%-os árfolyamon eladott.

A megállapított alaptőke így alakult (akkor):

Részvények 97,063 db. 200 frtos	19.412,600 frt
Elsőbbségi kötvények 194,126 db. 100 frtos	38.825,200 »
Együtt	58 237,822 frt

(A 40 : 60-hoz arányt tehát betartották.)

Meg kell még említenünk, hogy a vasutépítést végző fővállalat nemsokára az utolsó vonalrésznek megnyitása után — beleszámítva a munkálatok siettetéséből származó nagyobb költségeket és az előirányzat keretén túl végzett munkák költségeire eső időközi kamatokat — összesen 8.664,727 frt. 07 krnak a megtérítését követelte, a melyet később a vasuttársasággal egyetértőleg 4.600,000 ftra szállított le. A magyar kormány ebből az összegből a magyar vonalra nézve 2.118,564 ftnak megtérítését találta csupán indokoltnak; a többire nézve pedig az osztrák kormányhoz fordult a kérdés rendezése végett.

Hosszas tárgyalások után végül sikerült a magyar kormánynak az

osztrák kormánnyal úgy a kárpótlási kérdésben, mint a közös állami biztosítási összegnek megosztása, a közös kiadások megosztása, stb. tekintetében megállapodásra jutni.

Igy jött létre az 1873. évi deczember hó 23-án és 1876 január hó 22-én Wienben kelt két egyezmény, melyeknek értelmében a kárpótlás rendezését bizonyos ellenengedmények árán a magyar kormány vállalta magára.

A kárpótlási kölcsön iránt a társasággal folytatott tárgyalások folyamán megfontolás tárgyá volt az is, hogy a Kassa-oderbergi vasutra nézve a jövedelmezőség nézőpontjából súlyos következményekkel járhatna, ha az eperjes—leluchowi vasut üzletét oly érdekcsoport kerítené meg, a mely a Kassa és Oderberg közti forgalmat a galicziai vasutakra akarná terelni. A kárpótlási kölcsönre nézve abban történt megállapodás, hogy a magyar kormány a törvényhozás jóváhagyásának fentartásával 1876. január 1-től kezdve az egész engedélyezési idő tartamára 346,618 frt. 85 o. é. aranyforintra (825,283 koronára) rúgó külön évi biztosítást vállal magára, mely biztosítás alapján a társaság aranyban 6.828,000 frt. erejéig újabb elsőbbségi kölcsönt vehet fel; ellenben a 2.408,390 o. é. ezüstforintnyi biztosítás egyúttal 2.214,812 frt. 41 krra csökken. Az eperjes—tarnowi vasut magyarországi részét illetőleg pedig a magyar kormány hozzájárulásával 1876. évi április 8-án szerződés köttetett, melynek értelmében az eperjes—országhatárszéli vonalat a kassa-oderbergi vasuttársaság veszi át. (8 részvényért 9 db. oderbergit kaptak az átvett vonal részvényesei.)

Úgy a kárpótlási kölcsönre vonatkozó megegyezést, mint az eperjes—országhatárszéli vasutvonalnak a kassa—oderbergi vasut hálózatába való bekebelezése tárgyában kötött szerződést a törvényhozás végre 1879-ben jóváhagyta.

Az eperjes—országhatárszéli vonal befektetési tőkéje a következő összegekkel ment a kassa—oderbergi vasut mérlegébe át:

Részvények	2.856,800 frt.	(40%)
Elsőbbségi kötvények	4.285,200 »	(60%)
Együtt	7.142,000 frt.	

(A kibocsátási árfolyam az engedélyezési adatok alapján 90·4% volt.)

Része van továbbá a kassa—oderbergi vasutnak úgy az 1876. évi, mint az 1888. évi vasuti beruházási kölcsönben; végül a magyar vonalak czéljaira legujabban 46,500,000 korona felvételére kapott engedélyt, illetőleg ujabb állami biztositást évi 2.114,313 korona erejéig.

A közös részvény és I. kib. részvénytőkén kivül az osztrák vonalakra nézve is engedélyeztetett egy 11.000,000 koronára rúgó beruházási kölcsön.

Ki kell még emelnünk, hogy a részvények és kötvények eredetileg 5%-osak voltak, azok azonban később 4%-osokká változtattak át.

Az 1907. évi »Adatok« szerint a vasut tőkéje 1907. év végén volt:

	Magyar vonalrészen	Egész hálózaton
Valódi befektetési költség	99.328,655 K	165.081,950 K
Névleges tőke (alaptőke)	125.201,661 »	203.137,831 »

Az állami biztositás összege ez (a magyar vonalrészre):

ezüstben évi	7.268,410 K	4% kamat mellett,
aranyban évi (kárpótl. kölcs.)	825,283 »	4% » »
aranyban évi (beruh. kölcsön)	724,797 »	6% » »
Összesen	8.818,490 K	

Ennek alapján kezdettől 1907. év végéig kifizetett, illetve követel a magyar állam:

Ezüst államelőlegek fejében	61,798,307·45 koronát
Arany államelőlegek fejében	40.421,829.75 »
Együtt	102.220,137·20 koronát

2. *Pécs—barcsi vasut.*

A pécs—barcsi vasut építésére az 1867. évi május hó 2-án szentesített engedélyokirat adott felhatalmazást, melynek értelmében az enget-

délyesek vagy jogutódjaik a pálya megnyitásától kezdve az engedély egész tartamára évi 350,000 frtnyi (ezüst) = 700,000 korona állami biztosítást kaptak.

A társasági alaptőke áll:

Részvénytőkében (200 frtos 5%-os darabokban)	6.928,400 K-ból
Elsőbbségi kölcsön-kötvényekben (200 frtos 5%-os darabokban)	6.898,000 »
Együtt	13.826,400 K-ból

A részvények kibocsátási árfolyama 68, a kötvényeké 80% volt.

Részt vett a társaság is 744,761·90 K tőke erejéig az 1876. évi arany beruházási kölcsönben, mely után 17,134·25 arany forint = 40,796 korona állami biztosítást élvez. Az 1907. végén a társaság állami biztosítási előlegekért tartozott az államnak:

Ezüstben	5.637,143·35 K-val
Aranyban	1.205,937·54 »
Együtt	6.843,080·89 K-val

Meg kell itt említenünk azt az ismert tényt, hogy a vasut üzletét a budapest—pécsi vasut államosítása alkalmából a m. kir. államvasutak vették át.

Az állami biztosítást nem élvező vasutak.

1. *Déli vaspálya.*

A cs. kir. szab. déli vaspálya-társaság történetének lapjait ott ütjük fel, a hol magyar hálózatának első szakasza, a Katzelsdorf melletti országhatártól Sopronig haladó vonal ötlik szemünkbe. Ezt a vonalat magyar vállalkozás (Széchenyi gr. és Eszterházy hg.-féle földbirtokos-társaság) létesítette; annak üzletét azonban a *wien—gloggnitzi vasuttársaság* vette át.

A wien—gloggnitzi vonalat a volt győri vasuttársaság építette ki és az 1842. évi május hó 5-én nyilt meg.

A wien—gloggnitzi vasuttársulat létesítette azután a luxenburgi és a wienerneustadt (bécsujhely)—katzelsdorfi vonalakat és vette üzembe a grácz—mürzzuschlági állami vonalat, később pedig az osztrák állam építette grácz—cilli-i vonalat, mely alkalommal »*a cs. kir. déli államvaspályák üzleti vállalata*« czímet vette fel. Az 1849. évi szeptember 15-én megnyilt cilli—laibachi vonalat szintén e vállalatnak adta az osztrák kormány üzembe. Ugyanebben az évben kezdték meg a gloggnitz—mürzzuschlagi hegyi pályának, az úgynevezett Semmering-pályának az építését, a mely pálya az építés közben felbukkant óriási nehézségek miatt csak 1854. julius hó 17-én volt a közforgalomnak átadható. Ez az utóbb említett hegyi pálya volt a világ első ilyen vasutja!

Időközben 1851. junius hó elején az osztrák kormány a déli államvaspályák üzemét saját kezébe vette át és 1853-ban a gloggnitzi pályát 18 millió forinton, 1854-ben pedig a soproni vonalat is 2.089,516 forinton (pengő pénzben) megvásárolta; 1857-ben (VII/27.) végül a déli államvaspályák laibach—triesti utolsó szakaszát is megnyitotta.

Már ekkor előtérbe lépett az a törekvés, hogy az utóbbi vonal a lombard—velenczei hálózattal és a keleti pályákkal egyesíttessék.

A lombard—velenczei vasutat a »*lombard—velenczei Ferdinánd-pálya társaság*« építette ki, de 1852. évben azt az osztrák állam már megváltotta (17.604,000 frton). A Milánótól Monzáig vezető és később a milanó—comói vasuttal egyesített vonalat szintén külön társaság építette, de ezt is az osztrák állam szerezte meg 1851-ben (7.406,309 frtért). 1856. évben az emlitett pályák 100 millió liráért (5·5% tiszta jövedelem biztosítása mellett) 90 évre társasági kezekbe kerültek és ez a társaság megkapta az olasz központi pálya építését is. Ekkor alakíttatott a »*cs. kir. szab. lombard—velenczei és közép-olaszországi vaspálya-társulat*«

A »*Ferencz József keleti vaspálya*« részére a következő vonalak engedélyeztettek volt: 1. Bécs—Sopron—Kanizsa—Eszék, 2. Ujszőny—Székes-

fehérvár—Eszék, 3. Buda—Nagykanizsa—Pöltschach csatlakozással a déli vasutig, 4. Eszék—Zimony. Az engedély magyar földbirtokosokból és külföldi tőkepénzesekből alakult érdekeltségnek adatott meg 1856. október hó 8-án 90 évre és annak legfeljebb 100 millió forint erejéig kibocsátható tőkéje után 5.5% tiszta jövedelem biztosittatott. Az engedélyesek helyébe részvénytársaság lépett, mely 57.600,000 p. forint alaptőkét szerzett be 300,000 darab 192 frt = 500 frankos részvény kibocsátása alapján. Ez a társaság azonban már — alig hogy 1857 végén Pettaunál az építési munkákat megkezdette — 1858. évben feloszlott.

A lombard—velenczei pálya alapitóinak az a terve ugyanis, hogy a pálya a déli állampályákkal és a Ferencz József keleti vaspálya-társaságnak vonalaival egyesíttessék, megvalósult, a mennyiben említett alapitók 1858. évben a következő vonalak építésére, illetőleg üzletére kaptak engedélyt 1865. január 1-től 90 évre:

a) a cs. kir. szab. déli állampályára (Bécs—Trieszt, Mödling—Laxenburg, Bécsujhely—Sopron);

b) a Marburgtól Klagenfurtig vezető vonalra, meghosszabbitással Villachig;

c) a Steinbrücktől Zágrábon át Sziszekig terjedő vonalra, szárnyvonallal Károlyvárosig;

d) a tiroli vonalakra (Verona—Kufstein, Botzen, Brix és Innsbruckon át).

Egyuttal felhatalmazást adott az engedélyokirat arra, mikép ezeket a vonalakat a lombard—velenczei és Ferencz József keleti pályák vonalaival az illető társulatok hozzájárulásával egyesitsék és az egyesült összhálózat az alakítandó új társaságnak engedtessék át.

Az egyesülés 1859. január 1-vel létrejött és a megalakult »*cs. kir. szab. déli állam, lombard—velenczei és közép-olaszországi vaspálya-társulat*« ugyanannak az évnek augusztus havában (25-én) tartotta meg első közgyülését. A társulati hálózat kiterjedése ekkor 402·5 mrf. volt, melyből 193.4 mrf. állott üzemben, 209·1 mrf. pedig építés alatt állott vagy még kiépitendő volt.

Az államtól átvett vonalak megváltási ára 100 millió ezüst forint volt, melyből 70 millió 1866 november hó 1-ig volt törlesztendő, 30 millió pedig az alaptőke 7%-át meghaladó tiszta jövedelem feléből 1870. évtől kezdve lassanként lefizetendő. Az 1867. évi (április 13-iki) pótszerződés az engedélyokirat idevágó szakaszát módositotta és a 30 millió frt törlesztésére a mértföldenként 107,000 frtot meghaladó nyers jövedelem egy tizedét tűzte ki, bizonyos külön feltételeket is kötvén ki a visszafizetés gyorsabb lebonyolítása esetére. Az állam egyuttal biztosította az alaptőke 5·5%-os gyümölcsöztetését olyformán, hogy 1866. január 1-től kezdve az engedély lejártáig mértföldenként és évenként és pedig 1866. évre 91,000 frtot, minden következő évre 1000 frttal több nyersbevételt biztosít, mignem a biztosított mértföldenkénti évi összeg 100,000 frtot elér.

A társulati tőke 150 millió osztrák értékű forintban állapittatott meg, mely czélból 750.000 darab 200 forintos (= 500 frankos = 20 font sterlinges) részvény kibocsátása engedélyeztetett.

A társaság azonban a közbejött háború miatt valóban nem élvezhette jogait s egyelőre kénytelen volt várakozni, annyival is inkább, mert a pénzpiacz helyzete lehetetlenné tette a pénzügyi alapozást. Ennek érdekében alapszabály-, illetve engedélyokirat-módosítás vált szükségessé, t. i. hogy a részvényekre való befizetés aranyban vagy ezüstben vagy a befizetés napi árfolyamán számított bankértékben legyen követelhető.

Ujabb módosítást követelt továbbá, hogy a politikai események miatt a nem magyar vagy osztrák területen fekvő vonalaknak külön igazgatás alá való helyezése vált haladéktalanná, a mire két mód kinálkozott; nevezetesen vagy az, hogy az osztrák-magyar és az olasz hálózat elválasztassék egymástól, vagy az, hogy az egység fentartása mellett két külön hatáskörü igazgatási szervezet alkottassék. Az utóbbi mód érvényesült, a melynek kapcsán azután a piemonti kormánynyal egyezségre lépett a társaság, melynek értelmében a társaság 5·2%-os biztosítást kapott a lombardiai és 6,500.000 frankost a középolaszországi hálózatra.

Az 1861. évi november 20-iki egyezményben az osztrák kormány szabályozta azután még a többi függő kérdést is. E közben az építés gyorsan haladt és 1860 április 24-én a pragerhof—kanizsai, junius 1-én az újszőny—székesfehérvári, október 1-én a nabresina—casarsai, 1861 április hó 1-én pedig a buda—kanizsai vonal is megnyilt.

Az 1861. év végével a valóságos tőke volt:

Részvényekben 750.000 darab 180 forint befizetéssel ..	135,000.000 frt,
Kötvényekben 784.379 darab	78,571.253 »
Összesen ..	213,571.253 frt.

1864. évben a fedezetlen építési kiadások rendezése érdekében újabb 400.000 darab kötvény eladását határozta el a közgyűlés, de főleg azért, mivel ugyancsak ebben az évben megvásárolta a piemonti állami vasutakat 200 millió frankon, mely vasutak jókarba helyezése még további 26,500.000 franknyi befektetést igényelt. Ez a kibocsátás azonban nem sikerült, mert csak 132.000 darab jegyeztetett s ez is 245 frankkal. Igy állván a dolgok, kénytelen volt a társaság 500 frankos 6%-os 1869—1876 beváltandó bons-ok alapján függő adósságot kötni, eladván 200.000 darab ily bons-t 255 frankjával, majd megint 32.000 darabot. Ezekből 40,655.971 frt folyt be; — 1868-ban már 510.000 bons volt forgalomban. Ez a bons-okkal való gazdálkodás nagyon megboszulta magát és a társaságra súlyos terheket rótt, a mennyiben a kibocsátási árfolyam a nagy kamatozás mellett is rendkivül kedvezőtlen volt.

1865. évben nyilt meg a zágráb—károlyvárosi (junius 1) és a sopron—kanizsai (szeptember 11) vonalrész.

1866. évben tovább folyt a vonalhálózat kettéválasztására irányuló mozgalom, de nem vezetett eredményre, mert a közben kiütött háború következtében megváltozott politikai és területi viszonyok meggátolták a végleges megállapodást. Az Olaszországgal kötött békeszerződésben kimondták, hogy a társaság jogai épségben tartatnak, de egyúttal azt is, hogy a két állam kormánya az osztrák-magyar és olasz hálózat szétválasztása iránt a társaság meghallgatásával meg fog egyezni.

A Brenner-pálya 1867-ben került forgalomba (augusztus 24-én) s még ez évben hozzáfogtak a kottori—barcsi és bruck—leobeni vonalak építéséhez, a melyek 1868 szeptember hó 1-én nyiltak meg.

E dióhéjba szorított történeti visszapillantáshoz (a melyet nem véltünk mellőzhetőnek, mert az egyes vonalak pénzszükségletének emelkedésére világot vetnek) hozzáfüzzük még, hogy a fiume—szentpéteri vonal magyar részére az 1870: XXVII. t.-cz. adott felhatalmazást s illetve engedélyezett 185.000 forintot meg nem haladható segélyösszeget és 43.000 forint brutto jövedelmi biztosítást.

A fiume—szentpéteri és illetőleg a villach—franzensfestei (tiroli) vonalak czéljaira 40.000 darab 5%-os 200 ezüstforintos elsőbbségi kölcsönkötvényt adott el a társaság 8 millió ezüstforint névértékben 90%-os árfolyamon.

Az építési pénzügyek 1870 végén igy állottak:

Társulati tőke (a már beváltott bons-ok nélkül)	510,609.132 frt;
ellenben az építés és első beszerzés költségei	540,570.536 frtra,
rúgtak, úgy hogy mutatkozik	29,961.404 frt

hiány, mely részben függő kölcsönökből, részben üzleti pénzekből fedeztetett.

Elodázhatlannak látszott azonban — a társulat hitele érdekében is — hogy a függő adósság véglegesen rendeztessék s egyúttal a jövendőben felmerülő szükségletekre fordítandó pénzeszközök is előteremtessenek. E czélból az összesen 63 millió forinttal számított szükségletekre való tekintettel 750.000 darab 500 frankos 3%-os elsőbbségi kötvényt vetett a társaság a pénzpiaczra, melynek fejében az angol érdekeltségi csoport 1871 augusztus 15-ig 63,126.000 forintot bocsátott a társaság rendelkezésére.

Nem kisérjük tovább a társaság újabb kötvényeinek kibocsátását, mert ezzel — habár azokból sok tanulságot szerezhetnénk — az eredeti pénzügyi alapozás keretét túllépnők; de nem mulaszthatjuk el még arra

utalni, hogy az 1875. évi november 17-én Baselben kötött szerződés szerint a társaság lombard—velenczei és közép-olaszországi vonalait az olasz államnak adta el. E vonalak értéke 1784 végén 782,301.517·18 frank volt, melyből esett:

építésre és felszerelésre .. .. 613,252.478.64 frank,
forgalmi eszközökre .. .. 139,123.139.86 »
anyagszerekre .. .. 29,925.898.68 »

Az építési és felszerelési tőke után fizet az olasz állam 1954. év végéig évi 33.160.211·12 franknyi évi járadékot, azaz 5.14%-ot, mely járadék azontúl 1968. év végéig 3,321.008.40 frankra, vagyis 2·17%-ra száll le.

A másik megemlítendő dolog a zágráb—károlyvárosi vonalnak az 1880. évi márczius hó 11-én kelt szerződés alapján a magyar állam tulajdonába való átengedsée. Ezért a vonalért a magyar állam évenkint (1880 deczember hó 23-tól 1968 deczember 31-ig) 240.000 aranyforintot fizet, még pedig minden év junius 23-án és deczember 23-án esedékes 120.000 aranyforintnyi félévi részletekben.

Az 1907. év végén a társulati kölcsönök állása a következő:

Kölcsön neme	Kibocsátott összeg korona	Kisorsoltatott korona	Forgalomban lévő összeg korona
Részvényekben 750 000 db 500 frankos	357,096.774·19	10,381.517·42	346,715.256·77
Elsőbbségi kötvényekben 3%-osak, 500 frkosak, (16 kibocsátás szerint együtt 4,338.099 db)	2,065,494.878·68	263,834.999·99	1,801,659.878·69
5%-osak, 500 frkosak (1 kibocsátás, 250000 darab)	119,032.258·06	10,297.718·71	108,734.539·35
4%-osak, 400 és 2000 márkásak (1 kibocs., 49.326, illetve 9.900 együtt 59,226 drb)	46,473.015·05	2,100.610·75	44,372.404·30
4%-osak, 500 frkosak (1 kib., 200.000 db)	95,225.806·45	2,511.580·65	92,714.225·80
Összesen	2,683,322.732·43	289,126.427·52	2,394.196,304·91

Ezekből az olasz vonalakra is kiterjedő kölcsönökből esik a magyar és osztrák vonalakra (l. az »*Adatok*« idevonatkozó részét) együtt 1,655.567.753 korona és a magyar hálózatra a valódi költségek alapján 268,961.211 korona, a valódi építési és felszerelési költségekre pedig mindkét hálózatra 908,614.605 korona, a magyar hálózatra 157,676.079 korona. A magyar és osztrák hálózat átlagos kibocsátási árfolyama tehát 54·55, a magyaré 58.62% volt, a mi annyit jelent, hogy a névleges tőke 45·45, illetve 41·38%-a a társaságra nézve elveszett.

2. *Mohács—pécsi vasut.*

A mohács—pécsi vasut építését az államkormány kezdette meg, de nemsokára, 1853 junius hó 20-án, szerződést kötött a Dunagőzhajózási társulattal, mely a szerződés értelmében azt a kötelezettséget vállalta el, hogy Mohácstól Pécsen át az ottani kőszénbányákig, esetleg Pécsvártól a bányákig, vasutat épít. A vasut az állam teljes korlátlan tulajdona marad ugyan, az építési költségeket azonban a Dunagőzhajózási társaság fogja fedezni, minek ellenében az állam a vasutat 45 évre a társaságnak engedi át kizárólagos használatra.

A pécsi bányától Üszögig terjedő vonalszakasz 1854. deczember 4-én nyilt meg, azonban a fővonal építésének folytatásához csak 1856 kora tavaszszal lehetett hozzáfogni; de azután is lassan ment a munka úgy, hogy csak rendkivüli pénzáldozatok árán lehetett az épitést Mohácsig befeezni és a pályát a szénszállitás czéljaira 1857. évi május 2-án átadni.

Egyéb teherárukra a pálya csak 1858 július óta, személyszállitásra pedig 1859 április hó 24-én nyittatott meg.

Az 1861. év végén a fent említett szerződés oda módosittatott, miszerint a pálya üzlete a társaságnak 1858. évi deczember 1-től számítva 90 évig engedtetik át és ehhez képest a törlesztés is a 6-ik évtől kezdve a 90-ik évig kiterjesztetett.

Az 1867. április hó 14-én kelt pénzügyministeri rendelet a vasut építési költségeit 5.929,943 frt 49 kr.-ban állapitotta meg, mihez képest a 85 évi törlesztési járadék: 301,260 frt.-ra rúg. Később kiépitette a társaság a szabolcsi szárnyvonalat, mely 500,415·70 frtba került, továbbá a pécsi műhelyt 219,676·43 frt költséggel.

A felmerült költségek fedezésére szükséges pénzt a Dunagőzhajózási Társaság saját kölcsöneiből szerezte meg; mily áldozattal? — ez nem derül ki a mohács—pécsi vasut üzleti jelentéseiből, a mennyiben pl. az 1907. évi mérleg szerint:

a dunagőzhajózási társaság követelése		17.464,479 K 84 f.
a mohács—pécsbányatelepi vasut építési költsége pedig	13.021,795·90	
a szabolcsi szárnyvonalé	1.121,596·69	
a forgalmi eszközök értéke	3.029,670·63	
az üzleti leltári tárgyak értéke ..	125,598·13	
az anyagszerek értéke	100,966·61	17.399,627 » 96 »
	különbség	64,851 K 88 f.

Az 1907. évi többször idézett »Adatok« című statisztikai évkönyvben ez áll:

Névleges tőke	17.173,064 K
Valódi tőke	17.173,064 »

E szerint a kibocsátás alpari, vagyis egyenértékű lett volna, a mi nem felel meg a valóságnak.

3. *Győr—sopron—ebenfurti vasut.*

A Győrtől Sopronon át Ebenfurt irányában az országhatárig tervezett elsőrangú vasutvonal megépítésére és üzletben tartására az engedélyt az 1872. évi XXVII. t.-cz. adta meg. Az e törvényczikkelylyel szentesitett engedélyokirat szerint az engedély a pálya megnyitásától 1876. évi január 1-től 90 évre, vagyis 1966. évi január 2-áig tart. A kormány a pályát az engedélyezési törvény hatálybaléptétől (1872. X/15-től) számított 20 év után megválthatja a szokásos 7, illetve 5 évi üzleti fölösleg alapján; az így kihozott járadék nem lehet kevesebb mint a társulati összes értékek 5%-os kamatára és törlesztésére szükséges járadék. A járadék az engedély lejártáig fizetendő.

A vasut építési és felszerelési névleges tőkéje 14.300,000 frtban állapittatott meg, mely $^2/_5$ részben részvények és $^3/_5$ részben elsőbbségi kötvények kibocsátása útján értékesitendő. Az 1874. évi XXX. törvényczikk ezt a határozatot megváltoztatta és a névleges tőkét 14.460,400 frtra emelte, melyből 1.021,850 frt annak fejében, hogy engedélyes a Győrött és Sopronban tervezett nagyobb pályaudvarok és némely egyéb munkák végrehajtása alól felmentetett, $^2/_5$ részben névértékű részvényekben, $^3/_5$ részben elsőbbségekben az alakitandó részvénytársaság pénztárában teendő le, 9.695,780 frt pedig a győr—soproni és 3.742,770 frt a sopron—határszéli vonalra fordítandó.

Az előző évi nagy pénzválság következtében még mindig kedvezőtlen viszonyú pénzpiaczon azonban engedélyes — egyedül a 30 évi adómentesség kedvezményével — a szükséges pénzeszközöket nem tudja felhajtani, miért is az építést saját költségére kezdte meg, de a munkálatok nagyon lassan haladtak mindaddig, míg a megalkotott részvénytársaság, mely 1875. évi február hó 1-én tartotta meg első közgyülését, a pálya építését erélyesen kezébe vette. Az 1875. évi szeptemberi és októberi rossz időjárás, valamint egyes tervek elkésett jóváhagyása miatt, azonban

a győr—soproni vonal építése az előírt 2½ éven belül és illetve az utóbbi törvényczikkel engedélyezett 6 havi meghosszabbítás mellett sem volt befejezhető, úgy, hogy a vonal csak 1876 január 3-án nyilt meg a közforgalom számára.

A sopron—országhatárszéli vonal megkezdett és beszüntetett építése pénz hiányában egyelőre nem volt folytatható.

A társaság alaptőkéje az alapszabályok szerint ez:

Részvény 28,920 drb 200 ezüst frt (= 400 német bir. márka, = 500 fr. = 20 font sterling) darabonkénti névértékkel	5.784,000 frt. ez.
Elsőbbségi kötvény 6%-os	8.676,000 » »
Együtt	14.160,000 frt. ez.

Az elsőbbségek 200 ez. frtra vagy 400 márkára vagy 500 frankra, esetleg 20 font sterlingre állítandók ki darabonkint.

A részvényekből 19,391 darabot (= 3.878,200) és a kötvényekből 29,087 darabot (5.817,400 frt) 66.78% árfolyamon az Erlanger-bankház 1875-ben vett át, vagyis 9.695,600 frt névértékért 6.474,721·68 forintot adott.

Az 1878. évben a sopron—országhatárszéli vonal építése folytattatván és befejeztetvén, annak 1879. év végéig felmerült 2.322.837.51 frt-nyi építési költségét részint az Erlanger-bankház, részint a Vulkapordány-állomásból elágazólag megépített czinfalvi és félszerfalvi vonalakra, az itteni czukorgyárak, illetőleg az ebenfurti gőzmalom bocsátotta rendelkezésre. A vonal megnyilt 1879 október 28-án. Egyidejüleg megnyiltak a sopron—lajtaujfalui vonal és Vulkapordány állomásból kiágazó czinfalvi és félszerfalvi czukorgyárakba vezető szárnyvonalak is.

Az 1907. év végén volt a valódi befektetés összege 21.446,246 K; a névleges tőkéé pedig 39.682,628 korona.

A névleges tőkéből 15.011,200 K esik a részvényekre, 24.501,905 K a 200 ar. frtos 3%-os kötvényekre (42 ar. frt = 100 korona) és 169,523 K az 1875-ben átváltoztatott 6%-os kötvényekből az átváltoztatásig törlesztett ily darabok értékére.

Helyi érdekű vasutak (társaságiak).

A helyi érdekű vasutak, a mint azt megjelölésük is mutatja, a helyi forgalmi érdekeknek kielégítésére szolgálnak; e mellett azonban természetesen közérdekűek is, mert a fővasutak vonalainak forgalmát táplálják.

Igy állván a dolog, a helyi érdekű vasutak építésénél nagy szerepe jut a helyi érdekeltségeknek, a mennyiben a törzsrészvények az érdekeltségi körökben helyezendők el s csak ha ez nem sikerül, fordulhat az engedélyes az államhoz segélyért.

Az első ily vasút tudvalevőleg az *arad—körösvölgyi vasút* volt, a mely Aradtól Borosjenőig fektetett vasútnak eredeti építési költsége az 1877. évi mérleg szerint (be nem számítva az építés folyamán szükségessé vált kiegészítési munkákra és az eredetileg megállapított forgalmi eszközök számának szaporítására felhasznált mintegy 240.000 koronát) kereken 942.000 frtra, vagyis 1,884.000 koronára *(62·8 km. után kmkint 30.000 koronára !)* rúgtak.

Az alaptőke volt ugyancsak az 1877. évi mérleg szerint:

törzsrészvényekben (100 forintosokban)	735.350 frt	
elsőbbségi részvényekben (100 forintosokban)	884.650 frt	1,620.000 frt

Megjegyezzük itt, hogy a törzsrészvények készpénz, illetőleg természetben teljesített vagy szolgáltatott hozzájárulások ellenében névértéken (alpári) voltak elhelyezhetők s voltaképen ez idő szerint állami segélyről szó sem esett. A hozzájárulások értéke 460.000 koronát meghaladó értéke nélkül a vasut kiépítése egyáltalában lehetetlen leendett. Az elsőbbségi részvényeket nem adta el a társaság, mert a pénzpiacz kevés hajlandóságot mutatott azok felvételére, hanem függő adósságokkal dolgozott, a melyeknek összege 1877 végén az 1 millió koronán túl ment.

Ha a törzs- és elsőbbségi részvények összegeinek egymáshoz való arányát vizsgáljuk, azt találjuk, hogy az 45.4% : 54.6% volt. Betartatott tehát az

a feltétel, hogy abban az esetben, ha elsőbbségi részvények bocsáttatnak forgalomba, ezek összege az alaptőke $^3/_5$-nél, vagyis 972.000 frtnál többre nem rúghat. A kétegyháza—kisjenői vonal engedélyezésénél ez az arány 40 : 60-ra apadt, mivel a 650.000 frtban megszabott alaptőkéből 260.000 frt esett törzs- és 390.000 frt elsőbbségi részvényekre. (Az átlagos kibocsátási árfolyam az utóbb esetben 70% körül mozgott.)

A nevezett társaság később az arad—csanádi vasúttársasággal egyesült és »*Egyesült arad—csanádi vasuttársaság*« czéget vett fel.

Az *arad—csanádi vasúttársaság* (Arad—Makó—Szőreg—Szeged fő- és Mezőhegyes—Kétegyháza szárny-) vonalainak felépítésére és megfelelő berendezésére szükséges maximal-tőke (l. az 1881 : XLVII. t.-czikkel beczikkelyezett engedélyokirat 20. §-át) 4,000.000 frton állapittatott meg. A törvény felhatalmazta a kormányt, hogy a vasút építési költségeihez 510.000 frttal készpénzben hozzájárulhasson s ennek fejében névértékben számitandó hasonló összegű társulati törzsrészvényeket vehessen át.

Az engedélyezés alapjául vett költségvetés szerint engedélyesek az arad—szegedi fővonal építési költségeit kereken 1,940.000 frttal (km.-kint 16.500 frttal), a mezőhegyes—kétegyházi szárnyvonalét kereken 590.000 frttal (km.-kint 14.952 frttal) előirányozták, vagyis együtt 2,530.000 frttal. Ez az összeg az engedélyezéskor 2.550,000 frtra emeltetett és ezen az alapon 58%-os (!) árfolyam mellett történt a névleges tőkének 4.000,000 frtban való beállitása.

A társasági tőke igy alakult ekkor:

Törzsrészvény 16,000 drb 100 frtos	1.600,000 frt.	(40%)
Elsőbbségi részvény 24,000 drb 100 frtos	2.400,000 »	(60%)
Együtt	4.000,000 frt.	

Az építés azonban, mindamellett, hogy Csanádmegye is adott minden ellenszolgálmány nélkül 200,000 frt hozzájárulást, ebből az összegből nem telt ki, ami egyébként más lapra tartozik.

Az *egyesült társulat hálózatának* további fejlesztését sem bonczolgatjuk; megelégedünk annak az érintésével, hogy az új vonalakon már az állami, törvényhatósági, községi és magán-hozzájárulások — az időközben érvénybe lépett helyi érdekű vasuti törvények szellemében — mindnagyobb jelentőségre vergődnek, meg azzal, hogy az 1908. évi mérleg szerint volt:

A társasági tőke (névleges)		
törzsrészvényekben kibocsátva	16.928,000 K	
tárczában	382,000 »	17.320,000 »
els. részvényekben forgalomban	12.800,200 »	
leirt és beváltott els. részvények	391,200 »	13.191,400 »
Együtt		30.511,400 K
A befektetési tőke (kibocsátási veszteséggel együtt)		
Vasutépítés	21.051,400 K	
Kiegészités és beruházások	13.979,790 »	35.031,190 K
Hiány (különbség)		4.519,790 K

Ebből 800,000 K a tartalékalapból, 1.845,212 K pedig az üzleti fölöslegekből fedeztetett; a többi még rendezendő.

Az »Adatok« szerint 1907. év végén a hozzájárulások így jelentkeznek

	K	a valódi tőke %-ában
Pósta hozzájárulás	651,820	1·9%
Egyéb állami hozzájárulás	1.321,000	3·8%
Együtt állami hozzájárulás	1.972,820	5·7%
Törvényhatósági hozzájárulás	706,500	2·9%
Községi és magánhozzájárulás	14.640,680	42·1%
Összesen	17.320,000	49·8%

Ezek a tanulságos adatok azt mondják, hogy a valódi (tényleges) tőkének

majdnem fele hozzájárulásokból tellett ki. Ez az oka annak is, hogy e vasutnál a kibocsátási árfolyam rovata üres és hogy a kétnemű részvények egymáshoz való viszonya 56·8% : 43·2%-hoz nem a rendes, t. i. a törzsrészvények száma és értékösszege nagyobb az elsőbbségi részvényekénél, még pedig elég jelentékeny mértékben.

A később épült helyi érdekü vasutak közül emlitésre méltók:

A *göllnitzvölgyi vasut* margitfalva—szomolnoki vonalának valódi tőkéje 1.215,000 frtban (km.-ként 35.014 frtban) volt megállapitva, a névleges tőke pedig 1.736,000 frtban, t. i. 694,400 frt = 40% törzs- és 1.041,600 frt = 60% elsőbbségi részvényben. A kibocsátási árfolyam átlagban 70%-nál valamivel jobb volt. Az állam adott 100,000 forintot és kincstári területeket; a községek, városok és egyesek területeket engedtek át ingyen.

A *kőszeg—szombathelyi vasut* 317,818 frtban (km.-kint 18,160 frtban) megállapított valódi költségével szemben a névleges tőke eredetileg 400,000 frttal vétetett számba, még pedig: 160,000 (40%) törzs- és 240,000 (60%) frt els. részvénynyel. A kibocsátásra tehát 79·45% árfolyam. A postakincstár adott 2500 frt évi átalányt, Vasmegye 10 évre évi 1500 frtot, Kőszeg város 150,000 frtot, a nagyczenki czukorgyár 15,000 frtot hozzájárulásképpen.

A *barcs—pakráczi vasutra* 7.700,000 frt (km.-ként 60,847 frt) valódi és 11,000,000 frt névleges tőke lett az engedélyezéskor kiszabva és pedig 5.000,000 törzs- és 6.000,000 frt elsőbbségi részvényekben; az arány tehát 5 a 6-hoz, vagyis 45·5% : 54·5%-hoz. A kibocsátó árfolyam 70%-kal adódik. Az állam a barcs—terézienfeldi útalapból 10 évre évenkint 10,000 forintot engedelmezett. Az 1907. év végén a valóban beépített tőke 21.354,000 koronával, a névleges pedig 22.000,000 K-val van kimutatva. A vasutat a déli vaspálya-társaság vette üzembe át, 600,000 K tiszta jövedelmet biztosítván a társaságnak.

Az előzőkben felsorolt 1884 végéig engedélyezett társasági vasutaknál úgy a törzs- és elsőbbségi részvények közötti arány, mint az állami segély is — ha volt — úgyszólván ötletszerüen alakult ki, a mi azt jelenti, hogy a pénzügyi alapozás nem támaszkodott elfogadott egyöntetű elvekre.

Ebben az irányban csak a helyi érdekű vasutak épitését nagyban előmozdított 1888. évi IV. t.-cz. állította fel a rendszert, a mennyiben kimondotta a 10. §-ban:

»... ott, hol törzsrészvények bocsáttatnak ki, *ezek a tényleges tőkének legalább 35%-át tegyék*«, továbbá:

»... ha a tényleges épitési tőke részben készpénzbeli hozzájárulások vagy segélyek stb. által fedezve lenne, illetve, ha úgy a tényleges épitési tőkének 35%-a vagy ennél több már készpénzben biztosítva volna, akkor az elsőbbségi czímletek csak a még fedezetlenül maradt tényleges épitési tőkerészlet erejéig bocsáthatók ki és az árfolyam is csak ezen papirokra állapitható meg«, végül:

»Elsőbbségi kötvények csak az esetben adhatók ki, ha azoknak kamatozasa és törlesztése az állam, illetőleg törvényhatóságok, avagy községek által az üzlet részére nyujtott évi járadékban fedezetét találja, vagy ha ezek kamatozását és törlesztését az érdekeltek biztositják...«

A valódi (épitési és felszerelési) tőkének beszerzésére szükséges névleges összeget (alaptőkét) és ennek megfelelőleg kibocsátható czímletek értékesítésének módozatait, tehát a kibocsátási árfolyamot is, a kereskedelemügyi miniszter a pénzügyminiszterrel egyetértőleg állapitja meg. Mondottakból következik példának okáért, hogy ha valamely helyi érdekű vasutnak valódi tőkéje 2.000,000 koronában (40,000 K 50 km.-re) engedélyeztetett, ebből a tőkéből 35%, azaz 700,000 K biztosítandó *legalább is* a helyi érdekeltségek hozzájárulása, illetőleg állami segély útján; megjegyezvén, hogy az állami segély maximumát a póstahozzájárulás czimén a valódi tőke 10%-ában, az egyéb állami segély czimén szintén 10%-ban határozta meg a törvény.

Ebből folyólag ez a vasut csak akkor létesíthető, ha legalább említett 700,000 K — még pedig névértéken (alpári) — jegyeztetett, vagy annak

nem jegyzett része a jelzett korlátok között állami segély ellenében leköttetett. Ebben az esetben azután a 700,000 K-nyi törzsrészvény mellett az építési tőke 65%-a vagyis e példában 1.300,000 K elsőbbségi részvény eladásából fedezendő. Eladás alatt értjük azt is, ha az elsőbbségeket az építésre vállalkozó czég veszi át.

Ha az elsőbbségi részvények eladása, illetve a vállalkozó részéről való átvétele biztosítva van, akkor erről az engedélyes, vagy jogutódja (a társaság) jelentést tesz a kereskedelemügyi ministernek, a ki az értékesítés módozatait, t. i. a kibocsátási árfolyamot illetőleg a pénzügyministerrel tárgyal. A pénzügyminiszter a kérdést az államhitel nézőpontjából vizsgálja meg s javaslata alapján a kereskedelemügyi minister azután vagy elfogadja a bejelentett árfolyamot, vagy meghatározza annak legalsóbb határát.

Tegyük fel, hogy ez a határ 80%, akkor a vasuttársaság (engedélyes):

$1.300{,}000 \times \frac{100}{80} = 1.625{,}000$ korona értékű elsőbbségi részvényt bocsát ki, illetve bocsáthat ki, de csak úgy, ha azért 1.300,000 K készpénzt kap, avagy ha az építésre vállalkozó az 1.625,000 korona értékű elsőbbségi részvényeket 80%-os árfolyamon, tehát 1.300,000 korona valódi értékben átveszi. Utóbbi esetben azután a vállalkozó dolga, hogy az átvett értékeket pénzzé tegye, nem lévén kizárva bizonyos esetben, hogy neki nagyobb árfolyamot sikerül elérni, de lehet az is, hogy alacsonyabbal kell megelégednie.

A vasuttársaság pénzügyi alapozásának kedvező eredménye abban nyilvánul, ha a valódi szükségletet biztosíthatja, még pedig lehetőleg előnyös feltétel alatt. Példánkban lenne tehát a névleges tőke:

Törzsrészvényekben (mondjuk 200 K-ás darabokban)	650,000 K
Elsőbbségi részvényekben (mondjuk 200 K-ás darabokban ..	1.625,000 »
Együtt	2.275,000 »

E szerint a 2.000,000 K valódi szükséglethez képest 2.275,000 K czimlet bocsátandó ki; az átlagos árfolyam ehhez képest 87·91%, a kibocsátási veszteség pedig 12·09 % = 275,000 K.

Nem mehetünk az egyes társasági h. é. vasutak pénzügyi alapozásának közelebbi ismertetésében néhány példánál tovább, mert azok száma immár örvendetesen megnőtt s igy terünk szüknek bizonyulna; de néhány vasut idevágó viszonyait mégis felvetjük.

Lássuk először is a *dunántuli vasutat*, a melynek hálózata 314·17 km.-re terjed s így egyik jelentékenyebb helyi érdekű vállalkozás. E vasut tőkéi voltak 1907 végén:

Törzsrészvényekben	6.510,400 K
Els. részvényekben	20.603,800 »
Együtt	27,114,200 »

A valódi (tényleges) tőke 21.474,000 K-ra rúg; az átlagos kibocsátási árfolyam tehát 79·2%-kal, az elsőbbségi részvények árfolyama pedig 72·62 százalékkal mutatkozik, mert a valódi tőkéből a törzsrészvényösszeg levonásával 14.963,600 K fejében 20.603,800 K elsőbbségi részvény került piaczra.

A kibocsátási arány tehát volt $\frac{6.510{,}400}{21.474{,}000} : \frac{14.963{,}600}{21.474{,}000}$, vagyis 30·3 : 69·7-hez, a minek okát a későbbi elsőbbségi kibocsátások adják meg.

A győr—veszprém—dombóvári vasutnál az alaptőke ez:

Törzsrészvény	5.705,000 K	
Els. részvény	14,126,000 »	19.831,000 K

A valódi tőke pedig 16.300,000 K-ra rúg. Ehhez képest az átlagos kibocsátási árfolyam 82·2%-kal, az elsőbbségi részvények árfolyama pedig 75%-kal adódik. A valódi tőkéből ugyanis — levonva 5.705,000 K alpari törzsrészvényt — marad 10.595,000 K az elsőbbségekre, a melyekért befolyt 14.126,000 K. A kibocsátási arány tehát volt:

$$\frac{5.705,000}{16.300,000} : \frac{10.595,000}{16.300,000}$$, vagyis: 35% : 65%.

A mátra—hórosvidéki egyesült vasut alaptőkéje így alakul:

Törzsrészvény	7.212,800 K	
Els. részvény	15.084,800 »	22.297,600 K

Ezzel szemben a valódi befektetési tőke 17.520,000 K összeggel áll; az átlagos kibocsátási árfolyam tehát lesz:

$$\frac{17.520,000 \times 100}{22.297,600} = 78{\cdot}56\%;$$

az elsőbbségi részvények árfolyama pedig:

$$\frac{(17.520,000 - 7.712,800)\ 100}{15.084,800} = 68^1/_3\%.$$

A törzs- és elsőbbségi részvények aránya így alakúl:

$$\frac{7.212,800}{17.520,000} : \frac{10.307,200}{17.520,009}$$

vagyis 41·2% : 58·8%-hoz.

A szatmár—nagybányai vasut eredeti alaptőkéje volt:

Törzsrészvényekben ..	1.000,000 K	
Els. részvényekben ..	1.500,000 »	2.500,000 K
az eredeti befektetési tőke pedig		2.000,000 »

Ez alapon tehát a kibocsátási árfolyam volt egészben véve 80%, az elsőbbségi részvényeké pedig $66^2/_3\%$. Az eredeti törvényszerű arány a törzs- és elsőbbségi részvények között 50% : 50%-hoz, vagyis feles volt.

A budapesti helvi érdekű vasutak csak egynemű részvénynyel alapozták meg vállalatukat, 2.600,000 K névleges értékű ily részvényt értékesítvén. Ezzel szemben a tényleges befektetés is ily összeggel van felvéve az adatokban, a miből — ha nincs hiba a közzétett adatokban — azt kell következtetnünk, hogy a kibocsátás alpári árfolyamon történt meg.

A budapest—szentlőrinczi villamos vasut részvénytársaság a 2.846,000 K-nyi tényleges befektetést 3.127,400 K névértékű egynemű részvénynyel fedezte; a kibocsátás tehát kereken 91%-on sikerült.

A budapest—budafoki villamos vasutnál a névleges és valódi tőke egyaránt 2.600,000 frttal van felvéve, vagyis kibocsátási veszteség nem merült fel, jobban mondva nincs kimutatva.

A szamosvölgyi vasut alaptőkéje eredetileg 2.000,000 K volt, melyből törzsrészvényekre 1,042,000, elsőbbségiekre 958,000 K esett (az 1881. évi mérleg szerint), mely utóbbiak 75%-on voltak értékesítendők. Időközben több új vonal kiépítése és ujabb beruházások szüksége következtében a tőke szaporittatott, ugy, hogy 1907 végén annak átlaga így alakult:

Törzsrészvény	6.085,750 K	
Els. részvény	20.351,500 »	26.437,250 K

A valódi befektetés megfelelő összege ez: 20.173,691 K; miből folyólog a kibocsátás átlagban 76.3%-on történt.

Itt megállunk, mert úgy találjuk, hogy az előadott példákból a hely érdekű vasutak alapozására vonatkozó tudnivalók könnyen kiolvashatók

d) *Közuti (községi és városi) vasutak.*

E vasutak pénzügyi alapozására vonatkozólag a többször említett hivatalos »Adatok« kellőleg nem tájékoztatnak, mert a névleges és valódi tőkéket külön-külön nem mutatják ki. Mégis azon leszünk, hogy 1—2 példával rámutassunk e vasutak pénzügyi alapozására is.

A budapesti közuti vaspályatársaság a volt pesti közuti vaspálya-társaságból fejlődött a mai hatalmas vállalattá, mely utóbbi társaság a kálvintér—nyugoti pályaudvari vonal épitésével kezdte meg tevékenységét. A vonal 1866 augusztus hó 1-én nyilt meg; az épitési költségek 220,000 frttal voltak

felvéve, mely szükséglet fedezéséül 1,100 drb 200 frtos részvényt adott el a társaság. 1867-ben a Rákóczi-ut—keleti pályaudvari és a városligeti vonalak kiépitésére ujabb 1.650 darab, 1868-ban a kőbányai vonalnak és az alapvonal mindkét végén a Dunáig való meghosszabbitásának létesitésére 3,250 darab, 1870-ben pedig az uj épitkezések és helyreállitások (második vágányok) költségeinek fedezésére 3,000 darab ily részvény értékesitését határozta el; 1875 folyamán megkezdte a vágóhidi vonal megépitését stb.

Az 1878. évi február hó 2-án megkötött szerződés alapján megvette a társaság a pénzügyi zavarokba jutott »*budai közúti vaspályatársaság*« budai vonalait kocsikkal együtt, valamint a társaság minden ingatlanát 110,000 frton, mely összeg 6%-ot hozó, 10 év alatt beváltandó kötelezvényekben fedeztetett. (A budai közúti vasut lánczhid—óbudai és lánczhid—zugligeti vonalainak a megépitésére és felszerelésére fordított költségeket nem ismerjük, csak azt tudjuk, hogy megalakulásakor a társaság 2.440 darab 200 frtos = 488,000 frt névértékü részvényt adott ki.)

Az 1881 végéig kibocsátott 8,740 darab egész és 2 fél részvényből törlesztetett 526½ darab, vagyis a részvénytőke volt 1.748,200 frt (törlesztve 105.300 frt). Ugyanakkor az eredetileg eladott 1100 darab 5½-%-os, 100 frtos kötvényből forgalomban volt 1,063 darab, törlesztve 37 darab; továbbá az eredetileg kibocsátott 1.100 darab 6%-os, 100 frtos kötvényből forgalomban 880 darab, törlesztve 220 darab (l. Vörös: Magyar vasuti évkönyv 1882. ötödik évfolyamát).

Az összes alaptőke tehát volt:

Részvényekben	1.748,200 frt	
6%-os kötvényekben	110,000 »	
5½%-os kötvényekben	110,000 »	1.968,200 frt

Ezzel szemben az épitési és felszerelési tőke 2.192,360 forintban van kimutatva.

Látjuk ebből, hogy az eladási árfolyamokra vonatkozólag támaszpontot nem találunk.

És most lapozzuk el a következő éveket, a melyekben (és pedig 1873-ban Pest, Buda és Óbuda városoknak Budapest néven székesfővárossá való átalakulása után) a pesti közuti vaspályatársaság »budapesti közúti vaspályatársaság« czéget vett fel, a továbbfejlesztés előbbre haladt és az üzemnek lóerőről villamos erőre való átalakitása következett be s álljunk meg az 1908. év végén mutatkozó állapotnál.

Az 1908. évi mérleg szerint volt az alaptőke:

Részvényekben (200 K)	40,477.800 K	(törlesztve	3.005,600 K)
Kötvényekben (200 K):			
1895. évi 4%-osakban	18.000,000 »	»	1.950,800 »
1905. » 4%-osakban	13.201,600 »	»	374,400 »
1908. » 4%-osakban	5.179,400 »	»	—
Együtt	76.858,800 K	(törlesztve	5.330,800 K)

A fenti mérlegszerü alaptőkéből azonban az összes vonalak villamos üzemre való átalakitására és megfelelő üzleti berendezésére, valamint új vasuti vonalak épitésére és berendezésére csak a következő névleges tőke engedélyeztetett:

Részvényekben	36.477,800.— K	
Kötvényekben	22.958,400.— »	59.436,200.— K
Ezzel szemben volt a valódi befektetés	57.065,284·09 »	
A villamos üzemre való átalakítás előtt végrehajtott beruházások értéke	5.043,309.96 »	
Mühelyi és egyéb anyagok készlete	617,339.78 »	62.725,933·83 K
	Több befektetés ..	3.289,733·83 K

Megjegyezzük, hogy a fent engedélyezettnek jelzett részvényekből és kötvényekből is 9.936,200, illetőleg 9.795,400, együtt 19.731,600 K-nyi czimlet még nem értékesittetett, vagyis ez az összeg is a társaság egyéb vagyonából előlegeztetett.

Ha a mondottakon felül még számba vesszük, hogy a társaság vagyona állampapirokban és idegen vasutak részvényeiben és élvezeti jegyeiben 40·7 millió koronánál többre rug, s a vasuti célokra nem épen szükséges bérházak és telkek értéke 11.587,944 K értékü, úgy — minden további magyarázat nélkül — belátjuk, hogy e vaspályatársaság a vasuti üzem mellett igen jelentékeny melléküzletekkel foglalkozik, a minőkkel fővasutainknál csak az osztrák-magyar államvasúttársaságnál és a déli vasutaknál találkoztunk.

Nem tartjuk egyébként kifogástalannak, hogy a társaság a villamos üzemre való átalakítást megelőzött beruházásokat (5 millión felüli értékkel) a mérlegben vagyonként mutatja ki, mert az itt értett beruházások az átalakítások folyamán értéküket vesztették és így azok a kereskedelmi törvény szerint vagyontárgyak gyanánt nem léphetnek fel.

A budai hegypálya (gőzsikló) 1868 junius 13-án engedélyeztetett s a részvénytársaság 1,500 darab teljesen befizetett 100 frtos részvény alapján 150,000 frttal alakult meg. A valódi befektetés beleértve a kocsikat és a gépeket, 180,864 frt 15 kr volt; a többköltség az üzleti pénzekből rendeztetett. 1907 végén volt a befektetés 196,800 K.

Az aradi közúti (lóüzemű) *vasutat* az aradi közúti vaspálya és téglagyár részvénytársaság létesítette; a társaság 3,400 drb 100 frtos részvényt bocsátott ki 340,000 frt névértékben. A pályatest építésére 213,000 frt, telkekre és épületekre 47,000 frt, kocsikra 18,880 frt, lovakra és kocsifelszerelési eszközökre 2,555 frt, leltári tárgyakra 784·50 frt, a téglagyárra 49·637.44 forint stb. fordíttatott.

1907. évre a vasutat illető befektetés együtt 634.834 K volt.

A budapesti városi villamos vasut (hazánkban az első villamos vasut) engedélyese, illetve társasága, a nagykörúti első vonal létesítésére való pénzeszközöket részvények kiadásával biztosította; csak később, a hálózat fejlesztése kapcsán került az elsőbbségi kötvényekre a sor. 1907. év végéig összesen 23.187,499 K-t fektetett be a társaság a vasuthálózatba, a központi telepbe és ezek tartozékaiba, valamint az ujabb épitkezésekbe és beruházásokba; a valódi költségek fedezése céljából kibocsátott:

106,250 drb 200 K-ás részvényt 21.250,000 K (törlesztve 1.304,800 K),
10,000 drb 200 K-ás els. kötvényt 2.000,000 K (törlesztve 218,200 K).
Együtt 23.250,000 K értékben.

Az értékesítés tehát, feltéve, hogy a valódi befektetési költségek közé kibocsátási költség nem keveredett, átlag 99·7%-on, vagyis nagyon kedvező viszonyok szerint történt.

A szabadkai villamos vasutat a szabadkai villamos vasut és világítási részvénytársaság létesítette s abba az »Adatok« szerint 1.390,000 K-t fektetett a mérlegben kimutatott 1.435,600 K alaptőkéből (részvényekből).

Nem folytatjuk, példának elég volt.

e) Iparvasutak.

Az iparvasutak, még a korlátolt közforgalomra berendezett ily vasutak is, rendeltetésüknél és természetüknél fogva a tulajdonos iparvállalat üzemének kiegészítő részét teszik s az iparvállalat pénzén létesülnek. Ezeknek az iparvállalatoknak a pénzügyi alapozása nem tartozik munkánk körébe; a vasutakba fektetett valódi tőkéket pedig a hivatalos statisztika nem jelzi s így ezekről sem adhatunk felvilágosítást.

* * *

Összegezve a pénzügyi alapozásról az előzőkben előadottakat, a mai eljárás a következőkben csúcsosodik ki:

1. A magyar kir. államvasutaknál az új vonalak építéséről a törvényhozás intézkedik; a költségek megfelelő ös zegü járadékkötvények kibocsátásával szoktak beszereztetni.

2. Új társasági fővasut már évek óta nem létesíttetett, mert a szükségesnek látszott fővonalakat az állam építtette ki. *A meglevő társasági fővasutakon úi, kiegészítő vonalak sem változtattak.* Ha mégis szó eshetnék új társasági fővasutról, úgy a felmerülő költségek fedezésére minden egyes

esetben a régi alapon *részvények és elsőbbségi kötvények* kibocsátása útján történnék a pénzügyi alapozás; új (kiegészítő) vonal létesítésekor pedig csak elsőbbségi kötvények fognának piaczra kerülni. Állami biztosítást — az a nézetünk — új fővasut aligha fog kapni; azonban lehet, hogy az állami biztosítást már élvező vasut újabb szükségleteire is kiterjesztik az állami biztosítást, mint ezt a kassa—oderbergi vasut utolsó beruházási kölcsönénél látjuk, a mi egyébként a mindenkori viszonyoktól és körülményektől függ.

3. A társasági helyi érdekű vasutaknál a pénzügyi alapozást a törvény értelmében túlnyomólag *törzs- és elsőbbségi részvényekkel* végzik el; kivételesen előfordul, hogy az illető társaság csak *egynemű részvényt* bocsát ki s egy-két vasutnál a megalakulás után előállt pénzügyi nehézségek következtében *elsőbbségi kötvényekkel* kellett a helyzetet rendbehozni. Van azután (említettük) olyan vasuttársaság is, mely az elsőbbségi részvényeken nem adott túl s azokat ki sem szándékozik bocsátani (pl. a pusztatenyő—kunszentmártoni vasut). Ezek a hiányzó pénzt függő kölcsönökből merítették.

4. Közúti vasutaink mind társaságiak s a megalakuláskor általánosságban *egynemű részvényeket* adtak el. Egy-két ily vasutnál később *elsőbbségi kötvény* is került a pénzpiaczra.

C) Az építésimunkák végrehajtása és a beszerzések foganatosítása.

Ha a pénzügyi alapozás sikerrel járt és az építési munkák megkezdésére szükséges pénz rendelkezésre áll, akkor a törvény s illetve az engedélyokirat határozmányainak végrehajtásában az államkormány nevében a kereskedelemügyi minister, mint a vasutak feletti főfelügyelet gyakorolója, de úgy is mint a vasutakhoz füződő közérdekek hivatott gondozója, kiadja az építési engedélyt s a bemutatandó végleges terveket jóváhagyja, mire az építés megindul, stb.

Az építés maga saját kezelésben végezhető, vagy vállalkozóra való bízással. A saját kezelésben folytatott építés mellett is ajánlatos lehet, hogy némely műtárgyak s illetve az építési tervek és költségvetés szerint végzendő egyes nagyobb munka vagy felszerelés vállalkozói útra tereltessék.

A vállalatbaadás vagy egységárak mellett vagy átalányban eshetik meg. A vállalati teljesítmények rendszerint előhaladásuk mértéke szerint díjazandók, mely tekintetben nem tesz különbséget az, vajjon a fizetés készpénzzel, vagy esetleg a kibocsátási árfolyamon átveendő czímletekkel történik.

A munkák és beszerzések végrehajtásának műszaki nézőpontokból való ellenőrzése mellett tehát mindenkor nagy súly vetendő a megszolgált munkák költségeire, az úgynevezett kereseti kimutatásokra is, a melyeknek a legszigorúbb ellenőrzése ajánlatos. A szerződéses kötelezettségek biztosítására megfelelő óvadék teendő le.

A kereseti kimutatásokban pontosan meghatározandó s okmányilag is igazolandó a munkateljesítmény, t. i. a munkabéreknél a munkanapok száma és az alapnapszám; a földmunkáknál a megmozgatott és elszállított földtömeg mennyisége s egységára; egyéb munkáknál (pl. alagutaknál, hidaknál) ezek részletei; felépítményi munkáknál, t. i. a kavics

beágyazásánál és a sínfektetéseknél, a felmerült munkabérek és felhasznált anyagok mennyisége s utóbbiaknak ára; magas építményeknél a falazatok, tetőszerkezetek, stb. teljesítményei és így tovább.

A kereseti kimutatások szerint megállapított összegek előlegek gyanánt adatván ki, nagy figyelem fordítandó arra, hogy a jóváhagyott költségvetési előirányzat megfelelő tételei betartassanak, mely czélból azok felállításánál az előirányzati csoportok szerint történjék a teljesítmények és ezek költségeinek elszámolása.

A kereseti kimutatások alapján foganatosított leszámolás lezárása nagy körültekintéssel állítandó össze s úgy, hogy annak a tervek és költségvetés alapján való megvizsgálása akadályokba ne ütközzék, különösen, ha a kormány a valóban kiadott összegek megállapítását fentartotta magának.

Ha a pálya megépítése és üzletberendezése annyira haladt, hogy annak üzletbehelyezése bekövetkezhetik, akkor a társaság a műtanrendőri bejárás elrendeléséért folyamodik. E bejáráson a kiküldött bizottságnak az a feladata, hogy tüzetesen ellenőrizze, vajjon a pálya megépítése s annak felszerelése (forgalmi eszközökkel együtt) a jóváhagyott tervek szerint lett-e végrehajtva s az általános forgalom megnyitása elé nem gördülnek-e akadályok és vannak-e oly hiányok, a melyek pótlása elengedhetetlen.

Ha a vasutvonalat s a forgalmi eszközöket üzletre alkalmas állapotban találja, úgy vagy a bizottság elnöke adja meg a helyszinén a megnyitásra a kereskedelemügyi minister nevében az engedélyt, vagy előterjesztésére táviratilag a nevezett minister maga. A bejárás alkalmával talált hiányok, a melyek a megnyitást ugyan nem nehezítik meg, illetőleg nem olyanok, hogy miattuk a megnyitást el kelljen odázni, — a mi szintén előfordulhat, — pótlólag teljesítendők természetben, vagy azok megállapított költség összege készpénzben teendő le. Ezek a pótlások tehát a megnyitás után is végezhetők s azok helyes foganatosítását a felülvizsgálati, esetleg pótfelülvizsgálati bizottság ellenőrzi.

Ha a kormány fentartotta magának azt a jogot, hogy a valódi (tényleges) építési kiadást megállapíthassa, akkor a műtanrendőri bejárást teljesítő bizottság a költségek megállapításával is foglalkozik, vagy e czélból külön eljárásnak van helye.

Megemlítjük egyébként, hogy abban az esetben, ha a munkákat az építő-vállalat egységárak mellett végezte és a megállapított valódi költségek az építési költségvetés végső tétele mögött maradtak, a megtakarított összeg a tartalékalap javára utalandó át. Ugyanaz áll, ha a vállalkozó a pálya megépítését és üzletberendezését átalány mellett vette át és az átalány a megszabott valódi tőkeösszegnél alacsonyabb összegű lenne.

Gyakran előfordul a költségvetés túllépése, ami részben az építés folyamán előállott, oly események következtében származhatik, amikre a költségvetés felállításakor számítani nem lehetett, pl. járványos betegsé-

gek közbejötte, hegyomlás, nagyobb vízmosások stb. részben pedig abból eredhet, hogy építés közben a tervet módosítják s e módosítás költségesebb az eredeti tervnél. Az ily alkalmakkor támasztott pótkövetelések rendszerint egyezkedéssel simíttatnak el, de néha azokból kellemetlen perek is származhatnak. A gazdálkodási és üzletviteli nézőpontból kívánatos módosítások egyébként indokoltaknak veendők.

Ha a pótkövetelés oly nagy összegű, hogy annak rendezése a társaság anyagi erejéből nem telik, akkor tőkeemelés, vagy függő adósság útján kell módot találni arra, hogy a vállalkozó jogos — mert csak ilyeneket lehet elismerni — követeléséhez jusson.

Az építés azzal ér véget, ha állami vasutaknál az építésvezetőség vagy az építő-vállalat, magánvasutaknál a társaság vagy ennek vállalkozója a további felelősség alól felmentetvén, az építési óvadék kiadatik.

D) Az endedélyokiratoknak az építésre való pénzügyi vonatkozásai. Állami segélyezés. — (Állami befolyás érvényesítése.)

1. *Tisztán magyar vasutak.*

Itt csak a magánvasutakra vonatkozó engedélyokiratok (kiváltságlevelek) határozmányaival óhajtunk még röviden foglalkozni, — mert állami vasutaknál a törvény, illetőleg a kormány rendelkezései foglalják el azok helyét — habár az előzőkben mondottak közé szórva már úgyszólván minden jelentősebb mozzanatot érintettünk. Tesszük ezt azért, hogy átnézetesebb legyen a tájékoztatás.

Az engedélyokmányok egyik legfontosabb része a tőkemegállapításra vonatkozó határozmány s illetőleg a pénzügyi alapozásra nézve tett rendelkezés. Ezekről a határozmányokról és rendelkezésekről a *B)* szakasz keretében bőven elmondtunk egyet-mást.

Láttuk, hogy a régi fővasutaknál az engedélyokirat s ennek kapcsán a társasági alapszabály a névleges tőkét állapítja meg, a mennyiben a kibocsátandó részvények vagy elsőbbségi kötvények összegeit szegezi le; azonban a kibocsátási módozatokról mindakettő hallgat.

Az állami biztosítást élvező régi vasutaknál is az állami biztosítás eleinte a névleges tőkére való tekintettel adatott meg. A magyar kormány részéről engedélyezett ily vasutaknál kezdetben a tőkét nem állapították meg, a mennyiben az illető okiratok csak azt mondják, az engedélyezett vasutvonalra mértföldenkint . . . frt. az állami biztosítási összeg, mely összeg vagy magában foglalta a törlesztési hányadot is, vagy ez külön engedélyeztetett szintén mértföldenkint (pl. 600 ftban). Az állami biztosítás egyébként a tényleges tőke alapján számíttatott ki, de oly bőven, hogy az engedélyezett járadékösszeg alapján a pénzügyi alapozás sikeres lehessen. Az alapszabályokba azután már belekerült a kibocsátott részvények és kötvények névértéke is, a melyekre nézve az engedély-okirat

csak a $^2/_5 : ^3/_5$, vagyis 40 % : 60 % arányt rögzíti. Később a fővasutaknál egyáltalában a tőkeösszegek is kifejezetten belekerültek az engedélyokiratokba.

A helyi érdekű vasutaknál kezdetben hasonló volt az elbánás, csakhogy ezeknek már nem adott az állam jövedelmi biztosítást, sőt eleinte egyéb állami segélyt is nagyritkán.

Az 1880. évi XXXI. t.-cz. és az 1888. évi IV. törvényczikkelyek szabályozták a kérdést(l. a h. é. vasutak pénzügyi alapozásáról szóló sorainkat) kimondván, hogy a valódi (tényleges) építési költségnek *legalább* 35 %-a törzsrészvényeknek névértéken (alpári) való eladása, jobban mondva az érdekeltség körében való elhelyezése alapján szerzendő be; a valódi tőke fennmaradó részének fedezése czéljából eleladandó elsőbbségi részvények eladási (kibocsátási) árfolyamát az engedélyokiratok értelmében a kereskedelemügyi minister a pénzügyi ministerrel egyetértőleg határozza meg.

A tőke megállapítással kapcsolatosan a helyi érdekű vasutaknál úgy, mint az engedélyokiratot kapott közuti vasutaknál is, meg van mondva az is, hogy a megállapított tényleges tőkéből mily összeg fordítandó forgalmi eszközök beszerzésére, továbbá, hogy a tartalékalapra, esetleg rendkivüli tartalékalapra mily összeg hasítandó ki és mily módozatok mellett (készpénzben vagy kibocsátott árfolyam szerint számított értékpapirokban.)

A hol egynemű részvényeket adtak el, ott a kibocsátási aránynak természetesen nincsen jelentősége. Ez az eset általános a közuti vasutaknál, melyeknél különben az eladási árfolyam jóváhagyására vonatkozó kikötés is csak ujabban került az engedélyokiratokba.

Az engedélyokiratokban és illetve azokhoz tartozó »Építési feltételek«-ben foglalt műszaki természetű rendelkezéseket (pl. lejtviszonyok, legkisebb görbület, sínrendszer, építési részletek stb.) nem vesszük külön szemügyre, abból indulván ki, hogy azok pénzügyi jelentősége a tőkemegállapítás keretében úgy is megnyilvánul. Alá kell azonban húzni azt a határozmányt, mely szerint az engedélyezett pálya megépítésének és felszerelésének befejezése, illetőleg a vasutvonalnak forgalomba bocsátása bizonyos határidőhöz van kötve (pl. az engedélyokirat keltétől vagy annak kiadása napjától számítandó 1—2 évben), mert ha ez a határidő kelleténél tágabb, úgy az időközi kamatok fölösleges emelkedésével állunk szemközt, ellenben ha a határidő szűkkeretű, akkor az építést szorgalmazni kell, már pedig a szorgalmazott (hajtott) építés mindig többe kerül, a rendes körülmények között folytatottnál. A helyes középút megválasztása ennélfogva pénzügyi tekintetekből is kivánatos.

Pénzügyi jelentőségű továbbá *a második vágány lefektetésének kötelezettsége*, ha a forgalom bizonyos fokig emelkedik, illetőleg ha a tiszta jövedelmi fölösleg bizonyos határt elér vagy túllép. Ez a köte-

lezettség az előfeltétel beálltakor vagy bármikor érvénybe lép, vagy csak bizonyos határnapon túlmenő időben, azaz: meghatározott évek multán. Joga van a kereskedelemügyi miniszternek arra is, hogy a forgalom növekedéséhez képest a forgalmi eszközöknek időnkénti megfelelő szaporítását követelhesse.

Pénzügyi fontosságú h. é. vasutaknál az a rendelkezés is, hogy akkor, ha a forgalom emelkedése az éjjeli szolgálat berendezését is elhalaszthatatlanul megköveteli, a társaság a vasutat az elsőrangú pályákon érvényes szabványok és utasítások szerint kiegészíteni és az idevágó intézkedéseket saját költségén megtenni tartozik.

Az engedélyokiratok egyik lényeges és fontos határozmánya: *a beváltási határidő és a beváltási kulcs* megállapítása. Erről a tőkékkel összefüggő és ebből folyólag építési pénzügyi vonatkozású rendelkezésről már tettünk említést. A beváltási határidő rendesen 30 év. *Helyi érdekű vasutaknál* azonban a beváltás — mint tudjuk — előbb is bekövetkezhetik, ha oly fővonal létesül, mely ugyanazon irányban halad, mint az engedélyezett h. é. vasut vagy ha a h. é. vasut utólagosan csatlakozás következtében összekötő vagy átmeneti útirány jelentőségűvé válik. Az állami megváltási jog érvényesítése esetében a pályára bekebelezett adósságoknak még törlesztetlen része vagy az állam által netán átveendő egyéb tartozások a megváltási árból levonandók.

A közuti vasutak beváltási határideje különböző és azt, valamint a beváltás módozatait, a területhasználati szerződés jelzi, illetve írja körül.

Az engedélyokiratok nagy jelentőségű pontja azután még az *engedélytartamra* vonatkozó rendelkezés, a mennyiben annak lejártával az illető vasut mindennemű tartozékával együtt ingyen és tehermentesen átmegy az állam szabad tulajdonába, természetesen üzletre alkalmas állapotban. Az engedélyezési tartam, vagyis az illető vasutvonalra engedélyokiratilag biztosított kiváltságok tartama, fő- és h. é. vasutaknál rendesen 90 év szokott lenni; régebben ezen túlmenő (99 évi) és alacsonyabb (50 évi) határidőket is találunk.

Közuti vasutaknál többnyire rövidebb az engedélyezési tartam és a háramlás módozatai annyiban eltérők, hogy a vasut a lejáratkor esetleg az illető város vagy község tulajdonába kerül.

Ha a mondottak kapcsán visszatekintünk a vasutak építése körül lépten-nyomon érezhető állami befolyásra, azt látjuk, hogy a vasut keletkezésekor az állam az előmunkálati engedély megadásával támogatja az engedélyest, a közigazgatási bejáráson azonban már irányt szab a tervezésnek, majd az engedélyezési tárgyalás alkalmával a tervek és költségvetések megállapítása és az engedélyezési feltételek felállítása útján határozott befolyást gyakorol a vasutépítésre, a melyre vonatkozó jogokat az engedélyokirat és az ehhez tartozó feltét-

füzetek (építési és üzletberendezési feltételek) irják közelebbről körül. Tudjuk, hogy a vasut pénzügyi alapozása e jogkörbe tartozik és tudjuk azt is, hogy az építést az állam nemcsak élénk figyelemmel kiséri, hanem azt folytonosan ellenőrizteti, sőt a szükséges tervváltoztatásokra nézve is indítólag vagy jóváhagyólag közrehat; a műtanrendőri bejáráson pedig a tervekhez és kívánalmakhoz képest megkövetelt pótmunkákat megállapítja és ezeket a felülvizsgálat vagy pótfelülvizsgálat számon tartja és kéri.

Nem szentelhetünk több időt e kérdésnek, mert az utóvégre is — bár pénzügyi vonatkozásai nem tagadhatók — inkább jogi természetű; de mulasztásnak vennők, ha nem vetnénk még néhány sugarat a *helyi érdekű vasutak állami segélyének az ügyére.*

Az állam az itt említett vasutakat kétféle czímen segélyezi:

1. külön állami segélylyel, mely egy-egy h. é. vasutra nézve a valódi építési tőke 10%-áig (tizedrészéig) terjedhet. Ez nem zárja ki azt, mikép a bányakincstár vagy az erdőkincstár külön érdekeltségi hozzájárulást ne adhasson.

2. postahozzájárulással, mely akként állapíttatik meg, hogy az átalány a pósta részére nyujtotta vasuti szolgáltatással arányban legyen, iránytadó azonban: az átalány a postajáratok és kezelés költségeiben a vasuti szállításból folyólag elérhető megtakarítás kétszeres összegénél és $5^1/_2$%-kal tőkésítve, legfeljebb a valódi építési tőke 10%-ánál nagyobb nem lehet.

A külön állami segély fejében törzsrészvények adandók az államnak át; ugyanez áll a postahozzájárulásra is, de csak annyiban, a mennyiben az átalány a megtakarításnál többre rúg, a mikor a többlet fejében törzsrészvény jár, ha pedig részvénytársaság nem alakul, az üzlet jövedelméből biztosítandó bizonyos részesedés.

Az állami segélyekre nézve az 1907. évi »*Adatok*«-ból a következőket merítjük:

Vámcsoport	Póstahozzájárulás K	%	Különsegély K	%	Forgalmi eszközök, csatlakozó vonalak K	%	Együtt K	%
a) Magyar államvasutak saját vonalai és üzemében álló h. é. vasutak: saját vonalai ..	968·640	3·5	3,296·180	12·0	80·000	0·3	4,344·820	15·8
1. h. é. vasutak a m. kir. államvasutak számlájára..	1,375·780	5·9	1,400·000	6·0	—	—	2.774·780	11·9
2. az önköltségek megtérítése ellenében igazgatott h. é. vasutak	29,467·876	5·5	51,927·510	9·7	2.668·400	0·5	84,063·786	15·7
3. a tulajdonos számlájára igazgatott h. é. vasutak..	288.000	7·1	452.000	11·0	70.000	1·7	810.000	19·0
b) Magánvasutak üzemében lévő h. é. vasutak	3,213.122	5·0	4,589.340	7·1	—	—	7,802.472	12·2
c) Önálló h. é. vasutak	2,509.600	2·6	5,172.400	5·3	—	—	7,682.000	7·9
Összesen.. ..	37,823.028	5·6	66,837.430	8·8	2,818.400	0·4	107,478.858	14·2

Az önköltségek megtérítése ellenében a m. kir. államvasutak üzemé-

ben levő h. é. vasutak közül a postasegély legnagyobb volt, t. i. az engedélyezett tőke 22·7%-a a kunszentmárton—szentesi vasutnál.

A *külön állami segélyt* illetőleg a maximumok voltak (itt figyelmen kivül maradnak a m. kir. államvasutak saját vonalai és a számlájukra igazgatott h. é. vasuti vonalak):

az *a2*) csoportban 57·2%-kal a vinkovcze—brcskainál,
az *a3*) csoportban 16·6% » a nagybánya—felsőbányai,
a *b)* csoportban 30·2% » a naszódvidéki,
végül a *c)* csoportban 25·1% » a miskolcz—diósgyőri villamos vasut.

2. *A magyar és osztrák területen fekvő (közös) vasutak építésére és beruházásaira nézve érvényes különleges határozmányok.*

A vasutak megépítésére és üzletberendezésére vonatkozólag ismertetett eljárási módozatok tekintetében — habár helylyel-közzel az osztrák kormány eljárását, illetőleg osztrák részen követett gyakorlatot is bekapcsoltuk — mindig a magyar viszonyokat vettük kiindulópontul. Nem lesz tehát fölösleges, ha azokra a vasutakra, a melyek vonalai a magyar szent korona országainak területén és a cs. k. osztrák birodalmi tanácsban képviselt országok és tartományok területén futnak végig, illetőleg fognak feküdni, — vagyis az úgynevezett *közös vasutakra* megállapított különleges határozmányokat felsoroljuk.

Ebben az irányban a *Bécsben, 1868 julius hó 29-én és Budán augusztus 21-én kelt ideiglenes egyezmény* rendelkezik, mely a magyar kormánynak és az osztrák kormánynak a vasutakat illetőleg létrejött megállapodásait foglalja magában.

Ebből az egyezményből az építésre és a beruházásokra érvényes alábbi szakaszokat idézzük:

»1. §. Az állami felségi jog, az állami főfelügyelet s a vasutakra vonatkozó minden kormányintézkedések a törvényben megállapított korlátok között azon kormány által gyakoroltatik, melynek területén a vasutvonalak léteznek.«

»2. §. Oly vasuti vállalatokat illetőleg, melyek vonalai a birodalom mindkét területén átvonulnak (közös vasutak) a rendelkezési jogot a két kormány mindegyike, a jelen egyezményben megállapított feltételek alatt önállóan és kizárólagosan csak azon pályarészen gyakorolandja, a mely az.ő területén van.«

»*Közös vasutakra vonatkozó oly rendszabályokat azonban, melyek azok pénzerejét vagy hitelét nagyobb mértékben veszik igénybe, mint kettős vagy állomási vágányok lerakása, a járművek szaporítása, raktárak felállítása stb. mindegyik szakministerium csak a másikkal egyetértve fog életbeléptetni.*«

»3. §. Uj közös vasutak életbeléptetése esetében, úgy az előmunkálatokra szükséges engedélyért, mint az építési s üzleti engedélyért is, egyidejüleg mindkét kormányhoz kell folyamodni.«

»A pálya összes kiállításainak meghatározása, valamint az enge-

délyezés és az ilyen vállalatok részére esetleg nyujtandó kedvezmények feltételei, mielőtt alkotmányos tárgyalás alá vétetnének, a két kormány által egyetértőleg fognak megállapíttatni.«

»Az engedélyokirat mindegyik terület részére az illető kormány által külön fog kiállittatni.«

»4. §. A 3. § ban említett egyezkedés előkészítése és megkönnyítése végett a két szakministerium minden olyan előmunkálati engedélyekről, melyek a közös határszélig vagy annak mentében vezetendő pályákra adatnak, egymást kölcsönösen értesítendi.«

»Oly vaspálya csatlakozási pontját, mely a közös határt átlépi, a két szakministerium az erre hivatott többi ministeriummal egyetértve és a tervezett pályavonal közösen intézendő műtani katonai szemléjének eredménye alapján fogja meghatározni.«

»Az emlitett szemlénél mindegyik szakministerium képviselőjének szabadságában álljon, a pályának a határon túl terjedő része beutazásában is résztvehetni.«

»6. §. Az állam szállományi jogára nézve a közös vasutakat illetőleg határoztatik, hogy a mennyiben az illető engedélyokmányokban e tekintetben eltérő határozmányok nem foglaltatnak, az illető vasutvonal s annak összes ingatlan vagyona azon állami területre szálljon, a melyen a vasutvonal fekszik.«

»Az ingó vagyon ellenben, mely a törvények vagy az engedélyokmány határozmányai alapján a szállományi jog tárgyát képezi, a két államterület között, ha ugyan már az üzlet fennállása alatt nem történt meg, e vagyonnak leltárszerű elkülönítése az utolsó öt évi mértföldenkénti átlagos nyers jövedelem arányában fog felosztatni.«

Az idézett határozmányokhoz azt a megjegyzést füzzük, hogy számottevő közös vasutunk ez idő szerint csak kettő van, t. i. a déli vaspálya és a kassa—oderbergi vasut, a melyek azonban már előbb közforgalomban álltak úgy, hogy reájuk az épitést érintő határozmányok csak új vonalak létesítése esetében lesznek érvényesíthetők. Létesült azonban nehány jelentéktelenebb összekötő vonal az országhatár és a legközelebbi idegen országbeli állomás között, így (példának okáért említjük) a győr—sopron—ebenfurti vasutnál a magyar-osztrák határ és Ebenfurt között stb. Az államosított közös vasutaknál, nevezetesen az osztrák-magyar államvasuttársaság vonalainál, továbbá a magyar nyugati, meg az első magyar—gácsországi vasutaknál az ideiglenes egyezmény volt beváltásukig érvényben.

E) A vasuti épitéssel, illetőleg tőkékkel összefüggő egyéb kérdések.

I. Uj beruházások.

Uj beruházás alatt azokat a vasut tőkeértékét fokozó, hasznos befektetéseket értjük, a melyek a vasuti szolgálat és ennek főfeladatának: a for-

galom biztos, gyors és gazdaságos lebonyolítása érdekében elkerülhetetlenek.

Fölösleges, nem hasznos befektetésre pazarolni a pénzt éppen oly indokolatlan, mintha valamely nem sürgős beruházást idő előtt szorgalmazunk.

Az új beruházásokat két csoportra oszthatjuk, az egyikbe a jelentékeny és nagy költségekkel járókat, az úgynevezett *nagy beruházásokat*, a másodikba a kisebb s költség szerint jelentéktelenebbeket, a *rendes beruházásokat* sorozzuk, mert fejlődő forgalmú vasut — a modern műszaki tudomány mai állása mellett — beruházások nélkül alig lehet el.

A beruházások foganatosítása csak felsőbb jóváhagyással végezhető; jellegük lehet *építési* vagy a felszereléshez tartozó tárgyak (forgalmi eszközök, leltári és berendezési tárgyak) szaporítására irányuló, tehát *beszerzési*.

1. *Magyar kir. államvasutak.*

A magyar kir. államvasutaknál a nagy beruházásokról s azok fedezéséről külön törvények intézkednek, míg a rendes beruházások, melyeknek összege egyébként a hálózat nagy kiterjedéséhez képest elég nagy, a rendes évi állami költségvetés kapcsán szoktak engedélyeztetni. Ha a nagy beruházások évekre kiterjedőleg szavaztattak meg, akkor a részletes évi szükségletek szintén az illető évről bemutatott állami költségvetésbe veendők fel.

Nagy beruházásokat engedélyezett pl. az 1904 : XIV., nemkülönben az 1908 : XXXI. t.-cz. Ezek alapján az 1909. évi állami költségvetésnek a kereskedelemügyi ministeri tárczákra vonatkozó részében IX. fejezet 1. czim alatt a következőket találjuk:

A m. kir. államvasutak hálózatának kibővitésére és más vasuti beruházásokra:

	Korona
a) az 1904. évi XIV. t.-cz. alapján:	
1. a székely vasutak szászrégen—déda és déda—mádéfalvai részvonalainak kiépítésére VI. részlet	7.360,000
2. az érsekujvár—komáromi elsőrangu államvasuti fővonal és Dunahíd épitésére VI. r.	4.000,000
3. a baja—báttaszéki elsőrangu államvasuti fővonal és Dunahíd épitése VI. r.	1.000,000
4. a gombos—erdődi vonal átépitésére Dunahíddal IV. r.	1.000,000
5. a galánta—zsolnai vonalon fektetendő második vágányra VI. r.	2.500,000
6. állomások teljesítő képességének fokozására VI. r.	900,000
7. az 1897. évi XXX. t.-czikkel engedélyezett beruházások befejezésére és hasznositására stb. VI. r.	3.700,000
a) összesen	20.460,000
b) Az 1908. évi XXXI. t.-cz. alapján:	
Épitkezések.	
1. Budapest székesfőváros területén	7.370,000
2. A fiumei pályaudvarnak és kikötőnek vasuti berendezésekkel való kiegészítése	6.300,000
3. Vonalak teljesítő képességének fokozása	4.740,000
4. Második vágányok épitése	5.000,000
5. Másodrangu vonalaknak elsőrangusitása	4.200,000
és így tovább 6—24-ig.	
Épitkezések összese	

Forgalmi eszközök és felszerelések.	Korona
1. Mozdonyok	12.600,000
2. Kocsik	22.380,000
3. Westinghouse fékberendezés	250,000
4. Fütés	200,000
5. Kisérleti berendezések	60,000
Forgalmi eszközök összesen	35.490,000
b) összesen	83.030,000
a) és *b)* együtt	103.490,000

Ennek ellenében áll ugyan annak a költségvetési résznek »Rendkivüli bevételek« X. fejezete alatt:

Az 1904. évi XIV. és 1908. évi XXXI. t.-cz.-ek alapján végrehajtandó beruházások költségeinek fedezése czéljából kibocsátandó kötvények értékesitéséből	103.490,000

A *rendes beruházások* a m. kir. államvasutak költségvetése keretében külön így vannak beállitva:

Beruházások.	Korona
1. Épitmények és felszerelések kiegészitésére	2.100,000
2. Fahidaknak vasszerkezettel való kicserélésére	250.000
3. Biztositó berendezésekre	1.200,000
4. Pályaszinben levő sürübb forgalmu utátjáróknak fokozatos kiküszöbölése alul- vagy felüljárókkal	450,000
5. Személyzeti és munkáslakóházak épitésére	200,000
6. Mozdonytápvizek javitására és szaporitására	150,000
7. Jóléti és egészségügyi épitkezésekre és berendezésekre	100,000
8. A fiumei pályaudvaron a faszerkezetü táraknak végleges szerkezetü raktárakká való átépitésére III. részlet	360,000
9. A miskolczi üzletvezetőségi épület megszerzésére II. részlet	210,000
10. Tápintézetek és iskolák épitésére III. részlet	600,000
11. Fatelitőtelepek létesitésére III. részlet	420.000
12. Vonatvilágitási, fék- és fütési berendezésekre	150,000
Összesen	6.190,000

Meg kell még itt említenünk, hogy a magyar kir. államvasutak elszámolása a kettős kereskedelmi könyvelés elvei alapján történik ugyan, de az év végén az állami számviteli rendszernek megfelelő zárszámadás is készül és mutatandó be az állami zárszámadás czéljaira. Ez irányban az állami számvitelről szóló 1897 : XX. t.-cz. határozmányai s az e törvényczikk végrehajtásában kiadott utasításban foglaltak irányadók.

A mi a beruházásokat illeti, ezekre egyébként az állami számvitel szerinti előirási rendszer könnyen alkalmazható; sőt az itt fellépő hitelmaradványokat okvetlenül nyilván kell tartani, mert az említett Utasítás 97. §-a szerint a megelőző évből fenmaradt épitkezési, valamint épitkezési jelleggel biró átalakitási és felszerelési hitelek a pótkezelési negyed (a tárgyévet követő első három hónap) végéig akkor is kiutalványozhatók, illetve *lekötheték*, ha a munka, a melyre vonatkoznak, nem fejeztetett ugyan még be, de már elrendeltetett. Ezek a lekötött hitelek rendszerint a tárgyévet követő számadási év végéig használandók fel s a mennyiben ezen időig fel nem használtatnak, de felhasználásukra még

szükség van, ez a körülmény a tárgyévet követő évre szerkesztett zárószámadásban a minister részéről indokolandó. Ha a megtartott hitelmaradvány a második évben sem használtatott fel, a fel nem használt összeg törlendő, szükség esetén a törvényhozástól új hitelül kérendő. (Utasítás 69. §.)

2. *Társasági vasutak.*

A társasági magánvasutak a nagy beruházásokra szükséges pénzt rendszerint külön kölcsön felvételével szerzik meg, mert azok egész összegével az üzletet rontani nem szabad, ha nem akarjuk fővasutaknál és közúti vasutaknál a vasuti elsőbbségek kamatoztatását, helyi érdekű vasutaknál az elsőbbségi részvények osztalékát (s ott, hol kötvények is vannak, ezek kamatozását) veszélyeztetni, esetleg lehetetlenné tenni.

Az új kölcsönökre, vagyis az ennek megfelelő tőkefelemelésre ugyanaz áll, mint a vasut megalakulása alkalmából engedélyezett tőkékre és kiadott czimletekre, vagyis: azokhoz kormányi jóváhagyás, esetleg a törvényhozás engedélye kell; a kibocsátási árfolyamot is a kormány szabályozza stb.

Az idevonatkozó kibocsátásokra elég példát találunk a vasutak pénzügyi alapozásáról szóló fejtegetéseinkben úgy az államosított, mint a többi vasútnál, miért is azokra utalunk.

A kisebb vagy rendes beruházásokról, a melyek — mint már kiemeltük — sohasem lesznek kikerülhetők, a helyi érdekű vasutak ilynemű szükségleteiről a *tartalékalapok* gondoskodnak, a melyek az engedélyokmányok értelmében a jelzett czélokra az engedélyezett tőkeösszegből hasítandók ki és az alapszabályok értelmében a tiszta jövedelemből bizonyos mértékben (0·3—0·5% erejéig) gyarapitandók (l. a tartalékalapokról szóló fejtegetést). Ezek a tartalékalapok csak a kereskedelemügyi minister előzetes engedélyével használhatók fel rendeltetésükhöz képest. Fővasutainknál és a közútiaknál ez a kérdés nem lett (mindeniknél) méltatva, de a legtöbb jó években maga tett félre a jövedelemből megfelelő összeget vagy több évre elosztott törlesztéses kölcsönnel (függő adóssággal) teremtett fedezetet, mely törlesztési és kamatozási összeg az üzlet terhére esett; kisebb beruházások esetében pedig egyenesen az üzleti számlát vették igénybe. A hol, mint pl. a déli vasutnál, az épitési számla nincsen még lezárva, a kisebb beruházások is a nagy beruházásokkal együtt kerülnek függő számlára s illetve azokkal együtt fedeztetnek.

Mielőtt tovább mennénk, meg kell még említenünk, hogy a szakadatlan üzletben tartásból folyólag a pálya és a felszerelési tárgyak állagának mindig oly karban kell lennie, hogy az üzlet biztos és akadálytalan folytatása lehetővé váljék. Ebből a nézőpontból az elromlott pályarészek helyerállítása, meg a forgalmi eszközök közül az elhasználás következtében

selejtezett darabok pótlása tulajdonképen az üzletet terheli. Ugy a helyreállitás, mint a pótlás körül legtöbbször kivánatos lesz azonban az alkalmat megragadni, hogy nemcsak a régi állapot tartassék fenn, hanem egyúttal a pályának és tartozékainak a javítását is elérjük. Ez a törekvés okszerüen csak addig a határig mehet, mely az üzleti számlát nem terheli túlságosan, más szóval a helyreállítás és pótlás közben végrehajtott *átalakítások* csak bizonyos mértékig lehetnek üzleti kiadások.

A magyar kir. államvasutaknál az ily átalakitásokra külön az üzleti költségvetés keretében 1909. évre 6,256,600 K hitel van engedélyezve, melyből a pályafelügyeletre és fentartásra 5.361,600, az állomási szolgálatra és vonatkiséretre 422,000, és a vontatási, meg műhelyi szolgálatra 473,000 K jut. A többi vasutaknál a szükségletek a rendes fejezetek terhére számoltatnak el.

II. A vasuti tőkék 1907. évi állománya.

A valódi befektetési költségek (építési tőke) *és az alaptőke* (névleges tőke) *1907. végén* a következő volt *a fővasutaknál* (az 1907. évi »*Adatok*« szerint):

Vasutak	Építési hosszuság km.	Valódi befektetés összesen	kmkint	Névleges tőke részvény	kötvény	együtt
				koronákban		
1. M. k. államvasutak (saját h. é. v. nélkül)*)	7,466.4	2,043.739,641	273,725	—	2,450.929,272	2,450.929,272
M. k. államvasutak saját h. é. vonalai	402.04	27.483,657	68,360	1.210,000	1.570,000	2.780,000
(1) Együtt..	7,868.44	2.071,223,298*	263,323	1.210,000	2,452.499,272	2,453.709,272
2. Déli vaspálya (magy. hál.)	701.63	157.676,079	224,742	36.013,210	232.948,001	268.961,211
3. Győr-sopronebenfurti ..	118.69	21.446,246	180,692	15.011,200	24.671,428	39.682,628
4. Kassa—oderbergi vasut (m. halózat)	362.61	94.200,420	259,862	38.171,134	121.782,582	159.953,716
5. Mohács-pécsi	67.73	17.173,064	253,552	—	17.173,064	17.173,064
6. Pécs—barcsi	66.70	11.000,000	164,918	6.928,400	6.898,000	13.826,400
(2—6) Együtt	1,317.36	301.495,809	228,864	96.123,944	403.473,075	499.597,019
Mindössze..	9,185.80	2,372.719,107	258,303	97.333,944	2,855.972,347	2,953.306,291
2b. Déli (magy. és osztrák hálózat) ..	2,234.26	908.614,605	406,674	207.076,848	1,458.490,905	1,665.567,753
4b. Kassa—oderbergi (magyar és oszt. von.)..	426.11	120.073,426	281,789	45.282,000	152.727,516	198.009,516

*) A jövedelmezőségi számításnál a valódi tőke 2.016,365.525, a névleges 2.400,606.936 K-val van beállitva.

A magyar helyi érdekű vasutak hasonló adatai így alakultak:

Vasuti csoport	Építési hosszúság km.	Valódi befektetés összesen	Valódi befektetés p.-kmkint	Névleges tőke törzsrészvény	Névleges tőke els. részvény és kötvény	Névleges tőke együtt
				koronákban		
a) *A m. k. államvasutak üzemében:*						
1. saját számlára	282.97	23.284,154	82,285	9.286,800	15.406,600	1.121,754 24.693,400
2. az önköltségek megtérítése mellett	7,490.06	535.822,816	71,538	195.706,500	444.362,500	2.814,000 640.069,000
3. a tulajdonos számlájára ..	68.74	4.053,900	58,974	1.448,000	3.366,600	4.814,600
b) *Magánvasutak üzemében*	765.84	64.225,176	83,757	24.843,800	48.395,600	1.367,680 73.239,400
c) *Önálló vasutak*	1,153.49	96.796,438	83,917	29.923,250	70.880,700	218,000 100.803,950
Összesen..	9,761.10	724.182,484	75,215	261.208,350	582.412,000	5.521,434 843.620,350

A névleges tőke együttes rovatában külön kitett összegek azokra a vasutakra vonatkoznak, a melyek czimleteket nem adtak ki. Ezek a következők:

az *a1*) csoportban:	bánréve—ózdi ..	713,520 K	
	pföldvár—békési	408,234 »	1.121,754 K
az *a2*) csoportban:	ksztmárton—szent.	880,000 »	
	mezőtúr—túrkevei	350,000 »	
	szentes—hmvhelyi	1.584,000 »	2.814,000 »
a *b*) csoportban:	csorbatói fogask.	380,000 »	
	nlomnicz—tlomniczi	327,680 »	
	bsebes—menyházai	660,000 »	1,367.680 »
a *c*) csoportban:	térrét—kovásznai	— »	218,000 » 5.521,434 K

Érdekesnek véljük itt még, ha az önálló csoportbeli vasutak 1907. év végén való tőkéjéről is nehány adatot bemutatunk:

Vasut	Építési hosszúság km.	Valódi befektetés összesen	Valódi befektetés p.-kmkint	Névleges tőke törzsrészvény	Névleges tőke els. részvény	Névleges tőke együtt
				koronákban		
Aradi és csanádi egys. vasutak ..	379.61	34.808,459	91,698	17.320,000	13.191,400	30.511,400
Budapesti h. érd.	56.90	11.457,520	201,362	—	—	14.250,800
Máramarosi sóvas.	58.42	3.196,000	54,707	1.543,400	2.771,000	4.314,400
Segesvár—szentágotai (keskeny vágányu)	48.92	1.498,000	30,622	524,400	973,600	1.498,000
Szamosvölgyi ..	239.08	20.173,691	84,380	6.085,750	20.351,500	26.437,250
Szlavoniai drávavidéki (keskeny vágányu)	126.54	7.103,168	56,134	2.179,200	4.911,600	7.120,800

A közúti (városi és községi) vasutak befektetési tőkéi 1907 végén az »Adatok« szerint ezek voltak:

Vasutak	Évi átlagos pályahosszúság km.	Befektetési tőke összesen K	Befektetési tőke pkmkint K
a) Villamos üzemüek.			
Budapesti közúti	69·45	58.198,494	837,991
Budapesti városi villamos	44·67	23.187,499	519,084
Ferencz József földalatti villamos	3·70	7.200,000	1.945,946
stb.			
a) Együtt	206·62	110.465,634	534.632

Vasutak	Évátlagos pályahosszuság km.	Befektetési tőke összesen K	Befektetési tőke pkmkint K
b) Gőzüzemüek.			
Budapesti svábhegyi fogaskerekű	3·90	600,000	153,846
Budai hegypálya (gőzsikló)	0·10	196,800	1.968,000
Brassó—háromszéki helyi érdekű vasút közúti vonalai	17·39	1.300,000	74,755
s így tovább.			
b) Együtt	41·86	3.840,120	91,737
c) *Lóüzemüek.*			
Aradi közúti	9·10	634,834	69,762
Eszéki közúti	10·00	193,508	19,350
stb.			
c) Együtt	45·09	2.316,257	51,370
Mindössze	293·57	116.622,011	397,254

Ha a valódi és a névleges tőkéket összegezzük, azt találjuk tehát — a közútiakét alpari véve számításba —, hogy *a magyar vasutakba (az iparvasutak nélkül) befektetett összes tőke volt 1907 végén:*

	Valódi tőke K	Névleges tőke K
Fővasutainknál	2.372.719,107	2.453.306,291
Helyi érdekű vasutainknál	724.182,484	849.141,784
Közúti vasutainknál	116.622,011	116.622,011
	3.213.523,602	3.419.070,086

III. A vasuti tőke mérlegszerű kimutatása.

A ki a vasuti tőkék zárószámadási kifejezési módjával, az úgynevezett mérlegekkel, magyarán mondva *mérlegrovásokkal* foglalkozni kivánván, ezek tanulmányozásába fog, annak bizonyára fel fog tünni, mikép a vasutak tőkéinek (építési és befektetési tőkéinek) a mérlegekben való kimutatása körül — ámbár általában véve mindenütt *a kettős kereskedelmi könyvelés elvei* szerint járnak el — a legkülönfélébb felfogásokból indulnak ki; egyöntetüséget nem fog tehát tapasztalni sem a módozatok, sem az alaki kifejezés tekintetében. Különösen áll ez, ha régi mérlegek kerülnek kezünkbe, mert idők jártával e téren is kétségtelenül javult a helyzet.

Nem vagyunk az alakiságnak hivei és szószólói, mindazonáltal a zárószámadások mérlegeinek helyes alakban való felállitását elengedhetetlen követelménynek tartjuk, mert a mérleg főkelléke, hogy világos legyen; hogy tehát röviden, velősen és átnézetesen adja a vagyonállapotot. Ebből folyólag az alapul szolgáló elveket alakilag is kifejezésre kell juttatni.

Nem szándékozunk ez alkalommal a mérlegek egészével, vagyis azok építési és üzleti részével foglalkozni, de szükségét látjuk az építési részre nézve nézetünket elmondani, feltételezvén, hogy az érdeklődők a kettős könyvelésben legalább némileg jártasak.

a) Magyar kir. államvasutak.

A magyar kir. államvasutak mérlegének építési része az 1907. évi mérlegből kiszakitva az alábbi mintát mutatja:

VAGYON	MÉRLEGMINTA		TEHER	MÉRLEGMINTA	
	K	f		K	f
1. Üzletben levő vonalak befektetési költségei			1. Külön állami kölcsönök: Részletezést lásd 53. oldalon	995.906,480	94
a) Építés (ebben kiegészítési munkák ... 405.574,206 K)	1,435.239,982	10	2. Egyéb állami kölcsönök: Részletezést lásd ugyanott	957.231,58·	67
b) Forgalmi eszközök (ebben szaporitás ... ... 318.236,968 „)	470.319,923	28	3. Az államositott vasutakkal átvett terhek: Részletezést lásd ugyanott, csakhogy a mérlegben a törlesztett és törlesztetlen czimletek összegei külön is szerepelnek	504.850,370	59
c) Leltáritárgyak (ebben szaporitás ... 23.537,461 „)	46.178,404	36			
d) Időközi kamatok...	69.768,979	34			
Együtt... ...	2,021.507,289	08			
2. Kibocsátási veszteségek (kö.tségek)	384.341,411	74	4. A kassa-oderbergi vasut részéről fedezett költségek a csacza—zwardoni vonalon	29,996	68
Összesen ...	2,405.848,700	82			
3. Építés alatt levő vonalak befektetési költségei (ebben kibocsátási költségek 5,206 K)	7.089,164	45			
4. Helyi érdekű vasutak hozzájárulásaiból fedezett beruházási kiadások:					
kiegészitési munkák ... ... 9.555,381·85					
forgalmieszközök 27.556,816·64					
leltári tárgyak (kocsi és műhelyberendezések) ... ... 581,821·88	37.694,020	37			
5. Kassa-oderbergi vasut üzemébe átengedett csácza—zwardoni vonal befektetési költségei (részletezve 1—5.) szerint	5.128,315	58			
6. A m. kir. folyam- és tengerhajózási társaságnak bérletbe adott úszóművek	2.258,235	66			
	2.458.018,436	88		2,458.018,436	88

Látjuk ebből, hogy itt a mérleg épitési része mindkét oldalon ugyanazzal az összeggel záródik, vagyis befejezett egészként jelentkező, az üzleti részbe át nem nyuló!

Ha az anyagszerfedezeti alapot és anyagszerkészletet is bevennők, lenne:

Vagyonba állitandó: anyagszerek készletének értéke gyanánt .. .. 49.330,917·46 K

Teher oldalon beveendő: anyagszerkezelési (fedezeti) alap 32.914,580·94 »

Vagyontöbblet 16.416,336.52 K

a mely összeggel az épitési mérleg ebben az esetben átnyulna az üzleti mérlegbe, s illetve a zárómérleg üzletkezelési részébe.

A sorszámok helyébe rendesen a főkönyv megfelelő lapjainak a száma szokott beiratni.

A magyar kir. államvasutaknál tehát az épitésnél fedezetlen összeg nem mutatkozik, a mi természetes dolog, mert a szükségleteket az állampénztár egyenlíti ki.

De lássunk egy oly példát is, a hol a mérleg épitési része nem zárt, befejezett egész.

Az aradi és csanádi egyesült vasutaknál 1907. évben így alakul az állapot :

Vagyon.

			K
1. Vasutépítés			21.051,400.—
2. Vasutkiegészítés és beruházosok		12.957,059·45	
Vasutkiegészítés és beruh. tart. alapból		800,000.—	13.757,059·45
		Együtt	34.808,459·45

Teher.

Társasági tőke.

1. Törzsrészv. kibocsátva	16.928,000.—		
» ki nem bocsátva	392,000.—	17.320,000.—	
2. Els. részv. forgalomban	12.806,200.—		
» » leirt és beváltott összege	385,200.—	13.191,400.—	30.511,400.—
3. Vasutkiegészítésekre és beruházásokra alakított tartalékalap			800,000.—
		Együtt	31.311,400.—
		Több befektetés	3.497,059.45

E vasutnál tehát az építési mérleg az üzleti mérlegbe kénytelen betévedni, illetőleg helyesebben mondva : attól kérni fedezetet.

A mérlegek alaki és érdemi felállítására nézve egyébként a *Vasuti és közlekedési közlöny* 1895. évi évfolyamának 27-ik számában és folytatólag »*A helyi érdekű vasutak számadási mérlegeiről*» czimen közölt czikkelysorozatunkból, megfelelő módosításokkal, a következőket vesszük át, alapul véve egy oly helyi érdekű vasutat, melynek valódi szükséglete mondjuk 1.750,000 koronával állapíttatott meg és 80 %-kal engedélyezett kibocsátási árfolyam mellett a pénzügyi alapozása ekként alakult :

	Valódi tőke K	Kibocs. árf. %	Névleges tőke K
Törzsrészvény	612,500	100	612.500
Elsőbbségi részvény	1.137,500	80	1.421,900
Együtt	1.750,000	86.02	2.034,400

E szerint tehát a kibocsátási költség (veszteség) 2.034,400—1.750,000 = 284,400 K, százalékokban 100—86·02 = 13·98 % volna.

A felvett alapokon a mérlegszerű helyzet a következő képet mutatja :

VAGYON — MÉRLEGROVÁS (A. minta) — TEHER

	K	f	K	f		K	f	K	f
Építési tőke					Alaptőke				
3. Pályaépítés és berendezés	1.750,000	—			1. 6125 db törzsrészvény 100 K-ás ...	612,500	—		
4. Kibocsátási költségek	248,400	—			2. 14219 db elsőbbségi részvény 100 K-ás	1.421,900	—		
			2.034,400	—				2.034,400	—

Ha a vasutépítés az évi zárlatkor még nincs befejezve s illetve a czímletek csak a valódi szükséglet mérvéhez képest bocsáttatnak ki, tegyük fel 725,140 K erejéig, melyből például 724,383 K 67 f. tényleges költség fedezendő, akkor lesz a mérleg képe: (725,140 K-ból fedezve van törzsrészvényekkel — feltesszük, hogy ezek mind értékesíthetők voltak — 612,500 K, marad még fedezendő 112,640 K. Erre kibocsátandó 80%-kal 140,800 K elsőbbségi részvény.)

VAGYON			MÉRLEGROVÁS (B. minta)			TEHER.		
3.	Építési tőke Pályaépítés és berendezés	— —	724,383 67	1	Alaptőke (Részvénytőke) 6125 db törzsrészvény	612,500 —		
4.	Kibocsátási veszteség	— —	28,160 —	2.	1,408 db. elsőbbségi részvény kibocsátva	140,800 —		
5.	Letét ... ... Ki nem bocsátott 12,811 db elsőbbségi részvény ...	— —	1.281,100 —		12,811 db. elsőbbségi részvény ki nem bocsátva ...	1.281,100 —		
6.	Pénztári készlet ...	— —	756 33					
			2.034,400 —					2.034,400 —

Abban az esetben, a mi gyakran előfordul, ha a törzsrészvények egy része még nem volt értékesíthető, e körülmény megfelelőleg veendő számításba s a kibocsátott és ki nem bocsátott részvények értéke ehhez képest állítandó be a mérlegrovásba.

Ha magánfél épít vasutat, úgy az a megépítés költségeit készpénzben a sajátjából fedezi. Ily esetben tehát a tényleges és névleges tőkék egyenlők s kibocsátási veszteségről sem lehet szó.

Az eddigi mérlegmintákban az építési költségeket egy összegben adtuk; nem részleteztük tehát azokat eredeti építés, forgalmi eszközök, leltári tárgyak és időközi kamatok szerint. Tegyük fel, hogy forgalmi eszközökre 150,000 K, leltári tárgyakra 25,000 kell és időközi kamatokra 40,000 K fordíttatott, továbbá, hogy a tartalékalapba 50,000 K készpénz (vagy ennek megfelelő elsőbbségi részvény $\frac{50,000}{80} \cdot 100 = 62,500$ K) helyezendő el, akkor e feltevések mellett felvett példánkban a helyes mérlegrovás a tőkére vonatkozólag következőleg alakulna az építés befejezésével.

VAGYON			MÉRLEGROVÁS (D. minta)			TEHER.	
	Építési tőke				Alaptőke (Részvénytőke)		
3.	Eredeti építés ...	1.485,000 —		1.	6125 db törzsrészvény 100 K-val ...	612,500 —	
4.	Forgalmi eszközök	150,000 —					
5.	Leltári berendezés	25,000 —		2.	14,219 db. elsőbbségi részvény 100 K-val	1.421,900 —	2.034,400 —
6.	Időközi kamatok	40,000 —					
7.	Tartalékalap ...	50,000 —	1.750,000 —	9.	Építési tartalékalap	— —	50,000 —
8.	Kibocsátási veszteség (pénzbeszerzési költség)	— —	284,400 —				
10.	Pénztári készletek	— —	50,000 —				
		— —	2.084,400 —			— —	2.084,400 —

A pénztári készletrovás (számla) természetesen magában foglalhatja az üzleti pénzeket is, a mely esetben 50,000 K-nál nagyobb összeg volna beállítandó. Ez alkalommal itt és a *B*) mintában is csak az építéssel összefüggő pénzeket vesszük egyelőre számba.

Ha az építés nincs még a mérlegrovás felállításakor befejezve, akkor az alakulás a *B*) mintához simul, aszerint, a mint a törzs- és elsőbbségi részvények kibocsátott és nem értékesített része fellép, azonban az építési tőke részletezése megmarad.

Ha az elsőbbségi részvények sorsolása már megkezdetett s első évben például 12 darab törlesztetett volna, akkor a *D*) mintában a jobboldalon a 2. alatti tétel helyén kellene állani:

2. 14,207 darab elsőbbségi részvény 100 K-ás forgalomban 1.420,700 K
12 db. elsőbbségi részvény 100 K-ás törlesztve .. .. 1,200 K

A törlesztési viszonyt némely vasut így mutatta ki:

VAGYON			MÉRLEGROVÁS (E. minta)			TEHER	
3	Építési tőke Pályaépítés és berendezés 2.034,400 — Ebből sorsolás utján törlesztve 1.200 —	2.033,200 —	1	Alaptőke (Részvénytőke). 6,125 drb törzsrészvény	612,500 —		
			2	14,219 elsőbbségi részvény	1.421.900 —		
					2.034,400 —		
				le: 12 db törlesztett elsőbbségi részvény	1,200 —	2.033 200 —	

Hogy az ily felállítás merőben hibás, az első tekintetre szembeötlik, mert a törlesztések ily kimutatása mellett nemcsak az alaptőke tünik el lassan-lassan, évről-évre a mérlegből, hanem az építési tőke is, mely a törlesztéstől teljesen független.

Ha a tartalékalap értékpapirokban illetve elsőbbségi részvényekben van letéve, akkor a példánkban felvett 50,000 K-nyi készpénz helyett 62,500 K-nyi elsőbbségi részvényben lévén a tartalékalap biztosítva, lesz a *D*) minta szerinti mérlegben annak jobb oldalán felveendő:

a) ha az elsőbbségeket a tényleges értékkel vesszük számba:

2. Építési tartalékalap (mint a mintában) .. .. 50,000 K

b) ha a névértékre fektetjük a súlyt:

2. Építési tartalékalap 625 darab elsőbbségi részvény 100 K-ás .. .. 62,500 K

ellenben a mérleg baloldalán lesz első esetben »10. Pénztári készlet« helyett teendő:

10. Letétben levő tartalékalap els. részvényei 625 darab 100 koronás 80%-kal .. .. 50,000 K

a második esetben pedig:

10. Letétben levő tartalékalap els. részvényei 625 drb 100 K-ás .. .. 62,500 K

Ha az építési tartalékalapból, mondjuk az elsőbbségi részvények törlesztésének második évében 10,000 K a pálya kiegészítésére fordíttatott volna, akkor feltéve, hogy a tartalékalap készpénzből állott, lesz a mérlegrovás képe :

VAGYON			(MÉRLEGROVÁS. (F. minta)			TEHER		
	Építési tőke				Alaptőke (Részvénytőke)			
3	Eredeti építés ...	1.525,000 —		1	6,125 db törzsrészvény	612,500 —		
4	Kiegészítési munkák	10,000 —		2	14,193 db elsőbbségi részvény) (forgalomban ...	1.419,300 —		
5	Forgalmi eszközök	150,000 —			26 db elsőbbségi részvény, 100 frtos, törlesztve	2,600 —	2.034,400 —	
6	Leltári tárgyak...	25,000 —						
7	Tartalékalap ...	40,000 —	1.750,000 —					
8	Kibocsátási veszteség	— —	284,400 —	9	Építési tartalékalap le: kiegészítési munkákra fordított	50,000 — 10,000 —	40,000 —	
10	Pénztári készlet ...	— —	40,000 —					
		— —	2.074,400 —			— —	2.074,400 —	

Tegyük fel most azt az esetet, hogy az építési költségek fedezésére kibocsátandó elsőbbségi részvényeket nem sikerült teljes mértékben értékesíteni, hanem a hiányzó — mondjuk kereken 200,000 koronát — függő adósság útján kellett beszerezni, akkor az ennek megfelelő eredeti állapotot az alábbi mérlegrovás adja (feltettük azt is, hogy az eredeti építésből 4,400 K még nincs kifizetve).

VAGYON			MÉRLEGROVÁS (G. minta)			TEHER		
	Építési tőke				Alaptőke			
3.	Eredeti építés ...	1.520,600 —		1.	6,125 db. törzsrészvény	612,500 —		
4.	Forgalmi eszközök	150,000 —		2.	11,719 db. elsőbbségi részvény forgalomban	1 171,900 —		
5.	Leltári tárgyak ...	25,000 —			2,500 db. elsőbbségi részvény ki nem bocsátva ...	250,000 —	2.034,400 —	
6.	Tartalékalap	50,000 —	1.745,600 —					
7.	Kibocsátási veszteség	— —	234,400 —	8.	Függő adósság ...	— —	200,000 —	
				9.	Építési tartalékalap	— —	50,000 —	
10.	Letét, ki nem bocsátott 2,500 db. elsőbbségi részvény	— —	250,000 —					
11.	Pénztári készlet ...	— —	54,400 —					
		— —	2.284,400 —					2.284,400 —

Gyakran előfordul, hogy a törzsrészvények egy része nem értékesíthető kellő időben, illetve a jegyzett törzsrészvények értéke több év alatt folyik be, akkor a törzsrészvényeknél is a kibocsátott, illetve ki nem bocsátott daraboknak értékösszege lesz a mérlegrovásban megfelelően nyilvánlatba veendő.

A közölt mérlegrovásban a függő adósság után fizetendő kamatokra nem voltunk figyelemmel.

Nem helyes, ha a függő adósság — mint némely vasuti mérleg kimutatja — ilyeténképen volna csak a mérlegrovásban jelezve :

VAGYON			MÉRLEGROVÁS (H. minta)			TEHER		
3.	Építési tőke	— —	2.034,400 —		Alaptőke			
5.	Pénztári készlet ...	— —	50,000 —	1.	6,125 db. törzsrészvény		612,500 —	
				2.	14.219 db. elsőbbségi részvény, terhelve 200,000 forint függő adósággal		1.421,900 —	2.034,400 —
				4.	Építési tartalékalap		— —	50,000 —
		— —	2 084,400 —				— —	2 084,400 —

Ha időközben a törlesztés megkezdetett volna, akkor természetesen a forgalomban levő s ki nem bocsátott elsőbbségi részvényeken kivül a törlesztettek is kimutatandók, miáltal csak a részletezés, de az elsőbbségek összege nem változik.

Ha az érdekeltségek a vasut megépitéséhez természetben való szolgáltatással (földterület, fa- és kőanyag, fuvar vagy kézi munka megajánlásával) járulnak, de ezért nem követelnek semminemü kárpótlást, tehát törzsrészvényeket sem, akkor is helyes, ha az ily hozzájárulás értékét szerepeltetjük a mérlegben, mert voltaképen csak igy lehet a valódi épitési költség hű képét adni.

Tegyük fel, hogy felvett példánkban az 1.750,000 K valódi épitési költség úgy lett megszabva, hogy abban az érdekeltségek részéről ingyen felajánlott és átengedett földterületek 21,000 K értéke s az ingyen adott kőanyag 1,600 K értéke *nem* foglaltatik, ebben az esetben a helyes mérlegrovás az F. mintában jelzett viszonyok mellett a következő alakot öltené :

VAGYON				MÉRLEGROVÁS (K. minta)				TEHER		
	Építési tőke				Részvénytőke... ...					
5.	Eredeti építés ...	1.547,600 —		1.	6,125 db. törzsrészvény			612,500 —		
6.	Kiegészitési munkák...	10,000 —		2.	14,193 db. elsőbbségi részvény forgalomban			1.419,300 —		
7.	Forgalmi eszközök	150,000 —								
8.	Leltári tárgyak ...	25,000 —								
9.	Tartalékalap	40,000 —	1.772,600 —	3.	26 db. elsőbbségi részvény törlesztve			2,600 —	2.034,400 —	
10.	Kibocsátási veszteség	— —	284,400 —							
12.	Pénztárkészlet ...	— —	40,000 —	4.	Érdekeltségek hozzájárulása			— —	22,600 —	
				11.	Építési tartalékalap le : kiegészitési munkák			50,000 —		
								10,000 —	40,000 —	
		— —	2.097.000 —					— —	2 097.000 —	

Ha bizonyos beruházások alap hiányában az üzleti jövedelmek terhére létesittetnek, úgy ez a tényállás olykép jut a mérlegrovásba,

hogy a beruházások költségeit az építési tőke megfelelő cziménél állitjuk be, a mérleg teheroldalán pedig ugyanazok összegét »*Beruházások* az üzleti jövedelem terhére« czimű külön rováson (számlán) tartjuk nyilván.

A felsorolt mérlegrovási mintákból látható, hogy az építési tartalékalapra vonatkozó összegek a mérleg mindkét oldalán kétszer fordulnak elő ; t. i. elsőbben az építési és alaptőkében benfoglalva, másodszor egyfelől a pénztárkészletben (vagy értékpapir-letétben), másfelől az »*Építési tartalékalap*« czimén. E második felvétel nyilvánlat czéljából szükséges.

Ha az alaptőke nagyobb a kelleténél, akkor a megtakarítás — tekintve, hogy a való di építési költségek szigorú birálat alapján állapíttatnak meg s a kibocsátási árfolyam az értékesítés legalsó határát a pénzpiacz mindenkori viszonyainak kellő mérlegelésével jelzi — csak úgy származhatik, ha az építés és berendezés nagyon takarékosan s illetve az előirányzaton alul volt végrehajtható, avagy, ha a pénzügyi viszonyok előre nem látott kedvezőbbre fordulása mellett szerencsés és sikeresebb eladás volt elérhető annál, melyet a kormány meghatározott árfolyama kitüzött.

Bármint eredhetett az ily megtakarítás, e körülmény a fentebb a mérlegrovásokra nézve mondottakat nem módosítja, mert a megtakaritás vagy a kibocsátási költségeket apasztja s az építési tőke részét képező tartalékalapot növeli s helyre áll a mérleg egyensulya, vagy pedig a kibocsátási veszteséget nem érinti s közvetlenül a kiegészítési munkák és pótbeszerzések czéljaira alkotott »*Építési és felszerelési tartalékalap*« javára esik s ezzel együtt az ez irányban s illetve az építési rovásokra (számlákra) nézve fennálló elvek alapján lesz könyvileg nyilvántartva és a mérlegrovásban kimutatva.

Ha az építés folyamán bekövetkezett, előre nem látott nehézségek miatt, a czimletekkel biztosított összeg nem elegendő a vaspálya teljes kiépítésére és berendezésére, akkor elsőbben is a tartalékalap fog felhasználtatni — természetesen kormányengedélylyel —, a még hiányzó összeg pedig, ha csekélyebb, az üzleti jövedelmekből lesz törleszthető s egyelőre üzleti pénzekből fedezhető ; ha pedig nagyobb, függő adósság lesz felveendő, mely az üzlet terhére kamatoztatandó és törlesztendő, vagy a kormány ebbeli engedélyével a tényleges építési és üzletberendezési tőke felemelése alapján újabb elsőbbségi részvények kibocsátandók ; a mi a régi czimletek osztalékára lesz így is, úgy is kedvezőtlen ugyan, de hát a társasági terhet utóvégre is rendezni kell.

Tegyük fel, hogy a megbeszélésünk során felvett példánkban a tényleges építési költséget 85,000 K-val kellett tullépni, a mely összeg egészen a pálya építésére esett, akkor a helyzet mérlegrovásszerű képe lesz (a czimletek törlesztését még figyelmen kivül hagyjuk, mint a D. mintában, a tartalékalapot pedig a tullépés részben való fedezésére fordítjuk):

VAGYON			MÉRLEGROVÁS (L. minta)			TEHER		
	Építési tőke				Alaptőke			
3.	Eredeti építés ...	1.610,000 —		1.	6.125 db. törzsrészvény	612,500 —		
4.	Forgalmi eszközök	150,000 —						
5	Leltári berendezés	25,000 —	1.785,000 —	2.	14,219 db. elsőbbségi részvény ...	1.421,900 —	2.034,400 —	
6.	Kibocsátási veszteség		284,400 —	7.	Függő adósság ... vagy Fedezetlen építési költség (esetleg „Hitelezők" közt)		35,000 —	
			2.069,400 —				2.069,400 —	

Azzal a megjegyzéssel hagyjuk abba a helyi érdekű vasutak építési tőkéinek és alaptőkéinek mérlegszerű alakulására és szemléltetésére vonatkozó fejtegetéseket, hogy a közben említett elvek és szokások nagyjában és egészben véve a fő- és a közúti vasutaknak mérlegrovásaira is megállnak, de magától érthetőleg, az illető vasutak (vasuttársaságok) sajátos viszonyai szerint értelmezve és alkalmazva.

IV. Vasuti értékpapirok átváltozása és kicserélése.

A vasuti értékpapirok átváltoztatása s ezzel kapcsolatos kicserélése kétféle lehet, nevezetesen :

1. a czimlet neme változik, a kamatláb nem ; pl. részvény helyébe elsőbbségi kölcsönkötvény lép ;

2. a czimlet neme nem változik, hanem a kamatoztatási százalék leszoríttatik ; teszem fel : a 6 vagy 5 %-os elsőbbségi kötvény átváltozik 4½, 4%-os vagy ezen alól menő kamatozású hasonló kötvénynyé.

Átváltoztatás (Conversio) alatt rendesen csak a 2. alatti módozatot szokás érteni, vagyis azt a pénzügyi műveletet, midőn az évi járadék csökkentése érdekében nagyobb kamatozású értékpapirok helyébe kisebb kamatozásuak lépnek ; mig az 1. alatt említett módozat inkább a *helyettesítés* jellegét ölti fel.

Jóllehet a vasuti értékpapirokat az eredeti építés folyamán nem igen szokták átváltoztatni és kicserélni, mégis e helyütt óhajtottuk a kérdést felvetni, mivel az említett művelet a vasuti tőkékkel szoros összefüggésben áll ; noha azt a dolog természeténél fogva üzleti vonatkozások indítják meg. Átváltoztatásnak és az ezzel járó kicserélésnek ugyanis csak akkor van jogosultsága és indokoltsága, ha az a vasutra nézve határozott előnyöket biztosít, vagyis ha a pénzpiacz kedvező viszonyainak közepette a kisebb kamatozásu értékpapirt megfelelő árfolyamon lehet forgalomba bocsátani ; viszont a pénzpiacz felvevő készségét élénken serkenti, ha az átváltoztatás alkalmával az eredeti magasabb kamatozású értékpapir tulajdonosa bizonyos, azonnal nyilvánuló haszonhoz jut (mert így a tulajdonában lévő ily papirok kicserélésébe könnyebben belemegy), és *emellett az uj czímlet jóságát az illető vasut előnyös forgalmi és bevételi eredményei hathatósan támogatják !*

Az átváltoztatás (conversió) a felmerült esetekben többnyire elsőbbségi kötvényeknél történt, mert részvények átváltoztatása csak akkor lehet előnyös, ha azok osztaléka állandó, vagyis változatlan kamatlábon alapul (pl. állami biztosítást élvező vasutaknál).

Tegyük fel, hogy egy vasut kibocsátott részvényeiből és elsőbbségi kötvényeiből a következő összegek vannak még forgalomban — a már kisorsolt és beváltott darabok értékéről természetesen nem eshetik szó — nevezetesen:

	korona
1. Részvény 5%-os	17.756,000·—
2. Elsőbbségi kötvény 5%-os	25.649,700·—
3. Arany elsőbbségi kötvény 5%-os	12.608,600·—
4. Beruházási kölcsön arany 5%-os	2.134,425·25
5. Üzleti kölcsön arany 6%-os	1.096,000·—
6. Beruházási kölcsön arany $4^1/_2$%-os	8.292,839·50

Tegyük fel továbbá, hogy *a conversio $4^1/_2$%-os kamatra történik hetvenöt évi törlesztéssel.*

E feltevések mellett lesz a számítás:

I. alternativa: részvények nem cseréltetnek fel, maradnak.

a) 25.649,700 K mondjuk 300 K-ás 5%-os kötvény helyett kibocsátandó $4^1/_2$%-os kötvény, vagyis (feltéve, hogy a hasonló kamatozásu értékpapirok tőzsdei árfolyama 96%, felvehető kibocsátási (elérhető) árfolyam gyanánt 93%):

$$25.649,700 : \frac{93}{100} = 27.580,322·58 \text{ K}$$

Ez az összeg a czímletek darabonkinti névértékéhez igazodva kerekitendő ki; tehát 300 K-ás czimletek szerint: 27.580,200 K-ra.

Világos ebből, hogy a régi 85,499 darab 5%-os kötvény helyett 91,934 darab $4^1/_2$%-os uj kötvény adandó csereképpen, vagyis 6,435 darabbal több; azaz: 1 darab 300 koronás régiért 1·075264 darab 300 koronás uj kötvény, tehát 322·58 korona (t. i. 1 új kötvény és 22·58 K készpénz) egyenérték adandó.

Lássuk már most, mi a vasut haszna?

A régi járadékteher volt	1.360,198.05 K
Az uj lesz 75 évre 27.580,200 × 0·04672104 járadékszámmal	1.288,575·63 »
Évi megtakaritás	71,622·42 K

b) 12.608,600.— K arany elsőbbségek és
2,139.425·25 » beruházási kölcsönkötvények, együtt:
14.748,025·25 K 5%-os 200 K-ás aranykötvény helyébe lép $4^1/_2$%-os 200 K-ás új aranykötvény $(14.748,025·25 : \frac{93}{100} = 15.858,092) =$ 15.858,200.— K névértékben.

A régi és új kötvények aránya ugyanaz, mint *a)* alatt, de mivel csak 200 K-ás darabokról van szó, önként következik, hogy 1 régi kötvény 200 K-ás értékével szemben 215.05 K ellenérték áll.

A régi járadék volt .. .. 800,626·39 aranykorona.
Az új járadék lesz 75 évre .. .. .. 740,911·60 »

A megtakarítás 59,714·79 aranykorona.

c) Az 1.096,000 K 6%-os üzleti kölcsön helyett $4^1/_2$%-os kerül, még pedig:

$$1.096{,}000 + \frac{80\ *)}{100} = 1.370{,}000 \text{ K névértékben.}$$

Mindenik 200 K-ás kötvény helyett tehát 1·25 darab 200 K-ás új kötvény adandó 250 K értékben, vagyis 4 darab régiért 5 darab új.

A régi járadék volt .. .. 125,553·89 K aranyban.
Az uj járadék pedig lesz (75 évre) 64,007·82 » »

Megtakarítás 61,546·07 K aranyban.

A $4^1/_2$%-os beruházási kölcsön kötvényei az ügy természeténél fogva kiesnek az oly conversióból, mely $4^1/_2$%-ra irányul.

Összefoglalva az *a)*, *b)* és *c)* alatt tett számításokat, az eredmény lesz:

A vasut nyer:

a) szerint .. .. 71,622·42 K-t
b) » 59,714·79 ar. K-t } (84 ar. K
c) » 61.546·07 ar. » } =100 K) 144,358·17 » 215,980·59 K-t.

A kötvénybirtokosok nyernek tőkében:

a) szerint .. .. 1.930,500.— K-t
b) » .. .. 1.110,174·75 »
c) » .. .. 274,000.— » 3.314,614·75 K-t.

Meg kell itt emlékeznünk arról is, hogy abban az esetben, ha a vasut államosittatnék s az átvett részvények az első kibocsátású elsőbbségi kötvények még hátra lévő 59 évi törlesztési ideje alatt lennének törlesztendők, erre a 887,800 K-ra rúgó 5%-os osztalékkal szemben kellene:

17.756,000 × 0·05297802 = 904,677·72 K, vagyis 52,677·72 K-val több.

II. alternativa: részvények is átváltoztattatnak.

1. A részvénytőke .. .. 17.756,000 K
és az elsőbbségek .. .. 25.649,700 » 43.405,700 K

helyébe kibocsátandó $4^1/_2$%-os értékpapirok 93%-kal 46.672,800 K
összegüek, melyből: részvényekre esik .. .. 19.092,600 K
elsőbbségi kötvényekre .. .. 27.580,200 K

*) 5% bj. 6% bj. $4^1/_2$% ar.
99 : 103 = 116 : x, vagyis: x = 120; továbbá $\frac{96}{120} = 80\%$.

A részvények átváltoztatásával azok tulajdonosainak kínálkozó előnyök az I. alternativánál tett számítások útmutatása nyomán könnyen felkutathatók.

A 46.672,800 K-val kibocsátandó új címletek 75 év alatt leendő törlesztésére és gyümölcsöztetésére szükséges évi járadék lesz 2.180,601·76 K
vagyis a régi .. .. 2.247,998·05 K
évi járadékból megtakarítható .. .. 67,396·29 K

Az aranykölcsönök conversiójára vonatkozólag ugyanaz áll, mint az I. alternativa *b*) és *c*) pontja alatt. Ha az ezekre kimutatott összesen 144,358·17 K-ra rúgó megtakarítást számba vesszük, lesz a II. alternativa esetében elérhető összes megtakarítás, vagyis a vasut évi nyeresége 211,759·46 korona; a melynek ellenében az értékpapirok birtokosainak tőkében kiszolgáltatandó nyereségül:

Részvények és elsőbbségek után .. .. .. 3.261,100·— K
Aranyelsőbbségek után 1.110,174.75
274,000·— .. .. .. 1.384,174·75 K
Együtt 4.651,274·75 K

névérték.

* * *

A m. kir. államvasutaknál az 1888. évi XXXII. t.-cz. alapján végrehajtandó conversio alkalmából a következő kölcsönök lettek átváltoztatva.

a) *arany kölcsönök:*

a magyar vasuti kölcsön	71,330,400 K	
az 1874. évi 30 milliós kölcsön	19.705,000 K	
a II. kib. keleti vasut els. kölcsöne	29,986,800 K	
a magyar vasuti beruházási köl.	4.849,000 K	
a gömöri záloglevél kölcsön ..	5.230,350 K	131.101,550 K
ugyanebből az alkalomból átváltoztattatott továbbá az 1873. évi 54 milliós kölcsön maradványa		38.071,000 K
	Együtt	169.172,550 K

b) *ezüst- és papirkölcsönök:*

II. kib. keleti vasuti kölcsön	43.981,500 K	
első erdélyi vasuti els. kölcsön ..	20.398,400 K	
alföld-fiumei els. kölcsön I. kib.	18.347,400 K	
alföld-fiumei els. klöcsön II. kib.	1.548,600 K	
tiszavidéki vasuti els. kölcsön ..	19.361,000 K	
dunadrávai vasuti els. kölcsön ..	6.811,200 K	110.448,100 K

Az aranykölcsönök helyébe 182.000,000 K új aranyjáradék-kötvény bocsáttatott ki, az ezüst- és papirkölcsönök helyébe pedig 119.500,000 K új koronajáradék-kötvény, még pedig 4·0% kamatozású. A kibocsátási árfolyam kereken 93% volt.

Átváltoztattak a volt budapest—pécsi vasut elsőbbségi kötvényei is 4%-osokká.

A *kassa-oderbergi vasut* részvényei és elsőbbségei már a vasuthálózatnak az eperjes—orlói vonallal való kiegészítésekor, 5%-osakról 4%-osakra lettek konvertálva; később átváltoztatta a társaság a kárpótlási aranykölcsönt és a beruházási kölcsönöket is 4%-osokká.

A győr—sopron—ebenfurti vasut eredetileg kiadott 6%-os elsőbbségeit konvertálta 3%-osokká (aranyban).

Helyi érdekű vasutaknál tulajdonképeni átváltoztatás csak akkor eshetik meg, ha az illető vasutnál elsőbbségi kötvények is kerültek a pénzpiaczra; törzs- és elsőbbségi kötvények átváltoztatása alacsonyabb kamatozású ily czímletekké azért nem lehetséges, mert az osztalékok — még abban az esetben is, ha azok kamatlába, mint pl. az elsőbbségi részvényeknél, 5 vagy 6%-ban vannak is megállapítva — az üzleti eredménytől függnek, tehát változók; már pedig a conversiónak egyik alapfeltétele, hogy a leszállított kamatláb biztosítva legyen.

Helyettesítések, t. i. hogy törzsrészvény helyébe elsőbbségi részvény lép vagy megfordítva, előfordulhatnak, feltéve, hogy a helyi érdekű vasutakról szóló törvény ama rendelkezése, hogy a valódi építési tőkének legalább 35%-a törzsrészvény legyen, azt nem gátolja.

Elsőbbségi részvények helyében elsőbbségi kötvények csak akkor adhatók ki, ha az utóbbiak kibocsátására az utóbb említett törvényben előírt feltétel, t. i. a kamat biztosítása, betartható, illetőleg érvényesíthető.

Közuti vasutaknál szintén csak az elsőbbségi kötvényekre nézve lehetne átváltoztatásról beszélni.

V. Vasutak egyesítésekor felmerülő tőkekérdések.

Ha két vasut forgalompolitikai vagy pénzügyi okokból, avagy közérdekből egyesül, úgy a két vasut vagy új czéget választ, vagy pedig a nagyobbik vasut czégét tartja meg. Első esetben a régi czégek, a másodikban a kisebb vasut czége szünik meg. Mind a két esetben felmerül annak a szüksége, hogy a régi czímletek egészben, illetőleg részben új czímletekkel helyettesíttessenek.

Természetes, hogy az egyesülést alkudozások előzik meg, a melyek során mindenek előtt a két társaság vagyonának és pénzügyi viszonyainak az állapota, t. i. a tőkék és azok jövedelmezősége gondosan megvizsgálandók lesznek és egyuttal a mennyiben az egyesülés előnyösnek mutatkoznék, az egyesítés végrehajtásának a módozatai is megállapítandók.

E helyütt csak a tőkékre vonatkozó módozatok kötik le figyelmünket.

Tegyük fel, hogy az egyesítendő két vasuttársaság egyikének az alaptőkéje forgalomban lévő részvényekben és kötvényekben, vagy törzs- és elsőbbségi részvényekben (névértékben) 15.000,000, a másiké 10.000,000

korona ; továbbá, hogy amazon 900,000 K = 6%, emezen pedig 500,000 K = 5% a tiszta üzleti fölösleg, illetőleg az osztalék ; ebben a feltevésben — remélve, hogy az eddigi viszonyok nem lesznek hátrányosabbak az egyesülés után sem — világos, hogy az egyesített vasutak üzleti fölöslege

$$\frac{900{,}000 + 500{,}000}{15.000{,}000 + 10.000{,}000} = \frac{1.400{,}000}{25.000{,}000} = 5.6\% \text{ lesz.}$$

Mivel azonban az egyik vasutnak eddig 6, a másiknak ellenben csak 5% volt a jövedelme, magától érthető, miképpen a 6%-os régi czímletekért több, az 5%-os régiekért pedig kevesebb új czímlet adandó.

A nagyobb, illetve tőkében és jövedelemben erősebb vasutra a számítás ez :

$15.000{,}000 : x = 5{\cdot}6\% : 6\%$, a miből következik :

$x = 16.071{,}430$ K.

A gyengébb vasutra áll : $10.000{,}000 : x = 5{\cdot}6 : 5$, vagyis $x = 8.928{,}570$ K, illetőleg mivel 200 K-ás czímletekről van szó, kikerekítve :

a 15.000,000 K helyébe adandó 16.071,400 K
a 10.000,000 » » » 8.928,600 »

A számítás helyességét bizonyítja, hogy 16.071,400 + 8.928,600 = 25.000,000 K.

Darabokban (200 K-ásokban) adandó 75,000 helyett 80,357, illetőleg 50,000 helyett 44,643, vagyis a régi 75,000 + 50,000 = 125,000 darab helyett 80,357 + 44,643 = 125,000 új czímlet.

Ha az egyesítendő két vasut jövedelmezősége egyenlő, akkor a dolog egyszerűbbé válik, mert ilyenkor a régi czímletek az újakkal egyenlő jóságuak lévén, minden régi részvényért vagy kötvényért 1—1 új részvény vagy kötvény adható.

Hasonló a számítás, ha kettőnél több vasut egyesül ; de több tényezőre kell figyelemmel lenni.

Mondottuk, hogy 15.000,000 K = 75,000 darab régi czímletért az erősebb vasuttársaság részvényeinek és elsőbbségi kötvényeinek, illetőleg egynemű, vagy törzs- és elsőbbségi részvényeinek birtokosai együtt 16,071.400 K = 80,357 darab új czímletet kapnak ; ez az összeg már most a régi részvények és elsőbbségek, illetőleg a régi törzs és elsőbbségi részvények arányában osztandó meg ; egynemü részvényeknél ez a felosztás önként értetőleg elesik.

E felosztás alapja a tényleges arány, de számítással is kihozható, feltéve, hogy az osztozkodásban részes czímletek aránya és kibocsátási árfolyama ismeretes ; példának okáért, ha a részvények és elsőbbségi kötvények aránya 40 : 60-hoz és a kibocsátási árfolyam egyenlő volt, esik részvényekre $16.071{,}400 \times {}^2/_5 = 6.428{,}560$ K, kikerekítve 6.428,600 K elsőbbségi kötvényekre $16.071{,}400 \times {}^3/_5 = 9.642{,}840$, kiker. 9.642,800 »

együtt 16.071,400 K

Fontos szerep jut vasutak egyesitésénél továbbá annak a körülménynek is, vajjon az egyesítendő vasutak engedélytartama s adómentességének ideje egyenlő-e vagy nem?

Ha az egyesítendő két vasut *engedélytartama* egyidejüleg szünnek meg, vagy ami ezzel azonos jelentőségü, ha a szállományi joga az államnak egyidejüleg válnék kötelező erejüvé, akkor az uj czimletek törlesztése egyszerüen a még hátralevő időre kiterjeszkedőleg számitandó ki; ha azonban a két vasut engedélytartamai eltérnek egymástól a kérdés a törlesztés nézőpontjából fokozott pénzügyi jellegüvé válik.

Tegyük fel, hogy a fenti példánkban 15 millió koronával rendelkező vasut engedélytartamából még fenmaradt idő 79 évre rug, a 10 millió tőkével belépő vasuté pedig 68 évre; ebben az esetben, — tekintve, hogy az államkormányzat aligha lesz hajlandó abba belenyugodni, mikép az egyesült vasutak, vagyis mindkét egyesülő vasut szállományi jogának érvényesítése 79 év multán következzék be, másfelül az új vasuti társaságra sem lehetne közömbös, hogy az egyesített vasutak vonalai már 68 év múlva szálljanak ingyen és tehermentesen az állam szabad tulajdonába, — elkerülhetetlen lesz tehát: *az egységes, átlagos időtartamot megállapitandó, bizonyos számításokba fogni.*

Nem lesz azonban helyes, ha igy okoskodunk:

$\frac{79+68}{2} = 73.5$ év, vagyis ha egyszerüen az átlagot keressük, mert ebben a keresésben nincsenek azok a tényezők belevonva, a melyeket mellőzni nem szabad és nem lehet. Ilyenek a tőkeösszegek és a pályahosszuságok, esetleg a nyers szállítási bevételek.

Ha a tőkéket is tényezők gyanánt vesszük számba, már valamivel alaposabb, de még mindig nem kifogástalan munkát végezünk; ilyenkor ekképen volna a tétel felállitandó:

$$1. \ldots x = \left\{ \frac{(15{,}000.000 \times 79) + (10{,}000.000 \times 68)}{25{,}000.000} \right\} = \frac{1865}{25} = 74{\cdot}6 \text{ év}$$

vagyis: *az egyesített vasutak engedélytartama egységesen 74·6 év volna s ehhez képest az uj czimletek törlesztési terve is erre az időre való figyelemmel lenne felállitandó.*

Ha (tegyük) a két egyesítendő vasut üzleti pályahosszúsága 180, illetőleg 130 km. lenne, ez alapon a számítást igy állithatnók fel:

$$2. \ldots x = \frac{(79 \times 180) + (68 \times 130)}{180 + 130} = \frac{23.060}{310} = 74.39$$

vagyis ebben az esetben az egységes engedélytartam 74·39 évben mutatkozik be.

A nyers szállítási bevételeket mint tényezőket ebben a számításban nem találjuk helyükön valóknak, tehát felvehetőknek és pedig azon az okon, mert változók.

Még közelebb jutunk a valószinüség szerinti jó eredményhez, ha az 1. és 2. alatti számításokat egyesítve átlagot keresünk, mely így alakul:

$$3. \ldots x = \frac{74{\cdot}6 \times 74{\cdot}39}{2} = 74.5 = 74^1/_2$$

vagyis itt az egységes időtartam $74^1/_2$ évben állapítható meg.

E számításokban egész évekből indultunk ki; természetes dolog, hogy adott alkalommal a napokat kell számításba vennünk és a hosszuságokat is pontosan beállítanunk.

A helyi érdekű vasutak csoportjában az utolsó években végrehajtott egyesítések alkalmával az engedélytartam egységes idejének a kiszámításánál a következő volt az eljárás.

Legyen A) vasut üzleti hosszusága 31·62 km, tőkéje 1,259.000 K megnyitási napja 1885. július hó 20-ika; a B) vasuthosszusága 28·54 km, tőkéje 2,004.600 K, megnyitási napja 1909. július 1-seje s az egyesítés napja 1909. július 1-seje.

Ebben a feltevésben az egyesült vasutak hosszusága lesz 60·16 km., azok együttes tőkéje pedig 3,263.600 K; az engedély időből hátra van A) vasutnál 24.110 nap, B) vasutnál pedig az egész 90 év (365 nappal számítva) 32.850 nap, vagyis a B) vasut engedélyezési ideje 8.740 nappal tovább tart.

A számítás most ilyen formájú:

a) Tőkék alapján $\frac{2{,}004.600 \times 8.740}{3{,}263.600} = 5.368$ nap

b) Hosszuságok alapján $\frac{28{\cdot}54 \times 8.740}{60{\cdot}16} = 4.146$ nap

Az *a*) és *b*) alatt kihozott napok számának átlaga (vagyis összegük fele) lesz .. .. 4.757 nap,

ehhez hozzáadandó az *A*) vasut engedélytartamából fennmaradó .. .. 24,110 „

Együtt .. .. 28,867 nap.

Ebből folyólag (365 napot számítva 1 évre és 30 napot 1 hónapra) lesz az egységes engedélyidő 79 év 1 hónap és 2 nap, vagyis az engedély lejár 1988. évi augusztus hó 2-án.

A mi példánkban követett eljárás szerint az itt adott feltevések mellett a számítás volna:

Tőkék alapján $\frac{(1{,}259.000 \times 24.110) + (2{,}004.600 \times 32.850)}{3{,}263.600} = 29.478$ nap,

Hosszuságok alapján $\frac{(24.110 \times 31{\cdot}62) + (32.850 \times 28{\cdot}64)}{60{\cdot}16} = 28.256$ nap

vagyis: átlagban 28.867 nap= 79 év 1 hó és 2 nap, tehát ugyanarra az eredményre jutunk, mint az előbbi egyszerüsített számítás szerint.

Egy további kérdés, a mely két vagy több vasut egyesítésénél felmerül, az adómentességből folyik, a mennyiben az adómentességek ideje is egységesítendő lesz.

A nyilvános számadásra kötelezett vállalatok adója alól való mentesség idejének egységes alapra fektetése a következő módon történik, — tekintve, hogy az adómentesség *A*) vasutnál 1914. IV-22. jár le, vagyis abból még 1.746 nap van hátra, *B*) vasutnál pedig a lejárat napja: 1939. VII-1., vagyis az egész 30 évnek megfelelő 10.950 napig fennáll az adókedvezménye:

a) Tőkék alapján $\frac{2{,}004.600 \times (10.950 - 1.746)}{3{,}263.600} = \frac{2.004.600 \times 9.204}{3.263.600} =$ 5.653 nap;

b) Hosszúságok szerint $\frac{28{\cdot}54 \times 9.204}{60{\cdot}16} = 4.366$ nap;

a) és *b*) átlaga $\frac{5.653 \times 4.366}{2} = \frac{10.019}{2} = 5.009$ nap

ehhez az *A*) vasut hátramaradt 1.746 napját

hozzáadva, lesz együtt 6.755 nap,

illetőleg *18 év 6 hó 5 nap az egységes adómentesség ideje;* tehát *az lejár 1928 január 6-én.*

A szállítási adómentességre vonatkozólag a számítás annyiban tér el, hogy a hosszuságok helyett itt a bruttószállítási bevételeket szokás alapul venni. A jelenlegi példában felvett esetnél, mivel a *B*) vasut ujonnan megnyitandó s így ennél bruttószállítási bevételi eredményekről szó nem eshetik, egyébként a hosszusági adat alapján is dolgozhatunk; pl.:

A) vasutnál az egész 10 évi mentesség lejárt, *B*)-nél az egész fennáll (3650 napig); lesz tehát:

Tőkék alapján $\frac{2.004.600 \times 3.650}{3.263.600} = 2.242$ nap

Hosszuságok szerint $\frac{28{\cdot}54 \times 3.650}{60{\cdot}16} = 1.731$ nap

A két adat átlaga (3973 fele) 1.986 nap, *azaz: 5 év 5 hó 11 nap lesz az egységes mentességi idő és az adómentesség ennélfogva lejár 1914. évi deczember 11-én.*

VI. Vasuti tőkék leirása.

a) *Rendszeres leirások.*

A vasutak építési és üzletberendezési tőkéjének értéke a vasutvonalak és tartozékaik (ideértve a forgalmi eszközöket, leltári tárgyakat és anyagszereket is, utóbbiakat annyiban, a mennyiben azok a tőkéből szereztettek be) elhasználása és kopása következtében természetszerüleg csökken, mert habár az üzem akadálytalan folytathatása miatt minden

hiány pótlandó, minden selejtes tárgy kicserélendő és minden romlás helyreállitandó, mégis kétségtelen tény, hogy a leggondosabb fentartás sem adja vissza az illető tárgynak eredeti jóságát és értékét, vagyis, hogy a leggondosabb helyreállitás mellett is fogy a valódi értéke.

Elvileg tehát helyes, ha a tőkeérték leirásának, illetőleg törlesztésének kérdéséről gondolkodunk, — noha az is elvitathatatlan, hogy a vasutak értéke másfelől a forgalom fokozatos emelkedésével s a bevételeknek azzal együtt haladó növekedésével gyarapodik. Annak az álláspontnak is megvan tehát az alapja és jogosultsága, mely mellett az a nézet jegeczesedik ki, hogy *a vasut természetes értékveszteségét annak forgalmi, kereskedelmi értékének a növekedése ellensúlyozza!*

A tőkeleirás, illetőleg tőketörlesztés kérdése egyébiránt más nézőpontból birálandó el állami vasutaknál, és másból magán vasutaknál.

Mielőtt idevágó fejtegetésünket folytatnók, ideigtatjuk a »*Vasúti és Közlekedési Közlöny*« 1907. évi 55. és 61. számaiban »*A magánvasutak. számadási mérlegeinek (zárószámadásainak) alapjai és a leirások*« czimü értekezésünknek azt a részét, a mely a kérdést minden oldalról kellőleg megvilágitja.

* * *

A magánvasutak számadási mérlegeinek alapjai és a leirások kérdését *Dr. Weinberg Emil* az *Öst. Eisenbahn Zeitung* f. évi 12. számában igen érdekesen fejtegeti és azzal kezdi, hogy 10 év óta, vagyis az egyenes személyi adókról alkotott osztrák törvénynek 1896. évi október 25-én történt életbelépte óta a magánvasutak adókötelezettségének mértékét illetőleg ezek és az állam között folytonos a harcz. Ennek végső oka abban rejlik, hogy a magánvasutak számadási mérlegeinek alapjai elvileg nincsenek tisztázva. Eme jelenség különösen a mérlegek »leirások« számlája körül nyilatkozik meg.

Minden magánvasuti mérlegnek kiindulási pontja — mondja a szerző — *az épitési számla.* A mérleg helyes megitélésénél az épitési számla lényegének és jelentőségének megállapitása a döntő: miért is annak közgazdasági tartalmát kell mérlegelnünk. Az épitési számla eredeténél fogva több oly tételből áll, a melyek a vasut épitésének befejezése után épen nem mondhatók reális vagyonrészeknek, pl. a tervezési költségek, az időközi kamatok, kibocsátási veszteségek stb. A mi a szokásos értelemben vett reális aktivákat, úgymint: a telkeket, a fel-, al- és magas-épitményt stb. illeti, ezeknek értékfelvétele voltaképen csak az azokra fordított megszerzési költségeket (Erwerbskosten) jelenti, a mely azonban az illető vagyonrészek jelenlegi értékével nem egyenlő. Az említett megszerzési költségek főleg a szabad forgalom viszonylataihoz képest alakúlnak, a melytől az illető vagyonrészek a vasut czéljaira elvonattak. Ettől az időponttól kezdve azoknak mindennemű egyéni felbecslése kizártnak tekinthető. Nem tárgyai továbbra a vételnek, cserének, bérletnek, vagy más jogügyletnek, a mely becslésüknél mérték lehetne. Mindezek a vagyonrészek együttvéve teszik lehetővé a vasut üzemét. Az összes befektetésnek értékére nézve azonban szintén nincsen mértékünk, miután a vasuti vállalat egészében csak nagyon ritkán és kivételes esetekben tárgya valamely jogügyletnek. De nem lehet a szóban lévő vagyonrészek becsértékét állandónak tekinteni, mert a meddig szabad használatban állottak, becsértékük mértékét abban a haszonélvezetben lehetett találni, a melyet korlátlan időtartamig igértek mindenkori tulajdonosainak. Abban a pillanatban, a melyben ezek a vagyonrészek a vasut birtokába jutotak, a tulajdon korlátlan időtartamú haszonélvezete a szállományi jog következtében időleg határolt tartamú (pl. 90 évre terjedő) haszonélvezetté változik át. E miatt a vagyonrészek értéke is módosúl, mert

az a becsérték, a melyet egyáltalában véve valamely tárgynak tulajdonítunk, abban a haszonélvezetben rejlik, a mely birtokával jár. Ha pedig valamely tárgy (rendeltetésének megfelelően) nem használható, pl. a telek, úgy annak becsértéke a haszonélvezet tartama szerint igazodik.

Az építési számlán könyvelt értékek tehát nem foghatók fel oly értékek gyanánt, a melyek az illető vagyonalkatrészeknek a közgazdaságban megfelelnek, hanem azok a vasut szempontjából időleg korlátolt tartamu jognak : az engedélyezésből folyó (építési és) üzleti jognak a megszerzési költségei.

Ezt az eszmét a magánvasutak mérlegeikben a gyakorlatban elismerték és ennek az eszmének a következtetései lettek alapjaivá a magánvasutak minden mérlegének. Mindenesetre helyesebb lett volna az *»építési számla«* megjelölés helyett *»a vaspálya építési és üzleti jogának megszerzési költségei«* megjelölést alkalmazni. Tekintettel ugyanis arra, hogy a legfontosabb vagyonrész, a melyre valamely vasut üzleti joga kiterjed, t. i. a pályatest, a szállományi jog alá esik s a mérlegben csupán mint szerzeményi tétel szerepel, tiszta jövedelmet csak úgy lehet kimutatnunk, ha az annak a tételnek következményeképen felmerülő költségnek a tárgyévre eső összege fedezetet talál. Ez csak úgy eshetik meg, ha a megszerzési költségek évenkint a tiszta jövedelmi számlára rovatnak oly módon, hogy ezt a megszerzési költségek fedezése czéljából kibocsátott elsőbbségi kötvények, ill. részvények törlesztési hányadával megterheljük. A törlesztési hányadokat az elsőbbségi kötvények, ill. részvények kibocsátásakor szerkesztett megfelelő törlesztési tervben előre meg szokták állapítani.

A magánvasutak mérlege tehát, a mely a jelzett eljárást könyvvitelileg, jobban mondva könyvelésileg követi, *nem értékmérleg*, mint minden más mérleg, különösen a tisztán kereskedelmi vagy ipari vállalatoké, hanem *költségmérleg*, a melynek a kiindulási pontja egy időleg korlátolt tartamu jognak, az üzleti (üzletviteli) jognak a megszerzése. Igaz, hogy kereskedelmi számadási mérlegekre nézve a kereskedelmi törvény az iránytadó, a mely azt rendeli, hogy a vagyonleltárban a vagyon egyes alkatrészei pontosan felsorolandók s azok értéke kimutatandó ; a magánvasutak azonban mérlegeiket a lex specialis, vagyis az 1854. évi vasutengedélyezési törvény alapján kénytelenek megcsinálni, a melynek 7. §-a a szállományi jogot megállapítja. A magánvasutak mérlegei a szállományi jog eszméjét gazdaságilag és számadásilag abban fejezik ki, hogy a megszerzési költségek az engedély lejártáig teljesen törlesztve lesznek. Valamely üzletévben tehát tiszta jövedelem csak úgy van, ha az üzleti jog megszerzésére fordított költségeknek a tárgyévre eső részlete, t. i. az elsőbbségi kötvények és részvények törlesztése után fölösleg marad.

Ha ezt az elméletet elfogadjuk, a leírások kérdésére, a mely az érdekelt köröket oly hosszú ideig foglalkoztatta és a mérlegek rendkivüli bonyolódottságát okozta, egyszerű a felelet: *nincs arra mód, hogy a magán vasutak számadási mérlegeiben* — kivéve a netalán szállományi jog alá nem eső vagyonrészekre, pl. forgalmi eszközökre nézve — *a természetes értékcsökkenésből származó leirásokat foganatositani lehessen.* Az üzletviteli jog és a tárgy (pályatest), a melyhez a jog fűződik, két egészen külön dolog. A vasuti mérleg alapját az üzletviteli jognak a vagyonrészekre nézve fennálló szállományi jog következtében az idők folyamán bekövetkező elértéktelenedése adja meg, a mely vagyonrészekhez a jog kapcsolódik és a vagyonrészek maguk. A szállományi idő beálltakor oz összes befektetési kiadásoknak törlesztve kell lenniök, vagyis számvitelileg (könyvelésileg) nullával szerepelniök a számadásban. *Ha egyidejüleg a természetes elhasználódást leirás utján belevinnők, ugy a mérlegben a vagyon utóvégre nemcsak hogy nulla volna, hanem nemleges értékké is válnék.*

Ezek után a lehetőleg hűen közölt. *látszólag igen tetszetős és világos fejtegetések* után szerző az osztrák közigazgatási bíróságnak a leírásokra nézve hozott döntéseivel foglalkozik és kimutatja, hogy — noha a pénzügyi igazgatás a cs. k. szab. Ferdinánd császár északi vasutnak a leírások számbavétele tekintetében nem régen némi engedményt tett, a mennyiben a természetes elhasználásból folyó értékcsökkenés czimén eredő leírásoknak elfogadását csak is az ujabb időben elkönyvelt uj beszerzésekre nézve tartja indokoltnak, — mégis az elhasználásból származó

leírások legnagyobb részének ugynevezett könyvi rendezését az adóhatóságok ezentul sem fogadják el és az elsőbbségi kötvények törlesztési hányadának megfelelő összeget látszólagos (fiktiv) tételnek tudják. Ámbár a legutóbbi döntés számot vet a gyakorlati szükségletekkel, mégis a jelenlegi fejtegetésre nézve egyedül az elsőbbségi kötvények törlesztési hányadával azonos összegű leírásnak el nem fogadása bír jelentőséggel; mert a leírások tekintetében eddigelé követett gyakorlatból kiderül, hogy a közigazgatási bíróság a magánvasutaktól valami lehetetlent követel, midőn a vaspályának és tartozékainak kétségen kivül álló fizikai elhasználódását könyvileg (buchmässig) kivánja rendezni.

Dr. Weinberg értekezése elején tett állítása: *minden magánvasuti mérlegnek a kiindulási pontja az épitési számla* (Baukonto), csak akkor áll helyt, ha a magánvasutat magán- vagy jogszemély készpénzen épitette ki és rendezte be, a mely esetben — *mindig a magánvasutaknál alkalmazott kettős (kereskedelmi) könyvelési rendszerből indulva ki* — az épitési számla a befektetési tőkeszámlával azonosnak vehető és egymással felcserélhető. Mivel azonban a magánvasutak túlnyomó része *társasági vasut*, vagyis a vasut épitésére és üzletvitelére alakult külön részvénytársaság birtokában van, ennélfogva dr. Weinberg kiindulásl pontja hibás, valamint hibás az épitési számlának a befektetési tőkeszámlával való azonosító megjelölése is.

A társasági vasutak zárószámadásainak kiindulási pontja ugyanis a részvény (törzs- és elsőbbségi részvény-) tőke, vagyis az illető vasut megépitése és üzletberendezése végett kibocsátott részvények névértékében jelentkező alap- vagy befektetési tőke (Anlagekapital, Nominalkapital). Ha a megalakult társaság egyuttal a jelzett czélból elsőbbségi kölcsönkötvényeket is értékesített, — a mely eset a régi (elsőrendű) vasutaknál általánosan előfordult — úgy az alaptőke kiegészitő részévé vált ez az adóssága a vasuttársaságnak az alapitási részvénytőke után állíttatott be a mérlegbe s ezzel együtt alkotta az alap- vagy befektetési tőkét.

Az alaptőkeszámla a mérleg jobb (teher-) oldalán szerepel mint első tétel, ellenszámlája pedig a mérleg bal (vagyon-) oldalán, szintén mint első tétel, *a befektetési költségek számlája* (Bahnanlagekostenkonto, *nem: Bahnanlagekapitalkonto*), a melynek részei:

a) *a tényleges befektetési költségek számlája, vagyis a tulajdonképeni épitési és berendezési számla* (Effektive Bahnanlagekosten- oder eigentliches Bahnbau- und Einrichtungskostenkonto) esetleg a m. kir. államvasutaknál használt következő részletezéssel:

1. Épités (vagy igy: eredeti épités és kiegészitési munkák).
2. Forgalmi oszközök.
3. Leltári tárgyak.
4. Időközi kamatok.

(Az 1. és 2. alatt a tervezési költség is benfoglaltatik. A tervezési költség és az időközi kamatok nem tekinthetők látszólagos (fiktiv) kiadásnak, a mint ezt dr. Weinberg mondja, mert vasutat épiteni terv nélkül nem lehet; az időközi kamatokat pedig, a melyek a vasut létesitésének előrehaladottságához képest befizetett részvényrészletek és értékesített kötvények, után a vasutnak a közforgalom czéljaira való megnyitása napjáig fizetendők el nem háritható, reális kiadásnak kell minősitenünk.)

b) *A kibocsátási veszteségek számlája*, a melyek a részvények és kötvények kibocsátási árfolyamától függnek. (Igy pl. a m. kir. államvasutaknál a kibocsátási árfolyam 1905-ben kereken 83%-ra rúgott, vagyis ennyi százaléka a névleges tőkének lett készpénzzé, míg annak 17%-a volt a kibocsátási veszteség, a mely — ez a mi nézetünk is — tulajdonképen nem tekinthető reális befektetésnek.)

A befektetési költségek számlája tehát az épitési és berendezési, vagyis a tényleges befektetési költségszámla és a kibocsátási veszteségek számla összegeiből alakul.

A mérlegeknek ily felállitásánál a vasuttársaságok kezdetben egyedül a kettős (kereskedelmi) számviteli rendszer sarkalatos elveit vették alapul, a melyek egyike, hogy a társasági teherrel szemben megfelelő vagyonnak

kell állania, s utóbbit egyszerüen az épitési szerződés módozataihoz képest vagy a teherrel egyező összeggel, vagy azzal az összeggel állitották be a záró-számadásba, a melybe nekik a vasut a kibocsátási veszteség betudásával került.

Hogy a vagyont alkotó vagyonrészek t. i. a vasut s annak tartozékai tényleg érnek-e annyit, mint a milyen összeggel könyvelvék, ezt a kérdést — ugy tudjuk — a vasuttársaságok kezdetben nem igen firtatták; nekik annyit ért! Tagadhatatlan, hogy csakhamar gondolkozniok kellett a felett, miképen feleljenek meg a kereskedelmi törvény ama rendelkezésének, mely szerint a társasági vagyon a számadási év végén megállapitandó értékkel veendő mérlegbe. Ez irányban két ok inditotta őket arra, hogy eredeti álláspontjukon megmaradjanak. Az egyik az volt, hogy a vasutnak és tartozékainak évenkinti részletes megbecslése — ha nem is merőben lehetetlen — rendkivül sok munkába és költségbe került volna — mert kezdetben a gyakorlat sem kinálkozott segitségül! — a másik — talán fontosabb — ok az volt, hogy a becslésből származólag szükségessé válandó leirást a kereskedelmi törvény szellemében foganatositani vasutaknál, a később előadandó okoknál fogva, helyesen nem lehet. (Ide lyukad ki dr. *Weinberg* fejtegetése is, bár hibásan indul.)

Az engedélyokirat ugyanis azt mondja, hogy a vasut s annak tartozékai az engedély lejártával (pl. 90 év multán) *üzemképes állapotban* bocsátandók az állam korlátlan és szabad birtokába.

Az a nézetünk, hogy a vasuttársaságok eleintén — vagyis akkor, a midőn a vagyont ugy állitották be, a mint jeleztük — a szállományi joggal egyáltalában nem törődtek és czimleteik kibocsátása alkalmából a törlesztést nem a szállományi jogra való tekintettel, hanem egyedül azért inditották meg (a kibocsátással megbizva volt pénzintézetek kivánságára vagy a maguk ötletéből), mert igy czimleteik kedvezőbb kelendőségét várták. Hogy ez igy van, bizonyitja az az ötletesség és felületesség, melylyel első törlesztési terveiket felállitották. Ha a vasuttársaságok a szállományi joggal törődtek, illetve ezt a kérdést elméjükben megforgatták volna, ugy bizonyára már kezdetben, t. i. az első törlesztési tervek megcsinálásnál az ez irányban később határozottan kialakult helyes elvet, *a társulati egész alaptőkének az engedély tartama alatt egyenletesen leendő törlesztését*, vették volna irányadóul; más szóval az egész tőkének az engedélyezési idő tartama (pl. 90 év) alatt állandó évjáradékkal való törlesztésére lettek volna figyelemmel.

De ha a vasuttársaságok annak idején kellően mérlegelték volna is a szállományi jog jelentőségét: akkor sem jutottak és juthattak volna dr. Weinberg amaz álláspontjára, hogy a vasutban és tartozékaiban fekvő, illetve a befektetési költségszámlán megnyilatkozó vagyonérték ugy tekintendő, mint a társaság szempontjából időleg korlátolt jognak, az engedélyokiratban gyökeredző (épitési és) üzletviteli jognak a *megszerzési költsége* (Erwerbskosten) és ehhez képest a befektetési költségek számláját helyesebben »*a vasut épitési és üzleti jogának megszerzési költségei*« czimmel kellene megjelölni.

Hát ez egyszerüen nem áll, mert *kétségbe nem vonható tény, mikép a vasuttársaságra, mint olyanra nézve a vasutnak és tartozékainak értéke a bekövetkezhető állami megváltás, vagy más vasuttal leendő egyesülés vagy eladás eshetőségére és lehetőségére való tekintettel nem jogszerzési költséget, hanem reális vagyont jelent. Az épitési és üzletviteli jognak a megszerzési költsége egyébként is oly fogalom, a melynek a valódi értékét megállapitani nem is igen lehet.* Ha pedig igy áll a dolog, akkor ezt az értéket könyvileg feltüntetni, hogy ugy mondjuk: számokba önteni, bajos volna. De nem áll meg dr. einberg elmélete azért sem, mert bármily nagyok legyenek is azok a nehézségek, melyek a vasut és tartozékai reális értékének megállapitása elé gördülnek, ebből a körülményből nem vonható le az a következtetés, hogy a vasut zárószámadása ezen az okon a szó szoros értelmében *vagyonmérleg* ne lehessen.

A vasuttársaságok a vagyont ugy állitották be mérlegeikbe, a hogy azt az adott körülmények között az épitési szerződésekben megállapitott költség-

fedezési módozatokhoz képest észszerüen helyesen tehették és egyáltalában az a nézetünk, hogy minden vasuti mérleg — legyen az akár államvasuti is — elvileg helyes alapon indul, ha a vagyonértéket a fentebb vázolt eljárás szerint veszi számba.

Szerzőt (ugy látszik) félrevezette a porosz vasuti miniszterium pénzügyi osztálya igazgatójának: Kirchhoffnak a porosz képviselőházban mondott az a kijelentése, hogy *a kereskedő vagyonmérleget* (*Vermögensbilanz*) *csinál, a vasutak pedig üzemi mérleget* (*Betriebsbilanz*) *!* Üzemi mérleg más, költségmérleg más!

Kirchhoff állitását — ugy tudjuk — azzal indokolja hogy a porosz államvasutak ez idő szerint bizonyára háromszor annyit érnek, mint a mennyibe az államnak voltak, illetve mint a mily értékkel a mérlegben állnak. Ám ez a feltételezett, vagyis kombinált kereskedelmi vagyonérték a mindenkori üzleti viszonyokhoz képest alakul, tehát változhatik, sőt esetleg jelentékenyen változhatik. Tegyük fel például, hogy a műszaki tudományok csodálatos haladása során oly uj közlekedési eszköz találtatnék fel, a mely a vasutakat ha nem is teszi tönkre, de azoknak erős, nehezen legyőzhető versenyt támaszt (a mint hogy egyes vasuti vonalaknak az automobilforgalom veszélyes versenytársaként lép fel már most is itt-ott!), — akkor bizony nagyon megváltozhatik az államvasuti vagyonnak kereskedelmi értéke.

De nem kivánunk e kitérőn tovább haladni és átmegyünk a *leirások kérdésére*, a melyet a magánvasutaknál az állami adó kivetése tett időszerűvé, mondhatjuk az dobott a felszinre.

A leirás kereskedelmi értelemben annyit tesz, hogy az üzleti jövedelem egy része, a vagyonnak, mely az értékcsökkenés következtében természetszerüleg apad, megfelelő leszállitására fordittatik.

A leirás maga lehet:

1. becslés alapján megállapitott;
2. a vagyonérték bizonyos százalékával számitott; vagy:
3. az üzleti fölösleg alakulásához kötött.

Nem kivánunk a különböző módozatokkal bővebben foglalkozni, mert nézetünk szerint magánvasutaknál egyik módozat sem követendő s egyik alakiságra sincs szükség, de megjegyezzük, hogy abban az esetben, ha a leirás mégis foganatositandó volna, bármely módozat vehető alapul, az alakiság tekintetében azonban a külön számla mellett foglalnánk állást.

Nem követendő egyik leirási módozat sem a társasági vasutaknál azért, mert elsőbbségi kölcsönüket s később részvénytőkéjüket is saját érdekükben törleszteniök kell, már pedig az elsőbbségi kölcsönök törlesztési hányadát, sőt ennek kamatszükségletét is az üzleti fölöslegből kell fedezniök; kétségtelen lévén, hogy a részvényes — az állami biztositást élvező vasutak részvényeseitől eltekintve, a kiknek ebbeli igényeit az állami biztositás összege elégiti ki — osztalékot csak ugy kaphat, ha az üzleti fölöslegből az elsőbbségi adósság évjáradékának fedezése (s illetve annak idején a részvények törlesztési hányadának rendezése) után fölösleg, ugynevezett *tiszta jövedelmi fölösleg* marad.

A társasági vasutakra nézve tehát a tulajdonképeni *vagyonértékből való leirás* gyakorlati haszonnal vagy előnynyel nem jár; reájuk első sorban csak az fontos, hogy az elsőbbségi kölcsön idejében törlesztessék és ezzel kapcsolatban az elvállalt kamatteher fokozatosan apasztassék; másodsorban pedig, hogy az engedélyezési időtartam lejártáig minden részvényes pénzét visszakaphassa.

Az elsőbbségi kölcsön törlesztési hányadai egyébként helyettesitik a leirást, s ha a leirást a társaságok a törlesztés mellett is foganatositanák, egyszerre kettős leirást végeznének, a mi esetleg a részvényesek osztalékát veszélyeztetné.

Az előadottakból következik tehát, hogy — részvénytársaságokkal lévén dolgunk — a részvényesekre nem az elért üzleti fölösleg a tiszta jövedelem, hanem csak annak az a része, a mely az elsőbbségi kölcsönkötvényeknek elsőbbed törlesztése, másodsorban kamatoztatása s illetve, ha majd a részvények törlesztése is megindul, e törlesztés után fenmarad.

Adózási szempontból tehát igazsága van dr. Weinbergnek, a midőn fejtegetése során oda jut, hogy *az elsőbbségi kölcsönkötvényekre vonatkozó törlesztési hányadokat az adóköteles jövedelem megállapításánál levonandó tétel gyanánt kellene számba venni*; sőt tovább megyünk s abbeli nézetünket is kimondjuk, hogy *az az elsőbbségi kölcsönnek mint társasági adósságnak kamatterhe is figyelemre volna méltatandó olyképen, a miképen az a telek- és házterhekre nézve szokásos.*

* * *

Érdekesnek látszik, ha még azt a kérdést is felvetjük: Mily álláspontot foglaljunk el akkor, ha valamely vasutnak, vagy vasutvonalnak a fellépő verseny következtében megromlott jövedelmezőségére való tekintettel a kereskedelmi értéke a befektetési költségszámlán foglalt vagyonérték alá száll; más szóval nem volna-e célszerü a jövedelmezőség mértékének helyes szinvonalon való tarthatása érdekében a befektetési költségeket bizonyos módon mégis csökkenteni?

Ámbár a fellépő verseny romboló hatását az engedélyokirat bizonyos fokig most is szabályozza, a jövőre nézve pedig a kiadandó ily okiratok utján lehet annak megfelelő korlátok közé való szoritásáról gondoskodni, megérdemli a kérdés, hogy azzal foglalkozunk, mert mindamellett megeshetik, hogy egyes részvonalak elértéktelenedését komoly megfontolás alá kell venni.

A társasági vasutaknál *a beváltott czimletek értéke* a mérleg jobb (teher)-oldalán mint tartozás szokott ugyan szerepelni, de voltakép nem tartozás, csak nyilvánlati összeg, vagyis e vasutaknál a tulajdonképeni — hogy ugy mondjuk — *veszélyeztetett* vagyont, a forgalomban lévő czimletek értékében találhatjuk meg. Ha a verseny okozta vagyonértékcsökkenés, vagyis a jövedelmezőség, e határon tulmenő romlást mutatná, a mindenkori törlesztési hányadot meghaladó leirás csak akkor lehetséges, a mikor ezt az elsőbbségi kölcsön évjáradékának fedezése és a részvényesek — esetleg önkéntesen leszállitott — igényei megengedik.

Államvasutainknál az alaptőkét — kivéve az államositott vasutaktól átszármazott törlesztéses társasági kölcsönöket — ez idő szerint tényleg nem törlesztik, mert az állam a vasuti befektetési költségeket járadékkölcsönökből fedezte, vagy az e czélból felvett másnemű kölcsönöket időközben ily kölcsönökre konvertálta; ezeket pedig beváltani nem kell. Itt tehát a fenti értelemben vett leirást szorgalmazni czéltalan, mert utóvégre is az állami adósságokkal foglalkozó pénzügyi kormányzatnak az teljesen közömbös, hogy üzleti jövedelem, vagy leirás czimén számolják-e el az államvasuti számadásokban a neki *pénztári fölösleget* jelentő összegeket.

Egyébként is, ha a tőke apasztásának a szükségessége netalán bármely okból is előállana s azt könyvileg meg is kellene cselekedni, ez csak annyit jelentene, hogy az államvasutakban fekvő állami vagyon — akár az üzleti számla utján, akár annak érintetlenül hagyásával — leszállittatik, a nélkül, hogy az államadósságok megfelelőleg csökkennének, hacsak az üzleti pénzekből e czélra forditandó összegen tényleg megfelelő értékű járadékkötvény nem vásároltatnék s az igy bevont kötvények meg nem semmisittetnének.

* * *

Az előzőkből kivehető, hogy a m. kir. államvasutaknál rendszeres és általános tőketörlesztés (tőkeleirás) nem történik, vagyis a befektetett valódi tőke főösszegéből évenkint bizonyos százalékos vagy másképpen kimondott összeg nem szokott leiratni, a minek okát a járadékkölcsönökben jeleztük.

Rendszeres, de részleges leirásnak kell azonban tartanunk (a társasági vasutakra vonatkozólag fentebb kifejtett okokból) azokat a törlesztési összegeket, a melyek a tiszavidéki vasút első kibocsátású elsőbbségi

sorsjegykölcsöne, a budapest—pécsi vasút és a magyar—gácsországi vasút elsőbbségei, valamint a zágráb—károlyvárosi vonal és az osztrák-magyar államvasut magyarországi vonalai megváltásáért fizetett járadékösszegek alapján az itt emlitett vasutak és vasutvonalak tőkéi után valóban kifizettetnek és könyveltetnek.

Nálunk tehát abból indulnak ki, hogy az állam tulajdonában lévő vasutak értékének törlesztésszerü leirása fölösleges. Ezzel ellenkező nézetet vallanak a porosz királyi államvasutaknál, a melyeknél 1898/9. év óta *a mindenkori befektetési tőke* 0·6%-a teszi a törlesztési hányadot, vagyis minden 1000 márka után évenkint 6 márkát irnak le.

Aláhúztuk »a mindenkori befektetési tőke« szavakat, mert az még akkor sem mindegy, hogy az *eredeti* vagy a *mindenkori* befektetési tőke bizonyos százalékát irjuk le, ha az eredeti tőke nem változnék. Ha pl. a változatlannak feltételezett eredeti tőkéből a leirás évi 0·6%-ot tesz ki, úgy az első évben minden 100 korona után 60 fillért irunk le s a többi években is; ha pedig a mindenkori tőkemaradványból irunk le ugyanannyit, úgy az első évi leirás 60 fillér, a másodikban azonban a 100 korona tőkéből fenmaradt 99.40 korona után már csak 59.64 fillér lesz s igy tovább.

A porosz államvasutak százalékszámának megállapitása indokoltnak látszik, mert míg az állami adósságok törlesztésére (a birodalmi pénzügyi törvényjavaslat szerint) általában véve 1.9% kell akkor, a mikor hasznot hajtó befektetésekre szánt kölcsönökről esik szó, illetőleg 3% ha hasznot nem hajtó befektetésre forditott állami kölcsönökről beszélünk, addig a vasutaknál — mivel ezek értéke állandóbbnak tekintendő — a leirási százalék jóval alább tehető. Schanz és Gönner (l. dr. Heubachnak a *Zeitung des Vereins deutscher Eisenbahnverwaltungen* 1909. évi február havi 15. és 16. számaiban »*Die Frage der Schuldentilgnug der Eisenbahnen*« czimen közzétett értekezését) az államadósságok törlesztési hányadát 0.5—1.0%-ra becsülik.

Dr. Heubach egyébként fejtegetéséből azt szüri le, hogy magánvasutaknál legalább is a következők kivánatosak:

a) a vagyonálladék épségben tartása (megtartása) érdekében a természetes értékcsökkenések a rendes fentartás keretében pótoltassanak és a mellett az igy is elkerülhetlenül előálló értékveszteségek fedezéséről a befektetett tőkének mintegy 15%-a törlesztessék (szerinte ugyanis a pálya és tartozékai értékének mintegy 85%-át elértéktelenedés veszélye nem fenyegeti); avagy pedig a fentartásnak a legszükségesebb mértékre való korlátozása, leszorítása mellett az egész értékcsökkenésnek megfelelő *megujitási alap* létesittessék.

b) a vagyonálladék megjavítása (feljavítása) és biztosítása czéljából *tartalékalap* alkottassék.

Ugyanily követelmények támasztandók lényegében véve az állami vasutakra nézve is; de ezeknél — tekintve, hogy Schanz és Gönner az

államadósságok törlesztési hányadát 0·5—1%-ra becsülik — nézete szerint ez a *hányad jóval kisebb lehet.*

Az alsó határ megállapításánál a magánvasutak vagyonállagának megtartása czéljából szükségesnek vélt, a befektetési tőke fenti 15%-nyi részére terjedő törlesztéséből indul ki, így okoskodván:

Ha a vasuti tőke egészének törlesztésére évenkint általában véve a befektetett tőkének 0·6—0·7%-a elég, akkor a 15%-nyi tőkerész vagyis a tőke közel $^1/_7$-ének a törlesztésére kell $\frac{0{\cdot}6}{7} - \frac{0{\cdot}7}{7}$ = kereken 0·1%-a az összes tőkének.

A felső határt illetőleg pedig azt mondja, hogy az, oly vasutakra nézve, a melyek a mutatkozó értékveszteségek nagy többségét a rendes fentartás keretében ellensúlyozzák, körülbelül a porosz állami vasutaknál használatos 0·6%-ban fekszik.

Ez alapon azután kihozza, hogy a leirási százalék állami vasutaknál minden aggodalom nélkül és indokoltan 0·1—0·6% között választható, feltéve a jó fentartást, illetve vasutigazgatást.

A hazai társasági vasutakra nézve fenti értekezésünk eszmei tartalmához, — mely abban csucsosodik ki, hogy ily vasutaknál a rendszeres leirás feladatát a törlesztések oldják meg, — nincs mit hozzátennünk; hiszen az eléggé megvilágítja a kérdést, de nem lesz talán érdektelen, ha hazai vasutaink adatait a dr. Heubach fejtegetéseiben érintett adatokkal összemérjük. Az 1906. évben volt az »*Adatok*« statisztikai évkönyv szerint a társasági fővasutak névleges tőkéje 505.481,766 korona, 1907. évben pedig 505.350,853 korona. Törlesztésre kiadtak e vasutak 1.525,713 illetve 1.625,532 koronát; ebből következik, hogy *a törlesztési hányad az összt*ő*kének 1906. évben 0·30, a következ*ő *évben 0·32%-ára rúgott.*

A magyar helyi érdekü vasutaknál a forgalomban lévő elsőbbségi részvények és kötvények névértéke volt 1906. és 1907. évben 570.292,800, illetőleg 581.867,000 K (e vasutaknál a törzsrészvényeket nem szokás számításba venni); *törlesztésekre fordíttatott* 960,520, illetőleg 996,400 K, tehát mind a két évben *az elsőbbségi tőkeösszeg közel* 0·17%-*a.* Ez az adat azonban nem fogadható el minden fentartás nélkül, mert a helyi érdekü vasutak egy része a törlesztést még nem kezdte meg, illetőleg nem folytatta.

Érdekes, hogy nálunk a felső határ ez időszerint 0·32%-on tart.

Az osztrák vasutakra nézve dr. Heubach (l. a Ztg. S. V. deutsch. Eisenb. verw. 1909. évi 45. füzetében »*Zur Frage der Schuldentilgung der Eisenbahnen*« czimű czikkelyét) a következő adatokat közli:

A törlesztésre fordíttatott:

1. *Az osztrák államvasutaknál:*		A törlesztés volt a megelőző év végén mutatkozott eredeti összes tőke %-ában	törlesztet en tőke %-ában
1901. évben	9.3 Millió K	0.39	0.42
1902. »	9.5 »	0.40	0.43

		A törlesztés volt a megelőző év végén mutatkozott	
		eredeti összes tőke %-ában	törlesztetlen tőke %-ában
1903. évben	10.1 Millió K	0.43	0.46
1904. »	10.5 »	0.44	0.47
2. *Az osztrák magánvasutaknál:*			
1901. évben	23.1 Millió K	0.56	0.61
1902. »	19.5 »	0.46	0.50
1903. »	11.2 »	0.26	0.29
1904. »	16.6 »	0.38	0.41
3. *A württembergi államvasutaknál:*			
1901. évben	2.75 Millió Márka	0.45	0.60
1902. »	2.85 » »	0.45	0.62
1903. »	3.23 » »	0.49	0.69
1904. »	2.97 » »	0.44	0.62
1905. »	3.45 » »	0.50	0.70
1906. »	4.30 » »	0.60	0.84
1907. »	3.72 » »	0.51	0.72

A magyar közuti vasutakra nézve hasonló átlagos adatokat nem találunk, de megemlítjük, hogy a budapesti közuti vaspálya törlesztési hányada a törlesztésekre fordított 628,400 K alapján a forgalomban lévő összes névleges tőke 1%-át meghaladja.

b) *Alkalmi leírások (tőkerendezések).*

Jóllehet *a m. kir. államvasutaknál* rendszeres állandó tőkeleírás, tőketörlesztés nem folyik s csak az államosított vasutakra vonatkozólag bukkanunk részleges törlesztésekre, még sem kerülhetők el oly esetek, amidőn a *tőke apasztása* kerül szőnyegre.

Ha (teszem) valamely vasutvonalat abba kell hagyni, t. i. azt mint fölöslegest, haszontalant a forgalomból kivonni, akkor a vonal eredeti értékéből csak a visszamaradt régi anyagok (sínek, kapcsoló-szerek, talpfák, stb.) értéke marad meg. Hasonló az eset, ha valamely állomás átalakítása, kibővítése vagy ujjáépítése során még használható épületeket kell lerombolni; itt is csak a régi anyagérték marad meg.

Általános elv, hogy minden elhasznált tárgy helyreállítását, vagy ha az már jókarba nem hozható, annak pótlását az üzleti számla utján kell foganatosítani, t. i. az ily helyreállításból vagy pótlásból eredő költségeket az üzleti számláknak kell viselni. A például felvett esetekben azonban a vasutvonalnak felhagyását vagy az épületek lebontását nem az indokolja hogy azok elhasználtattak, mert hiszen továbbra is használatban maradhattak volna, ha felhagyásukat, illetve lerombolásukat, lebontásukat czélszerüségi és gazdasági okok nem tették volna szükségessé és kivánatossá. Ily körülmények között nem volna méltányos, sem megokolt, ha az üzleti számlát a felhagyott vonalnak, vagy a lebontott épületeknek egész

elveszett értékével megterhelnők, mert ez a megterhelés csak az illető műtárgy vagy építmény használati idejének a mértéke, t. i. a megnyitástól a forgalomból való kivonásig, illetőleg a lerombolásig valóban letelt idő szerint igazodhatik. Ennélfogva az illető műtárgy vagy épület valódi tartóssági idejének és forgalomban volta idejének a különbözetére eső hányadösszeg róható csupán indoltan az üzletre.

Mondjuk, hogy valamely műtárgy tartóssága 50 év, annak eredeti értéke 200.000 K ; tegyük fel továbbá, hogy a felhagyásig, illetőleg a használaton kívül való helyezésig 25 évig használtatott ; ebben az esetben a 200.000 K-nak legfeljebb csak a felét róhatjuk az üzlet terhére, vagyis a tőkéből leirandó 200.000 K-ás összegnek csak a fele írható le az üzleti számla érintésével, míg a másik felét közvetlenül kell leírnunk. A régi anyagok értéke elébb levonandó.

Az idevetett példából kiviláglik, hogy a leirás kétféle, nevezetesen :

a) tőkeleírás az üzleti számla érintésével (közvetítésével) ;

b) ugyanaz az üzleti számla érintése nélkül, vagyis közvetlen tőkeleírás (tőkerendezés).

Az első mód szerint az illető tárgy elveszett, értékét egyrészt az üzleti számla terhére, másrészt az építési tőke, illetőleg a beruházások javára irják s a tárgyat a vagyonállományból törlik ; a második mód szerint az üzleti számlát nem érintik, hanem az eredeti értékből elveszett értékkel egyszerüen az »alaptőke« és »építési tőke« egymással ellentétes számlákat apasztják a leirandó összeg erejéig. A leltárból az illető tárgy itt is kihagyandó.

Ez az utóbb emlitett mód az állami elszámolási rendszert is használó államvasutaknál könnyen és nehézség nélkül alkalmazható és igy is jellemezhető : az illető tárgy elveszett értékét a vagyon állagból elejtjük. Magán, kölcsönökből épült vasutaknál a tőkerendezés az *a)* alatti eljárás szerint történik !

Előfordulhat azután az is, hogy a használatból kivont műtárgy valamely államositott vasut része, a mikor is még az elhasználási százalékkal sem volna méltányos a m. kir. államvasutak üzleti számláját terhelni, mert hiszen a tárgyat nemcsak ők használták, hanem talán sokkal hosszabb időig a jogelődjük. Ilyenkor tehát megfontolandó lesz, vajjon az egész elveszett érték ne az üzleti számla érintése nélkül irassék-e le ?

Előfordulhat továbbá, hogy egyes kisebb mütárgyak és jelentéktelenebb épitmények nem épitési és beruházási munkákkal kapcsolatosan kerülnek ki a használatból. Ilyenkor fel lehet tenni, hogy az illető mütárgyat (épitményt) az üzlet használta el s igy annak elvészett értéke az üzleti számla érintésével irandó le a tőkeszámláról. Ez irányban egyébként a gyakorlat az iránytadó, a mely az adott viszonyokhoz simulva alakul ki ; mert a mint egyfelől nem méltányos, hogy az üzlet indokolatlanul terheltessék, ugy másfelől az sem indokolt, hogy minden ilyen eset-

ben az épitési számla csökkentessék s ily uton az üzleti számla tulságosan kiméltessék. Legczélszerübb és legjobb, ha bizonyos, tárgyankénti értékhatárt állapitanak meg az arra hivatottak, a melyen alól az illető tárgyak értékei az üzleti számlának érintésével iratnak le a tőkeszámláról, azon felül pedig annak érintése nélkül, tehát közvetlenül. Utóbbi esetben is, kivételnek lehet helye, vagyis méltányos lehet egyes ily esetekben is, hogy az üzleti számlára háritsuk át a terhet, a mit különben az adott viszonyok határoznak meg.

Forgalmi eszközök és leltári tárgyak az üzleti számla érintése nélkül való leirása csak akkor fordul elő, ha azok többé nem pótoltatnak.

MÁSODIK RÉSZ.

Vasutüzleti pénzügyi kérdések.

I. A vasuti szolgálat szervezetéről általánosságban.

1. A vasuti üzlet megnyitásának előfeltételei s annak eszközei.

A vasutüzleti rendtartás szerint valamely vasutvonal a közforgalom céljaira akkor válik alkalmassá s illetőleg annak megnyitására a kormány engedélye akkor adható meg, ha a megnyitást megelőző műtan-rendőri bejárás alkalmával a bizottság megállapítja:

a) hogy a pálya és a hozzá tartozó épületek biztonsági és egészségi tekintetben kifogástalanok;

b) hogy a pálya a megfelelő minőségü és számu forgalmi eszközökkel, valamint a szükséges egyéb felszerelésekkel és a kellő anyagszerekkel rendelkezik;

c) hogy a balesetek megelőzésére és elhárítására szolgáló berendezésekkel fel van szerelve és ezek használható állapotban vannak;

d) hogy a netalán előfordulható balesetek alkalmával segélynyujtásra, mentésre s nagyobb veszélyek megakadályozására szükséges eszközök a kellő mennyiségben és minőségben rendelkezésre állanak;

e) hogy a vasut az üzem rendes lebonyolításához szükséges számu és kellően képzett alkalmazottal el van látva és az alkalmazottak a szolgálati szabályzatok és utasítások birtokában vannak és ezeket ismerik; végül:

f) hogy a vasutnak személy- és árúdíjszabásai, meg menetrendje szabályszerüen előkészittettek.

Ugyancsak az említett rendtartás kiköti, a mely rendelkezés egyébként az engedélyokiratokban is nyomatékosan megszólal, hogy minden vasutvonalat, a melynek megnyitására a kereskedelemügyi minister az engedélyt megadta, kötelesek az igazgatóságok mindenkor jó és forgalomra képes állapotban tartani oly mértékben, mely mellett a vonatok a megengedett legnagyobb menetsebességgel közlekedhessenek, úgyszintén a keletkező hiányokat pótolni és az előfordult rongálásokat helyre állítani, valamint az üzemet zavaró akadályokat a lehető leggyorsabban elhárítani.

Kötelesek az igazgatóságok továbbá a vasuthoz tartozó magas épitményeket s a közforgalom részére szükséges helyiségeket, berendezéseket, forgalmi eszközöket s egyéb felszereléseket mindenkor használható és a forgalom nézőpontjából biztosságot nyujtó jókarban fentartani, stb.

A vasutüzleti rendtartásnak a vasut megnyithatására *e)* és *f)* pontok alatt megállapított előfeltételeiből folyik, hogy a vasuti (üzleti) szolgálatnak szervezése már a megnyitást megölőző időben indítandó meg, különösen a vonal benépesítését illetőleg teendők meg a kellő intézkedések idejében.

Ez a szervezés oly vasutvonalakra nézve, melyek valamely már meglevő vasuthálózat vagy vonal kiegészítő, folytatólagos részei, természetesen csak a meglevő szervezet körének kibővítésére terjed ki; még pedig addig a mértékig, a meddig azt az uj vasutvonal megnyitása következtében szaporodó vagy ujonnan fellépő teendők megkövetelik. Ugyanez áll azokról az uj vasutvonalakról, melyek valamely forgalomban levő vasut igazgatása alá, üzemébe kerülnek, a mennyiben az üzemvezető vasut szolgálati viszonyait módosítják s illetve a teendők keretét kitolják.

A vasuti szolgálat szervezése tehát egészében véve csak uj, önálló igazgatás alá veendő magánvasutaknál válik voltaképpen fontos feladattá.

Régi vasutainknál, a részvénytársasági alapon működőknél, az volt a gyakorlat, hogy a részvénytársaság megalakulásakor kinevezett vagy megválasztott részvényesekből alakult igazgató-tanács vagy igazgatóság gondoskodott a tulajdonában levő vasutvonalak üzleti szolgálatának szervezőjéről. E végből úgy választotta az épités vezetőjét (ha a vasutépités vállalkozóra bizatott, az épités ellenőrzőjét) vagy az igazgatóság ügyeit vezető egyént, hogy az a szervezési teendők elvégzése után az uj vasut igazgatását átvegye, ennek feje legyen.

A megbizott szervező (leendő igazgató) azután megszerezte a szükséges főbb, vezetésre alkalmas szakerőket az egyes szolgálati ágazatok élére, ezek pedig a segéderőket.

Szervezet tekintetében a régi nagy vasutak szervezetét vették iránytadóul, a mi az e vasutak szolgálatának terjedelméhez mért nagy tagozottságnak szolgai utánzása vagy egyszerü átvétele következtében néha igen költséges rendszer megállapítására vezetett. Ehhez hozzájárult, hogy az igazgatás központjául, székhelyéül a főváros választatott még akkor is, a mikor a vasutvonal maga attól távol esett, tehát indokolt lett volna az igazgatóságot a vasutvonal valamely főbb állomásán elhelyezni. Igaz, hogy a fővárosnak székhelyül választását az a czél támogatta, hogy ezzel a főváros fejlesztését hathatósan előmozdítsák.

Ez volt az eljárás a kiegyezés után, a mikor is Magyarország a vasutépités terén mutatkozott mulasztást lázas tevékenységgel igye-

kezett pótolni, a mi a dolog természetéből folyólag csak busás áron sikerült. Épitettünk és megnyitottunk ugyanis vasutat vasut után, a nélkül, hogy megfelelő számu képzett hazai szakerőnk lett volna. Ily körülmények között már az épitésekhez is külföldi mérnököket kellett nagy számban behívnunk, a kik tudván, hogy esetleg nem lesz nálunk maradásuk, kihasználták a helyzetet s anyagi érdekeiket állitották előtérbe, vagyis lehetőleg nagy fizettséget követeltek s mennél nagyobb jövedelemre iparkodtak szert tenni.

Az üzleti szolgálat megindítása és folytatása czéljából ugyancsak nagyrészt idegenből kellett a szükséges munkaerőket összetoborozni, különösen a vezető állásokra alkalmasakat. Az idegenből ideszakadt főnök azután az ő ismerőseit és honfitársait hozta be s nem nagyon törte magát, hogy magyar vasutast neveljen ; sőt az sem okozott nagy gondot neki, hogy a behozott, sokszor nem is eléggé képzett fiatal erőket kiképezze vagy kiselejtezze, még kevésbbé, hogy utódot biztositson intézetének ; mert az önérdeke azt parancsolta, hogy csak ő legyen szakmájában teljesen otthon s ily módon nélkülözhetetlenné tegye becses személyét. Közbevetőleg legyen mondva, hogy ez az emberi vonás — sajnos ! — még ma sem tünt el egészen ! Pedig a képzett utódok hiánya nagy kellemetlenségek forrásává lehet.

Hát bizony meg kellett fizetnünk a tandíjat s évekre terjedő, kitartó munkásságra volt szükség, hogy magyar vasutaink valóban magyarok legyenek !

De térjünk vissza a helyes csapásra.

Az előadottakból látjuk, hogy az üzleti szolgálat szervezése régen sokszor aszerint igazodhatott, a mint a szervezéssel megbizott főhivatalnok egyénisége azt kivánta. Ha az illető mérnök volt, úgy ez az irány talált erősebb támogatást, ha nem volt az, a másik ; ha az illető a déli vasuttól jött át, akkor ennek szervezete volt a követendő példa, ha más vasuttól származott át a szervező, e másik vasut szervezete lett a minta stb.

Egyszóval bizonyos ötletszerüség uralkodott s ennek volt tulajdonitható, hogy a szervezés kelleténél nagyobb arányokba tévedt, a minek kinövéseit azután egyrészt az időközben végrehajtott vasutállamosítások, másrészt pedig a fokozódott forgalommal megnövekedett teendők nyesték le.

Ujabb önálló vasutaink már tanultak a multak kárán s szervezésüket a gazdasági elvek kellő mérlegelésével hajtották végre, illetve fejlesztették.

Mielőtt tovább haladnánk, kiemeljük még, hogy ebben az irányban a kereskedelmi törvény (1875. évi XXXVII. t.-cz.) csak annyit mond (a 193. §-ban), hogy a társasági ügyek vitelével, valamint a társaságnak az ügyvitelre vonatkozó képviseletével más meghatalmazottak, vagy a társaság hivatalnokai is megbizathatnak. Az elől emli-

tett vasutűzleti rendtartás azonban már kifejezetten elrendeli, hogy minden vasutengedélyes — a mennyiben az űzletet nem saját személyében és felelősségére viszi, — tehát a társasági vasutak egyáltalában mind — kötelessége, hogy az űzlet vezetésére igazgatót alkalmazzon vagy igazgatóságot alakítson!

Itt tehát már némi általános utmutatás szólal meg.

2. *A vasuti szolgálat teendői és szervezete.*

A vasuti üzlet keretében felmerülő teendők végrehajtására hivatott szolgálat szervezésénél nem szabad azt, a minden űzleti vállalkozásnál fontos körülményt szem elől téveszteni, hogy a fölösleges munka és írás elvetendő; ugy irányítandó tehát a szervezés, t. i. a szolgálati utasítások és szabályzatok szerkesztése, valamint a személyzet szervezése, — hogy a szolgálat ellátása a leggazdaságosabb lehessen; vagyis a kitüzendő fő czél az ügyiratok és számadások elintézési módjának egyszerüsítése, egyöntetüsége mellett egyáltalában a teendőknek a legszükségesebb mértékre való szorítása legyen. Tekintetbe kell vennünk azután a tennivalók mennyiségét is, vagy a mi ezzel egyértelmü: a pályák hálózatának nagyságát és forgalmi viszonyait.

A teendők egyébként két nagy csoportba sorozhatók, nevezetesen: 1. az igazgatási és ellenőrzési teendők és 2. a végrehajtási szolgálat teendői szerint.

A végrehajtási szolgálat teendői továbbá igy csoportosíthatók: 1. *Szállítási szolgálat.* Ide tartozik: *a)* az állomási szolgálat (beleértve a forgalmi szolgálatot és az állomásokra vonatkozó kereskedelmi teendőket); *b)* a vonatkiséreti szolgálat; *c)* a vontatási szolgálat. 2. *Műszaki felügyeleti és fentartási szolgálat* (rendes és rendkivüli fentartás): *a)* pályafelügyelet és fentartás; *b)* műhelyi szolgálat és forgalmi eszközök fenntartása. 3. *Anyagszertári szolgálat.*

A csoportok természetesen az adott viszonyok szerint bővülnek vagy szükülnek.

Az igagatóság (ide értve az üzletvezetőségeket, vonalfelügyelőségeket, forgalmi főnökségeket és gyüjtőpénztárakat, nemkülönben a közös leszámolási hivatalokat), vagyis az igazgatási, ellenőrzési, pénztári és számvevőségi teendők szervezésére a következő keretek, tagozatok vehetők alapul:

I. Tagozat. A) *Általános igazgatási főosztály.* B) *Műszaki szolgálati főosztály.* C) *Forgalmi és kereskedelmi szolgálati főosztály.*

II. Tagozat.

Az I. tagozat szerint választott főosztályok megtartásával a következő alosztályok állithatók fel. A) *Általános igazgatás: a)* titkárság, *b)* könyvelőseg, *c)* pénztár, *d)* anyagszerkezelési központi vezetés. B) *Műszaki szolgálat: a)* pályafelügyeleti és fentartási központi vezetés, *b)* vontatási és műhelyi szolgálati központi vezetés. C) *Forgalmi és kereskedelmi*

szolgálat: a) forgalmi és állomási szolgálat központi vezetése ; *b)* kereskedelmi szolgálat.

Az anyagszerkezelési központi vezetésre külön főosztály felállítását azért nem tartjuk szükségesnek, mert annak teendői természetüknél fogva az általános igazgatás keretébe valók. A pénztár és az anyagszerkezelőségi központ gondoskodnak ugyanis a pályaigazgatáshoz szükséges eszközökről, t. i. a pénzről és az anyagokról ; ezek tehát együvé tartoznak ; a kiadások elszámolási módja az elvet nem befolyásolhatja.

Megjegyezzük egyébként itt, hogy az erdélyi vasutnál az anyagszerkezelés központi vezetése eleinte a vontatási és műhelyi szolgálat csoportjába volt beosztva, amin később az említett elvhez simuló változás történt azért is, mert nem volt megengedhető, hogy az anyagfogyasztásban erősen érdekelt osztály egyuttal a beszerzéssel is foglalkozzék, a mi könnyen visszaéléseket szülhet. A magyar-gácsországi vasutnál az anyagszerkezelési központi teendőket a könyvelési ügyosztálylyal közös főnök vezette.

Ha az üzlet gazdaságos vitele további külön alosztályok és megfelelő hivatalok felállítását megengedi vagy megkivánja (pl. nagy vasutaknál), úgy a következő alosztályozás volna elfogadható :

III. Tagozat.

A) *Általános igazgatás:* a) *titkárság (elnöki osztály):* 1. külön titkárság, vagyis elnöki és jogügyi hivatal ; 2. segédhivatal, és pedig : iktató, kiadó, irattárkezelő és 3. személyügyi hivatal és pedig : személyi ügyek, nyugdíjak, betegsegélyezési célok számára ; *b) könyvelőség és pénztár (pénzügyi szolgálat):* 1. számfejtő hivatal ; 2. pénztár (ide értve a fő- és gyüjtőpénztárakat); 3. könyvelőség :4 .építési és beruházási költségek elszámolása ; esetleg társasági nagy vasutaknál még : 5. tőketörlesztési kamatozási (szelvénybeváltási) ellenőrség ; c) *anyagszerkezelőség:* 1. anyagszerek és leltári tárgyak beszerzési osztály ; 2. anyagszerek és leltári tárgyak elszámolása és ellenőrzése.

B) *Műszaki szolgálat:* a) *Pályafelügyeleti és fentartási központi vezetés:* 1. pályafelügyeleti osztály ; 2. alépitményi osztály ; 3. felépitményi osztály ; 4. magas épitményi osztály. Esetleg 5. uj épitkezések osztálya (uj vonalak épitésvezetése és ellenőrzése). b) *Vontatási és műhelyi szolgálat központi vezetése:* 1. vontatási szolgálat ; 2. műhelyi szolgálat, és pedig műhelyűzlet és forgalmi eszközök jókarban tartása.

C) *Forgalmi és kereskedelmi szolgálat.* a) *Forgalmi szolgálat:* 1. bevételi ellenőrzés a leszámitolóhivatallal ; 2. állomási szolgálat ; 3. vonatkiséret ; 4. távirda és távbeszélő ; 5. kocsiintézőség ; b) *Kereskedelmi szolgálat:* 1. díjszabási (tarifa)-ügyek ; 2. felszólamlások (díjvisszatérítések stb.).

E tagozás természetesen még tovább folytatható és fejleszthető aszerint, amint erre szükség van. Felállíthatók pl. üzletvezetőségek és vonalfelügyelőségek is, vagy csak forgalmi főnökségek. Az üzletvezetőségek beosztása az igazgatóságéhoz hasonló, de szükitett keretekben ; a vonalfelügyelőség lehet forgalmi, pályafelügyeleti és vontatási. Nagy vasutaknál a pénzügyi szolgálati teendők ellátására külön *pénzügyi főosztály* szervezhető, továbbá a központi vezetőosztályok kebelében a műszaki ellenőrzés czéljaira külön hivatalok állithatók fel ; esetleg *kiadási ellenőrség* czim alatt a műszaki szolgálat, vala-

mint a forgalmi és kereskedelmi szolgálat idevágó dolgainak végzésére külön osztály alakítható s ez a pénzügyi főosztályba olvasztható be; ugyanide olvaszthatók be a *bevételi ellenőrség* hivatalai is, a melyek kisebb vasutaknál a forgalmi osztály keretében is elférnek.

Ebben az eljárásban a *központosítás* (centralisació) és a *vonalravetés* (decentralisatio) elveit nem szabad elhanyagolni. Nem tartjuk ugyan életrevalónak mindenben a merev központosítást, de nem vagyunk a teljes vonalravetésnek sem a szószólói. Álláspontunk az, hogy a két elv bölcs összhangzásba hozandó. A központban, Budapesten, maradjon a Budapesttel összekötött vasutak itt felállított igazgatósgai teendőinek az a része, a mely a fővezetésre (igazgatás, személyzeti ügyek, pénz- és anyagszerkezelés, kereskedelmi szolgálat, bevételi ellenőrzés és könyvelés), a külszolgálat ellenőrzésére és esetleg a szerkesztésekre vonatkozik; ellenben a pályafelügyelet és fentartás, a vontatási és műhelyi szolgálat, az állomási és vonatkiséreti szolgálat közvetlenebb vezetése és ellenőrzése a vonalra, helyesebben az ennek mentén fekvő lehetőleg a hálózat vagy hálózatcsoport közepén választott városban lévő vagy felállítandó hivatalra bizandó. Bizonyos fokig a bevételi ellenőrzés is megosztható a központ és a vonal között.

Ha a központ nem Budapesten van, úgy az előadottak ehhez képest módosulnak, esetleg jelentőségüket egészen elvesztik.

Megjegyezzük, hogy a műszaki, (pályafentartási, vontatási és műhelyi) szolgálat, valamint a forgalmi és kereskedelmi szolgálat központi vezető osztályaiból külön-külön igazgatóság is alkotható s illetve a pályafentartási, a gépészeti és a forgalmi szolgálati ágazatok élére igazgatók is állíthatók. Ebben az esetben az igazgatóság főigazgatósággá és ennek vezetője főigazgatóvá alakul át, — sokszor csak névleg, minden különös szervezési intézkedés nélkül. Ily igazgatók csak nagy vasutaknál fordulnak elő.

A szolgálati teendők beosztására s illetve a szolgálati tagozat megállapítására azért van szükség, mert a vasuti üzlet sokoldalusága és megkivánt akadálytalan folytatása ezt megköveteli, de avégből is, hogy az a személyzet szervezésénél támpontokat nyujtson s egyuttal a szolgálati utasitások és szabályzatok kidolgozásánál irányt mutasson és határt jelöljön meg.

Az utasítások és szabályzatok — a melyek felsorolását mellőzzük — elkészítése ez idő szerint nehézséggel nem járhat, mert a meglévő vasutak megfelelő utasitásai és szabályzatai az adott viszonyokhoz alkalmazkodó átdolgozással könnyen átvehetők. Magától értetődik, hogy az az utasitás a legjobb, mely szabatosan, de röviden beszél, és mégis minden szükséges tudnivalót magában foglal. Az utasitásnak és szabályzatnak emellett számolni kell az illető személyzet előképzettségével, mert kétségtelen, hogy csak akkor van hasznuk és eredményük, ha a személyzet azok rendelkezéseit megérti s előforduló kétséges esetben ezeknek szellemében eljárva, a szolgálatát kifogástalanul végzi.

3. *A vasuti pénzügyi szolgálat teendői és szervezése. — Számviteli (könyvelési) rendszerek.*

A vasúti pénzügyi szolgálat a vasuti vagyon kezelésére és az üzletvitelből folyó bevételek és kiadások végrehajtására, valamint az e feladatokkal járó elszámolások végzésére, vagyis szorosabb értelemben a pénztári és könyvelési teendőkre terjed ki; tágabb értelemben pedig hozzá tartozik még az egyes szolgálati ágak, úgy szólván megbizásképen végzett pénzügyi szolgálata, így pl. az állomások személy- és árúpénztárainak a dolga is, továbbá a bevételek és kiadások ellenőrzése.

Mint már előzőleg jeleztük és kiemeltük, a vasuti szolgálat szervezése a teendők szerint igazodik. Csak nagy vasuti vállalkozás engedheti meg magának, hogy a pénzügyi szolgálatot a szolgálatszervezésről fentebb előadottak során jelzett beosztás egész terjedelmében egyesítse s megfelelő csoportok szerint szervezze.

Régibb kisebb vasutainknál a szorosabban vett pénzügyi szolgálatot az általános igazgatás keretébe vonták bele, t. i. a pénztári szolgálatot és könyvelési szolgálatot, mint az igazgatóságok általános igazgatási főosztályának vagy osztályának egyik osztályát vagy alosztályát (hivatalát) szervezték és pedig egyesítve vagy elkülönítve, de mindig benső kapcsolattal. A könyvelőség végezte a számfejtést, a pénztár bevételezett vagy kiadott, a könyvelőség azután elkönyvelte a péntzári tételeket s gyakorolta egyuttal a pénztár felett való felügyeletet, illetve irányitotta az e felügyelettel járó teendőket. Nagyobb kiterjedésü hálózattal bíró vasutak az itt a nagyobb forgalommal s egyáltalában a vasuti üzlet fejlődésével fokozódó szolgálati teendőkre való tekintettel bővítették és módosították a pénzügyi szolgálat keretét, gyüjtő pénztárakat állítottak fel a vonalon, külön számfejtőségeket alkalmaztak sőt a főbb pénzügyi ügyek vezetését a könyvelőségtől el is különítették, illetőleg a pénztári szolgálatot (ideértve a számfejtést) és a könyvelőségi szolgálatot külön csoportokban a pénzügyi osztály alá rendelték. A bevételi ellenőrzést a régi vasutaknál a forgalmi és kereskedelmi osztályok külön osztályai végezték, a kiadások ellenőrzését pedig minden szolgálati ág maga foganatosította, esetleg e célból szervezett külön személyzeti csoport segítségével.

Nem lévén célunk a pénzügyi szolgálat történeti fejlődését bővebben tárgyalni, sem pedig az, hogy az annak körébe tartozó összes vonatkozások részleteibe bocsátkozzunk, — indokolásul és mentségül felemlítvén, hogy utóvégre a vasuti szolgálat minden tevékenysége pénzben nyilatkozik meg s ebből indulva, minden vasuti kérdés többé-kevésbbé pénzügyi kérdés is, a mely álláspont elfoglalása mellett azonban feladatunk határtalan volna, — megelégszünk a következő megjegyzésekkel.

A vasuti pénzügyi szolgálat — ismételjük — *a vasuti vagyon kezelésére és az üzletvitelből folyó bevételek és kiadások végrehajtására, valamint az e feladatokból folyó elszámolásra terjed ki.* A vagyon kezelésére befolyást gyakorló kérdéseket illetőleg munkánk első része megadja a szükséges tájékozást ; az üzletvitelből folyó bevételekre és kiadásokra nézve, valamint az elszámolásra vonatkozólag a következőkben lesz alkalmunk az egyes kérdésekhez hozzászólni ; e helyen tehát csupán a szolgálat szervezéséről — magáról — mondunk néhány szót.

A vasuti pénztári szolgálat működését az a tény jellemzi, hogy a központi vagy főpénztárba folynak be az itt közvetlenül befizetett pénzek, valamint a többi pénztárak (ideértve az állomásokon levő különféle pénztárakat) bevételei, illetőleg, — ha e pénztárak fizetéseket is végeznek — e

pénztárak pénztári fölöslegei ; viszont a főpénztár teljesíti a hozzá utalt kifizetéseket és ad szükség esetén a többi pénztárnak ellátmányt, ill. elszámolási előleget. Ugyancsak a pénztárak őrzik a társaság értékpapirjait, t. i. a biztositékul vagy ovadékul itt letett idegen értékeket, továbbá a jótékonysági intézetek készpénz- és értékpapir-vagyonát, stb.

A gyüjtőpénztár a főpénztárnak segédpénztára, tehát közvetítője s többnyire a vonalon működik.

Hogy a bevétel vagy kiadás mily természetü, az a pénztárakra kevésbé fontos, rájuk az tartozik, hogy az utalványozási és bevételezési okmányok rendben legyenek ; magától érthető, mikép minden bevételt és kiadást tárgy- vagyis számlázási czím szerint vezetnek be naplójukba.

Az egyes bevételek beutalásáról s illetve az egyes kiadások kiutalásáról az ebbeli utasítások és rendeletek alapján a *számfejtőség* gondoskodik. Ez állapítja meg a be- vagy kifizetések jogczimét, azok összegbeli helyességét, valamint a vonatkozó nyugták és ellennyugták kellő alakban való helyes kiállítását, stb.

A pénztári teendők ellátását a pénztáros és az ellenőr együtt végzik, a kik a pénztár egy-egy kulcsát használják és őrzik ; nagyobb pénztáraknál a harmadik kulcs (tresor-kulcs) a könyvelőség főnökénél vagy a pénzügyi, esetleg igazgatási szolgálat valamelyik megbizottjánál van. A pénztáros és ellenőr megbizható egyén legyen. Két vagy három kulcsnak egyiknél vagy másiknál egyszerre lenni nem szabad. A pénztárak kezelésével megbizottak közeli rokonok nem lehetnek stb.

Az állomási pénztárak (állomási, személy- és árúpénztárak) tekintetében el kell állni a külön ellenőri állás követelésétől, sőt kis állomásokon a pénztárosi teendőket sem végzi néha állandóan ugyanaz a hivatalnok, vagy alkalmazott, hanem csak időlegesen, jobban mondva a forgalmi szolgálattal kapcsolatosan, de mellékesen ; másrészről nagy állomásokon az egyes pénztárak megszaporodnak, azaz : a szükséges képest több személypénztár és árúpénztár (feladási és leadási) áll fenn. Az itt említett pénztárak kezelését külön *pénztárvizsgálók* ellenőrzik, a kik magánvasutaknál esetleg a forgalmi és kereskedelmi szakosztály emberei. Az állomási pénztáraknál a külön számfejtők többnyire elesnek, amennyiben a pénztárosoknak maguknak kell a beszedendő illetékeket a fennálló díjszabások és határozmányok alapján megállapítani, esetleges fizetéseket pedig a kapott utasításhoz képest végrehajtani.

A könyvelőség feladata a vasuti vállalkozás vagyonának mindenkori állását és üzletének mindennemü változását könyvileg kimutatni, vagyis a számadásokat vezetni. A könyvelőség tisztikarának tehát tisztában kell lenni a számvitel elveivel és gyakorlati követelményeivel s ennélfogva a könyvelőség ily szakférfiak közül választott vezetővel és megfelelő számu munkaerővel szervezendő.

Magánvasutaknál, különösen a tulnyomó számu társasági vasutnál tudvalevőleg az elszámolások könyvelésénél a kettős (kereskedelmi)

könyvelési rendszer elvei alkalmaztatnak; a magyar állami vasutaknál hasonló a könyvelés rendszere, de emellett az állami (kamarális) számvitel törvénynyel és utasítással szabályozott rendelkezései is követendők.

Ebből folyólag az államvasutak könyvelőségi tisztviselőitől, még a felsőbb kereskedelmi akadémiát végzett s ott érettnek talált egyénektől is, az államszámviteltani tanfolyam sikeres végzését is megkövetelik.

Noha a két könyvelési rendszerre már munkánk első részében tettünk megjegyzést, szükségesnek találjuk, hogy a kérdésnek a szervezést illető oldalát itt közelebbről is megvilágítsuk.

A legtöbb külföldi államvasutnál az állami elszámolási rendszer van kezdettől fogva bevezetve; de úgy osztrák, mint német szakkörökben akadnak, a kik a kettős könyvelési rendszerben látnak biztosabb eredményü eljárási módot.

Az osztrák vasuti ujság (Oest. Eisenbanztg) e tárgyban közzétett czikkelyében — melyben azt a kérdést veti fel a szerző: *vajjon az államvasutakra nézve nem volna-e czélszerűbb, ha az állami számviteli rendszer helyett a kereskedelmi könyviteli rendszert alkalmaznák?* — az állami számvitelt támogató nézettel találkozunk. A szerző aláhúzza, hogy a kettős könyvelési rendszernek lényege abban az elvben gyökerezik, mely szerint többet vegyünk be, mint a mennyit kiadunk, vagyis a várt ellenszolgálmány fejében jövedelemhez jussunk. Ez az elv állami vasutaknál nem méltó figyelemre, mert ezeknél nem a lehetőleg nagy jövedelmezőség elérésére irányul a törekvés, ellenkezőleg az állami vasuti üzlet közgazdasági kialakulásában az állam elkerülhetetlen feladatát, sőt kötelezettségét, kell látnunk. Az államvasuti üzem ebből folyólag tagadhatatlanul az állami szükségletek egyik részévé válik. Állami szükségletek egyes ágazatairól pedig nem lehet a számadást »a kereskedelmi könyvvitel« szerint vezetni, mert itt nem a teljesítménynek s az azért kapott ellenértéknek a könyvi rögzítéséről, nem a kétszeres felírásról (üzleteset és annak hatása) esik szó, hanem adott, előre egy egész évre előirányzott (költségvetés) s azután engedélyezett (felhatalmazási törvény) kiadásokról.

A számvitelnek a kettős (kereskedelmi) könyvvitel elveire való fektetését az állami vasutaknál egyenesen akadályozza az a körülmény, hogy a nagykiterjedésü államvasuti hálózat már nem igazgatható *»központosítva (zentralisiert)«*. Az igazgatásnak vonalravetése (Dezentralisierung) következtében azonban a kiadások is a vonalra kerülnek, míg a bevételek takarékossági okokból központosítvák, t. i. az államvasuti üzlet bevételei nem az egyes vonaligazgatóságok szerint csoportosítva, vagyis helyhez kötve (lokalisiert) számoltatnak el, hanem csak együttesen, mint »államvasuti szállítási bevételek«. Már ez az egy körülmény, — mondja a szerző — lehetetlenné teszi azt, hogy az államvasuti elszámolás rendszere módosíttassék. Az államvasuti igazgatóságok ugyanis a kettős könyvelési rendszer alkalmazása esetén sem tudnának kereskedelmi mérlegeket készíteni, mert bevételeiket nem ismerik. (Nem is szükséges, elég ha az összesített zárószámadás ad helyes mérleget.) A bevételeknek az egyes igazgatósági kerületek szerint való szétválasztása költséges szervezetet követelne, s a bevételeknek ily szétosztása voltaképen értéktelen is volna; másfelől épen olyan értéktelen, ha az egyes igazgatósági csoportok nyereségét (üzleti fölöslegét) tudjuk, mert az egyes igazgatóságok eredményeinek egybevetése már azért is mellőzendő, mivel az oly igazgatóságnak üzleti eredményeit, a mely alá tulnyomólag hegyipályák tartoznak, az itt felmerülő lényegesen több költségnél fogva nem lehet oly igazgatóság eredményeivel összehasonlítani, melynek vonalai kedvezőbb fekvésüek. A tulnyomólag hegyi pályákra kiterjedő igazgatóság mindig nemleges (passiv) mérleget mutatna fel, ha csak azokkal a bevételekkel számol, a melyek reá esnek. Ebből is ujból látszik, hogy az államvasuti igazgatóságok bevételeiknek oda nem utalása miatt az állami szükségleti ágazatokhoz tartoznak;

ily ágazatokra nézve azonban közel fekvő okokból a nyersösszegben való, — bruttó — előirányzati rendszer elvei alkalmazandók, míg a kettős könyvelésnél a tiszta — netto — előirányzat veendő figyelembe.

Ezt a czikkelyt az vetette felszínre, hogy az osztrák vasuti ministerium az államosított osztrák-magyar államvasut és északnyugoti vasut igazgatóságainál ugy, mint ez az államvasutak régi igazgatóságainál történt volt, az állami számviteli rendszert szándékozott 1910. évi január hó 1-től kezdve bevezetni.

Dr. *Reisch* (az osztrák pénzügyministerium tanácsosa) azután szintén igen érdekes tanulmányt tett az említett lapban közzé, a melyben az állami és kettős számviteli rendszerek eltérését behatóan megvizsgálva, arra jut, hogy az állami számviteli rendszer az államvasuti üzletre s egyáltalában üzletekre nem alkalmazható, még pedig egész lényegénél fogva nem. Az állami rendszer csak azt állapítja meg, hogy a valódi kezelési eredmény mennyiben tér el az illető költségvetési tételtől. A folytatólagos nyers — és tiszta — vagyonelszámolás és a rendszeres eredmény-elszámolás az állami elszámolás előtt ismeretlen ; pedig a kettő minden üzletnél elkerülhetetlenül szükséges (nem mellőzhető), ha tudni akarjuk, mennyi a nyereség vagy veszteség? Az egész kezelésről és a vagyon alakulásáról csak a kettős könyvelési rendszer adhat áttekintést. Az osztrák állami vasutak jelenlegi számviteli viszonyaink közepette lehetetlen a vagyonról és az elért eredményről átnézetes képet alkotni. (A leirásokat az állami számviteli rendszer nem tudja elszámolni). Nagyon sajnálatos volna, ha a vasutügyi ministerium azt az alkalmat, hogy hálózatának jelentékeny részénél már szervezett s erősen gyökeret vert kettős könyvelési rendszert talál, nem használja fel arra, hogy a számvitel szervezésénél ezt a rendszert alkalmazza, hanem inkább az ily üzleti vállalatoknál is a hátrányos állami számviteli rendszerhez ragaszkodik.

A mi nálunk, t. i. a m. kir. államvasutaknál kezdettől bevezetett, illetőleg meghagyott kettős könyvelési rendszerünket tehát az utóbbiak, a melyekben a mi évek óta elfoglalt álláspontunknak teljesen egyező nézet nyilvánul meg, igazolják ; s a rendszer jóságát nem rontja, hogy az évi állami költségvetési rendszernek megfelelő előirányzatok is szerkesztendők, továbbá, hogy évközben az állami számviteli rendszerből folyólag szükséges hitelnyilvántartások s az év végén az állami zárószámadásba beillő zárószámadás készítendő, vagyis, hogy az 1897. évi XX. t.-czikkkely s az e t.-cz. végrehajtásában kiadott *Utasítás* rendelkezéseit is lehetőleg betartsák.

Foglalkoznunk kellett a kérdéssel, mert a könyvelési (elszámolási) rendszer megválasztásához képest kell azután a pénzügyi szolgálat szervezésénél a megfelelő számadó s könyvelő személyzetet megválogatni ; a pénztárt és számfejtést a rendszer választása nem nagyon érinti.

—

Megállapitottnak és ismertnek vesszük egyébként, hogy magyar vasutaink valamennyien a kettős könyvelési rendszert fogadták el s az állami vasutaknál is csak annyiban érvényes az állami számviteli rendszer, a mennyiben az állami vasutaknak, mint állami üzemnek (üzletnek, vállalkozásnak) kezelése az idézett törvény és *Utasítás* értelmében a tulajdonos állam kezelésébe és számadásaiba beilleszthető. Az utasítás tulajdonképen csak az állami számvitelből kiindulva működő voltaképeni állami hivatalokra volna érvényesnek tekintendő, mert a számviteli törvény nem zárja ki azt, hogy a kettős könyvelést használó állami üzemekre nézve külön *Utasítás* ne szerkesztessék. Ez az utasítás mindazonáltal nem adatott ki s e helyett az a nézet győzött, hogy azt a m. kir. államvasutak pénztári és elszámolási stb. utasításainak az összessége helyettesítheti, mi mellett a törvény és az ennek végrehajtásában kibocsátott elől említett utasítás határozmányai is betartandók. Ebben ellenmondást látunk, mert az állami számviteli törvény — sajnos, hogy igy van !

— az állami üzemek és vállalatok sajátlagos viszonyaival nem vet számot s így az azon alapuló utasítás sem. De ezeknek az eltéréseknek a vitatása más lapra tartozik.

5. *A bevétel ellenőrzés* a szállítási bevételek felülvizsgálásával s megállapításával foglalkozik. E teendők egy részét a kirendelt közös leszámoló hivatalok, t. i. a Szegeden működő magyar vasuti központi leszámoló hivatal és a bécsi ily hivatal végezi, a mely hivatalok a részes vasutak személyzetéből alakíttattak avégből, hogy az oda utalt személy-, katona-, podgyász- és kötelék- (kartell) forgalmakat, valamint a csatlakozási és egyéb külön forgalmakat, s illetve az ezekben bevételezett illetékösszegeket felülvizsgálják és a részes vasutak között felosszák és kiegyenlítsék.*)

A bevételi ellenőrség szervezete a forgalmak terjedelmétől függ; első időben elég, ha csak a megnyitandó vasut saját forgalmából indulunk ki.

A kiadási ellenőrzés a pályafentartási, állomási és vonatkiséreti, vontatási és műhelyi, valamint az anyagszerkezelési számadásokat (ide értve az illető szolgálati ágak keretében végzett átalakításokat is) vizsgálja felül számszerint és érdemlegesen.**)

4. Személyzet-szervezés. (Létszám, illetményszabályzat.)

Mondottuk, hogy a részvénytársasági alapon megalakult vasuti vállalkozás megalakulása után megválasztja azt a szakférfiut, a kire a szolgálat szervezését, tehát a személyzet összeválogatását is bízza. Ez a szakférfiu az üzleti szolgálat vezetője, igazgatója lesz azután a legtöbb esetben, a mi a dolog rendje, sora.

Az igazgatót (vagy főigazgatót) régebben külön szerződéssel alkalmazták, mig a többi személyzetre nézve bizonyos rendszer (létszám és illetményszabályzat) állapittatott meg, vagyis az osztályok élére hivatott vezető férfiakat s ezek megállapitott számu segédeit bizonyos rang- és fizetési fokozatok szerint nevezték ki. Ujabban az igazgatók is az illetményszabályzat keretébe sorozvák a legtöbb vasutnál.***)

*) Ha a több vasutra kiterjedő forgalmak leszámolásához szükséges *részesedési* (megosztási) *táblázatok* hiányoznak, úgy a szétosztás elsőbben ideiglenesen, hozzávetőlegesen történik meg, utólag pedig a táblázatok alapján véglegesen. Ez az úgynevezett *visszaszámolás*.

**) Tekintettel az érdemlegesség nézőpontjára, szükséges, hogy az egyes számadásokat hozzáértő szakférfiak bírálják meg, vagy legalább is a gazdaságos ellenőrzés czéljaira összeállított egységtételeket közelebbről mérlegeljék, hogy a mennyiben takarékosság mutatkoznék kivánatosnak, ez iránt intézkedhessenek. Ha nagy épitkezések folynak, ezek kiadásainak ellenőrzésére külön osztály állitható fel.

***) A szerződéssel alkalmazott igazgatók illetményeire nézve nem lesz talán érdektelen, ha az állami biztositást élvezett s azóta államositott vasutak és az államositást még élvező kassa—oderbergi vasut első igazgatójára vonatkozó ebbeli adatokat felsoroljuk.

Az itt értett szerződéses igazgatók évi fizetést, lakpénzt, továbbá működési pótlékot, utazási átalányt vagy napidíjat, végül nyugdíjat és végkielégitést biztositottak maguknak. És e tekintetben jelentékeny az eltérés, a mint azt a következő összeállítás mutatja, mert

Ha az illető vasút szolgálatának szervezésével megbízott szakférfiu: az igazgató, a személyzet összetoborzásához fog, elsőbben bizonyos létszámban állapodik meg, a melyet a vonal forgalmi és helyi viszonyaira való tekintettel a teendők akadálytalan végrehajtására szükségesnek vél. Ezzel kapcsolatban számot vet azokkal az illetményekkel is, a melyeket a kinevezendő vezetőknek és segéderőknek felajánlani kiván; mert figyelemmel kell lennie arra is, hogy a személyzeti költségek pénzügyi hatása az üzleti kiadásokra milyen lesz elbirja-e azokat a vasut jövedelmezősége?

A személyzeti létszám maga az igazgatási szervezet választott tagozatához képest alakul s abba a vonalon lévő személyzet is bevonandó kezdve a szakaszmérnöktől a pályaőrökig, az állomási főnököktől a váltóőrökig stb.

Az illetményszabályzat a személyzet rangosztályozását és ennek megfelelő illetményeit állapítja meg.

Nem lehet célunk a személyzeti létszám megállapításának részleteibe bocsátkozni, mert ezekre nézve egyöntetü eljárást előirni nem

mindegyik igazgató annyit igyekezett kapni, a mennyit el tudott érni. Némely igazgató átköltözési költséget is kötött ki magának. (Az illetményeket 1 frt = 2 koronával állitjuk be.)

Vasut megjelölése	Igazgatói czim	Fizetés	Lakpénz	Működési pótlék	Utazási átalány	Összesen	Nyugdíj (teljes)	Végkielégítés
		korona					korona	
Keleti	Főigazgató	24,000	3,000	3,000	—	30,000	—	[1] 72,000
Tiszavidéki (Arad-temesvárival)	Igazgató	18,000	4,500	2,000	—	24,500	18,000	—
	„	18,000	3,200	—	—	21,200	20,000	—
Első erdélyi	Főigazgató[2]	18,000	3,000	3,000	—	24,000	8,000	24,000
Duna—drávai	Igazgató[3]	16,000	3,000	—	—	19,000	8,000	16,000
Alföld—fiumei	Igazgató[4]	12,000	3,000	3,000	3,000	21,000	8,000	18,000
	„	12,000	3,000	3,000	3,000	21,000	8,000	18,000
Magyar nyugoti	Vezérigazgató	20,000	3,000	—	3,600	26,600	8,000	[5] 100,000
	Igazgató	7,200	2,310	3,600	1,800	14,910	8,000	[6] 32,400
Első magyar—gácsországi	Igazgató	12,000	3,000	4,000	—	19,000	—	—
Magyar északkeleti	Vezérigazgató	16,000	4,800	8,000	[7] 960	29,760	[8] 8,000	36,000
Kassa—oderbergi	Vézérigazgató	24,000	3,000	3,000	—	30,000	—	[9] 72,000

[1]) Szolgálatképtelenség esetén 10 évi szolgálati idő előtt 48,000 K, azután 72,000 K.
[2]) Napidíj 20 K és utazási költség megtérítése. A szerződés felmondhatatlan. (Állami szolgálati évei a nyugdíjigény megállapításánál beszámitandók.)
[3]) Napidíj 30 K, ezenfelül utazási kiadásai megtérítendők.
[4]) Átköltözési költségre 3,000 K megtérítendő.
[5]) Az államot csak a fele terhelheti.
[6]) Az államot nem terhelheti.
[7]) Bérkocsi-átalány, utazásnál napidíj 40 K.
[8]) Távozás esetére.
[9]) Ha 10 évig szolgált és szolgálatképtelenné válik 48,000 K-át kap.

Megjegyezzük az összeállításhoz még, hogy a pécs—barcsi vasut sohasem volt önálló üzemben; továbbá, hogy a m. kir. államvasutak fővezetője, az elnökigazgató a vele történt megegyezés szerint annak idején 12,000 K fizetést, szabad lakást és 11,000 K működési pótlékot kapott. Ezen felül mértföldpénz is járt neki, a mely például 1878. évben kereken 24,000 koronára rúgott a m. kir. államvasutak vonalai után és 1,560 K-ra az akkor üzemükben volt eperjes—tarnowi magyar részvasut után.

lehet. E kérdésben a szervező szakférfi tapasztalata és gyakorlati felfogása a döntő, a ki az egyes szolgálati ágazatok élére meghívott vezetőkkel egyetértőleg jár el a mely eljárásban számot kell vetniök azzal a körülménynyel, hogy bizonyos alárendeltebb munkák végzését ideiglenes, napidíjas és napibéres személyzetre is lehet bízniok.

A rendszeresített, állandó jellegü személyzet mellett tehát a napidíjas és napibéres személyzetre is figyelemmel kell lenniök.

Nem foglalkozunk e kérdés részleteivel azért sem, mert nem igen volna fáradozásunknak gyümölcse a mennyiben a közzétett üzleti jelentések és statisztikai közlemények ebben az irányban alig nyujtanak támpontot.

Részletes rendszeresített személyzeti létszámra csak az állami költségvetésnek a m. kir. államvasutakra vonatkozólag kimutatott költségelőirányzatában bukkanunk, mig a többször említett »*Adatok a magyar vasutak állapotáról is üzleti eredményeiről*« czimen évente közzétett statisztikai évkönyv csak a személyzetnek, hivatalnokok s egyéb alkalmazottak szerint részletezett összes és kilométerenkénti létszámát és megfelelő illetményeit mutatja ki.

Kétségtelen, hogy ezek az igen becses adatok bizonyos fokig való tájékozódást tesznek lehetővé, minélfogva röviden, de a részletekbe nem hatolva, foglalkozni szándékozunk velük.

A m. kir. államvasutak összesített személyzeti létszáma az 1909. évi állami költségvetésnek a kereskedelemügyi tárcza keretébe tartozó m. kir. államvasutak költségvetése szerint a következő:

	Hivatalnok	Egyéb alkalmazott	Együtt
A) Igazgatóság	1,136	649	1,785
B) Üzletvezetőségek	1,474	726	2,207
	7		
Központi szolgálat	2,610	1,375	3,992
	7		
C) Külszolgálat	3,592	37,808	41,400
Tulajdonképeni vasuti szolgálat	6,202	39,183	45,392
Egészségügyi tanácsadó *)	7		
D) Tulajdonképen nem üzleti szolgálat	1	52	53
Mindössze	6,203	39,235	45,445
	7		

*) Egyenkint 800 K tiszteletdíj mellett.

A hivatalnokok illetményeinek kiszabása a legutóbbi fizetésrendezés szerint következő:

			fizetés	lakpénz	együtt
I.	osztály	Elnök	15,000	3,000	18,000
II.	»	Igazgató	12,000	2,500	14,500
III.	»	1. fokozat Igazgatóhelyettes, üzletvezető	10,000	2,000—6,100	11,600—12,000
		2. »	9,000		10,600—11,000
IV.	»	1. »	8,400	1,800	10,000—10,200
		2. » Főfelügyelő	7,800	1,600	9,400— 9,600
		3. »	7,200		8,800— 9,000
V.	»	1. »	6,600	1,500, 1,300,	7,350— 8,100
		2. » Felügyelő	6,000	1,050, 900,	6,750— 7,500
		3. »	5,400	750	6,150— 6,900
VI.	»	1. »	5,000	1,250, 1,100,	5,625— 6,250
		2. » Főmérnök, titkár, főellenőr	4,600	875, 750,	5,225— 5,850
		3. »	4,200	625	4,825— 5,450
VII.	»	1. »	3,800	1,000, 900,	4,350— 4,800
		2. » Mérnök, segédtitkár, ellenőr	3,500	700, 600,	4,050— 4,500
		3. »	3,200	550	3,750— 4,200
VIII.	»	1. »	2,900	900, 720,	3,350— 3,800
		2. » Mérnök, fogalmazó, hivataln.-	2,600	630, 540,	3,050— 3,500
		3. »	2,300	450	2,750— 3,200

		fizetés	lakpénz	együtt
IX. osztály 1. fokozat	Hivatalnok	2,000	800, 640,	2,400— 2,800
2. »		1,800	560, 480,	2,200— 2,600
3. »		1,600	400	2,000— 2,400

Az egyéb alkalmazottak illetményeire nézve megemlítjük, hogy az: 1 csoportban (főművezető, I. o. mozdonyfelvigyázó) a fizetések 2,500 K-nál kezdődnek s fokozatonkint 300 K-val nőnek 3,600 K-ig, a lakpénz 350 és 800 K között mozog; a 2. csoportban (művezető, II. o. mozdonyfelv.) a kezdő fizetés 1,800 K, fokonkinti emelkedés 200 K 2,200 K-ig, azután 300 K 2,800 K-ig, lakpénz 300—700 K; a 3. csoportban (művezető) a kezdő fizetés 1,400 K, fokonkinti emelkedés 200 K 2,200 K-ig, azután 300 K 2,800 K-ig, lp. 300—700 K; a 4. csoportban (mozdonyvezető) k. f. 1,200, f. e. 100 K 1,400-ig, azután 200 K 2,000 K-ig, lp. 250—600 K-ig; az 5. csoportban (vizsgáló főkalauz) a fokozatok ezek: 2,400, 2,600, 2,900 és 3,200 K, lp. 700 K; a 6. (főkalauz) csoportban 1,800, 2,000, 2,200, 2,400, és 2,600 a fizetés, a lakpénz pedig 300—700 K között változik; a 7. csoportban (kalauz) 1,200, 1,300, 1,400, 1,600, 1,800, 2,000 K a fizetés és 250—600 K a lakpénz; a 8. csoportban (állomási előljáró, I. o. pályafelvigyázó, főkertész, főtávirász, I. o. gépfelvigyázó, I. o. irodakezelő stb.) 1,800 K a kezdő fizetés s emelkedik fokonkint 200 K-val 3,200 K-ig, a lakpénz 300—700 K közt mozog; a 9. csoportban távirász, II. o. gépfelvigyázó, II. o. irodakezelő, állomásfelvigyázó, stb.) 1,200, 1,300, 1,400, 1,600, 1,800 és 2,000 K a fizetés és 250—600 K a lakpénz és igy tovább; végül a 35 csoportban (II. o. hídőr kapuőr kocsis pályaőr stb.) a fizetés 600—900 K közt mozog 100 K-ás fokozással és 150—400 K lakpénzzel.

Hogy a létszámnak pénzügyi jelentőségét tisztán láthassuk, felhozzuk még a következő számtételeket. A szükséglet ugyanis volt:

	fizetések	lakpénzek	fizetés természetű személyi pótlékok
A) *az igazgatóságnál:*			
Tisztviselőkre	4.523 900	1.269,700	3,000
Egyéb alkalmazottakra	985,800	341,300	—
(*A*) Együtt ..	5.509,700	1.611,000	3,000
B) *az üzletvezetőségeknél:*			
Tisztviselőkre	5.299,200	1.382,340	—
Egyéb alkalmazottakra	1.092,100	316,590	—
(*B*) Együtt ..	6.391,300	1.698,930	—
(*A* és *B*) Együtt ..	11.901,000	3.309,930	3,000
C) *a külszolgálatnál:*			
Tisztviselőkre	10.290,500	2.380,770	—
Egyéb alkalmazottakra	44.039,600	9.768,370	—
(*C*) Együtt ..	54.330,100	12.149,140	—
(*A, B, C*) Együtt ..	66.231,100	15.459,070	3.000

Ezen az alapon felvétetett a költségvetésbe a »*rendes kiadások*« 1. rovata »*személyi járandóságok*« 1. alrovata, »*fizetések és lapkénzek*« alatt:

fizetések	66.231,100	
lakpénzek	15.459,070	
személyi pótlék	3,000	81.693,170 K
soronkivül való előléptetésekre.. ..		80,000 »
Együtt ..		81.773,170 K
Levonva 3%-ot ..		2.453,200 »
Marad ..		79.319,970 K

(A 3%-os levonás az úgynevezett *interkaláré*, vagyis feltételezik, hogy a rendszeresített állások az év folyamán bekövetkező változások következményeképen nem lesznek mind, vagy egyes állások nem az egész éven át betöltve s ezér nem lesz a fizetések és lakpénzek egész összegére feltétlen szükség.)

Megemlítjük itt még, hogy havi és napidíjasokra 1.355,210 K, napibéresekre 4.999,400 K, mindennemű pótlékokra 2.018,650 K, ruhailletményekre stb. 2.162,400 K volt 1909. évre előirányozva, a mely összegekre szintén figyelemmel kell lenni.

Az 1906. és 1907. évi valódi összesített létszámot és illetményeket (fizetések és lakpénzek) s azok üzemi pályakilométerenkinti egységtételeit, illetőleg az »*Adatok*« nyomán az alábbiakat közöljük, megjegyezvén, hogy az első sor a központi, a második pedig a külszolgálatra vonatkozik, mig a harmadik sorbeli számok az összegezést adják.

Vasut	Év	Tisztviselő (hivatalnok) létszáma		Tisztviselő (hivatalnok) illetményei		Egyéb alkalmazott létszáma		Egyéb alkalmazott illetményei		Együtt létszáma		Együtt illetményei	
	Üzemi hosszuság km.	általában	km.-kint	általában	km.-kint	általában	km.-kint	általában	km.-kint	általában	km.-kint	általában	km.-kint
		munkaerő		korona		munkaerő		korona		munkaerő		korona	
1. M. k. államvasutak fő- és mellékvonalai, továbbá pécsbarcsi vasut	1906	2947	0·18	10557.959	661·36	1042	0·07	1802.147	112·89	3989	0·25	12360.106	774·25
		4170	0·26	10690.313	669·64	38321	2·40	50990.493	3194·06	42491	2·66	61680.806	3863·70
	15964·13	7117	0·44	21248.272	1331·09	39363	2·47	52792.640	3306·95	46480	2·91	74040.912	4637·95
	1907	2861	0·17	11500.113	708·13	1213	0·08	2291.079	141·07	4074	0·25	13791.192	849·20
		4036	0·25	11467.607	706·13	42472	2·61	60641.659	3734·06	46508	2·86	72109.266	4440·19
	16240·15	6897	0·42	22967.720	1414·26	43685	2·69	62932.738	3875·13	50582	3·11	85900.458	5289·39
2. Déli vaspályamagy. hálózata	1906	195	0·23	824.200	975·86	60	0·07	100.460	118·94	255	0·30	924.660	1094·80
		258	0·30	825.444	977·33	1613	1·90	2123.930	2514·74	1871	2·21	2949.374	3492·07
	844·59	453	0·54	1649.644	1953·18	1673	1·98	2224.390	2633·69	2126	2·51	3874.034	4586·87
	1907	213	0·25	914.995	1083·36	66	0·08	116 610	138·07	279	0·33	1031.605	1221·42
		253	0·30	853.984	1011·12	1692	2·00	2319.837	2746·70	1945	2·30	3173.821	3757·82
	844·59	466	0·55	1768.979	2094·48	1758	2·08	2436.447	2884·77	2224	2·63	4205.426	4979·25
3. Győr—sopron — ebenfurti	1906	40	0·17	131.608	574·63	11	0·05	15.243	66·55	51	0·22	146.851	641·18
		35	0·15	98.742	431·13	344	1·50	366.667	1600·95	379	1·65	465.409	2032·08
	229·03	75	0·32	230.350	1005·76	355	1·55	381.910	1667·51	430	1·87	612.260	2673·27
	1907	38	0·16	147.734	645·03	14	0·06	20.474	89·39	52	0·22	168.208	734·43
		36	0·15	112.151	489·67	366	1·59	434.187	1895·76	402	1·75	546.338	2385·43
	229·03	74	0·32	259.885	1134·70	380	1·65	454.661	1985·15	454	1·98	714.546	3119·86
4. Kassa—oderbergi magyar rész	1906	189	0·30	805.004	1305·06	67	0·11	117.603	190·65	256	0·41	922.607	1495·72
		202	0·32	551.639	894·31	1776	2·88	2053.422	3328·99	1978	3·20	2605.061	4223·30
	616·83	391	0·63	1356.643	2199·37	1843	2·99	2171.025	3519·65	2234	3·62	3527.668	5719·02
	1907	207	0·33	914.005	1481·77	77	0·12	153.572	248·97	284	0·46	1067.577	1730·74
		221	0·35	643.276	1042·87	1846	2·99	2340.351	3794·16	2067	3·34	2983.627	4837·03
	616·83	428	0·68	1557.281	2524·64	1923	3·11	2493.923	4043·13	2351	3·80	4051.204	6567·77
5. Mohács—pécsi	1906	14	0·21	79.746	1180·54	5	0·07	7.879	116·64	19	0·28	87.625	1297·18
		24	0·35	64.210	900·55	176	2·61	205.565	3043·15	200	2·96	269.775	3993·70
	67·55	38	0·56	143.956	2131·10	181	2·68	213.444	3159·79	219	3·24	357.400	5200·88
	1907	14	0·21	85.500	1265·73	6	0·09	10.130	149·96	20	0·30	95.630	1415·69
		25	0·37	68.705	1017·09	183	2·70	227.497	3367·83	208	3·07	296.202	4384·92
	67·55	39	0·57	154.205	2282·82	189	2·79	237.627	3517·79	228	3·37	391.832	5800·61
1—5. Együtt (fővasutak)	1906	3385	0·19	12398.517	699·60	1185	0·07	2043.332	115·30	4570	0·26	14441.849	814·90
		4689	0·26	12230.348	690·11	42230	2·38	55740.077	3145·22	46919	2·64	67970.425	3835·33
	17722·13	8074	0·45	24628.865	1389·72	43415	2·45	57783.409	3260·52	51489	2·90	82412.274	4650·24
	1907	3333	0·18	13562.347	753·54	1376	0·07	2591.865	144·00	4709	0·26	16154.212	897·54
		4571	0·25	13145.723	730·39	46559	2·58	65963.531	3665·01	51130	2·83	79109.254	4395·41
	17998·15	7904	0·43	26708.070	1483·93	47935	2·65	68555.396	3809·01	55839	3·09	95263.466	5292·95
6. Aradi és csanádi egyesült	1906	85	0·16	297.386	567·54	27	0·05	32.162	61·38	112	0·21	329.548	628·92
		66	0·12	177.300	338·36	711	1·36	888.668	1695·97	777	1·48	1065.968	2034·33
	523·99	151	0·29	474.686	905·90	738	1·41	920.830	1757·35	889	1·70	1395.516	2663·25
	1907	78	0·14	319.295	609·35	38	0·07	52.690	100·55	116	0·21	371.985	709·90
		63	0·12	189.475	361·61	745	1·42	1017.200	1941·25	808	1·54	1206.675	2302·86
	523·99	141	0·26	508.770	970·96	783	1·49	1069.890	2041·80	924	1·75	1578.660	3012·76
8. Szamosvölgyi	1906	28	0·08	104.804	315·53	25	0·07	38.730	116·60	53	0·15	143.534	432·13
		26	0·07	76.600	230·62	619	1·86	383.272	1153·91	645	1·93	459.872	1384·53
	332·15	54	0·15	181.404	546·15	644	1·93	422.002	1270·51	698	2·08	603.406	1816·66
	1907	35	0·09	113.162	297·92	25	0·07	31.626	83·26	60	0·16	144.788	381·18
		33	0·09	110.871	291·89	652	1·71	495.111	1303·47	685	1·80	605.982	1595·36
	379·84	68	0·18	224.033	589·81	677	1·78	526.737	1386·73	745	1·96	750.770	1976·54

Az ebben az összeállításban foglalt adatok egyrészt kellő világításba állítják a személyi illetmények pénzügyi jelentőségét, másrészt azt a figyelmünket felkeltő emelkedést is feltüntetik, mely a fizetések és lakpénzek végrehajtott emelésének, az úgynevezett *fizetés-*

rendezésnek a következménye s pénzügyi hatásában erős befolyást gyakorol immár a vasutak egész gazdasági rendszerére.

Az üzemi pályahosszúságra vonatkozó adatokat illetőleg megjegyezzük egyébként, hogy ezek egymagukban nem elégségesek; kívánatos, ha egyuttal a további személyzeti költségekre (személyi járandóságokra), ú. m. a napidíjasokra, munkabéresekre, pótlékokra stb. is figyelmet fordítunk, meg a vonat- és tonnakilométerekre alapított egységekkel is számolunk s ezeket is egymással összehasonlítgatjuk, egybevetjük. E végből a tudnivalókat az egyes üzletjelentések adataiból meríthetjük, a mennyiben az azokhoz füzött üzleti számadásokból a megfelelő fizetések és lakpénzek, havi és napidíjasok, napibéresek, pótlékok stb összegeit, valamint a jelzett teljesitményeket kivonhatjuk s illetőleg a talált adatok alapján a szükséges számitásokat megtehetjük.

Ugyancsak kihozhatjuk az üzleti számadás nyomán a személyzeti költségeknek az összes üzleti kiadásokhoz és bevételekhez való viszonyát is, nemkülönben a központi és külszolgálatra eső összegeket és egységtételeket.

II. A vasuti üzleti bevételekről és kiadásokról.

1. A vasúti üzleti bevételekről és kiadásokról általánosságban.

Úgy a vasuti üzleti bevételek, mint a kiadások lehetnek *üzemiek*, vagyis a vasuti üzemből közvetlenül s azzal szoros kapcsolatban folyók és *különfélék*, vagyis a vasuti üzemmel ugyan kapcsolatos, de tulajdonképen nem vasúti üzemi bevételek és kiadások.

Az üzem (Betrieb) és *üzlet* (Geschäft) fogalmakat a gyakorlatban egyenlőnek veszik, pedig azok nem mindig cserélhetők fel egymással. Részvénytársaságoknál például a részvénytársasági *üzlethez* tartozhatik a külön vállalkozások, például kőbányák, szénbányák stb. *üzeme* is a vasutak *üzemén* — mint főfeladaton — kivül.

Tekintve, hogy a vasuti üzemi bevételek és kiadások keretébe tisztán csak a vasuti üzlettel kapcsolatos bevételek és kiadások szoktak bevonatni, elfogadhatjuk az általánosabb »*üzleti*« megjelölést a szükebb körű »*üzemi*« helyett s igy a következőkben általában véve üzleti bevételekről és kiadásokról lesz szó, de itt-ott mégis az üzem szerinti megkülönböztetéssel is találkozni fogunk.

Az üzleti bevételek üzemi bevételek csoportjába tartoznak a *szállítási bevételek*, azok különféle (egyéb) bevételek csoportjába a szállításból, mint a vasutüzlet voltaképeni célját tevő fuvarozási üzemből, nem szorosan következő *különféle bevételek*.

Az üzleti kiadások üzemi csoportjába valók: *a)* a személyi járandóságok, *b)* a dologi kiadások, *c)* a rendes fentartási és üzemi kiadások.

Személyi járandóság alatt értjük a rendszeresített és ideiglenes tisztviselők és egyéb alkalmazottak összes illetményeit, valamint az egyéb személyi természetü költségeket.

Dologi kiadások alatt az utazási, költözési és helyettesítési költségeket, a hivatali és irodai szükségleteket, a hirdetéseket, a közjegyzői és törvénykezési költségeket, a hivatali helyiségek bérét és fentartását, az adókat és közterheket s egyéb idevágó költségeket szokás számba venni.

Rendes fentartási és üzemi kiadás az, mely a pálya és tartozékainak jókarban tartásából és a szállítással kapcsolatos üzemből folyik. Ide

tartoznak a vasútvonalak és pályaudvarok üzletviteléért és használatáért, nemkülönben a forgalmi eszközök használatáért fizetendő összegek, továbbá az átalakítások is, a mennyiben azok költségei nem a pályának és tartozékainak értékét növelő természetüek.

Az üzleti kiadások különfélék csoportjába sorozhatók: *a)* a tűz- és elemi károk okozta kiadások, *b)* egyéb, a rendes üzemi kiadások közé fel nem vehető költségek.

E mellett az általános csoportosítás mellett szakszerüleg fontosabb a következő:

1. igazgatási és ellenőrzési kiadások, 2. a pályának és tartozékainak fentartási költségei, 3. szállítási költségek (tractio), 4. tulajdonképen nem üzemi kiadások.

A szolgálat nézőpontjából jogosult továbbá az a csoportosítás is, a mely ily tagozást mutat, nevezetesen:

a) igazgatási szolgálat;

b) pályafelügyeleti és fentartási szolgálat;

c) forgalmi és kereskedelmi szolgálat;

d) vontatási és műhelyi szolgálat;

e) anyagszerkezelési szolgálat;

f) vasútvonalak és pályaudvarok üzletviteléért és használatáért, valamint forgalmi eszközök használatáért fizetendő összegek;

g) tulajdonképen nem üzemi vagy külön kiadások.

Régebben a *b—e)* alatt felsorolt szolgálatok központi vezetőségeinek költségei e czímek alatt külön-külön voltak felvéve s az igazgatósági szolgálat helyett csak az általános igazgatás költségei szerepeltek, újabban az általános igazgatás és a központi vezetőségek költségei *a)* alatt összesítve jelentkeznek, tehát utóbbiak a *b—e)* czímek alól kivétettek.

Az *a—f)* alatti kiadások a tulajdonképeni üzemi (üzleti) költségek, a melyek azután könnyen oszthatók szét központi költségekre és külszolgálati költségekre, mert *a)* alatt a központi szolgálat minden vonatkozása kifejezésre jut, mig a *b—f)* alatti csoportok a külszolgálatra vonatkoznak.

2. *A vasuti üzleti bevételekről általában.*

a) Szállítási bevételek (önköltségek).

A szállítási bevételek eredhetnek: személyek, katonai szállitmányok, podgyász-, gyors- és teherárú-szállításból s e szerint az eredetük szerint szoktak csoportosíttanti.

Az itt értett bevételek alapja a *díjszabás*, mely az egyes szállitmányokért szedendő díjak és illetékek rendszere, szabályzata s általánosságban három féle, ugymint: személydíjszabás, podgyászdíjszabás és árúdíjszabás. A személydíjszabás más polgári utasokra és más katonai személyekre; az árúdíjszabás pedig gyors- és teherárúk szerint más-más, de a teherárúk nemeihez képest is változik (élőállatok, hintók, hullák, kőszén, stb.).

Nem lehet itt feladatunk, hogy a díjképzés törvényeivel és rendszerével alaposan vagy bővebben foglalkozzunk, ez más lapokra tartozik; ehelyütt csak arra a pénzügyi követelményre utalunk s fektetünk súlyt, hogy a *szállítási díjnak* (illetékeknek) *olyannak kell lenni, mely mellett nemcsak az önköltségek fedeztessenek, hanem megfelelő jövedelem is maradjon.* A vasútba

és tartozékaiba fektetett jelentékeny tőkéket ugyanis gyümölcsöztetni kell. Fontos ez állami vasutaknál és részvénytársasági vasutaknál egyaránt, mert az államra nézve nem lehet közömbös, hogy az adózók filléreit a tőkék kamatoztatására kelleténél nagyobb mértékig igénybe vegye; részvénytársaságoknál pedig a részvényesek érdeke egyenesen megköveteli a lehetőségig fokozott jövedelmezőséget. Igaz, hogy az állam a jövedelmezőség tekintetében az általános állami érdekeket, a közérdeket nyomatékosabban vetheti a mérlegbe, de utóvégre neki is korlátot szab a vasutakba fektetett kölcsönök terhének szükséglete. A közgazdaság általános érdekét tehát a vasúti vállalkozás jövedelmezőségi követelményével bölcsen össze kell egyeztetnie. Magántársaság e tekintetben szabadabban rendelkezhetik ugyan, de itt is a közérdek állít határt — az állam beavatkozási joga utján — a túlságos, a kapzsiságig menő jövedelmezőségre való törekvésnek.

Nem kívánjuk azt a kérdést sem szellőztetni, vajjon a személyforgalom vagy a teherárú forgalom a jövedelmezőbb-e ez idő szerint. Ide vonatkozólag arra a megjegyzésre szorítkozunk, hogy a szaktudomány művelői szerint a személyforgalom a legtöbb esetben hiánynyal jár, vagyis, hogy a vasút tulajdonképen jövedelmét egyedül a teherárúforgalomnak köszönheti.

A személyforgalom hiányát csak a szállítási díjak emelésével lehetne ellensúlyozni, de ebben az igyekezetben az a fenyegető kilátás toppan elénk, hogy az emeléssel a személyforgalomnak s ezzel együtt a bevételeknek az apadását fognók esetleg csak elérni. Nagyon nehéz tehát a kérdés megoldása s annak minden oldala a leggondosabban megvizsgálandó, annak minden részlete mérlegelendő.

Szarvassy György kartársunk tanulmánya szerint (l. Vasuti és közlekedési közlöny 1909. évi 19. és 22. számaiban »*A vasuti személyszállítási és árúszállítási üzemek jövedelmezősége*« czimü czikkelyét) a m. kir. államvasutak személyforgalmában 1901. évben 2.36 % volt a hiány, s illetve az árúforgalomra az összbevételi fölöslegből eső részesedés 102.36 %, ha csupán a személyszállítást egymagában a podgyászszállítás nélkül, veszszük számba; ha azonban a podgyászszállítási bevételeket és az arra eső kiadásokat az árú szállítási üzemtől elkülönítjük s a személyszállítási üzembe betudjuk, úgy — 0·5 % áll 100·5 %-kal szemben. (Első esetben a bevételekből esik a személyszállitásra 22·83 %, a kiadásokból pedig 36·8 %, a második esetben 23.58, illetve 36.92 %.)

Hasonló eredményre jutottak külföldön is; ott is az ebben az irányban tett tanulmányozások során azt találták ugyanis, hogy a személyszállításra vonatkozó, illetőleg arra eső kiadások meghaladják a megfelelő bevételeket (így pl. a württembergi állami vasutaknál az ebbeli hiány szintén 2 %-nál nagyobb), vagyis más szóval, hogy a vasutak jövedelmezőségét kizárólag az árúforgalom szolgáltatja.

Aláhúztuk fentebb, hogy a szállítási díjnak olyannak kell lenni, mely mellett nemcsak az önköltségek fedezetet találnak, hanem megfelelő jövedelem is maradjon. *Az önköltségeknek helyes megállapítása tehát nagyon fontos és lelkiismeretesen végzendő feladat.*

Ez irányban a módszer különféle lehet, a mennyiben a számítások czéljaira különféle képletek szerkeszthetők, melyekben azonban az elvi nézőpontok mellett a gyakorlati eredményeknek kell kiváló helyet adni. Az eljárás lehet például az, hogy egy eszményi egységre vezetjük vissza a forgalmi teljesítményeket, s illetőleg megállapítjuk azt az arányt a melyet abban a személy-, podgyász-, stb. szállitási teljesitmények elfoglalnak; a kiadásokat pedig azután szintén a személy-, poggyász-, stb. szállítási; csoportok szerint részleteikben elemezve, a megfelelő egységes teljesítményekkel osztjuk. Az ekként kihozott egység lesz az önköltség. De úgy is járhatunk el, hogy a valóban elért teljesítményeknek megfelelő kiadásokat keressük ki az összes kiadásokból, a teljesítmények és a részletes kiadások természetével számot vetvén.

Schüller Zsigmond mérnök »*Die natürliche Höhe das Eisenbahn-Tarife*« 1872-ben megjelent művében *eszményi teherárú-mázsamérföldre vezeti* vissza a különféle személy- podgyász-, gyors- és teherárúszállítmányok ebbeli

teljesitményeit; figyelembe véve a forgalmi eszközök szállítási képességét, a szállítás gyorsaságát, a nyujtott kényelmet, a vonóerő kihasználását stb. Ily úton azután a személymértföld helyébe helyettesitendő eszményi teherárú-mázsamértföldeket állapítja meg stb. Számításba veszi azután a befektetési tőkéket is.

Szerinte a díjtételek természetes magassága, vagyis az önköltségi egységtétel igy alakult:

1 *személymérföldre:*

	Oszt. máv. (magyar rész)	M. k. északi vasut	Pécs—barcsi vasut	Mohács—pécsi vasut
		osztrák értékü krajczárokban		
az I. osztályban	15·65	49·24	237·12	58·46
a II. »	8·13	25·70	123·12	30·74
a III. »	6·46	20·52	98·04	24·19
a IV. »	5·21	16·41	78·66	19·15
a katona-szállitásnál	2·13	2·21	11·68	5·12
1 *mázsamérföldre:*				
a podgyászszállitásnál	5·21	5·40	28·50	12·60
a gyorsárú »	4·17	4·32	22·80	10·08
a teherárú »	0·71	0·90	4·05	1·69

(1 személymértföld = 7·5866 személykilométer, 1 mázsamértföld = 0·37933 tonnakilométer, 1 tonnakilométer = 2·63622 mázsamérrföld).

Szabó Gyula a magyar mérnök- és épitészegylet közlönyének 1875. évi III. füzetében »*A vasutüzlet önköltségeinek előzetes meghatározása*« czimen foglalkozik a kérdéssel és az üzleti önköltségeket hat csoportba osztva állitja fel képleteit; ezek alapján azonban az önköltségi egységtételekre nem megy át.

Szarvassy György tanulmányaiban (l. a Vasuti és közlekedési közlöny 1908. évi 136. és 139. számaiban »*Egy utas minimalis vasuti szállitási önköltsége*« és ugyanannak 113. és 116. számaiban megjelent »*Egy tonna teherárú minimális vasuti szállitási önköltsége*« czimü czikkelyeket) a személyszállitási önköltség kiszámitásául utaskilométereket használ s e mellett a kiadások kihasitása végett a személy-kocsitengelykilométerekből és az ülőhelyekből kiinduló egybevetést is végzett stb., a teherárúszállitási önköltségnél pedig fizető árútonnát vesz alapul s e mellett sebességi kocsitengely- és elegytonna-kilométerekkel, nemkülönben vonat- és kocsitengely-kilométerekkel dolgozott, előzőleg a kiadásokat megfelelően csoportositván. Számításai csak a m. kir. államvasutakra vonatkoznak.

A m. kir. államvasutak személyszállitási önköltségeit illetőleg a következő eredményre jut (megjegyezvén, hogy a számításaiban alapul szolgáló utas-kilométer-teljesitmény I., II. és III. kocsiosztályu polgári utas-, részben pedig katonautas-kilométereket foglal magában ugy azonban, hogy a polgári utas-kilométerek csupán a gyors- és expressvonatoknál vannak I., II. és III. kocsiosztályok szerint részletezve, mig ellenben a többi vonatnem e háromféle kocsiosztályu utas-kilométerei együttesen és külön a katona-utas-kilométerek szintén együttesen vannak megadva. E hiányosság onnan ered, mert a vasuti statisztika oly részletező adatokat nem tartalmaz, melyek segitségével az egyes kocsiosztályoknak megfelelő utas-kilométerek és külön a katonautas-kilométerek vonatnemek szerint [gyorsvonatokat kivéve] a megkivántató pontossággal kimutathatók volnának.).

Vonatnemek	Az 1901. évi utasforgalomból eredő		Az 1903. évi	
	minimális	maximális	minimális	maximális
	önköltségi egységtételek fillérben			
Gyors- és expressvonatok	2·3489	6·2551	2·1599	5·6793
Udvari, rendes- és külön személy-vonatok	0·8182	2·1788	0·8359	2·1981
Vegyes-vonatok	0·6653	1·7716	0·6808	1·7901
Katona- és személyszállitó teher-vonatok	0·5705	1·5193	0·5874	1·5455

Vonatnemek	Az 1901. évi utasforgalomból eredő önköltségi egységtételek fillérben minimális	maximális	Az 1903. évi minimális	maximális
Átlagban az összes vonatnemek	0·9243	2·4615	0·9393	2·4699
Udvari, rendes-, külön *személy-* és *vegyes-*vonatok	0·7724	2·0569	0·7932	2·0858
Udvari, rendes-, külön *személy-*, *vegyes-*, *katona-* és *személyszállító-tehervonatok*	0·7623	2·0300	0·7821	2·0564

Az egyes kocsiosztályok szerinti önköltségi egységtételek ezek:

Vonatnemek	Kocsiosztály	1901. évben utas-kilométerenkinti minimális	maximális	1903. évben minimális	maximális
		önköltségi egységtételek fillérben			
Gyors- és expressvonatok	I.	3·1318	8·3401	2·8798	7·5724
	II.	2·3489	6·2551	2·1599	5·6793
	III.	1·0570	2·8147	0·9719	2·5557
Személy-, vegyes-, katona- és személyszállító tehervonatok ..	I.	1·6904	4·5111	1·7380	4·5698
	II.	1·2755	3·3833	1·3035	3·4273
	III.	0·7623	2·0300	0·7821	2·0564

E számításban a postakocsik szállítása is számításba került; ha a postakocsik szállítását — mint a személyszállítással szükségképen össze nem függő körülményt, — figyelemre nem méltatjuk, akkor a felsorolt tételek csökkennek; pl. gyors- és expressvonatoknál 1901. évben az átlagos 6·2551 f. maximalis tétel 5·7098 f.-re, azaz: 0·5453 f.-rel apad; 1903. évben 5·6793 f. áll 5·1990 f.-rel szemben stb. Személyvonatoknál úgy, mint az összes vonatoknál mutatkozó átlagoknál, az eltérés kereken 0·22-fillérre rug.

Ezzel az utóbbi kimutatással érdekesen hasonlítja össze Szarvassy a m. kir. államvasuti zónarendszerű személydíjszabásának eme tételeit:

	fizetendő személy- és vegyesvonatoknál I. kocsiosztályban fillér	II. száll.-díj	III.
1— 10 km.-ig kilométerenként	6·0	3·0	2·0
21— 27 » »	5·5	3·7	2·2
86—100 » »	7·2	4·8	3·0
176—200 » »	7·2	4·8	3·0
	gyorsvonatokon		
21— 27 km.-ig kilométerenként	6·6	4·4	2·6
86—100 » »	9·0	6·0	3·6
176—200 » »	9·0	6·0	3·6

A m. kir. államvasutak teherárúszállítási önköltségeit illetőleg Szarvassy szerint megállapítható, hogy a máv. hálózatán 1901-ben *egy tonna* fizető *teherárú minimális szállítási önköltsége* kilométerenként 0·8446 *fillérbe* és ugyanannak *maximális önköltsége* 2·2492 *fillérbe került.*

Korábban tett számításai szerint (lásd »Vasuti és Közlekedési Közlöny« 1907. évi 41. és 47. számait) ugyancsak a máv. hálózaton 1903-ban 3,210.759,557 tehervonatu fizető tonna-kilométer teljesítmény mellett került egy tonna fizető teherárú minimális szállítási önköltsége kilométerenként 0·8994 fillérbe, maximális önköltsége pedig 2.3651 fillérbe. Ezek szerint egy tonna teherárú kilométerenkénti minimális és maximális önköltsége 1901. évben 0.0548, illetve 0·1159 fillérrel volt olcsóbb az 1903. évben elért hasonnemü önköltségeknél.

A fenti önköltségi adatokhoz hozzáadandó azután még a vasutba fektetett tőkéknek megfelelő évjáradékból az egy utaskilométerre és illetőleg egy fizető árutonnára eső hányad, vagyis a részvények osztalékára és az elsőbbségi kötvények kamatozására, valamint azok törlesztési hányadára szükséges összegből, a m. kir. államvasutaknál a vasutakra vonat-

kozó államadóssági teherből egy utaskm.-re vagy fizető tonnára kiszámítandó részesedés.

De itt elvágjuk a fonalat annak említésével, hogy 1879. évben a m. kir. államvasutak, a duna—drávai, magyar északkeleti és magyar keleti vasutak *személyenkénti és kilométerenkénti díjtétele volt személyvonatoknál* az I—III. osztályban 10, illetve 7 és 5 fillér, a IV. osztályban pedig 3, illetőleg 2.60, 2.64 és 3 fillér; a többi vasutnál ellenben 9·5, illetőleg 7.12 és 4·74, a IV. osztályban általában véve 2·38; kivételt mutat az utóbbi osztályban az első erdélyi vasut 3, az első magyar—gácsországi, mohács—pécsi és tiszavidéki 3·16, a győr—sopron—ebenfurti és vágvölgyi vasut 2·64 fillérrel; *gyorvsonatoknál* az I. és II. kocsiosztályban a déli vaspálya és az osztrák államvasut 11·38 és 8·54, a pécs—barcsi és mohács—pécsi vasutak 11.52 és 8.94 fillért szedtek. *Podgyász* után tulsulyért (25 kg.-ig szabad volt) minden 10 kg.-ért km.-kint 0·4 fillér volt a díj. *Közönséges teherárunál* 100 kg.- és km.-kint az I. árúosztályban nagyrészt 1·18, a II.-ban 1·06 fillért szedtek; kivételt találunk a duna—drávai és a tisza vidéki vasutaknál 1·4 és 1, a m. kir. államvasutaknál 1·2 és 0·8, a magyar északkeleti vasutnál 1·4 és 0·92, a magyar keleti vasutnál 1·20 és 1·06, az osztrák államvasutnál 1·24 és 0·8, végül a győr—sopron—ebenfurti és vágvölgyi vasutaknál 1·32, illetve 0·8 fillérrel. (És így tovább.)

A szállítási bevételek közé vétetnek még a fekbérek, a mérlegilletékek, a vasut tulajdonává vált felpénzek, a szállítási érdekbevallásokért járó pótilletékek, az összes álláspénzek és idegen felek részére közlekedtetett külön vonatok bevétele, a kocsikiállítási és használati illetékek stb., a melyeket csak futólag említünk meg.

b) *A szállítási bevételek terhére eső megtérítések.*

Ha a beszedett szállítási díjak kivetésekor, illetve beszedésekor elnézésből (számítási hibából) kelletténél több folyt be s a többletet a fizető fél visszakövetteli, ugy a jogosnak és helyesnek talált összeg *díjvisszatérítés* czimén a félnek visszajár. Az ily visszatérítések a szállítási bevételek helyesbítéséül az illető bevételek terhére irandók.

Ugyancsak a szállítási bevételek terhére rovandók a *díjmérséklések* (refakcziák) fejében kifizetett összegek. A díjmérséklés bizonyos időhöz és jelentékenyebb mennyiségü szállítás feltételéhez kötött engedmény. Például egy éven belül legalább 1000 kocsirakomány szállításának a feltétele mellett. Ily esetben a fél megfizeti a rendes díjtételek szerinti szállítási díjakat, azonban a szállított 1000 kocsirakomány, meg azt tullépő többlet után százalékban vagy kocsinként vagy szállított suly szerint megállapított engedményt kap vissza. Az engedmények nyilvánosak és ki szoktak hirdettetni (esetenkint vagy évenkint); hasonló feltételek mellett tehát minden szállító fél számíthat reájuk.

Titkos refakcziákról is eshetik szó, de ilyenek egyes szállítóknak vagy feleknek nagyobb előnyt biztosító tulajdonságaiknál fogva erkölcsi nézőpontból elitélendők és mellőzendők.

A felett, hogy a díjmérséklések megszüntessenek-e vagy nem, sokat vitatkoznak; a gyakorlat mutatja, hogy a forgalom fejlesztése és megtartása érdekében megszoríthatók, de egészben véve el nem törölhetők.

A szállítási bevételek terhére esnek végül a *késések esetén fizetendő kártérítések* és pedig ama rovat terhére, a melynek javára a megfelelő bevétel befolyt. Az ily kártérítések ügye gyakran perekre vezet s csak birósági döntéssel ér véget.

c) *Különféle bevételek.*

Ide tartoznak az épületek és lakhelyiségek, raktárak, rakodó helyek, vendéglők és a vasuti üzem czéljaira nem szükséges földterületek, valamint a vasuthoz tartozó bérházak (személyzeti lakházak) és tartozékaik haszonbérei, a forgalmi eszközök haszonbére, a távirdai bevételek, a helyi érdekü vasutak igazgatásából eredő bevételek, az idegen felek részére végzett vontatásokért beszedett összegek és az idegen felek megrendelésére, illetőleg számlájára teljesített munkálatokért felszámított összegek, végül

az egyéb bevételek (pl. a kölcsönös leszámolásokból és az üzleti pénzek időközi gyümölcsöztetéséből eredő folyószámla-kamatok).

Az épületek stb. haszonbéréből befolyó bevételek között nagy szerepe van a *természetben való lakások értékeinek*. A végből ugyanis, hogy a személyi járandóságok helyes összegükkel legyenek kimutathatók, a személyzetnek átadott lakás fejében a személyzet illetményéből visszatartott lakpénz mint ilyen kiadásban, mint befolyó lakbér pedig egyuttal bevételben szokott elszámoltatni. Ha az illető lakás a lakpénzzel fel nem ér, akkor — méltányos lévén, mikép a különbözet az alkalmazottnak kiadassék, — esetleg csak a lakásnak területe szerinti és a helyi viszonyokhoz mérten megállapított értéke kerül a bevételek javára.

A forgalmi eszközök használatáért fizetendő béreket illetőleg a kölcsönös kocsiszabályzat az irányadó, a melyben a használati bérek egyezményileg részben napok, részben pedig a befutott utak szerinti egységekre vannak fektetve. Ugyancsak a bevételek eme rovatára kerülnek az idegen kocsikért fizetett használati bérek is, annyiban, illetőleg addig, a mennyiben és a meddig az ebbeli bevételek összegét túl nem lépik. A bevételeket meghaladó összeg a kiadások megfelelő rovatára könyvelendő át s itt tüntetendő fel.

A helyi érdekű vasutak igazgatásáért fizetendőleg befolyt összegekre nézve az idevágó üzem-szerződések irányadók. E szerződések a valódi (tényleges) költségek méltányos megtérítését vehetik alapul az ez irányban kifejlődött gyakorlathoz képest, vagy pedig az önköltségeknek szigoruan való megállapítását mellőzve átalányokat írnak elő. Az első alapon létrejött szerződések szerint befolyó összegek tulajdonképen nem ide valók, hanem közvetlen átszámítás, illetve kiegyenlítés tárgyai. Az itt szerephez jutó és az utóbbi alapot használó szerződéseknek a m. kir. államvasutak üzemébe átvett és átadott helyi érdekű vasutak legnagyobb részére kiterjedő alakja az úgynevezett *szabványszerződés*, mely szerint az önköltségek megtérítése fejében az illető helyi érdekü vasutak szállítási bevételeiből bizonyos egységtételek alapján számított összegeket tartanak vissza, pl. tiszta tonnakilométerenkint gyorsárúk után 9, teher-darabárúk után 5, teherkocsirakományok után 2, illetőleg 1·6 fillért; utas-kilométerenkint pedig a magasabb osztályban 5, az alacsonyabban 2·4, három osztályu berendezés mellett a középső osztályban 4 fillért, katonajegyeknél 1 fillért, podgyásztiszta-tonnakm.-kint 13 f.-t; végül a postaszállításhoz adott egy darab 4 kerekü posta-kalauzkocsi szállításáért km.-kint 20 f.-t és egy mellékkocsiért 13·2 fillért.

Egyszerűbb alakja a szabványszerződésnek az a módozat, midőn az önköltségek megtérítése a szállitási bevételekből való részesedésre van fektetve; pl. az üzletvitel ellenszolgálmánya az elegybevételek 50 %-a. Ezek az úgynevezett *feles osztáson alapuló szerződések*; ilyenek köttettek a debreczen—füzesabonyi, debreczen—hajdunánási, dunántúli stb. h. é. vasutakkal. Ujabban néhány helyi érdekű vasutnál az üzletet vivő vasut részesedése az utolsó három évi valódi eredmény alapján az 50 %-on alól (pl. 46 %-ban) állapíttatott meg. (A részesedés azután a forgalom emelkedéséhez képest fokozatosan csökkenő százalékszámok szerint is igazodhatik, mint példának okáért a kassa—oderbergi vasuttársaság igazgatásába vett göllniczvölgyi vasutnál.)

A szerződések szerint járó önköltségi megtérítések nem vonatkoznak a forgalmi eszközök használatára is, a melyek fejében fizetendő díjakra nézve külön megállapodás áll érvényben. Külön megállapodás áll fenn a mellékilletékekre nézve is stb.

Vajjon a szabványszerződéses vagy a részesedéses önköltségi megtérítések megállapítása érdemel-e előnyt, e kérdés vitatása elől szűkre szabott terünk miatt kitérünk s beérjük azzal az általános megjegyzéssel, hogy — miután az üzletbe vett helyi érdekű vasutaknak forgalmi és bevételi viszonyai egymástól nagyon eltérők — egy minden ily vasutra egyaránt egyenlő szabvány a dolog természeténél fogva nem lehet kifogástalan és igy legalább is bizonyos csoportokba való sorozás volna czélhoz vezető. Megnyugtat

mindazonáltal az a tényállás, mely szerint a helyi érdekű vasutakra vonatkozó törvény s illetve az engedélyokiratok akkor, midőn a helyi érdekű vasutak üzletének a vitelét a szomszédos nagy vasutakra, leginkább a m. kir. államvasutakra, bízzák, a helyi érdekű vasutak támogatását s ezzel azoknak fejlesztését czélozzák; kétségtelen lévén, hogy az önálló kezelés sok esetben elviselhetetlen teherrel járt volna és járna az uj helyi érdekű vasutra nézve, sőt azok létesítését már eleve meghiusítaná.

Érdekesnek véljük itt még arra utalni, mikép a m. kir. államvasutak üzemében lévő több mint száz h. é. vasut üzletviteléért az 1909. évi állami költségvetésnek a kereskedelemügyi tárczára vonatkozó részéhez tartozó indokolás szerint a m. kir. államvasutak a helyi érdekű vasutak kezelésére 18.898,600 K-t reáfizetnek, más szóval: az állam ezzel az összeggel támogatja a h. é. vasutakat, a melynek ellenébe a m. kir. államvasutakra hozott új szállítmányokban rejlő hasznon kívül az adózási képességnek a közgazdaság általános fejlesztéséből eredő izmosodása állítható!

A vasutvonalak és pályaudvarok üzletviteléből és használatából (tőkekamatokból, és üzletviteli járulékokból) *eredő bevételek* közé mindazok a bárminemű járulékok tartoznak, a melyek az itt értett üzletvitelből és használatból folyólag felmerülnek; kivételt alkotnak a közös pályaudvarokon alkalmazott saját személyzet illetményei, a melyek az illető szolgálati ág terhére esnek s teljes összegükben számolandók el. Az e czímen fizetendő összegek a kiadások közé utalandók.

Az idegen felek részére teljesített munkáknál felszámított pótlékok a magániparnál számításba vett polgári haszonnak felelnek meg s jogosultságukhoz becsmérlő szó nem fér.

A m. kir. államvasutaknál a közuti forgalomra is használt *hídak vámbevételei* is bevételként jelentkeznek.

3. A vasuti üzleti kiadásokról általában.

a) Személyi járandóságok.

Ide tartoznak a fizetések és lakpénzek, meg a személyi és müködési pótlékok; továbbá a havi és napidíjasok, napibéresek és egyezményesek díjazása, a mindennemű egyéb pótlékok, ruhailletmények és természetben való adományok, a jutalmak és segélyek, a közös hivatalok költségeihez való hozzájárulások, az igazgatóság és felügyelő bizottság tiszteletdíjai, a jótékony intézetek támogatásából származó kiadások, végül az egyéb személyi járandóságok, pl. a vasut tartozékát tevő házak felügyelete, a közuti forgalomra is szolgáló hídak kezelése stb.

A fizetésekről, lakpénzekről és személyi pótlékról a személyzet szervezésről előadottak során adtunk tájékoztatást. Ezek az *állandó illetmények*; az e csoportba tartozó tisztviselők és egyéb alkalmazottak állása ugyanis állandónak minősíthető, mert kinevezésük tényével egyuttal a nyugdíj- vagy nyugbérintézet tagjaivá válnak s igy szolgálatképtelenségük vagy aggkoruk bekövetkezése esetén ellátásra szereznek jogot. Ez az ellátás a fizetés és személyi pótlék összegének az eltöltött szolgálati idő szerint emelkedő bizonyos százalékából áll és tisztviselőknél (hivatalnokoknál, altiszteknél és szolgáknál) a fizetés és személyi pótlék teljes összegéig emelkedhetik. Az ellátási igény egyelőre a lakpénzre nincsen tekintettel, de ez irányban is megmozdult és ébren van a beszámítást szorgalmazó törekvés.

A napi és havi díjasok és a napibéresek díjazása a viszonyokhoz képest alakul. Megjegyezzük, hogy ezek az ideiglenes állások rendszeresített állások gyanánt veendők fel, ha az illetők rendszeresített állásnak megfelelő teendők végzésére rendeltetnek ki vagy osztatnak be.

A működési pótlékok »változó illetmény« jellegüek és az egyes rangfokozatok vagy fizetési csoportok szerint állapíttatnak meg. Az ily pótlék addig jár, míg az azt élvező oly beosztásban van, vagyis oly munkát végez, melynek végzésére, annak különösebb nehézségére avagy az ahhoz szükséges nagyobb szakismeretre való tekintettel, pótlékkal kivánja az igazgatóság az illetőt serkenteni, illetőleg terhesebb szolgálatáért méltányos anyagi elismerésben részesíteni.

Ide valók még a vonatszemélyzetnek (vonatkisérőknek és mozdonyszemélyzetnek) kijáró *kilométer- és órapénzek*, a mely illetmények ennek a személyzetnek a teljesítményekhez képest változó működési pótlékai gyanánt szoktak kiadatni, még pedig havonkint.

A ruhailletmények az alsóbbrendű személyzetnek járandóságai. Ez a személyzet ugyanis a szolgálatban viselendő egyenruhát, még pedig a téli és nyári szükséglet szerint megkülönböztetve és a ruhanemek tartósságára való tekintettel megállapított időtartamra, ingyen kapja vagy pedig megfelelő készpénzbeli átalányban részesül.

A jutalmakra és segélyekre nézve csak annyi a megjegyzésünk, hogy azoknak megadásánál bölcs tapintattal kell intézkedni s egyeseknek jogosulatlan kedvezését szigoruan mellőzni, mert a milyen jó hatása van a jutalomnak vagy segélynek a kellő helyen és időben, annál sokkalta károsabb egy-egy indokolatlan ily adomány. A segélyre szoruló oly alkalmazottnak, a ki jutalomra érdemes, méltányosabb lehet talán inkább jutalmat adni, mint segélyt, a melyben mindig van valami megalázó.

A tulajdonképen nem üzemi kiadások közé tartozó személyi járandóságoknál először *az igazgatóság és felügyelő bizottság illetményeivel* találkozunk, melyek a magán-(társasági)-vasutaknál általánosan előfordulnak. Az *igazgatóság* illetménye lehet jelenléti díj (pl. ülésenkint 20—40 K és a fővároson kivül lakóknál még 40—80 K utazási átalány) vagy átalány (személyi vagy az összigazgatóságra szóló, a viszonyokhoz mért összegü), vagy végül a tiszta jövedelem bizonyos százaléka, illetve ennek esedékes hányada. Ez esetleg a jelenléti díjon vagy átalányon felül is járhat.

Az igazgatóság kebelében működő *végrehajtó bizottság* (helyi érdekü vasutaknál általában véve előfordul) külön évi tiszteletdíjat kap a rendes illetményen felül.

A felügyelő bizottság rendesen átalányt kap, mely összeg évenként vagy félévenként esedékes.

Az igazgatóság és felügyelőség említett tiszteletdíjait vagy az alapszabály határozza meg, vagy a társasági közgyűlés. Ha a közgyűlés szavazza meg a díjakat, sok esetben elmulasztják az idevonatkozó költséget még az illető üzleti év számadásába bevenni, hanem csak a jövedelem hováfordítása (felosztása, felhasználása) iránt hozott határozat alapját képező javaslatban szólnak róla s a hozott határozat szerint könyvelnek, tehát a számadások lezárása után. Ily vasutaknál tehát a szóvá tett illetményekkel az üzleti kiadási s fölöslegi eredmények helyesbítendők, ha ezeket más vasutakéval kivánjuk vagy szándékozunk összehasonlítani. Példának okáért: az aradi és csanádi egyesült vasutaknál az igazgatóság alapszabályszerü díja fejében 40,000 K-t látunk elszámolva az üzleti számadásban, míg a felügyelőbizottságnak a közgyűlés megszavazta 3000 koronája abba felvéve nincsen; a budapesti közuti vasut közgyülése az 1908. évre az igazgatóság jutaléka czímén 217,860 koronát, a választmány részére 9000 K-t és a felügyelőbizottság részére 12,000 K-t szavazott meg, mely összegek az üzleti számadásba bele nem vonattak.

A m. kir. államvasutaknál az igazgatóság és felügyelőbizottság helyét az igazgatóság összülés foglalja el, melynek illetményei fejében 1907. évben 15,800 K volt az üzleti számadásba beállítva. (A kassa-oderbergi vasutnál megfelel 22,800 K, a déli vasutnál az összigazgatótanács kártalanítása czímén 118,318·67 K, a győr—sopron—ebenfurtinál 17,258·66 K, a szamosvölgyi h. é. vasutnál 7000 K stb.)

A nyugdíjintézetekhez való hozzájárulást illetőleg ismeretes, hogy a vasutintézetek járuléka a tagok rendes járulékai szerint igazodik; van azonban vasuttársaság, mely annyit vállalt magára évenkint, a mennyire a tagok összes járulékai rúgnak. Ha a nyugdíjintézet évi bevételei nem elegendők a nyugdíjak, özvegyi nyugdíjak és árvasegélyek fedezésére, úgy az intézet a hiányra kamatmentes előleget ad, mely a későbbi fölöslegekből visszatéritendő stb.

Körülbelül hasonlók a viszonyok a *nyugbérintézményt* illetőleg, a mely a nyugdíjintézetbe fel nem vehető alkalmazottak és családtagjaik anyagi érdekeiről gondoskodik.

A betegpénztárhoz való hozzájárulást törvény szabályozza s az a pénztárhoz tartozó tagok járulékainak felére rúg. Van vasut, mely önálló pénztárt nem alakított, ez tagjait az általános pénztárak valamelyikébe irja be;

van azután oly vasut is, mely az összes a betegpénztár czélját tevő feladatokat magára vállalva, az összes felmerülő költségeket maga fedezi teljes összegükben.

Ujabban a *balesetbiztosítás* terheiből is kijut a vasutaknak.

Bennünket ezek a jótékony intézmények csak annyiban érdekelnek, a mennyiben a vasutűzletet érintik s ebből a szempontból igen figyelemre méltó behatásokra bukkanunk. A m. kir. államvasutaknál a nyugdíjalaphoz, a nyugbéralaphoz és a betegsegélyző pénztárhoz való járulék czímén pl. 3.417,636 K-át találunk az 1907. évi üzleti számadásban kimutatva; a kassa—oderbergi vasuttársaság ugyanazon évben a magyar és osztrák vonalra közös nyugdíjalaphoz 120,759, a betegsegélyző (magyar és osztrák) pénztárakhoz 96,800 és a közös segélyezeti intézethez (nyugbéralaphoz) 55,059, együtt 276,618 K-val járult hozzá; a déli vaspályatársaság ebbeli terhe (a balesetbiztosítással együtt) 6.049,735 K volt, mely összegből a magyar hálózatra 701,859 K esik; a győr—sopron—ebenfurti vasut hozzájárulása 21,081 (1908. évben 30,154). az aradi és csanádi vasutaké 76,941, a szamosvölgyié 27,508 K-ra rúgott s igy tovább. A tulajdonképeni nem üzemi kiadások személyi járandóságaihoz csatolandók még a *közuti forgalomra használt hidak felügyelete és a vasuthoz tartozó bérházak felügyelete*, végül az *egyéb ily természetű kiadások*, pl. a vasuti tisztképző tanfolyamnak támogatása, a rendkivüli segélyek és a kegydíjak.

B) *Dologi kiadások.*

Az utazási, költözési és helyettesitési költségek (napidíjak, készköltségek, ideértve a szakaszmérnökök utazási átalányait és más ily természetü átalányokat, pl. kocsitartási átalányokat), azért sorolandók a dologi kiadások közé, mert — noha jellegük a személyi járandóságokéval egyezni látszik — azok voltaképen a felmerült készköltségek megtérítése gyanánt adatnak, nem minősíthetők tehát személyzeti illetményekül. Igaz, hogy a régi vasutaknál, a melyek a személyi és dologi kiadások szigoru elkülönítésével nem törődtek, sokszor a személyi járandóságokkal egy csoportba kerültek.

A hivatali és irodai szükségletek közé tartoznak az irodaátalányok, az apróbb szükségletekre havi vagy negyedévi részletekben kifizetett összegek. Ide tartoznak az irodai leltári tárgyak, a mérő- és rajzeszközök fentartása s a selejtezett pótlása is; továbbá a nyomtatványok és a könyvnyomdai és könyvkötői munkák költségei, végül a hirlapok és folyóiratok előfizetéséből, valamint a közzétételekből és hirdetésekből, meg a fordításokból származó kiadások.

Ezeken a rendes dologi kiadásokon kivül figyelembe veendők még a tulajdonképen nem üzemi kiadások fogalma alá eső dologi kiadások, a melyekről a következőket említjük meg:

Az adók és közterhek közül ide valók a kereseti adó, a házadó, a földadó s egyéb közterhek, a szállítási adót kivéve, a melyet az utazók, illetve szállítófelek fizetnek meg.

A m. kir. államvasutak a kereseti (jövedelmi) adó alól valamennyi vonalukra nézve adómentesek; adót fizetnek azonban a vasuti üzemhez szorosan nem tartozó házak és telkek után. A régi fővasutak közül az állami biztosítást élvezők legnagyobb része a jövedelmi adó fizetése alól a pálya megnyitásától kezdve mindaddig mentes volt, míg az állami biztosítást igénybe veszi; a szelvénybélyegilletéket illetőleg 9—10 évig. De eltérő engedményekre is bukkanunk; igy 9 évi mentessége volt az első erdélyi, a kassa-oderbergi (magyar rész) és az eperjes-tarnowi (magyar rész) vasutaknak; 10 évig mentes volt a pécs-barcsi vasut, még pedig úgy a kereseti adóra, mint a szelvénybélyegilletékre nézve; a kereseti adó a mentesség lejárta után az üzleti szám lába volt beállítható, ami azonban a szelvény-bélyegilletékre vonatkozólag nem engedtetett meg, miért is ezek a szelvény értékéből vonattak le. Az állami biztosítást nem élvező, illetőleg azt igénybe nem vevő vasutak közül a győr—sopron—ebenfurti vasutnak a kereseti adóra épenúgy, mint a szóban lévő illetékre 30 évi mentessége volt; a déli vasut adómentessége 1889. év végéig tartott, de a zágráb—károlyvárosi vonal állami megváltásával kapcsolatban ujabb 10 évre meghosszabbíttatott; a volt cs. k. szab. osztrák—magy.

államvasuttársaság magyar fővonalaira eső adó kivetése tekintetében az 1870. évi XVII. t.-cz. intézkedett ; annak temesvár—orsovai vonalára nézve azonban az volt a kikötés, hogy ez a vonal jövedelmi és kereseti adó alól addig mentes, míg a tiszta jövedelem 2 millió koronát (1 mill. frtot) el nem ér ; a valkány—perjamosi, vojtek—bogsáni, nagysurány—nyitrai és a tótmegyer—nagysurányi h. é. vonalakra 30 évi dómentesség állott fenn. Ugyancsak 30 évi adómentességet kaptak a h. é. vasutak jellegével bíró mezőtur—szarvasi, arad—kőrösvölgyi, nyitra—tapolcsányi és szamosvölgyi vasutak. Az utóbb említett vasutakon kivül (l. V. és k. közlöny 1882. évi 23 számát) megemlítendő még a bánréve—nádasdi vasut, mely 20 évi mentességet élvezett, azonban csak addig, míg jövedelme 7·5%-ra nem emelkedik, a mely esetben az adómentesség hamarább is megszünik.

Az ujabb helyi érdekü vasutakra nézve a helyi érdekü vasutakra vonatkozó törvény szerint kivételesek a viszonyok, amennyiben a vasutak a nyilvános számadásra kötelezett vállalatok adója, vagyis a kereseti és jövedelmi adó, a részvény- és kötvényadó, nemkülönben a szelvény-bélyegilleték fizetése alól 30 évig mentesek ; előbb is megszünik azonban a kedvezmény, ha a vasut tiszta jövedelme az emlitett adóösszegeknek az üzleti számlára való beállitása után is az engedélyezett (valódi befektetési) tőke 6%-ánál nagyobb.

A dologi kiadások közé sorozható továbbá a *társasági czimletek beváltásával együtt járó költség*, a mely belföldi beváltásnál $^1/_8$, külföldieknél $^1/_4$%-a volt a kifizetett beváltási összegnek. Ide tartoznak azután még a *folyószámlakamatok* czimén felmerült terhek, melyek különösen a kölcsönös bevételi s egyéb leszámolásokból erednek. Állami biztosítást élvező vasutaknál folyószámlakamat áll elő azért is, mert az állami biztosítás esedékessége napján számszerint közelítőleg kimutatott fölösleg nagyrészt csak később, néha hónapok multán, folyik be s igy rendelkezésre nem áll, miért is a beváltó bank a czimletek beváltására előlegezett összegek után kamatot számit.

Az ideváló egyéb dologi kiadások közé csoportosithatók végül az egyleti járulékok, ujévi ajándékok, stb.

γ) *A rendes fentartási és üzemi kiadásokról általában.*

Ezek a következő csoportokra oszlanak: *a*) pályafelügyelet és fentartás, *b*) állomási és vonatkiséreti szolgálat, *c*) vontatási és műhelyi szolgálat, forgalmi eszközök fentartása, *d*) anyagszertári szolgálat, *e*) vasutvonalak és pályaudvarok üzletviteléért és használatáért, valamint a forgalmi eszközök használatáért fizetendő összegek.

A fentartási és az üzemi teendők pontos és lelkiismeretes végzésére nagy gond fordítandó, de e mellett a takarékosság követelményeit soha sem szabad szem elől tévesztenünk ; magától érthető lévén, hogy a takarékosság nem mehet a forgalom biztonságának a rovására. A két nézőpont tehát összeegyeztetendő s mindkét irányban a helyes határ betartandó.

A munkabéreket illetőleg gondoskodnunk kell a munkások czélszerü beosztásáról és munkaerejük megfelelő kihasználásáról. (E tekintetben pl. kedvező körülmények között az egyezményes és jutaléki rendszer mutatkozhatik gazdaságosnak.) Az anyagszereket illetőleg oda kell törekednünk, hogy minőségük kifogástalan, beszerzésük pedig jutányos legyen, a mi, különösen a tömeges fogyasztási anyagoknál, számottevő jelentőségü kérdés. Az anyagok átvétele tehát különös gondossággal történjék. A fentartásnál azután arra az általános elvre is kell ügyelnünk, hogy a megkopott vagy elromlott tárgy csak addig javittassék, míg a helyreállitás gazdaságosabb a kicserélésnél vagy pótlásnál.

a) *Pályafelügyelet és fentartás.*

A *pályafelügyelet* üzemi kiadásai a folyó pálya világitásából s mindennemü jelzésre felhasznált anyagokból, továbbá az összes kézi jelzők fentartásából és pótlásából, végül az őrházi berendezési tárgyak fentartásából és pótlásából keletkeznek. Az állomásokon lévő mindenféle jelzőeszköz (ideértve a távjelzőket is) világitása az állomási szolgálatnak feladata.

A *pályafentartás* kiterjed a *biztonsági (jelző) eszközök, berendezések és a pályafentartási szerszámok és eszközök jókarban tartása* mellett az *alépitmény*,

felépitmény és *magas épitmény* fentartására és megujitására, ideértve a *fatelitési* üzemet is.

Az alépitménynél a töltések és bevágások fentartásáról és biztositásáról, továbbá a műépitmények (fa- és vashidak, falazott hidak és áthereszek, alagutak, a pályatesten kivül fekvő műépitmények) fentartásáról s végül különfélék (utak, területek, patak és folyóágyak, árkok, hóvédművek, sorompók és intőtáblák, élő és száraz keritések stb.) fentartásáról eshetik szó.

A felépitménynél a felépitményi munkabérek, a sinek és kapcsoló szerek a különféle aljzatok és különfák, az ágyazási anyag (bányák megszerzése és ezek üzeme) a kitérő készülékek (váltók, keresztezések, fordító korongok) és tolópadok veendők figyelembe.

A magasépitménynél az összes állomási, fűtőházi, műhelyi és szertári épületekkel és tartozékaikkal (kutakkal, vízvezetékekkel, vízlevezető és pőczecsatornákkal, hídmérlegekkel, emelő darúkkal) kell számot vetni (ideértve az állomások diszitését is), továbbá az őrházakkal és tartozékaikkal, valamint a különleges czélokra szánt épületekkel, (ilyenek a légszeszgyár, villamosvilágitási épületek, telitési czélokra szolgáló épületek).

A hol *fatelitési telepek* vannak üzemben, ott az idevágó üzemi kiadásokon kivül a gépberendezés. készülékek, eszközök és szerszámok jókarban tartása és átalakitása is költségeket fog okozni.

b) Állomási szolgálat. Vonatkiséret.

Ide tartoznak elsőbbed az állomási *táviró és villamos berendezések és ezeknek vezetékei*, t. i. az összes lég- és kábelvezetékek, az őrházi és irodai harangművek, a táviró és egyéb villamos berendezések (állomási és vonalblock villamos berendezései, a védjelzők, távbeszélők stb.) üzeme és jókarban tartása.

Az állomási szolgálatnál nagy jelentőségüek az árúmozditás és rakodás körül felmerült költségek. Az állomási szolgálat körébe vág azután természetszerüleg azok világitása, tisztitása és fűtése is továbbá a kocsik tisztitása fertőtlenitése, megvizsgálása és tolatása, a raktárak felszerelési tárgyainak és a rakodó szereknek (mérlegek, ponyvák, pályakocsik, darukocsik, mozgatható gőzdaruk) fentartása és pótlása ; végül a mozdonyok tisztitásánál, megfordításánál és vízvételnél s tüzelő anyag előkotrásánál való segédkezés, a folyó vágányok között fekvő tisztító gödröknek kitakaritása és az állomásnak ivóvízzel való ellátása.

A vonatkiséreti szolgálat gondoskodik a vonatok megvilágitásáról és fűtéséről, valamint az ezekre vonatkozó eszközök és leltári tárgyak, nemkülönben a vonatfelszerelési tárgyak fentartásáról s a selejtezettek pótlásáról.

E csoportba tartozik, ott, hol külön olajgázelőállitási és villamos világitási telepek létesittettek, e két külön üzem üzemi és fentartási költségszükséglete is, a mennyiben az állomások és vonatok világitása czéljuk és feladatuk. A műhelyek és fűtőházak világitási telepei tehát nem ide valók.)

c) *Vontatási és műhelyi szolgálat, forgalmi eszközök fentartása.*

E csoportba valók a *vontatási szolgálat* főszükséglete a mozdonyok fűtése vagyis a nagy mennyiségben szükséges s ennélfogva a vasutüzem gazdaságosságára nem kicsinylendő befolyást gyakorló tüzelőanyagok ; továbbá a mozdonyok és szerkocsik kenése, tisztitása és világitása (ugy a fűtésnél mint a kenésnél beleértve a tüzelő és kenő anyagszerekre engedélyezett megtakaritási jutalmakat is, a melyek a fogyasztást mérsékelni hivatvák) ; a vízemelés és a vízállomási berendezések fentartása (gőzszivattyuk, közlőművek, kézi szivattyúk, ejectorok, pulsometerek és egyéb vízemelő mótorok, vizidarúk, kazánok és vízmelegitők), a vízmerités, vízvásárlás és vízfuvarozás, a kocsik kenése, végül a fütőházak tisztitása, világitása s fűtése, valamint leltárak jókarban tartása s a selejtezett tárgyak pótlása.

Ide kell számitanunk azután még a m. kir. államvasutaknál a *komp-szolgálatot* (a Gombos és Erdőd között a Dunafolyamon át átkelési forgalom czéljaira berendezett gőzkompozási üzemet), t. i. a komp fűtését, világitását és tisztitását, a gépek kenését, a komp tartozékainak a fentartását és átalakitását (kötelek és kötélvezetékek s egyéb leltári tárgyakra vonatkozólag).

A műhelyi szolgálatnál a műhelyi kiadások, t. i. az álló gőzgépek fűtése, kenése, tisztítása s az illető helyiségek világítása, a közlőművek, segédgépek, munkagépek kenése és tisztítása ; a műhelyi szerszámok, eszközök és leltári tárgyak fentartása és a selejtezettek pótlása, a tűzhelyek és fuvólégvezetékek üzeme és fentartása, a minták előállítása, a műhelyi helyiségek tisztítása, világítása és fűtése veendők számba, ideértve a különféle el nem osztható műhelyi munkabéreket és anyagokat, meg egyéb kiadásokat.

A forgalmi eszközök fentartása és megujítása czimén a mozdonyoknak és szerkocsiknak, valamint ezek felszerelési tárgyainak, továbbá a különféle nemü (személy- podgyász-, posta-, teher-) kocsiknak ebbeli költségei csoportosítvák. Ide tartoznak a vonatok fűtéséhez és világításához berendezett kazánkocsik, a mentőkocsik, a hótolók (hóekék), stb. is, a fatelítő és darukocsik kivételével, amelyek gondozása a pályafentartási, illetőleg az állomási szolgálatnak a feladata és kötelessége.

d) *Anyagszertári szolgálat.*

Ebbe a csoportba való ott, a hol ilyen van pl. m. kir. államvasutaknál a *vegyészeti laboratorium* üzemi költsége s az abban lévő készülékek, eszközök és szerszámok fentartása és a selejtezettek pótlása, de főleg — s pedig minden vasutnál — az *anyagszertárak kezelési költsége* (munkások bére, csomagolás, szertári helyiségek tisztítása, világítása és fűtése), *azok leltárának fentartása s a selejtezett tárgyak pótlása*, nemkülönben a *közös anyagkezelési költségek*. Az utóbbiakhoz tartoznak az összes szállítási költségek, a vámköltségek ; a szállított anyagszerek első szállításával és az eladott anyagok átadásával a szertárakon kivül felmerülő költségek, a mennyiben nem az épitést illetik. Az átvételnél vagy eladásnál felmerülő utazási költségeket az a szolgálati ágazat fizeti, a melyhez a kiküldött tartozik.

Ama bérkiadások, a melyek az anyagszereknek az egyes hivatalok körében való kezeléséből (raktározás, kiszolgáltatás, a felhasználás vagy feldolgozás helyére való juttatás, ezen való fel- és lerakás, kiosztás) származnak, valamint azok, melyek visszakapott anyagok gyüjtéséből, szétszedéséből, válogatásából és eladásra való előkészítéséből erednek, a mennyiben épitési vagy idegen számlát nem terhelnek, annak a szolgálati ágazatnak a terhére esnek, a melynél előfordulnak. Ugyanily nézőpontból itélendők meg a leltári tárgyak kezelése körül felmerült összes bérkiadások.

e) *Vasutvonalak és pályaudvarok üzletviteléért és használatáért, valamint forgalmi eszközök használatáért fizetendő összegek.*

A vasutvonalak üzletviteléért és használatáért (peage) és a pályaudvarok üzletviteléért és használatáért fizetendő összegek régebben az illető szolgálati ágazatok terhére, a hasonló czímen befolyt bevételek pedig azok javára, számoltattak el, — a mely eljárás az eleinte nálunk is alkalmazott osztrák számlázási mintában irányadó volt — ami azután megkövetelte, hogy a vonatkozó tőkekamatok és üzletviteli költségek az egyes szolgálati ágak szerint elkülöníttessenek s illetőleg azok között megosztassanak. Ez idő szerint a bevételek mint bevételek (különfélék), a kiadások pedig mint ilyenek, külön-külön csoportba kerülnek, tehát azoknak a könyvelés czéljaira való részletezése elvesztette jelentőségét, s így fölöslegessé vált.

A közös pályaudvarok használatáért a tulajdonos pályát illető bérösszeg és költségmegtérítés s illetőleg az azt közösen használó pályát terhelő összegek mértékét szerződés határozza meg, a melyben a tőkekamatok és üzletviteli költségek megosztására megfelelő kulcsokat alkalmaznak (érkező és elutazó utasok száma, indított és érkezett árúk tonnája, stb.) E kulcsok természetesen csak a meg nem osztható összegekre nézve használandók, mert a közvetlenül odautalható bevétel vagy kiadás megosztására voltaképen szükség nincsen.

A vasutvonalak közös használatáért fizetendő megtérítés kérdését vagyis a fizetendő használati díj nagyságát vagy a fizetendő tőkekamat-hányadot és az üzemi költségben való részesedést, szintén a kötött szerződés szabályozza.

Az idegen vasutaknak végzett vontatásokért (tractió) járó összegeket az ez irányban létrejött megegyezésekhez képest kell kiegyenliteni. Itt a

valódi költségek térítendők meg vagy a teljesítmények alapján a megálla pított költségegységgel kiszámított összeg.

E csoportba tartoznak még azoknak a *raktáraknak és rakhelyeknek a bérletei*, a melyek idegen felek tulajdonai, a mennyiben nem közös pályaudvarokhoz tartozólag használtatnak ; végül ide való *a forgalmi eszközök használatáért fizetendő béreknek* az a része, a mely az ebbeli bevételeket meghaladja.

δ) Tulajdonképen nem vasutüzemi rendkivüli kiadások.

Ide csoportosulnak az elemi események és balesetek okozta károk helyreállításából, illetőleg azok pótlásából előálló mindennemü költségek és az idevonatkozó biztosítások költségei.

A tüzkárok ellen való biztosítást, valamint a szállítmányi károk ellen való biztosítást eleinte mindenik vasut maga intézte el, a kiválasztott intézettel megfelelő megállapodásra jutván ; kivételt tettek e tekintetben a m. kir. államvasutak, a melyek úgy mint az állam is, tűzkár ellen nem biztosítottak. Később a magánvasutak tudatára ébredvén annak, mikép a fizetett biztosítási átalányok nagyságához képest kapott aránylag csekély kártérítések tanulsága szerint czélszerübb, ha önmaguk biztosítják magukat, ezzel az eszmével kezdtek törődni s ez irányban előljárt az első magyar—gácsországi vasut, mely az addig fizetett évi dijaknak megfelelő összegekből biztosítási tartalékalapot alkotott. Kormányi befolyásra kialakult azután *a magyar vasutak kölcsönös kárbiztosító szövetkezete*, a melyben a m. kir. államvasutak vitték a vezérszerepet.

Ebbe a szövetkezetbe, a mely igen áldásosnak bizonyult, beléptek azután az osztrák vasutak is, de néhány év mulva ismét kiváltak. Kivált később a m. kir. államvasutak igazgatósága is, azt tapasztalván, hogy a közös kárviselés reája, óriási hálózata miatt, tulságos terhet ró. Ez a kiválás a szövetkezet felbomlásához vezetett ; de a magánvasutak nem ejtették el az ügyet és csakhamar ujfent összeálltak a károk közös, tehát könnyebb viselésének czéljából.

A m. kir. államvasutak egyébként Fiumében tüzoltó-őrséget szerveztek, mely őrség személyi és dologi kiadásai, valamint tüzoltó-eszközeinek jó karban tartása és a selejtezettek pótlása is ide valók költségelszámolás tekintetéből.

A balesetek és elemi események következtében fizetendő kárpótlások személyek megsérülése és szállítmányok megrongálása alkalmából merülnek fel.

Ide tartoznak továbbá *a balesetek és elemi események következtében a pályán előállt megrongálások* (a csuszamlások és az ily esetekben szükségessé váló ideiglenes épitmények költségei is) *és a forgalmi eszközökön okozott károk* (ideértve a forgalmi eszközök beemelését, valamint a megsérült kompnak és tartozékainak helyreállítását) *helyreállítási költségei.*

Végül ide valók az egyéb rendkivüli kiadások (pl. személyek, poggyász és árúk forgalmi akadályok idejében való átszállítása).

III. A vasutüzleti számlázási rendszerről. (Contirungs-Schema.)

A végből, hogy az egyes bevételek és kiadások nemei az előző évek hasonló eredményeivel és más vasutak hasonló eredményeivel összehasonlithatók legyenek, — a mit a gazdaságos kezelés czéljából készülő statisztika feltétlenül megkövetel, — már a legelső vasutak is úgy a bevételeket, mint a kiadásokat rendszerbe sorozták, vagyis azoknak természetük szerinti csoportokban való egyöntetű elszámolása czéljából *számlázási rendszert* (számlajelzési mintát) állitottak fel, a melyet az akkori osztrák kormány később egyöntetüvé tett és kötelezőleg előírt.

Kezdetben tisztán magyar vasutaink is a magyar és osztrák kormányok között létrejött ebbeli megállapodások értelmében az úgy-

nevezett osztrák számlázási rendszert használták, illetve ennek a rendelkezéseit tartoztak követni.

1. *Osztrák vasuti számlázási rendszer.*

E rendszernek váza a következő volt (s illetve ma is ez a közös vasutaknál:

Üzleti bevételek.

I. fej. Szállítási bevételek.
II. » Különféle bevételek.

Üzleti kiadások.

A) *Általános igazgatás.*

III. fej. Általános igazgatás (beleértve a tűzkár elleni biztosítást).

B) *Pályafelügyelet és pályafentartás.*

IV. fej. Központi vezetés.
V. » A pályafelügyelet és fentartás általános költségei.
VI. » Pályafelügyelet.
VII. » Alépítmény fentartása és megujitása.
VIII. » Felépitmény fentartása és megujitása.
IX. » Magas épitmény fentartása és megujitása.
X. » Rendkivüli kiadások.

C) *Forgalmi és kereskedelmi szolgálat.*

XI. fej. Központi vezetés.
XII. » Állomási szolgálat
XIII. » Vonatszolgálat.

D) *Vontatási (vonatmozgósitási !) és műhelyi szolgálat.*

XIV. fej. Központi vezetés.
XV. » Vontatási szolgálat.
XVI. » Forgalmi eszközök (járművek !) fentartása. (Ide értve a rendkivüli kiadásokat is, külön czikk alatt.)

E) *Mellékszámlák.*

XVII. fej. *A tulajdonképeni üzletkiadások közé nem sorozható kiadások.* (Igazgatóság és felügyelő-bizottság illetményei; adók és közterhek; bélyeg- és más kiadások a részvényekre, kötvényekre és szelvényekre; bélyeg a nyomtatványokra és könyvekre; bélyeg nyugtákra, szerződésekre; egyéb kiadások.)

A szállítási bevételek terhére eső *megtérítésekből, dijmérséklésekből és a szállítási biztosításból folyó elszámolások* külön *átmeneti számlán* könyveltettek s azok egyenlege az év végén a bevételek terhére állittatott be.

A különféle bevételeknél a kocsibérek itt szerepeltek még akkor is, ha nemleges egyenleget mutattak, azaz: a fizetett bérek nagyobbak voltak a megfelelő bevételeknél.

Átmeneti számlára kerültek továbbá *az anyagszerkezelési költségek* is. Ezek az év végén bizonyos kulcs szerint (a fogyasztott anyagszerek értéke arányában) osztattak meg az anyagszert fogyasztó fejezetek között.

Végül átmeneti számlán szerepeltek *a műhelyi szolgálat költségei*, t. i. a műhelyi vezetésnek és felügyeletnek költségei, az itteni kezelési munkabérek és anyagszerek. Az itt említett költségek időnkint, de minden esetben az év végén kiegyenlíttettek, vagyis a műhelyben végzett munkákra fordított munkabérek arányában osztattak meg az illető munkák elszámolási fejezetei között.

Önként érthető, hogy az építésvezetésre és idegen vasutak üzemvitelére eső költségek a fentebbi kiadási fejezetek javára írattak.

Az osztrák számlázási rendszer azonban nem volt elég szabatos, mert pl. az osztrák-magyar államvasuttársaság az igazgatás jelenléti díjait a III. fejezetre rótta, míg a kassa—oderbergi vasut azt a XVII. fejezetre veszi. A fejezetek egyes cikkei között is többrendbeli eltérés merült fel a szerint, a mint a felfogás változott, mert nem volt szigoruan és világosan kimondva, hogy mely bevétel vagy kiadás hová tartozik.

A néha lényeges, néha lényegtelenebb eltérések (a melyek miatt az egyes vasutak részletes bevételeinek és kiadásainak összehasonlítása sok nehézséget okozott, minélfogva különösen az állami biztosítást élvező vasutak gazdaságos kezelésének az állam érdekében végzett ellenőrzése eleinte nagy akadályokba ütközött), arra indították a magyar kormányt mint főfelügyeleti hatóságot is, hogy az osztrák számlázási rendszert szabatosabbá tegye. E törekvés végrehajtásában alakult és adatott ki azután 1876. évi január 1-től számított hatálylyal a minden magyar vasutra érvényes uj számlázási rendszer, a közös vasutaknak azzal, hogy lehetőleg ahhoz alkalmazkodjanak. A kassa—oderbergi vasut ehhez képest fenntartotta az osztrák rendszer vázát, de a részletekben a magyar rendszerhez simult; a déli vasut az osztrák rendszer mellett maradt, de az igazgató-tanács stb. költségeit ő sem veszi az általános igazgatásra.

2. *Magyar számlázási rendszer.*

Az 1876. január 1-ével életbe léptetett magyar számlázási rendszer váza ez volt:

I. Szakasz. Üzleti bevételek.

I. fej. Szállítási bevételek.
II. » Különféle bevételek.

II. Szakasz. Üzleti kiadások.

A) *Általános igazgatás.*

III. fej. Általános igazgatási költségek.

B) *Pályafelügyelet és pályafenntartás.*

IV. fej. Központi vezetés.
V. » Vonalszolgálat.
VI. » Pályafelügyelet.
VII. fej. Alépitmény.
VIII. » Felépitmény.
IX. » Magas épitmény.
X. » Rendkivüli kiadások (a pályafentartással kapcsolatosak).

C) *Forgalmi és kereskedelmi szolgálat.*

XI. » Központi vezetés.
XII. » Állomási szolgálat.
XIII. » Menetszolgálat. (Vonatkiséret.)

D) *Vonatmozgositási és járóműfentartási szolgálat.*

XIV. » Központi vezetés.
XV. » Vonatmozgositási (most vontatási) szolgálat.
XVI. » Járóművek fentartása.
XVII. » Rendkivüli kiadások (a forgalmi eszközökkel kapcsolatosak.)

E) *Anyagszerkezelés.*

XVIII. fej. Központi igazgatás.
XIX. » Anyagszertári szolgálat.

F) *Különféle, tulajdonképen nem üzleti kiadások.*

XX. fej. Különféle idetartozó kiadások.
Ezenfelül a következő átmeneti számlák állottak fen:

G) *Átmeneti számlák.*

XXI. fej. A bevételek terhére menő megtérítések.
XXII. » Műhelyi költségek.

Az osztrák számlázási rendszer vázához képest tehát 3 uj fejezettel bővült a keret, t. i. egy a forgalmi eszközök körül felmerülő rendkivüli kiadások, kettő pedig az anyagszerkezelési szolgálat számára állíttatott fel.

Az átmeneti fejezetek közül ehhez képest csak az anyagszerkezelési szünt meg, illetve lett állandó fejezetté. Szóban volt ugyan a műhelyi szolgálatnak állandó fejezet szerint való elszámolása is, de ezt az akkori szakosztály-vezetők ellenkezése megakasztotta.

Főérdeme és jellemvonása az uj *magyar* számlázási rendszernek, hogy a részleteket szabatosan körülírta és csoportosította, könyvelési rovatok és szakosztályi rovatok szerint is, és ezekhez magyarázatokat fűzött.

Igy pl. az átmeneti számlákra nézve ezt mondja:

A XXI. fejezethez: Az e fejezet alatt foglalt költségek (helyesebben kiadások) az I. fejezetből levonandók; a XXII. fejezethez pedig megjegyzi, hogy e számla javára minden előállítási vagy javítási munkaforint után — akár a vasut (más szolgálati ága!), akár idegen felek számlájára történik is az előállítás vagy javítás, — bizonyos százalék számítandó fel, mint a műhelyi költségek ellenértéke. A fenmaradó teherösszeg (egyenleg) a XVI. és XVII. fejezet czikkei között osztandó meg. (A megosztás alapja nincs kimondva, de gyakorlatilag a forgalmi eszközök fentartására kiadott munkabérek összege volt).

Nem köszöntünk be az uj rendszer részleteinél, de kiemeljük, hogy azokban a személyi és dologi kiadások, valamint az üzemi és fentartási kiadások nem voltak ugyan még szigoruan elkülönítve, de szabatosság dolgában az osztrák rendszerhez képest mégis nagy haladást találunk.

Miután a m. kir. államvasutak költségvetési előirányzatukat és zárszámadásukat az állami számvitel elvei alapján kötelesek felállítani, de számadásaikat, illetve könyvelésüket kettős (kereskedelmi) könyvvitel elvei alapján szervezték és végezték, a mint végzik ma is, és igy az üzleti számadásra nézve reájok is a fenti egyöntetü vasutüzleti számlázási rendszer volt kötelező: beállt itt annak a szüksége, hogy az állami költségvetés és zárszámadás czéljaira az üzleti bevételeket és kiadásokat az állami számviteli rendszernek megfelelőleg csoportosítsák. E végből az állami költségvetési tételeknek megfelelő külön számlázási rendszert használtak.

Példának okáért: az állami költségvetés szerinti személyi járandóságok 1. rovata: »*Fizetések és lakáspénzek*« alá tartozott a III. fej. 1. czikkének *A*) és 2. czikkének *B*) tétele, a IV. fej. 7. cz. *A*), a XI. fej. 33. cz. *A*), a XIV. fej. 46. cz. *A*) és a XVIII. fej. 62. cz. *A*) tétele; továbbá az V: 9. *A*) *B*), VI: 11. *A*) *B*), XII: 35. *A*) *B*), XIII: 42. *A*), XV: 48. *A—D*), XIX: 64. *A*) *B*), XXII: 82. *A—D*) és XXIII (kompszolgálat): 92. *A—D*) tételei; azok 2 rovata: »*Személyi és működési pótlékok*« alá ugyancsak emlitett központi fejezeteknek és czikkeknek *B*) tétele (a III: 2. *B*) kivételével), a vonalfejezeteknek 9., 11., 35. és 64. *C*) 48. *F*), 82. *E*), 92. *F*), *G*) tételei; a dologi kiadások 10. rovata (*Utazási stb. költségek*) alá a III. 1, IV. 7, XI. 33., XIV. 46. és XVIII. 64. fejezet, illetve czikk megfelelő tétele, továbbá az V: 9. *D*) *E*), VI: 11. *E*) *F*), XII: 35. *D*) *E*), XIII: 42. *B*), XV: 48. *G*) *H*), XIX. 64. *D*), XXII. 82. *F*) és XXIII. 92. *F*) és *G*) fejezetei, czikkei, tételei és igy tovább.

A fent ismertetett egyöntetü számlázási rendszer helyébe 1895. január hó elsejével ujabb rendszer lépett, mert az időközben szerzett tapasztalatok s különösen az utóbb a m. kir. államvasutakra nézve jelzett nehézségek, úgy a tagozatok, mint a beosztások tekintetében javításokat és módosításokat követeltek meg.

c) *Legujabb magyar számlázási rendszer.*

Ennek a ma is valamennyi gőzmozdonyu üzemü vasútra kötelezőleg érvényes vasútűzleti számlázási rendszernek váza (a villamos vasutakra, a villamos üzemre való tekintettel, megfelelőleg részletezett külön rendszer van érvényben) a következő :

Üzleti bevételek.

I. czím. Szállítási bevételek.
II. » Különféle bevételek.

Üzleti kiadások.

III. czím. Igazgatási szolgálat. (*A)* Igazgatóság. *B)* Üzletvezetőségek, forgalmi főnökségek stb.)
IV. » Pályafentartási vonalszolgálat.
V. » Pályafelügyelet.
VI. » Biztonsági (jelző) eszközök, berendezések és pályafentartási szerszámok és eszközök jókarban tartása.
VII. » Alépitmény.
VIII. » Felépitmény.
IX. » Magasépitmény.
X. » Fatelítés.
XI. » Táviró és egyéb villamos berendezések és vezetékek.
XII. » Állomási szolgálat.
XIII. » Vonatkiséret.
XIV. » Olajgázelőállítás.
XV. » Villamos világítás.
XVI. » Vontatási szolgálat.
XVII. » Kompátkelési szolgálat.
XVIII. » Műhelyi szolgálat.
XIX. » Forgalmi eszközök fentartása.
XX. » Vegyészeti laboratorium.
XXI. » Anyagszertári szolgálat.
XXII. » Vasútvonalak és pályaudvarok üzletviteléért és használatáért, valamint a forgalmi eszközök használatáért fizetendő összegek.
XXIII. » Tulajdonkép nem vasútüzemi és rendkivüli kiadások.

Az e czímek alatt csoportosított bevételekről és kiadásokról már előzőkben volt szavunk. Az uj rendszernek a korábbival való egybevetése arra vezet, hogy az uj rendszerben a brutto előirányzati elv követelményei érvényesülnek s ehhez képest még az egynemü bevételek és kiadások — pl. házbérbevételek és házbérkiadások — is lehetőleg külön tartattak. Megszüntek a mellékszámlák egészen, a mennyiben a bevételeket terhelő megtérítések eredetükre való tekintettel közvetlenül kerülnek az illető szállítási bevételi rovat terhére ; a műhelyi szolgálat pedig állandó czímet kapott a számlázási rendszerben. Módosítás továbbá az, hogy a központi vezetőségek fejezetei kiestek, vagyis az összes központi igazgatási teendők körül felmerülő kiadás egy czím alá csoportosul ; meg az is változás, hogy a fatelítés, olajgázelőállítás és villamos világítás, mint külön üzemek, külön czímet kaptak ; külön czímet kapott még a kompátkelési szolgálat is, nemkülönben a távíró és egyéb villamos berendezések és vezetékek fentartása, mely utóbbi azelőtt az állomási szolgálat keretébe volt foglalva. Megszüntek egyébként a pályafentartási és a forgalmi eszközökre vonatkozó rendkivüli fejezetek, melyek a XIII. czímbe olvadtak bele.

Az I—XXII. czímek alatt a *tulajdonképen üzleti kiadások* csoportosítvák, ezek összege tehát most már könnyebben megállapitható, mint akár a korábbi magyar, akár az osztrák rendszer alapján.

A bevételek részletezését rovatok és tételek beállításával éri el az uj rendszer, pl. : az I. czím 1. rovata : »személyszállításból«, 2. rovata : »katonai szállítmányok szállításából« s így tovább ; a II. czím 6. rovata : »Épületek, lakások, raktárak, rakhelyek, vendéglők és földterületek haszonbére«, ennek *a)* tétele : »központi épületek bérbevételei« ; *b)* tétele :

»a vonalon lévő összes épületek bérbevételei«, *c*) tétele: »rakhelyek bérletéből folyó bevételek« és *d*) tétele: »föld- s egyéb bérletek bevételei« stb.

A kiadásoknál hasonló a beosztás, t. i. a fejezetek rovatokra, ezek tételekre oszlanak; ámde ezen felül a III. és IV. címeknél a *személyi járandóságok* és *dologi kiadások*, az V., X., XI., XII., XIII., XIV., XV., XVI., XVII., XVIII., XX. és XXI. címeknél a *személyi járandóságok, dologi kiadások, meg az üzemi és fentartási kiadások* szerinti csoportosításra akadnak, míg a VI., VII., VIII., IX. és XIX. czimek alatt csak *fentartási, illetőleg átalakítási kiadás*; a XXII. czím alatt csak *üzemi kiadás* számolható el; végül a XXIII. czím alatti kiadások *személyi járandóságok, dologi kiadások* és *rendkivüli kiadások* szerint csoportosulnak. Betartja tehát a rendszer egyuttal az állami költségvetés követelte beosztást is s ez irányban főleg az államvasutak viszonyaira van tekintettel; figyelemre méltatvák azonban a társasági vasutak különleges viszonyai is, pl. ezek czímlet- és szelvénybeváltási költségei, minők a m. kir. államvasutaknál nem fordulnak elő, mivel a szóban lévő beváltásról a pénzügyministerium számol.

Egyszóval minden vasut megtalálja a viszonyainak megfelelő czímeket, rovatokat, tételeket és azokat, a melyekre szüksége nincsen, egyszerüen elhagyhatja, illetőleg ilyeneken nem mutat ki bevételt vagy kiadást. Példának okáért a fatelítés, olajgáz előállítás, villamos világítás czímek kevés vasutnál fognak valóban elszámolási csoportul kínálkozni, míg a kompszolgálat czímre egyedül a m. kir. államvasutaknál van és lesz szükség.

Az előadottakból következtetéseket vonhatunk a legujabb magyar és az osztrák számlázási rendszerek között jelentkező eltérések tárgyában is, minélfogva azok előadásába nem bocsátkozunk.

Kétségtelen, hogy a vasuti üzlet fejlődésével a gyakorlat során kivánatos lehet vagy szükség gyanánt felmerülhet, hogy a számlázási rendszer módosittassék. Ebben a kérdésben az a nézetünk, mikép az ily változtatások, különösen, ha a korábbi évek eredményeivel való összehasonlitást tennék bonyolulttá vagy lehetetlenné, a mennyire csak lehet kerülendők, tehát mellőzendők.

IV. A vasuti bevételek és kiadások könyvelése, vagyis az üzleti számadás szerkesztése.

a) *Tisztán magyar vasutaknál:*

Az ismertetett vasutüzleti bevételeket és kiadásokat a kettős számviteli (könyvelési) rendszer követésében *a folyószámla-könyvben* nyitott *»üzleti számlán«* (üzleteredmény-számlán) vagy pedig külön *»üzleti bevételek* és *üzleti kiadások«* számlákon könyvelik el, a miből folyólag csak a mutatkozó egyenleg, *az üzleti fölösleg*, kerül a mérlegbe.

Az említett számlákkal párhuzamosan azonban ugy a bevételeket, mint a kiadásokat külön számadásba, *az üzleti számadásba* is szokták foglalni, a melynek egyenlege természetesen szintén *az üzleti fölösleg*.

Az itt értett számvitelt illetőleg az üzleti rendtartás igy rendelkezik:

»A vasutak kötelesek minden szolgálati ágazatról a kereskedelemügyi m. kir. minister által megállapított vasuti számlázási mintákhoz alkalmazkodva pontos és világos számadást vezetni és e részben a ministernek közérdekből adott további utasitását is követni, valamint a törvénynek és a kiadott utasításoknak megfelelő mérlegeket készitени. E mérlegek az üzleti számlával (helyesebben számadással) és a nyereség- és veszteség-számlával együtt, továbbá a vasuti vállalat forgalmi és üzleteredményeit kimutató évi jelentés, valamint a közgyülési és az igazgatósági ülésekről felvett jegyzőkönyvek a kereske-

delemügyi ministernek a kellő példányszámban bemutatandók.« Ez a rendelkezés magánvasutakra vonatkozik, de az államvasutakra nézve hasonló rendelkezések vannak kiadva.

Az űzleti számadás tehát szigoruan a számlázási mintához alkalmazkodva szerkesztendő, míg a folyó-számlakönyv űzleti számláinál a számlázási minta részletezését nem szükséges betartani. Mielőtt az űzleti számadást bemutatnók, legyen szabad előrebocsátani, hogy a bevételek és kiadások elszámolásánál és könyvelésénél háromféle természetü tételről eshetik szó, nevezetesen: *pénztári tételekről, anyagszeri tételekről* és *átvezetési (átkönyvelési) tételekről.*

A pénztári tételek a készpénzbeli bevételek és kiadások alapjai, az anyagszerek, a fogyasztott és visszakapott anyagszerekre és készleti (leltári) tárgyakra szorítkoznak, az átvezetési tételek pedig oly könyvelésekre vonatkoznak, a melyek nem mennek át sem a pénztári naplón, sem az anyagszerszámadáson. Ily átvezetés akkor merül fel, ha valamely már elkönyvelt pénztári vagy anyagszeri tétel átkönyvelendő (pl. hibás számlázás helyesbítése esetében), avagy ha egyik szolgálati ágazat a másik javára vagy terhére számit át oly bevételt vagy kiadást, a melyet közvetlenül a bevételkor vagy kiadáskor még nem utalhatott a megfelelő elszámolási czímre, ill. rovatokra. De átszámítási tétellel van dolgunk mindenkor, a midőn valamely elszámolás a pénztár és anyagszerkezelés közremüködése nélkül vagy ennek működése után, de részletesen vezetendő be a könyvekbe, illetve az űzleti bevételek és kiadások egyes czímeire, rovataira és tételeire.

E helyütt csak azokat az átvezetéseket (átkönyveléseket) vettük tollunk hegyére, a melyek az űzleti számadást érintik; hasonlóképen csak azokkal a pénztári és anyagszeri tételekkel van dolgunk, melyek az űzleti bevételekkel és kiadásokkal kapcsolatosak.

Általános elv, hogy minden az űzleti számadásba való pénztári és anyagszeri tétel közvetlenül számláztassék a számlázási rendszernek megfelelő czímre, rovatra és tételre. Csakhogy ezt néha nem lehet megtenni; így példának okáért a fizetéseket és lakpénzeket, a mennyiben hivatali csoportok szerint elkülönítve állíttatnak és fizettetnek ki, közvetlenül is számlázhatjuk s könyvelhetjük; a munkabéreket azonban már közvetlenül számlázni a legtöbb esetben nem lehet, mert ezek a fizetés napján a munkásoknak kiadandók, pedig ilyenkor még nem tudjuk, hogy a kifizetett összegekből mennyi esik az egyes számlázási rendszeri rovatokra és tételekre, ez csak az illető hivatal (osztálymérnökség, állomás, fűtőház, műhely) havi számadásából derül ki.

A közvetítésre a folyószámlakönyvben az egyes szolgálati ágazatok számára nyitott és vezetett átmeneti számlákat szokás használni. Az illető számadási hónap, de mindenesetre az év végén, azon kell lenni, hogy az átmeneti számlák rendeztessenek, más szóval az űzleti számadásba átvétessenek, illetőleg az idegen felek számlájára átirassanak.

Nem folytatjuk, mert az előadottakat is csak tájékozás végett hoztuk fel és nem kivánunk a számvitel tudományába elmélyedni, abból többet meríteni.

Áttérve az *űzleti számadásra, mely mindig csak szorosan a számadási évre vonatkozik* és mint ilyen a tulajdonképen való számvitelnek egyik segédeszköze, illetőleg a folyó-számlakönyv űzleti számláinak részletezett foglalata, — az előljáróban mondottak után magától érthetőleg következik, miszerint annak alakját a számlázási rendszer határozza meg, még pedig a szerint, amint csak czímek vagy rovatok, esetleg tételek szerint is részletezve jelenik meg, tehát szűkebb vagy bővebb tartalommal lép elénkbe.

Előfordul ugyanis, hogy az űzleti számadás, mely a számlázási rendszerben előirt czímek és rovatok szerint szerkesztetett, e mellett az összesítés alakját is felölti, a mely esetben szolgálati ágazatok szerint indul.

Például bemutatjuk *a szamosvölgyi vasut 1907. évi űzleti számláját* (számadását) a törvény követelte igazgatósági és felügyelő bizottsági aláírásokat elhagyva. Ebből a példából és a következőkből egyuttal az űzleti számla lényege is felismerhető és megtudható.

TARTOZIK. Üzleti számla 1906. évről. KÖVETEL.

Czím	Üzleti kiadások	K	f	K	f	Czím	Rovat	Üzleti bevételek	Apahida-beszterczei és Dészilahi vonal K	f	Beszterczeborgó-beszterczei vonal K	f
III.	Igazgatási szolgálat kiadásai	157876	93			I		**Szállitási bevételek.**				
IV—IX.	Pályafentartási szolgálat kiadásai	241620	48				1	Személyek szállitása	615062	48	28269	84
XI—XIII.	Forgalmi szolgálat kiadásai	216275	22				2	Katonai szállitm.	49623	36	48	84
XVI—XIX.	Vontatási és műhelyi szolgálatok kiadásai	321981	37				3	Podgyász „	17003	09	252	73
							4	Gyorsárú „	29101	36	513	04
							5	Teherárúk, állatok, katonai tárgyak és mellékilletmények	1075630	53	102979	96
XXI.	Anyagszertári szolgálat kiadásai	5571	84						1786420	82	132064	41
XXII.	Vasutvonalak és pályaudvarok üzletviteléért és használatáért fizetett összegek	65439	95			II	6	**Különféle bevételek.** b) tétel. A vonalon levő összes épületek bevételei	2795	87		
XXIII.	Tulajdonkép nem vasutüzemi és rendkivüli kiadások	103362	68					c) tétel. Rakhelyek bérbevételéből folyó bevételek	7326	42	1189	90
								d) tétel. Föld- és egyéb bérletek bérbevételei	459	50		
	Összes kiadások 1906. évben			1112128	47		7	Forgalmi eszközök haszonbére	157371	52		
	1906. évi üzleti felesleg			1014703	96		8	Távirda-díjak	5113	65		
							12	Idegen felek részére teljesitett munkák után felszámitott haszonpótlékok	236	17		
							14	Egyéb bevételek	33854	42		
									207157	30	1189	90
				2126832	43			**1906. évi bevételek összesen**	1993578	12	133254	31

Kiadások főösszege ... ... 1.112,128 K 47 f.
Üzleti felesleg ... ... 1.014,703 K 96 f.
Összesen ... ... 2.126,382 K 43 f.

Mindkét vonalról főösszeg 2.126,832 K 43 f.

Az összesítésben tehát csak a kiadások jelentkeznek csoportonkint, míg a bevételek itt is részletezve mutatkoznak be. Elég leendett, ha utóbbiak csak az I. és II. czím alatt összevonva, tehát két összegben, állanának előttünk (a mit a vasut a részletes üzleti számla végén meg is tett).

A nevezett vasut ugyanazon évi tulajdonképeni üzleti számadása pedig, mely többékevésbbé minden magyar vasutnál hasonló berendezésü, az alább jelzett formában szokott összeállíttatni, megjegyezvén, hogy annak jobb (követel) oldala teljesen egyezik a fenti összesítésben foglalttal, minélfogva csak a bal (tartozik) oldal érdekel bennünket, a melyet azonban egész terjedelmében nem igtatunk ide, hanem csak szemelvényekben.

Czím	Rovat		K	f	K	f
III.		**Igazgatási szolgálat.**				
		Személyi járandóságok.				
	1	Fizetések és lakpénzek	95.187	71		
	2	Havi- és napidíjasok, napibéresek és egyezményesek díjazása	11.784	45		
	3	Mindennemü pótlékok	1.080	—		
	4	Ruhailletmények s természetben való adományok	782	57		
	5	Jutalmak és segélyek	100	—		
		Dologi kiadások.				
	7	Utazási, költözési és helyettesitési költségek	12.219	54		
	8	Hivatali és irodai szükséglet	20.114	48		
	9	Törvénykezési és közjegyzői költségek	1.103	21		
	10	Hivatali helyiségek bére és fentartása	14.700	96		
	11	Hozzájárulás a leszámoló hivatalok kiadásaihoz	854	01		
		Összesen			157.876	93

Következik:

IV. Pályafentartási vonalszolgálat és

V. Pályafelügyelet, hasonló részletezéssel, 35,838.98 és 38,633.39 K összegekkel; azután:

Czím	Rovat		K	f	K	f
		Áthozat ...			74.472	37
VI		**Biztonsági (jelzési) eszközök, berendezések és pályafentartási szerszámok és eszközök jókarban tartása.**				
		Üzemi, fentartási és átalakítási kiadások.				
	1	A folyó pályán levő biztonsági (jelzési) eszközök és berendezések fentartása	173	13		
	2	Az állomásokon levő és ezek részére szolgáló biztonsági (jelzési) eszközök és berendezések fentartása	1.183	95		
	3	Pályafentartási szerszámok és eszközök jókarbantartása ...	2.700	91	4.057	99
VII		**Alépitmény.**				
		Fentartási és átalakítási kiadások.				
	1	Töltések, bevágások és ezek biztosítása	11.408	08		
	2	Műépitmények	7.205	16		
	3	Különfélék	11.606	65	30.219	89
VIII		**Felépitmény.**				
		Fentartási és átalakítási kiadások.				
	1	Felépítményi munkadíjak	44.615	90		
	2	Sínek és kapcsoló szerek	10.654	41		
	3	Aljazatok	45.132	44		
	4	Ágyazási anyag	5.514	70		
	5	Kitérő készülékek	1.344	04	107.261	49
IX		**Magasépitmény.**				
		Fentartási és átalakítási kiadások.				
	1	Az összes állomási, fűtőházi és műhelyi s szertári épületek tartozékaikkal	22.230	99		
	2	Őrházak és tartozékaiknak fentartása	3.377	75		
	3	Különleges célokra szolgáló épületek fentartása	—	—	25.608	74
		Pályafentartási kiadások összesen ...			241.620	48

és így tovább a számlázási rendszeren végig haladva címenkint, rovatonkint, nemkülönben személyi járandóságok, dologi kiadások és üzemi és fentartási kiadások szerint.

Az állomási szolgálatra vonatkozó része a számlának ez:

Czím	Rovat		K	f	K	f
XII		**Állomási szolgálat.**				
		Személyi járandóságok.				
	1	Fizetések és lakpénzek	83.025	71		
	2	Havi és napidíjasok	9.177	20		
	3	Napibéresek	4.406	48		
	4	Mindennemű pótlékok	612	—		
	6	Ruhailletmények és természetben való adományok ...	2.488	75		
	7	Jutalmak és segélyek	—	—		
		Dologi kiadás.				
	8	Utazási, költözési és helyettesitési költségek	4.299	72		
	9	Hivatali és irodai szükségletek	12.727	94		
		Üzemi és fentartási kiadások				
	11	Az árúmozdításnál és raktárakban felmerülő költségek ...	12.971	—		
	12	Az állomások tisztítása, világítása és fűtése	8.638	13		
	13	Kocsik tisztítása, fertőtlenítése, megvizsgálása és tolatása.	2.540	21		
	14	Egyéb üzemi költségek	313	71		
	15	Állomási berendezések és leltári tárgyak fentartása s a selejtezettek pótlása	659	31	141.860	16

a tulajdonképen nem vasutüzemü és rendkivüli kiadások pedig a következő formában illeszkednek be az üzleti számlába:

Czim	Rovat		K	f	K	f
XXIII		**Tulajdonkép nem vasutüzemi és rendkivüli kiadások.**				
		Személyi járandóságok.				
	1	Igazgatóság és felügyelő-bizottság illetményei	7.000	—		
	2	A nyugdíj és betegsegélyző pénztárhoz való járulékok ...	27.507	93		
	5	Egyéb személyi járandóságok	22.053	14		
		Dologi kiadások.				
	6	Adók és közterhek	13.000	—		
	11	Egyéb kiadások	19.328	97		
		Rendkivüli kiadások.				
	12	Tüzkár elleni biztosítás	3.313	69		
	13	Szállítmánybiztosítás tüz, elveszés, hiány és sérülés ellen	2.659	03		
	14	Baleset és elemi események következtében fizetendő kárpótlások	6.037	14		
	15	Elemi események és balesetek által okozott kiadások ...	1.206	74		
	16	Elemi események és balesetek által a forgalmi eszközökön okozott károk helyreállítása	1.256	04	103.362	68
		Összesen ...			103.362	68

Magától érthető, hogy a villamos vasutak a viszonyaiknak megfelelő külön számlázási rendszert veszik iránytadóul. Meg kell itt még említenünk, hogy a m. kir. államvasutak igazgatásában lévő h. é. vasutak üzleti számlái sem veszik alapul a kiadásokra nézve a számlázási rendszert, hanem csak a fizetett önkezelési díjakat s illetve a társasági költségeket mutatják ki több-kevesebb részletezéssel.

b) *Közös vasutaknál. (Megosztási kulcsok.)*

Közös vasutaknál az osztrák számlázási rendszer az iránytadó. Itt tehát az üzleti számadásban fejezetek, czikkek és tételek szerint sorakoznak a bevételek és kiadások olyan módon, a mint azt az osztrák számlázási rendszer előirja. Szükségesnek látjuk arra való figyelemmel, hogy a közös vasutak *magyar és osztrák részére külön-külön üzleti számadás készítendő* — vagyis úgy az üzleti bevételek, mint a kiadások a két vonalrész szerint csoportositva állítandók össze, mely eljárás során el nem kerülhető, mikép a két vonalhálózatra (vonalrészre) közös bevételek és közös kiadások megosztásánál megfelelő megosztási kulcsokat ne vegyünk alapul, ezekre kitérni.

A megosztási kulcsokat illetőleg — hangsulyozva, hogy minden bevétel és kiadás lehetőleg közvetlenül annak a vonalrésznek javára vagy terhére számolandó el, a melyen, illetőleg a melyre vonatkozólag előáll vagy felmerül — a még meglévő két közös vasutra, vagyis a *déli vaspályára* és a *kassa—oderbergi vasutra nézve* az alábbiakat vesszük át »A vasutak évi jelentéseiről, különös tekintettel a közös vasutakra« czimen a V. és K. Közl. 1907. évi január hó 20-iki 9. számában közzétett czikkelyünkből:

»A közös szállítási bevételek úgy a déli vaspályánál, mint a kassa—oderbergi vasutnál általában véve a befutott utak arányában osztatnak meg a magyar és az osztrák hálózat, illetve vonalrész között, mely megosztási műveletnél a befutott kilométerek a szállítási adónak megfelelő százalékkal emelve számitandók.«

»A különféle bevételek — a mennyiben közösek — a természetüknek megfelelő, illetve az erre való tekintettel megállapított megosztási kulcs alá esnek; így a déli vasutnál a kocsibérek és a zsákbérletből származó bevételek a befutott kocsitengelykilométerek, a kassa—oderbergi vasutnál pedig a vonatkilométerek és a szállítási bruttóbevételek százalékainak számtani közepese alapján osztandók meg; a kassa—oderbergi vasutnál a szállítmányi biztosítási költség a vonalhossz-százalék és a vonatkilométer-százalék számtani közepese alapján, ugyanígy a szállítási üzletből folyó közös megtérítések és a közös kamatjövedelem is. Az árkeletnyere-

ség (esetleg veszteség) az utóbb említett vasutnál az érczpénzbevételek arányában oszlik meg.«

»A kiadásokra nézve a megosztási kulcsok a következők:

a) *A déli vaspályánál:*

Az építésre vonatkozó *központi költség* közvetlenül az építési számla terhére rovandó; a többi központi (bécsi vezérigazgatósági és budapesti üzletigazgatósági) költség a déli vaspálya 3 csoportja (magyar hálózat, osztrák hálózat régi vonalai, osztrák hálózat tiroli vonalai), valamint az üzemében lévő helyi érdekű vasutak között az említett csoportokra, illetve helyi érdekű vasutakra könyvelt összes kiadások arányában osztatnak meg.

A pályafelügyeleti és fentartási központi vezetés és a forgalmi szolgálati központi vezetés költségei az egyes csoportokra, illetve helyi érdekű vasutakra az illető vonalakon felmerült tényleges pályafelügyeleti és fentartási, illetve állomási és menetszolgálati (vonatkisérési) költségek arányában vettetnek ki.

A kereskedelmi szolgálat központi vezetésének költsége a bruttó szállítási bevételek alapján osztandó szét.

A menetszolgálati (vonatkisérési) közös költségek megosztásánál a haszon-vonatkilométerek aránya az alap.

A vonatmozgósítási (*vontatási*) *és műhelyi központi vezetés költségeinek* megosztása szintén a befutott haszon-vonatkilométerek arányában történik; ugyanígy a *vonatmozgosítási* (*vontatási*) *szolgálat költségeinek* megosztása is (az osztrák vonalakon levő vontatási felügyelőségek közvetlenül az osztrák vonalakat terhelő költségeinek előzetes kihasítása után.) Megjegyezzük itt, hogy a hegyi pályákon teljesített vonatkilométerek másfélszeresen, az előfogatú és toló-mozdonyokkal vitt vonatok ebbeli teljesítményei pedig kétszeresen számittatnak.

A forgalmi eszközök fentartási költségei a mozdonyokat illetőleg az összes mozodnykilométerek, a személykocsikat illetőleg az összes személykocsitengelykilométerek, a teherkocsikat illetőleg pedig az összes teherkocsitengelykilométerek arányában osztatnak meg.

A közvetlenül el nem számolható különféle kiadások közül az igazgatótanácsi illetmények a vonalhosszak, az árfolyamjegyzési és bélyegilletékek szintén a vonalhosszak, a nyugbéralapnak fizetett társasági járulék az illető bérfizetések (keresetek) arányában, a társasági vagyonból fizetett nyugdíjak és a kezelőnők tartalékalapjának juttatott hozzájárulás a vonalhosszak arányában osztatnak meg.

b) *A kassa—oderbergi vasutnál.*

Az általános igazgatás és a központi vezetés költségeinek megosztásánál kulcs gyanánt a vonalhosszszázalék és a vonalkilométerszázalék számtani közepese veendő alapul, szintúgy az igazgatóság és a felügyelőbizottság díjai s a nyugdíjjárulékok megosztásánál is.

A menetszolgálat (*vonatkisérés*), *vontatási szolgálat és a forgalmi eszközök fentartása* czímén felmerült közös kiadások megosztása a vonatkilométerszázalék és a szállítási brutto bevételek százalékainak számtani közepese alapul vételével történik.

A szelvénybeváltási költség és a tőzsdeilleték a tőkék arányában, illetve a még forgalomban lévő czímletek összegeihez képest osztatnak szét a magyar és az osztrák vonal között.

Az anyagszerkezelési költségeket itt sem a déli, sem a kassa—oderbergi vasutnál nem említettük; ezek, mint már fentebb jeleztük, az elfogyasztott anyagszerek értéke arányában oszlanak meg az egyes fogyasztó szolgálati ágazatok költségvrovatai között.«

A megosztási kulcsok felállítása bizonyos számítást feltételez, a mint ez a következő példából fog kiderülni. *A kassa-oderbergi vasut* fent említett kulcsai 1887. évben így alakultak:

A pályahosszuság volt: magyar részen	362·843 km.	=	85·1 %
osztrák »	63·752 »	=	14·9 »
Együtt	426·595 »	=	100 »

A vonatkilométer-teljesitmény volt :

	magyar részen	osztrák részen
a rendes vonatoknál	977,670	371.061
a másodrendü vonatoknál :		
teljes 100%kal számítva	15,727	540
75%-kal számítva :		
magyar részre 195.139 vonatkm. után	146,355	—
osztr. részre 98,740 vonatkm. után . .	—	74,054
Együtt	1.139,752	445.655
vagyis esik %	71·8902	28·1098
	100 %	

A bruttó szállítási bevételek a következők voltak :

	magyar részen	osztrák részen
I. fej. 1—5. czikkei együtt	3.009,152·25 frt	1.392,053·56 frt
ehhez hozzáadandó azonban a terhére írt passiv kocsibér fejében stb.	63,190·54 »	80,036·60 »
Összesen	3.072,342·79 »	1.472,390·16 »
vagyis %-okban	67·6067	32·3933
	100%	

Ezekből folyólag lett az *I. kulcs* (vonalhosszúság százalékának és vonatkilométerek százalékának a számtani közepese) :

Magyar részre $\frac{85·1 + 71·8902}{2} = 78·4951$ %

Osztrák részre $\frac{14·9 + 28·1098}{2} = 21·5049$ »

ellenben a *II. kulcs* (vonatkilométerszázalék és szállítási brutto-bevételek százalékának a számtani közepese) igy hozható ki :

Magyar részre $\frac{71·8902 + 67·6067}{2} = 69·74846$ %

Osztrák részre $\frac{28·1098 + 32·3933}{2} = 30·25154$ %

Végül a *III. kulcs* (a tőkekulcs) számítása ez volt :

	magyar részre	osztrák részre
A mindkét vonalrészre közösen kiadott részvények 19,412,600 és kötvények 38.037,800, együtt 57.450,400 frtnyi összegéből esett az állami biztosítások összegei arányában, melyek magyar részre 2.408,390, osztrák részre pedig 540,000 frtra rúgtak, magyar részre $\left(54.450,400 \times \frac{2.408,390}{2.948,300}\right)=$	46.928,313·03	—
osztrák részre ellenben : $\left(54,450,400 \times \frac{540,000}{2.948,390}\right)=$		10.522,086·97
ehhez hozzáadva a közvetlen kölcsönöket, u. m. : az eperjes—tarnowi vasut részvényeit 3.228,400 és kötvényeit 4.206,000 frttal, együtt	7.434,400.—	
az arany kárpótlási kölcsönt (magyar)	6.745,000.—	
az arany beruházási kölcsönt (magyar)	2.159,859.16	
az osztrák beruházási kölcsönt . .	—	1.189,600.—
Összesen	63.267,572.19	11.711,686.97
és ez alapon a III. kulcs lett	84·3801 %	15·6199 %

Nem lesz talán még érdektelen, ha a volt közös vasutak, a *magyar nyugoti és első magyar—gácsországi vasutakról, illetve az ezeknél gyakorlatban volt kulcsokról* is néhány szót mondunk. E vasutaknál a szállítási bevételek szintén a befutott utak arányában osztattak meg úgy, mint a kassa-oderbergi vasutnál ; a szállítási biztosítás és az egyes vonalakra közvetlenül nem róható megtérítések a vonalhosszúságok, a kocsibérletek a vonatkilométerek, — a kamatbevételek, árkeletnyereség és az elévült szelvényekből eredő, valamint az egyéb közös bevétel pedig a vonalhosszúságok szerint oszoltak meg.

A kiadásoknál a *vonalhosszúsági kulcs alá* estek : az általános igazgatás és a központi vezetőségek, az igazgatóság és a felügyelő-bizottság díjai, a különféle kiadások közt szereplő hirdetmények és közjegyzői költségek, a kamatkiadások ; a *vonatkilométer kulcs alá* pedig : a menetszolgálat (vonatkiséret) vontatási szolgálat és a forgalmi eszközök fentartása (beleértve a kisebb átalakításokat). Kivételt alkotott a nyugoti vasutnál : a vízemelés, laktanyák és fűtőházi leltár fentartása, a melyek közvetlenül róvattak az illető vonalakra, továbbá a tüzelő- és kenőszerek, melyek a győr-kisczelli (most czelldömölki) és székesfehérvár—szombathelyi vonalra nézve közvetlenül, a szombathely—gráczi vonalra nézve pedig az e vonalra eső teljesitményből számított vonatkm.-kulcs szerint osztattak meg (itt a gráczi tolatás egészen, a szombathelyi pedig csak félig tudatott be), olykép azonban, hogy a tüzelőszerek felrakása, az anyagszer egységárakhoz képest eredő különbözetek és a megtakarítási jutalmak előzőleg kihasíttattak ; ezek az összes vonatkilométerek arányában osztattak szét. (E vasutnál tehát a vontatási szoglálatnál két kulcs vétetett alapul, t. i. a generális és a partiális ; 1887. évben volt az első 76·7634, a második ellenben 45·9484% a magyar vonalrészt illetőleg.) A gácsországi vasutnál az üzemében volt dniesterpálya tolatásai e pályát terhelték. A *tőkék arányában* hasíttatott ki mindkét vasutnál a magyar részre az államelőlegek szállításából, a tözsdeadóból, a belföldi beváltási jutalékokból és költségekből eredő hányad, a kisorsolt értékek figyelmen kivül hagyásával ; a *fizetések arányában* kerültek a nyugdíjjárulékok megosztás alá ; végül a különféle egyéb közös kiadások azok természete szerint számláztattak, az anyagszerkezelési költségeket pedig e két vasutnál is a fogyasztott anyagszerek értékéhez mérten vetették az egyes anyagszert fogyasztó fejezetekre, czikkekre és tételekre.

Ime tehát azt látjuk, hogy a közös vasutak megosztási kulcsai nem egészen egyenlők, és ezt magától érthetőnek is találjuk, tekintve, hogy a viszonyok minden vasutnál mások.

Nem mulaszthatjuk el arra is utalni, hogy a különféle megosztási kulcsokat a tisztán magyar vasutak sem nélkülözhetik. Ezeknél is találkozunk közös bevételekkel és kiadásokkal, pl. a szállítási bevételeknél, a közös állomások és határállomások költségeinél stb.

A *határállomásokat* tudvalevőleg nem lehet — csak azért, hogy a közösség érintkező pontjainak száma megszoríttassék — a földrajzi határ szerint megépiteni, de ez sokszor lehetetlen is volna ; így pl. a budapest—wieni vonalon az országhatár a Morvafolyó közepén vonul át, a kassa-oderbergi vasutnál a mosty-i alagutat keresztezi. Ilyen esetekben a határhoz legközelebb eső azt az állomást választják és rendezik be csatlakozó állomásnak, a mely legjobban megfelel ; a vonatokat pedig a határon tulmenve, a csatlakozási állomáson adják, illetve veszik át. Az állomás közös költségeit — mint már említők — a befektetések és teljesítmények szerint osztják meg ; a csatlakozó vonalrész felügyeletét és fentartását a tulajdonos pálya végzi és ez kapja meg az itt értett vonalra eső bevételeket is ; ellenben a bemenő pályának az országhatártól a határállomásig tett vontatásért (traktió) megfelelő ellenértéket biztosít a tulajdonos pálya.

V. A vasuti zárószámadásról.

A vasuti zárószámadás a kereskedelmi számvitel szerint három részből áll ; ezek :

1. Üzleti számadás (számla).

2. Nyereség- és veszteség-számla.

3. Mérlegszámla (röviden mérleg) vagy mérlegrovás.

Az üzleti számadással az előző fejezetben ismerkedtünk meg; itt tehát csak a 2. és 3. alatt említett számlákról beszélünk.

a) Nyereség- és veszteségszámla.

A nyereség- és veszteségszámla a nyereséget (üzleti jövedelmet) állapítja meg, illetőleg azt az összeget, a mely szabad rendelkezésre áll.

Elsőbben tehát átveszi a mult évről áthozott nyereségmaradványt, ehhez hozzáadja a számadási év üzleti számlájának az egyenlegét (üzleti fölösleget), nemkülönben az oly bevételeket, a melyek nem a vasuti számlázási rendszer keretébe tartoznak, pl. a külön üzemek (kő- és kavicsbányák) nyereségét; utóbbiak azonban a vasuti üzleti számadás különféle bevételei közé is felvehetők. A bal (követel) oldalon ekként felvett összegekkel szembeállítja azután a jobb (tartozik) oldalon azokat a kiadásokat és veszteségeket, a melyek a vasuti üzem körén túl keletkeztek, tehát az üzleti számlába nem állíthatók be. Ilyenek pl. kereskedelmi üzleteknél a leírások, némely vasutnál a kötvények kamat- és törlesztési szükségletének az összegei. Ha a jelzett szembeállítás eredménye nyereség, úgy azt a baloldalon, ha veszteség, a jobb oldalon feltüntetendő egyenleg összegében mutatja meg.

Lássunk egy példát: *A győr—sopron—ebenfurti vasutnál 1907. évben a nyereség és veszteség-számla* így alakult:

	K	f		K	f
Az elsőbbségi tőke 1907. évre eső kamata	854.361	89	Egyenleg 1906. évről	10.619	80
577 drb elsőbbségi kötvény törlesztése	274.761	87	1907. évi üzleti fölösleg	1354.022	80
Nyereség-egyenleg 1907. év végével	235.518	96			
	1364.642	72		1364.642	72

Ez a vasut, a mint látjuk, az elsőbbségi tőke (helyesebben mondva: a forgalomban levő elsőbbségi kötvények kamata) és a kötvények törlesztése (helyesebben törlesztett kötvények beváltása) címeken felmerült szükségleteket a nyereség-veszteség-számlába vette be, a mi adózási szempontból is indokoltnak látszik, mert a részvényes társaságnak igazán és valóban csak az ekként, a nyereségegyenlegben nyilvánuló nyereség a *tiszta jövedelme* és elvileg indokoltan csak ez esik adókötelezettség esetén adózás alá.

Sok vasutnál az itt tárgyalt a mérleg és üzleti számla között közvetítő számla elő sem fordul, hanem az üzleti fölösleg közvetlenül kerül bele a mérlegbe.

Megjegyezzük, hogy a rendelkezésre maradó nyereség, (a mely társasági vasutaknál tiszta jövedelem gyanánt áll elénk, ha a részvénytársaság minden kötelezettségének kiegyenlítésével számolva állapíttatott meg, különben pedig itt is csak üzleti fölöslegnek minősítendő), a m. kir. államvasutaknál a m. kir. központi állampénztárba szállítandó be, a mi azonban tulajdonképen csak átszámítás utján történik, mert a *pénztári fölöslegeket* már évközben is beszállítják. A vasutak

számszerint kihozott havonkinti üzleti fölöslege ugyanis valóban csak papiron van meg, de annak készpénz-értéke a legtöbbször be nem szállítható, mert pl. az idegen vasutakkal való forgalomra eső bevételek esetleg csak később folynak be, vagy (a m. kir. államvasutaknál) a beruházási szükségleteket és a forgó tőke esetleges igényeit is az üzleti pénzekből előlegezik, illetőleg megbizásképen fedezik.

Társasági vasutaknál a nyereség felosztása, illetőleg hovafordítása iránt a zárószámadások elfogadásával kapcsolatban az igazgatóságnak a felügyelő-bizottság részéről is elfogadott javaslata alapján, a közgyülés határoz.

A győr—sopron—ebenfurti vasut 1907. évi felosztási javaslata pl. így szól:

»Az 1906. évi 10,619·86 korona nyereségáthozattal együtt 235,518·96 korona áll a t. közgyűlés rendelkezésére. Tisztelettel inditványozzuk, hogy *a*) 224,899·10 K-nak (Az 1907. évi fölöslegnek. Szerző.) 5%-a vagyis K 11,249·95 a tartalékalap szabályszerü javadalmazására; *b*) az 1908. évi julius hó 1-én esedékes részvényszelvénynek darabonkint 4 koronával való beváltására K 150,112; *c*) a sinmegujitási alap javára K 30,000; *d*) az osztalék-tartalékalap gyarapítására K 30,000 fordíttassék; *e*) a fenmaradó K 14,162·01 pedig uj számlára irassék.«

b) *A mérlegszámla (mérleg, számadási főzárlat, mérlegrovás).*

A vasuti zárószámadás mérlegeinek alakjával és azoknak az épitésből folyó ügyletekre vonatkozó részével már munkánk első részének III. (A vasuti tőke mérlegszerü kimutatása) szakaszában megismertettük szives olvasóinkat. Elmondtuk ott, hogy a mérlegszámla voltaképen két részből áll, a melyek egyike az épités, másika az üzlet viszonyait tükrözteti vissza; elmondtuk ott, mikor jelentkezik zárt egész gyanánt az épitési mérleg és mely esetekben nyúlik át az üzleti mérlegbe (a mérleg üzleti részébe) és viszont. E helyütt tehát rövidre foghatjuk mondókánkat.

Az üzleti részben foglalt számlák három csoportba foglalhatók össze, jelesen:

1. A pénztári számlák (pénztári készletek készpénzben és értékpapirokban),

2. Az anyagszeri számlák (anyagszer-készletek, anyagszerfedezeti alap) és

3. A hitelezők és adósok számlái szerint.

A vállalati mérleg záró tétele az üzleti fölösleg vagy hiány (a jobb, ill. baloldalon).

A pénztári számlákra nézve megjegyezzük, hogy a pénztári készletekben az összes állomási pénztáraknál az év végén mutatkozó készpénz-maradványok is kell, hogy jelentkezzenek, továbbá, hogy az értékpapirokat vagy névértékben (saját czímleteknél) vagy a deczember 31-iki árfolyammal (idegen értékek) kell beállitani.

Az anyagszereket a vasutak nem becslés alapján vagy a beszerzési árral számitva állítják be, hanem egységárak alapján kihozott értékkel.

A gyakorlatban ugyanis nagy nehézségekkel járna, ha minden egyes esetben a beszerzési árral vagyis az abból eredő valódi egységárral dolgoznánk, mert ily eljárás mellett, ha ugyanazon anyagszerből, mondjuk húszszor szereztünk be bizonyos mennyiséget húsz különféle áron, húsz egységárral kellene számolnunk. Egyszerüsítés czéljából tehát átlagos, vagyis kikerekített, közelítő *egységárat* állapítanak meg, a mely az egész évre vagy megfelelő időszakra változatlan marad. A számítási egységár és valódi beszerzési egységár közt előálló különbözetet azután az év végén úgy rendezik, hogy azt a fogyasztás értéke arányában, a fogyasztó szolgálati ágazatokra vonatkozó számlázási czímek, rovatok és tételek között megosztják. A megosztást egyébként helyesen csak azokra az anyagszerekre kell szorítani, a melyekre nézve nem érdemes részletes megállapításba bocsátkozni ; a tömegesen fogyasztott anyagszerekre (sínekre, talpfákra, kőszénre, műhelyi fákra stb.) nézve helyesebb eljárás, ha az azokat illető jóváírást, mert az elfogadott számítási egységár rendszerint nagyobb a valódi beszerzési egységárnál, előzetesen külön-külön végezzük el. Az anyagszer-fedezeti alapról munkánk első részében esett szó.

A hitelezők és adósok részletesebben vagy összevontabban kerülnek a mérlegbe, még pedig az adósok (éppen úgy mint a pénztári és anyagszeri számlák) annak jobb (vagyon) oldalára, a hitelezők annak bal (teher) oldalára. Ha csak a hitelezők és adósok egyenlegét mutatnók ki, ami azonban nem szokásos, akkor az egyenleg természetének, illetőleg eredetének megfelelően állítandó be a mérlegbe.

A hitelezők közé sorolandók :

a) az üzleti tartalékalapok (osztaléktartalék, szelvénybeváltási, törlesztési, megujítási alapok stb.)

b) a jótékonysági intézetek alapjai (nyugdíjalap, nyugbéralap, betegsegélyző pénztár stb.), a mennyiben nem külön, alapszerü számadásba foglaltatnak, mint a m. kir. államvasutaknál, hol a vasuti mérlegbe nem kerülnek bele ;

c) az óvadékok és letétek ;

d) a társasági czímletek (részvények és kötvények), valamint ezek osztalék- és kamatszelvényeinek beváltási hátralékai ;

e) a tulajdonképeni hitelezők (idegen vasutak követelései, anyagszerszállítók követelései, vállalati munkákra vonatkozó követelések stb.) ;

f) az egyéb ily számlák (pl. az állami biztosítást élvező vasutaknál az államkincstár tőke- és kamatbeli követelése).

Ellenben *az adósok közé* valók :

a) a jótékonysági intézetek vagyona (a fentebb említett feltétel mellett),

b) az óvadékok és letétek értékpapirjai,

c) a tulajdonképeni adósok (hitelezett szállítási díjakkal tartozók, idegen vasutak tartozásai stb.),

d) az egyéb idevágó számlák (pl. állami biztosítást élvező vasutaknál az állami biztosítási számla.)

Az adósok és hitelezők egyenlege, meg a pénztári és anyagszeri készletek együtt adják az üzleti tőkét, az ugynevezett *forgó tőkét*, a melyről munkánk első részében szintén beszéltünk.

Meg kell még említenünk, hogy a mérleg bal és jobb oldalán — ugy az épitési, mint az üzleti részében a mérlegnek — egyenlő összegü

ellenszámlákra is bukkanunk, melyek összefüggnek egymással, bár megjelölésük nem szószerint egyezik is. Ezek az *átfutó számlák*, melyeket *nyilvántartási számláknak* is nevezhetnénk. Ilyenek pl.: a mérleg jobb oldalán a »beruházási tartalékalap«, annak baloldalán — ha a tartalékalap értékpapirokból alakult — »a tartalékalap értékpapirjai« czimü számlák (h. é. vasutaknál), vagy pedig »a helyi érdekű vasutak irányában elvállalat kötelezettségek ellenértéke« és »helyi érdekű vasutak által az állam tulajdonába bocsátott törzsrészvények« czimü számlák (a m. kir. államvasutaknál), mely utóbbiak a mérleg bal, illetőleg jobb oldalán egyaránt 2,676.900 K azonos összeggel szerepelnek az 1907. évről szerkesztett mérlegben.

Ha a vasuttársaság külön ipari vállalkozással is támogatja vasuti üzletét, akkor az ezekbe befektetett összeg a mérleg jobb oldalára való, míg annak ellenértéke (a baloldalon) a társasági tőkében bennfoglalva nyilvánul meg. Ily vasutaknál — meg némely villamos vasutnál, pl. a budapesti villamos városi vasutnál — azután a mérleg jobb oldalán az iparvállalatoknál a kereskedelmi törvény rendelkezéseiből folyólag előforduló *értékcsökkenési alapra* is reáakadunk, a mely a nyereség-veszteségszámlába is bevehető, vagy közvetlenül elszámolt leírásokból származik.

Például közöljük *az aradi és csanádi egyesült vasutak* 1907. *évi mérlegét*, a melyből tanulságot szerezhetünk az előzőkben említett különféle számlák lényegét illetőleg:

VAGYON. Számadási főzárlat 1907. évről. TEHER.

	K	f.	K	f.		K	f.	K	f.
1. Vasutépítés			21051400	—	1. Társasági tőke:				
2. Vasutkiegészítés és beruházások	12957059	46			Törzsrészvények:				
Vasutkiegészítés és beruházások a tartalékalapból	800000	—	13757059	46	Kibocsátva 16.928,000—				
3. Ki nem bocsátott törzsrészvénytőke			392000	—	Ki nem bocsátva 392,000—	17320000	—		
4. Pénztárak készlete:			265452	27	Elsőbbségi részvények 12.806,200—				
5. Különféle anyagkészletek			1525552	65	Leírt és beváltott elsőbbségi-részvények 385,200—	13191400	—	30511400	—
6. Értékpapirok: Alföldi első gazdasági vasuti részvényekben			100400	—	2. Vasutkiegészítésre és beruházásokra alkotott tartalékalap			800000	—
7. Leirt elsőbbségi részvények			65800	—	3. Építkezésekre fordított üzleti feleslegek			1845212	42
8. Biztosíték-értékpapirok			218043	27	4. Üzleti tartalékalap			993246	22
9. Nyugdíjalap vagyona: Társulati részvényekben	1736200	—			5. Iparvállalatok értékcsökkenési tartalékalapja			874144	71
Ingatlanban	382545	54			6. Tartalék szénbánya vállalat kiaknázására			75000	—
Társulati élvezeti jegyekben	3240	—	2121985	54	7. Tartalék makói Maroshíd építésére			150000	—
10. Különféle segélyalapok vagyona			3155	59	8. Biztosítékok			218043	27
11. Különféle tartozók			2915126	47	9. Nyugdíjbevételek			2323558	90
12. Magánvagyon: Iparvállalatok és vasutak, ezek tartozékai, ingatlanok és ingók			2297691	34	10. Különféle segélyalapok vagyona			3155	59
					11. Különféle hitelezők			5165389	75
					12. Nyer. és veszt. számla 1906. évről áthozott tartaléka	36011	06		
					1907. évi üzleti felesleg	1718524	67	1754535	73
			44173666	59				44713666	59

Ha a mérleget szétbontjuk, azt találjuk, hogy az 1, 2, 3 alatt a teheroldalon kimutatott társasági tőkével, a vasutkiegészítésre és beruházásokra alkotott tartalékalappal, meg az építésekre forditott üzleti fölöslegekkel, illetőleg ezek 33,156.612·42 K-ás összegével szemben a mérleg vagyon oldalán 1, 2 és 12 tételek alatt a kimutatott befektetések értéke összesen 37,106.150·80 K áll, vagyis 3,949.538·38 K-val többel. Ebből a többletből, — melylyel az építési része a mérlegnek az üzleti részt befolyásolja és viszont — a társaság magánvagyonára esik 2,297.691·34 K úgy, hogy a vasutba befektetett tőketöbblet voltaképen csak 1,651.847·04 K-ra rúg.

A mérleg üzleti része ellenben így alakul:

A teheroldal 3—11 tételei alatti összegek együtt	9.802,518.44	K
A vagyonoldal 3—11 tételei alatti összegek együtt	7.607,515.79	K
Több teher	2.195,002.65	K
Szembeállítva a vagyonoldalon kimutatott építési ill. befektetési többletet	3.949.538.38	K-val
lesz a különbség	1.754,535.73	K,

vagyis a nyereség- és veszteségszámla egyenlege.

A szabadkai villamos vasut és világitási részvénytársaság 1907. évi mérlegének a beosztása ilyen:

Vagyon:			
1. Építési és berendezési számla		1.616.000.—	
2. Letétszámla		308.40	
3. Uj vasuti vonal építési számla		35,125.96	
4. Takarékbetét-számla		11,041.35	
5. Uj beruházások a villamos vasutnál		38,145.93	
6. Adósok számlája (követeléseink)		41,736.24	
7. Uj beruházások a villamos világitási telepnél		116,452.51	
8. Ujitások átmeneti számla		606,559.69	
9. Üzleti pénztárszámla		6,975.26	
10. Irodaberendezési számla		615.25	
11. Anyagszerszámla (anyagszerkészlet)		63,114.44	
12. Cassel és társa		1,359.—	2.537,434.03
Teher:			
1. Részvény alaptőke-számla	1.382,600.—		
Részvénybeváltási számla beváltott 265 db részvény	53,000.—	1.435,600.—	
2. Anyagszer tartalék-számla		18,064.76	
3. Leltári tárgyak értékcsökkenési szla		51,331.95	
4. Tartalékalaptőke-számla		205,082.72	
5. Hitelezők számla (tartozásaink)		2,299.46	
6. Compagnie de Service Urb. Brüssel		797,891.05	
7. Menetjegy-bélyegilleték-számla		139.09	
8. Adó- és bélyegilleték-tartalék-számla		1,363.65	
9. Nyereségegyenleg az 1906. évről	1,193.60		
Nyereség az 1907. évről	24,467.75	25,661.35	2.537,434.03

Ezt a mérleget azért mutatjuk be, hogy egyfelül villamosvasuti mérleget is lássunk; — másfelül, hogy a mérlegfelállitásnál követett eljárás különbözőségére is utalhassunk. Ez a mérleg egyébként tulságosan részletez (ami ugyan megengedett dolog, de nem ajánlatos) s mégsem elég világos, mert rendszertelen és abból csak némi belemélyedéssel juthatunk eredményes megitélésre. Például nem mondja meg határozottan, hogy az építési és berendezési számla a vasutra vonatkozik, ámbátor ennek kitalálása könnyü; nehezebben megy ez a 8. alatti számlánál. Azután (felfogásunk és nézetünk szerint) fölösleges számlákat is felvesz keretébe; igy a »Cassel és társa« számla az adósok számlával össze lett volna vonandó, hasonlóképen a teheroldalon a 7. és 8. alatti számlák a hitelezők számláiba beolvasztandók. A mérleg lehet rövid, de könnyen áttekinthetőnek kell lennie.

VI. Az üzleti (évi) jelentés.

A vasutak üzletük folyásáról évenkint jelentéseket szoktak szerkeszteni és ezeket jóváhagyás után közzétenni, illetőleg egymással csere-

képen közölni. E jelentések főczélja a *szám-adás*, értve ez alatt nem csak a pénzügyi, az ugynevezett zárószámadásokban megnyilatkozó számadást, hanem a szám-adást a vasuti üzlet és üzem miként történt vezetéséről, folytatásáról, menetéről.

Az üzleti jelentések alakilag nagyon eltérnek egymástól, de lényegileg a következő részekből állanak:

1. az igazgatóság jelentéséből,
2. a felügyelő bizottság jelentéséből,
3. a zárószámadásból,
4. a statisztikai kimutatásokból,
5. a jótékony intézetek számadásaiból.

1. *Az igazgatósági jelentések* reámutatnak a pálya állagánál mutatkozott jelentősebb változásokra, pl. uj vonalak épitésére, kettős vágányokra, forgalmi eszközök szaporitására stb., de főczéljuk az üzletnek a tárgyévben felmerült fontosabb jelenségeiről s különösen a forgalmi teljesitményekről, a forgalomról, valamint az elért pénzügyi eredményekről való beszámolás. Utóbbi tekintetben egybevetik a tárgyév eredményeit a megelőző éviekkel, vagyis kimutatják a forgalmi teljesitményeket, a személy- és árúforgalmat és a pénzügyi eredményeket (bevételeket, kiadásokat) s ezek gyarapodását vagy apadását az előző évhez képest. E mellett megemlékeznek az idetartozó érdekesebb mozzanatokról stb. Végül a m. kir. államvasutak jelentése reátér a jövedelmezőségre és a jótékony intézetek intéző bizottságainak jelentéseit is közli, míg a társasági vasutak ezzel kapcsolatban a jövedelem felosztására is tesznek javaslatot, amely tekintetben a kereskedelmi törvény rendelkezik.

2. *Felügyelő bizottsági jelentést* csak a társasági vasutaknál látunk, a melyek a kereskedelmi törvény ebbeli határozatait követik.

3. *A zárószámadásokról* (mérleg, nyereség- és veszteségszámla, üzleti számla) az előzőkben elmélkedtünk; megjegyezzük itt, hogy a m. kir. államvasutak üzleti jelentésében csak a kereskedelmi számvitelnek megfelelő zárószámadást találjuk meg.

4. *A statisztikai kimutatások* kiegészitő részei az igazgatósági jelentésnek, mert az eredmények megitélésének és magyarázatának segédeszköze a statisztika. Nem kivánjuk itt azoknak egyes részleteit felvetni, csupán ismételjük a »V. és k. közl.« 1907. évi 9-ik számában megjelent fentebb idézett cikkelyünk alábbi részében mondottakat, melyek szerint:

»A ki a most kiadatni szokott üzleti jelentések összehasonlitó tanulmányozásába fog, lépten-nyomon nehézségekbe ütközik, mert eltekintve a pénzügyi eredményekre vonatkozó tulajdonképeni számadásoktól, a statisztikai anyag gyüjtése közben azt találja, hogy e tekintetben sok a kivánni való.

Igy már a teljesítmények megállapítása sem indul egyöntetüen, helyes csapáson. Az egyik vasut ugyanis a szokásos fizető- vagy haszon-

vonatkilométer-, elegy- és tiszta tonnakilométer- és kocsitengely-kilométer-egységek némelyikét figyelmen kivül hagyja, a másik pedig részletesebb statisztikát egyáltalában nem ad.

A vasuti szaktudomány érdekében állana tehát, ha az említett nehézségek elháríttatnának s az évi, ugynevezett üzleti jelentésekbe felveendő anyag kölcsönös egyetértéssel egyöntetüen megállapíttatnék.

A pályahosszuság tekintetében a m. kir. vasuti- és hajózási főfelügyelőség részéről évenkint hivatalosan közzétett megállapítás veendő irányadóul, a mely a pálya épitési és üzleti hosszuságán kivül a második vágányok hosszúságára és e mellett a területi és tulajdonviszonyokra is kiterjed. A forgalmi teljesítmények felvételére és megállapítására nézve a kereskedelemügyi miniszterium kiadásában évenkint közzétett »Adatok a magyar vasutak állapotáról és üzleti eredményeiről« és az országos központi statisztikai hivatal közleményei tartalmaznak megfelelő adatokat, csakhogy az »Adatok« nehezen hozzáférhetők, mert csekély számu példányban jelennek meg, a statisztikai hivatal adatai pedig késve jutnak köztudomásra.

Czélszerü volna tehát, hogy az idevágó anyag a vasuti évi jelentésekben idejében rendelkezésre álljon.«

Az a körülmény, hogy a közös vasutak üzleti számadása ketté hasítandó, azaz mindkét vonalrészre (hálózatra) külön-külön üzleti számadás állítandó fel, illetőleg hogy ezek az elkülönített üzleti számadások megosztási kulcsok segélyével készülnek, az illető vasutak magyar részére vonatkozó eredményeknek a többi magyar vasut hasonló eredményeivel való összehasonlítását nem gátolja ugyan, de ilyenkor a magyar és osztrák számlázási rendszerek között fennálló, ismertetett eltéréseket nem szabad mellőzni, ha alapos következtetéseket akarunk vonni.

5. *A jótékony intézetek számadása* a zárószámadásból és a kezelési kimutatásból áll ; az utóbbit a legtöbb vasut elhagyja és a kezelés főbb adatait is a zárószámadásban tünteti fel.

Ideigtatjuk, hogy az »Adatok« szerint a magyar fő- és helyi érdekü vasutak jótékonysági intézeteinek a vagyonállása volt 1907. év végén koronákban :

Nyugdíjintézetek	32.440,850	(+ 465,274)
Betegsegítő-alapok	1.764,564	(— 578,287)
Vállalati betegsegélyző pénztár	943,895	(+ 943,895)
Külön » »	714,158	(+ 714,158)
Nyugbérpénztár (M. Á. V.)	4.294,276	(+ 1.063,199)
Egyéb jótékonysági intézetek	2.231,734	(+ 166,453)

A zárjelben álló összeg a megelőző évhez képest mutatkozott eltérést adja. A vállalati és külön betegsegélyző pénztárak a törvényszerü pénztárak megalkotása alkalmával a régi vállalati pénztárakból váltak ki.

VII. A költségvetés, úgyis mint a gazdaságos kezelés segédeszköze.

Minden vasuti vállalkozásnak (üzletnek) az a czélja — mint tudjuk, — hogy jövedelméből a befektetett tőke megfelelőleg gyümölcsöztethető legyen, t. i. hogy a jövedelemből (üzleti fölöslegből) a m. kir. államvasutaknál a befektetett tőke kamat- és törlesztési terhe kiteljék, részvénytársaságoknál pedig a kötvényszolgálat törlesztési és kamatjáradék) szükségletén felül a részvényesek is (méltányos osztalékot kapjanak.

Ily eredmény kétségkivül elsőbbed a bevételektől, illetőleg az azokat előidéző forgalmi és kereskedelmi összeköttetésektől, valamint az ezekre kiható észszerü díjszabási rendszer alkalmazásától függ; de elvitázhatatlan tény az is, hogy a kiadásoknak bizonyos határok közé való szorítása nélkül a mondott czélt vagy épen nem, vagy csak nehezen érhetjük el. Különösen fontos a kiadásokra kiterjedő gondos megfigyelés a mai viszonyok között, midőn a bekövetkezett fizetésrendezések, a munkabérek folytonos emelkedése és a fogyasztási anyagszerek állandó drágulása következtében a kiadások szaporodása oly arányokat öltött, melyek a bevételek ugynevezett természetes növekedését nemcsak ellensulyozzák, hanem azon jóval tulmennek; tehát mélyen megrendítették annak az általános elvnek alapját, mely szerint *a kiadásoknak a bevételekkel arányban kell lenniök!* Pedig nagy jelentőségü ez az elv, különösen hazai vasutainknál, a mennyiben forgalmuk — habár tagadhatatlan, hogy iparunk is szépen fejlődik — még mindig a változó (nagyon is változó) őstermelés esélyeihez képest alakul.

A kiadások a bevételekkel akkor állanak arányban, ha azok a pálya általános és helyi viszonyai mellett a forgalom általános fejleményeinek is megfelelnek. Vannak ugyanis kiadások, melyek a forgalom legsilányabb alakulása esetében sem mellőzhetők, holott mások nagyrészt a forgalom emelkedésével és csökkenésével járnak karöltve.

Mondottakból folyólag a takarékosságra irányuló tevékenységnek mindazokat a mozzanatokat és jelenségeket komolyan mérlegelnie kell, melyek a kiadásokat okozzák, illetőleg azon kell lennie, hogy fölösleges teljesitmények beszüntetése utján a kiadások csökkenthetők legyenek. Ebben a tekintetben a vonatok száma és menetrendje, a mozdonyok vonóerejének és a kocsik ülőhelyeinek, illetőleg rakodó területüknek és képességüknek czélszerü kihasználása, a személyzet helyes munkabeosztása, a fölösleges munkák mellőzése stb. lesznek megfontolandók. Nem czélozunk itt a rendkivüli kiadásokra, a melyek az előrelátás keretén kivül maradnak.

Hogy a rendes kiadások körül takarékosságot gyakorolhassunk és gyakoroltathassunk, s egyuttal a várható üzleti eredményekről tájékozhassuk magunkat, számot kell vetnünk a tapasztalati adatokkal, a valódi eredményekkel, de egyuttal a várható eredményekkel is.

A várható eredmények megfontolásánál és számbavételénél kiindulhatunk a saját pályán mutatkozott korábbi eredményekből és a forgalomnak azon várható alakulásából, valamint a pálya és tartozékainak (forgalmi eszközöknek stb.) állapotából, — de reápillanthatunk az idegen vasutak tapasztalati eredményeire is. A kérdés tehát csak nagy körültekintéssel oldható meg helyesen.

Minden egyes szolgálati ágazat vezetőjének tisztában kell lenni az ő hatáskörébe eső kiadásokkal s ha azt tapasztalja, hogy egyes ily kiadás tullép a gazdaságosság határán: keresnie kell az okokat, a melyek a túllépést

indokolják; egyidejüleg gondoskodni azon, mily intézkedésekkel lehet azokat az okokat elhárítani és megelőzni, vagyis a kiadásokat korlátozni? E végből részletes költségvetést is kell szerkesztenie, hogy a reá bizott ágazat összes kiadásait áttekinthesse és ellenőrizhesse. Ezt a költségvetést ugy állapítja meg, hogy az rendes körülmények között betartható legyen.

A részletes költségvetések összegezéséből készül az évi általános költségvetés, a mely azután végleges elfogadásával lefelé részletezve iránytadó lesz a külszolgálat végrehajtó személyzetének gazdaságos kezelésénél is.

a) *M. kir. államvasutak költségvetése.*

Az államgazdaság számviteli berendezkedése megköveteli és előírja, hogy a mindenkori kormány az állam évi szükségleteiről kellő időben gondoskodjék és e végből a következő évre vonatkozó kiadásokról és bevételekről, valamint a bevételekből netalán ki nem tellő szükségletek fedezéséről idejében költségvetést (a hozzá tartozó, az előző évhez képest felmerülő eltérésekről szóló *indokolással* együtt) és törvényjavaslatot terjeszszen az országgyülés elé megszavazás, illetőleg elfogadás végett. A költségvetésben foglalt kiadási tételek oly hiteleknek tekintendők, a melyek az egyes szükségletek határait jelölik meg, vagyis a valódi kiadásoknak az engedélyezett hiteleket tullépni rendes körülmények között nem szabad, miből folyólag az elkerülhetetlen túllépést indokolni kell, ellenben a megtakarítást rendszerint nem. A bevételi tételek pedig arra sarkalnak, hogy azokat lehetőleg elérjék; itt tehát az elmaradás szorul indokolásra.

Miután a m. kir. államvasutak, mint az állam üzleti vállalkozása, az államgazdaságnak egyik része, magától érthető, hogy a költségvetési kötelezettség reájuk is kiterjed.

A m. kir. államvasutak költségelőirányzata a kereskedelemügyi miniszteri tárcza költségvetésének keretében illeszkedik bele az állami költségvetésbe és a következő részekből áll:

Kiadás.

Rendes kiadás.

1. rovat: Személyi járandóságok. } Az igazgatóság, üzletvezetőségek, külszolgálat és tulajdonképen nem üzemi kiadások szerint részletezve.
2. » Dologi kiadások. }
3. » Rendes fentartási és üzemi kiadások; pályafelügyelet és fenntartás, állomási szolgálat és vonatkiséret, vontatási és műhelyi és kompátkelési szolgálat, anyagszerkezelési szolgálat vasutvonalak és pályaudvarok üzletviteléért és használatáért, valamint a forgalmi eszközök használatáért fizetendő összegek szerint csoportosítva és a számlázási rendszer czímei szerint részletezve;
4. » Átalakítások; a megfelelő csoportok és számlázási czímek szerint részletezve.
5. » Tüz- és elemi károk okozta kiadások; a számlázási rovatok szerint részletezve.

Rendkivüli kiadás.

a) Átmeneti kiadások (leltárszaporításra).
b) Beruházások (szükségletek szerint részletezve).

Bevétel.

Rendes bevételek. Ide a számlázási rendszer I. czímének 1—5. rovata, valamint annak II. czíme alá tartozó bevételek, tehát 6 sorban 6 összeggel, vannak beállitva.

Minden beállított összeg mellett ott áll a megelőző évi költségvetési összeg.

Nincs terünk, hogy az egész költségvetésről mintát adhassunk, azonban például hozzuk néhány részét. Igy annak a *személyi járandóságokat* felölelő része a következő alaku:

Rovat	Alrovat	KIADÁS.	1909. évi előirányzat A Igazgatóság	B Üzletvezetőség	C Külszolgálat	D Tulajdonképen nem üzemi kiadások	Összesen	1908. évre megállapitott költségvetés	Tétel
			korona						
1		**Rendes kiadások.**							
		Személyi járandóságok:							
	1	Fizetések és lakpénzek	6927.370	7867.930	64,524.670	.	79,319.970	73,842.500	1
	2	Havi és napidíjasok	387.810	220.240	747.160	.	1.355.210	1,289.730	2
	3	Napibéresek	.	.	4,999.400	.	4,999.400	4,261.330	3
	4	Mindennemü pótlékok és tiszteletdijak	104.060	36.000	1,878.590	.	2,018.650	1,870.540	4
	5	Kilométer- és órapénzek	.	.	11,098.000	.	11,098.000	10,031.300	5
	6	Ruhailletmények és természetben való adományok	13.700	17.000	2,131.700	.	2,162.400	1,979.100	6
	7	Jutalmak és segélyek	82.400	70.500	357.930	.	510.830	446.010	7
	8	Hozzájárulás a leszámoló hivatalok költségeihez	730.000	.	.	.	730.000	730.000	8
	9	Az igazgatósági összülés illetményei	.	.	.	17.000	17.000	17.000	9
	10	A nyugdijintézet és betegsegélyző pénztárhoz való hozzájárulás	.	.	.	6935.000	6,935.000	4,000.000	10
	11	Közuti forgalomra szolgáló hidak felügyelete	.	.	.	23.590	23.590	22.160	11
	12	A vasut tartozékát képező házak felügyelete	.	.	.	2.000	2.000	2.000	12
	13	Vegyes kiadások	.	.	.	730.000	730.300	608.750	13
		Összesen	8245.340	8211.670	85,737.450	7707.890	109,902.350	99,100.420	

A *dologi kiadások* pedig ilyen módon vannak a fentebbi csoportokba szedve:

Rovat	Alrovat		1909. évi előirányzat A Igazgatóság	B Üzletvezetőség	C Külszolgálat	D Tulajdonképen nem üzemi kiadások	Összesen	1908. évre megállapitott költségvetés	Tétel
			korona						
2		**Dologi kiadások.**							
	1	Utazási, költözési és helyettesitési költségek	466.000	1068.000	4,766.410	—	6,300.410	4,774.060	1
	2	Hivatali s irodai szükségletekre és hirlapi hirdetésekre	954.900	307.460	2,137.990	—	3,400.350	3,035.310	2
	3	Törvénykezési és közjegyzői költségek	47.000	4.500	—	—	51.500	44.500	3
	4	Hivatali helyiségek bére és fentartása	490.000	288.000	469.040	—	1,247.040	1,190.480	4
	5	Hozzájárulás a leszámoló hivatalok dologi kiadásaihoz	83.000	—	—	—	83.000	73.000	5
	6	Adók és közterhek	—	—	—	343.000	343.000	343.000	6
	7	Közuti forgalomra szolgáló hidak	—	—	—	70.600	70.600	69.100	7
	8	A vasut taztozékát képező házak kezelési és fentartási költségei	—	—	—	75.000	75.000	60.000	8
	9	Egyéb dologi kiadások	—	—	—	338.000	338.000	410.000	9
		Összesen	2040.900	1667.960	7,373.440	826.600	11,903.900	9,999.450	

Következnek *a rendes pályafentartási és üzemi kiadások* az alábbi minta szerint:

Rovat	Alrovat	Tétel		1909. évi előirányzat egyenként	1909. évi előirányzat összesen	1908. évre megállapított költségvetés	Tétel
				korona			
3			**Rendes fentartási és üzemi kiadások.**				
	1		Pályafelügyelet és pályafentartás.				
		1	Pályafelügyelet	255.700		246.000	1
		2	Biztonsági (jelzési) eszközök, berendezések és a pályafentartási szerszámok és eszközök jókarban tartása	584.200		494.200	2
		3	Alépítmény	3,380.000		3,075.000	3
		4	Felépítmény	21,779.000		17.330.000	4
		5	Magasépítmény	3,260.000		2,702.000	5
		6	Fatelítés	3,040.000		1.280.000	6
	2		Összesen		32,298.900	25,127.200	
	1		Állomási szolgálat és vonatkiséret. Táviró és egyéb villamos berendezések és vezetékek stb. (a számlázási rendszer czímei sorjában.)				

Befejezi a rendes kiadások előirányzatát az alábbi rész:

Rovat	Alrovat	Tétel		1909. évi előirányzat egyenként	1909. évi előirányzat összesen	1908. évre megállapított költségvetés	Tétel
				korona			
5			**Tüz- és elemi károk okozta kiadások.**				
	1		Tűzkár elleni biztosítás	438.000		438.000	1
	2		Szállítmánybiztosítás tűz, elveszés, hiány és sérülések ellen	340.000		340.000	2
	3		Baleset és elemi események következtében fizetendő kárpótlás	300.000		300.000	3
	4		Elemi események és balesetek által okozott kiadások	1,040.000		1,040.000	4
	5		Elemi események és balesetek által a forgalmi eszközökön okozott károk helyreállítása	210.000		210.000	5
	6		Egyéb rendkivüli kiadások	2.000		2.000	6
			Összesen		2,330.000	2,330.000	
			Rendes kiadások összege		**244,233.000**	210,511.770	

következik:

Rendkivüli kiadások.

Átmeneti kiadások.

Leltárszaporitásra	800.000·—	500.000·—
Beruházások.		
Összesen (a részletezést lásd az épitési rész *E* szakaszának I. fejezete alatt)	6,190.000·—	6,490.000·—
Rendes kiadások összege	6,990.000·—	6.990,000·—
Rendkivüli és rendes kiadások összege	251,223.000·—	217.501,770·—

A költségvetést befejezik a bevételek összegei, a melyek a következő alakban lépnek elénk:

Rovat		1909. évi előirányzat	1908. évre megállapított költségvetés	Tétel
		korona		
	Bevétel.			
	Rendes bevételek.			
1	Személy-szállításból	78,000.000	73,500.000	1
2	Katonai szállitmányok szállitásából	2,800.000	2,700.000	2
3	Podgyász-szállitásból	2,000 000	1,900.000	3
4	Gyorsárú-szállitásból	10,000 000	10,000.000	4
5	Teherárú-szállitásból	203,000.000	188,500.000	5
6	Vegyes bevételek	31,670.000	29,460.000	6
	Rendes bevételek összege	**427,470.000**	306,060.000	

A költségvetés kiegészítő része »*a rendszeresített személyzeti és fizetési állomány részletezése*«. Ebben a személyzet létszáma és illetményei különkülön, az igazgatóság, üzletvezetőségek, külszolgálat és tulajdonképen nem üzemi kiadások szerint megosztva, valamint tisztviselők és egyéb alkalmazottak szerint csoportosítva, még pedig a tisztviselőké a fizetési osztály és fokozat, az egyéb alkalmazottaké a fizetési csoport és ezeknek megfelelő szolgálati minőség (czím) szerint vannak felvéve a fizetések, lakpénzek, kor-, személyi- és működési pótlékok összegeinek egyenkinti és az egyes fizetési osztály, illetve csoport szerinti beállításával. (Itt megelőző évi adatokra nem találunk.)

A költségvetést terjedelmes »*Indokolás*« kiséri (külön füzetben), a mely a költségelőirányzat alapjául szolgáló üzleti *pályahosszuság* és az előreláthatólag *lebonyolítandó forgalom* (fizető vonat-, elegytonna-, kocsitengely- és tiszta tonna-kilométerek) megállapitása után a később következő részletes indokolásban az előző évi eredmények s egységtételek számbavételével egyenkint indokolt bevételi czímek és kiadási czímek együttes összegeit adva, ezeket világitja meg első sorban.

Például az 1909. évi rendes bevételekre és rendes kiadásokra (lásd fentebb) nézve az alábbi adatokat közli.

Bevételek.	1909. évi előirányzat	1908. évi előirányzat	1907. évi (valódi) eredmény
1 üzletkilométerre	18.845·69 K	18.798·36 K	19.180·01 K
1 vonatkm.-re	3·688 »	3·728 »	3·761 »
1000 elegytonnakm.-re. . . .	13·632 »	13·710 »	13·746 »
100 kocsitengelykm.-re . .	8.93 »	9.053 »	9.117 »
1000 tiszta tonnakm.-re . .	58.062 »	58.858 »	57.461 »
Kiadások.			
1 üzletkm.-re	14,055.45 »	12,939.74 »	13,614.60 »
1 vonatkm.-re	2.751 »	2.564 »	2.67 »
1000 elegytonnakm.-re. . . .	10.167 »	9.43 »	9.757 »
100 kocsitengelykm.-re . .	6.66 »	6.226 »	6.471 »
1000 tiszta tonnakm.-re . .	43.304 »	40.483 »	40.788 »

Nem akarjuk ezeknek az adatoknak jelentőségét feszegetni, ámde arra mégis reá kell mutatnunk, hogy a bevételek óvatosan emeltettek, még pedig a kiadások emelkedésének arányához képest talán túlságosan óvatosan; ezt az óvatosságot azonban nagyon ajánlja annak a megfontolása, mely szerint az előirányzott üzleti fölösleg lehetőleg eléressék; tehát a soha el nem kerülhető előre nem látott kiadások a bevételek többletéből kiteljenek. Ez tisztán budget-technikai kérdés, a melynek a mondott értelemben való megoldását kifogásolni alig lehet. Utóvégre is a bevételek fejlődését a vasuti igazgatás, vagy a m. kir. államvasutak esetében a kormány intézkedései előmozdíthatják; mindazonáltal a forgalom fejlődése mégis csak s túlnyomó részben a közgazdaság (kereskedelem, ipar és mezőgazdaság) viszonyainak alakulását követi.

Felemlíti azután az indokolás az *üzleti hányadot*, t. i. a kiadásoknak a bevételekhez való arányát, mely 1909. évre 74·58, 1908. évre pedig 68·78 %-kal előirányoztatott, ellenben 1907-ben 70·98, 1906-ban 63·14 és 1905-ben 64·52 %-ra rúgott; a hányad feltünően kedvezőtlen irányzatát annak tulajdonítván, hogy a kiadások a részletes indokolás szerint jobban fognak emelkedni a bevételeknél, a mire nézve felsorolja azokat a költségszaporulatokat, melyek az említett aránytalan emelkedést előidézik; továbbá megemlíti, hogy az üzleti hányadra kedvezőtlen befolyással van a m. kir. államvasutak igazgatása alatt levő nagy számu helyi érdekü vasut, mert ezeknek a m. kir. államvasutakra vonatkoztatott hányada 1907. évben valóban 168·02 % volt, holott az 1909. évben 178·71 %-kal várható.

Majd átmegy az indokolás az *üzleti fölösleg gyümölcsözésére*. E szerint a példánkban szereplő 1909. évi 83.237,000 K-nyi fölösleg a valódi tőkét 3·92, a névlegest pedig 3·32 %-kal fogná kamatoztatni, a megelőző

évre előirányzott 4·78, illetőleg 4·01 %-kal szemben; megemlítvén, hogy az utolsó 3 évben a kamatozás volt:

	a valódi tőke után	a névleges %-okban
1907. évben	4.40	3.70
1906. évben	5.30	4.44
1905. évben	4.71	3.93

Megemlíti azután az indokolás, hogy a h. é. vasutakra eső költségeket a költségvetési előirányzat nem adja a törzshálózattól elkülönítve is, de erre nézve az indokoláshoz fűzött kimutatás tájékoztat, a melyben nemcsak a helyhez kötött kiadások, hanem a közös kiadások hányadai is beállitvák. Ugyancsak egy ily kimutatás jelzi a h. é. vasutak várható bevételeit s ezekből a m. kir. államvasutaknak jutó összegeket. Ezek szerint a bevétel 23.5, s illetve a forgalmi eszközök használatáért fizetendő 0.5 milliót beszámitva, együtt 24 millió koronára tehető, melylyel szemben a kiadások 42.898,600 K-val előirányozvák.

Következik ezután a kiadások részletes indokolása, t. i. a többszükségletek megokolása az előirányzat beosztását követve. Itt jelentős szerepe jut a statisztikai eredményeknek, a pálya és tartozékai állapotának, a forgalmi viszonyoknak, a takarékosság követelményeinek stb.

A kiadások többszükségleteinek indokolása igen tartalmas és szakszerü; minden körülménynyel számotvető. A bevételek indokolása szintén ilyen.

Az indokoláshoz — a melynek további ismertetéséről sajnálattal le kell mondanunk — függelékül néhány melléklet csatlakozik, még pedig: I. Az előirányzat alapját képező (magyarán: alapjául vett) forgalmi teljesítmények megállapítása; II. A m. kir. államvasutak (1901—1909.) évi előirányzata és (1901—1907.) évi tényleges eredményei; III. A m. kir. államvasutaknál az (1901—1907.) években felmerült valódi és az (1908. és 1909.) évekre előirányzott kiadásoknak összehasonlító kimutatása; IV. H. é. vasutak előirányzata (1. Üzleti hosszuságok és teljesítmények; 2. Kiadások). V. A h. é. vasutak és a csáktornya—zágrábi (zagoriai) vasut szállítási bevételeinek és az üzlet ellátásáért a m. kir. államvasutakat megillető kártalanítási összegeknek az előirányzata. VI. Kimutatás a h. é. vasutak (1907. évi) üzleteredményeiről.

b) *Állami biztosítást élvező vasutak költségvetései s ennek szerepe az állami költségvetésben.*

Az állami biztosítást élvező vasutak (kassa—oderbergi vasut és pécs—barcsi vasut) szintén kötelesek költségvetést készíteni és azt a kormánynak (kereskedelemügyi miniszternek) bemutatni. Szükséges ez a végből, hogy a biztosított évjáradékoknak az üzleti fölösleg számításba vételével fedezetlenül maradó hányadai, vagyis az állami biztosítást való-ban élvező vasuttársaságoknak előreláthatólag kifizetendő előlegek az állami költségvetésbe beigtathatók legyenek.

A bemutatott költségvetéseket a kereskedelemügyi miniszter átvizsgáltatja, bizottságilag *) megállapíttatja és azok alapján — elkészíttetvén a kifizetendő előlegek előirányzatát, — ezt a pénzügyminiszterhez az indokolással együtt átteszi a végett, hogy az ugynevezett kisebb tárczák közé való beállításukról gondoskodjék. A megállapitott költségvetést a kereskedelemügyi miniszter a pénzügyminiszternek hozzájárulásával azután ahhoz alkalmazkodás végett idejében kiadja a vasuttársaságoknak.

A kassa—oderbergi vasut, mint közös vasut, az osztrák számlázási rendszerre fekteti a költségvetés beosztását és ez idő szerint csak a magyar részre készít előirányzatot, mert az osztrák rész kedvezőbb forgalmi viszonyainál fogva — amint mondják — kijött a garantiából, vagyis már nem élvezi az állami biztosítás kedvezményeit. A pécs—barcsi vasutról az üzletvezető m. kir. államvasutak mutatják be a magyar számlázási rendszerre támaszkodó költségvetést. Magától érthető, hogy a költségvetéshez indokoló jelentés is csatolandó, a melyben a többszükségletek, illetve bevételeknél az esetleges hátramaradások szakszerüen és kimerítően, tüze-

*) A bizottság tagjai a kereskedelemügyi és pénzügyi ministeriumok, meg a vasut. társaság képviselői.

tesen megmagyarázandók. Ebben az irányban ugyanazok a követelmények, mint a m. kir. államvasutaknál.

Az állami költségvetés idevágó X. fejezete »Előlegezések a vasuti kamatbiztosítás alapján« czím alatt ily alaku például az 1909. évre nézve:

Kiadás.

Rendes kiadás.

X. fej. *Előlegezések a vasuti kamatbiztosítás alapján:*	1909. évi előirányzat	1908. évre megállapított költségvetés
	korona	
1. *czím.* Az engedélyokiratok és azokat kiegészítő törvények alapján 4% kamat mellett ezüstben	1.019,140	205,170
2. *czím.* Az 1876 : XI., az 1879 : XXXVIII. s illetve az 1888 : XVII. t.-czikkek alapján 4 és 6% kamat mellett aranyban	1.590,876	856,973
Rendes kiadások összege	2.610,016	1.062,143

(A 4 és 6% itt azt jelenti, hogy az illető előlegért annyi kamatot számít fel az állam.) A megelőző évi szükséglethez képest mutatkozott jelentékeny emelkedést az okozta, hogy a jelen alkalommal állíttatott be először a kassa-oderbergi vasutnál az 1908 : XXXII. t.-cz. alapján engedélyezett 46.5 millió koronás névértékü elsőbbségi kölcsönnek megfelelő 2.114,313 K-nyi uj 4%-os állami biztositási összeg, mely nélkül az 1909. évre szóló szükséglet tulajdonképen csak 495,703 K-ra (— 566,440) rugna.

Az indokoláshoz fűzött részletes előirányzat szerint a szükséglet igy alakult:

		K	
a) *pécs—barcsi vasutnál:*			
Biztositott tiszta jövedelem	ezüstben 4%-os	700,000.—	
	aranyban 6%-os (17,134.25 frt)	40,795.83	740,796.—
A remélhető üzleti fölöslegből a biztosított jövedelem fedezésére esik ezüstben			494,770.—
Igénybe veendő államelőleg	ezüstben 4%-os	205,230.—	
	aranyban 6%-os	40,796.—	246,026.—
b) *a kassa—oderbergi vasut (magyar vonal)-nál:*			
Biztositott tiszta jövedelem	ezüstben 4%-os	7.268,410.39	
	aranyban 4%-os (346,618.35 frt)	825,282.98	
	aranyban 6%-os . . . . (304,414.93 frt) . .	724,797.46	8.818,490.—
Az üzleti fölöslegből fedezhető lesz ezüstben			6.454,500.—
Igénybe veendő	ezüstben 4%-os	813,910.—	
	aranyban 4%-os	825,283.—	
	aranyban 6%-os	724,797.—	2.363,990.—

c) *Más vasutak költségvetése.*

Az állami biztosítást igénybe nem vevő fővasutak és a helyi érdekü vasutak nem kötelezvék a kormánynak költségvetési előirányzatokat bemutatni; mindazonáltal azonban azok a gazdaságos üzemvitel czéljaira az önálló ily vasutaknál is nélkülözhetetlenek. A költségvetések szerkesztése dolgában az előzőkben mondottak tájékoztatnak.

Idegen vasutak üzemébe adott h. é. vasutakra nézve a költségvetés egyszerübbé válik, a mennyiben ezeknél leginkább csak azzal kell számot vetnünk, hogy a várható szállítási bevételekből mennyi marad meg az önköltségek czímén visszatartható összegek lovonása után s ezek ellenében mennyi a társasági költség. Ha különféle rendkivüli bevételre (időközi kamatjövedelem stb.) vagy kiadásra (kamatok, átalakítások stb.) van kilátás, természetesen ezekre is figyelmet kell fordítanunk.

*VIII. Mennyi bevételt kell vasutainknak elérniök? *)*

Felvetett kérdésünkre a felelet ez:

Vasutainknak annyi bevételt kell elérniök, a mennyi az érvényben levő

*) Lásd a »V. és Közl. Közlöny« 1909. évi 25. és 28. számában megjelent tanulmányunkat, melynek eredményeit átvesszük. Az 1907. évre vonatkozó adatokat későbbi közleményeinkből lehet meríteni. Szerző.

vasutűzleti számlázási rendszer értelmében elszámolandó összes üzleti kiadások fedezésére, valamint a vasut megépítésére és felszerelésére — beleértve a mindenkori hasznos, tehát tőkésítendő beruházásokat is — fordított tényleges költségek beszerzése czéljából felvett kölcsönök terheinek, illetve részvénytársasági vasutaknál a kibocsátott részvénytőke terheinek is, kielégítésére szükséges.

A magyar fővasutaknál együttvéve az 1889—1906. években volt *névleges tőkét*, továbbá a *tényleges üzleti kiadásokat* és az *évi járadékterhet*, vagyis a kétféle összegek összeadásából jelentkező *elérendő vasuti bevételt*, végül ezzel szemben a *tényleg elért bevételt* a kereskedelemügyi m. kir. ministerium által hivatalos kiadásban közzétett »Adatok a magyar vasutak állapotáról és üzleti eredményeiről« czímü statisztikai évkönyvek nyomán az alább a szöveg közé fogott táblázat adja.

Év	Névleges tőke ezer korona	Elérendő bevételek						Tényleges bevételek	
		üzleti kiadások		szükséges jövedelem (üzleti fölösleg)		együtt			
		ezer	a névleges tőke %-ában	ezer korona	a névleges tőke %-ában	ezer korona	a névleges tőke %-ában	ezer korona	a névleges tőke %-ában
1899	2.530,233	146,324	5·78	115,578	4·57	261,902	10·35	233,933	9·25
1900	2.671,675	153,116	5·73	112,597	4·21	265,713	9·94	249,470	9·34
1901	2.704,395	161,161	5·96	118,462	4·38	279,573	10·34	249,294	9·22
1902	2.736,432	163,522	5·98	118,646	4·34	282,168	10·31	257,203	9·40
1908	2 780.562	169,420	6·09	114,161	4·11	283,581	10·20	267,122	9·61
1904	2.789,033	177,493	6·36	112,706	4·04	290.199	10·40	278,480	9·98
1905	2 822,900	191,319	6·78	113,229	4·01	303,547	10·79	296,097	10·49
1906	2.859,561	206,638	7·23	115,491	4·04	322,129	11·26	325,846	11·395

E kimntatásból látjuk, hogy az elérendő bevétel határait az összes fővasutaknál együtt a névleges tőkének 9·94 % (1900-ban) és 11·26 %-a (1906. évben) jelöli meg ; a miből — tekintve, hogy a mult évek adatai kevésbbé érdemelnek figyelmet — az következik, mikép *átlag 11·26 %-át a névleges tőkének kellene a fővasutaknak elérniök.*

A m. kir. államvasutaknál 1906. évben az üzleti kiadások fedezésére a névleges tőke 7·62 %-ával felérő összeg fordittatott, ellenben a szükséges jövedelem 4·16 %-ra rugott, vagyis az elérendő jövedelem 11·79 %-kal jelentkezik a 12·07 %-nyi valódi üzleti fölösleggel szemben, tehát 0·28 % tiszta jövedelmi többlet állt elő ; — ha azonban az 1907. évi eredményeket vesszük figyelembe, a mely szerint volt a névleges tőke 2.400,707,000 K, a tényleges üzleti kiadások 217.714,355 K, a tényleges bevételek pedig 306.712,208 K és a szükséges jövedelem 99.043,422 K : úgy arra az eredményre jutunk, hogy a kiadási százalék ebben az évben 9·07 %-ra, a szükséges jövedelemé 4·126 %-ra, az elérendő bevételeké tehát 13·2 %-ra emelkedett, a tényleges bevételeké pedig csak 12·78 %-kal jelentkezik ; vagyis, hogy az elérendő bevétel a valódit el nem érte, hanem a mögött maradt.

Ily körülmények között a m. kir. államvasutak elérendő bevételeit legalább 13·2 %-ra kell ez idő szerint tennünk.

Nem soroljuk fel a társasági fővasutakra és a helyi érdekű vasutakra vonatkozólag a tanulmányban ismertetett egyes adatokat, csak a kérdést megvilágító végeredményt állítjuk ide :

Fővasutainknál az elérendő bevételek meximuma a névleges tőke százalékában 13·65% (1906. évben a pécs—barcsi vasutnál), minimuma pedig 7·56% (1906. *évben a déli vaspálya magyar hálózatánál*) ; *ellenben helyi érdekű vasutainknál a forgalomban lévő elsőbbségi részvények értékének százalékában a maximum 21·85, a minimum pedig 9·31% volt.* (Első 1906. évben az önálló helyi érdekű vasutak csoportjánál, utóbbi szintén 1906. évben a szamosvölgyi vasutnál a törzsrészvényeket is betudva).

Megjegyezzük egyébként, hogy a pécs—barcsi vasut százalékát azért nem tartjuk iránytadónak, mert e vasut a m. kir. államvasutak üzemében áll, az önálló helyi érdekű vasutakra nézve kihozott maximumot pedig eléggé

megbízhatónak azért nem látjuk, mert az egyes helyi érdekű vasutak pénzbeszerzési és üzleti viszonyai nagyon különböznek egymástól.

Tekintettel továbbá arra, hogy úgy a fő- mint a helyi érdekű vasutak személyi járandóságainak, valamint a munkabéreknek folyton tartó emelkedő irányzata még nem jutott a kívánt nyugvópontra (bár ahhoz közel jár) és arra, hogy az anyagszerek drágulása sem jutott még el — úgy látszik — az óhajtott végső határhoz: az a nézetünk, mikép üzletben lévő vasutaknál — a mennyiben a jövőbeli várható eredményeket akarjuk megállapitani — a leghelyesebb eljárás az lesz, ha a várható viszonyok számbavétele mellett a korábbi évek adataiból; létesítendő uj vasutaknál pedig az, ha valamely már meglévő, a számítás tárgyául választott vasuttal épitési és üzleti nézőpontokból legközelebb álló vasut tapasztalati adataiból indulunk ki.

IX. A pénzügyi eredmények statisztikája.

A vasutak pénzügyi eredményei a bevételekben és kiadásokban s illetőleg az elért üzleti és tiszta jövedelemben nyilvánulnak meg.

A bevételeket és kiadásokat, valamint az ezekből származó üzleti fölösleget (esetleg a hiányt) egészben és egységtételek szerint szokás egymással egybevetni s megbirálni, a tiszta jövelelmet, vagyis az üzleti fölöslegből rendelkezésre álló összeget pedig főleg a tőkékhez való vonatkozásuk szerint; megjegyezvén, hogy az egymással való összehasonlítás a saját pályára szorítkozhatik, de természetesen a többi vasutak hasonló adataira is kiterjeszkedhetik.

Mielőtt az általános eredmények és az egységtételek ismertetésébe fognánk, előrebocsátjuk, hogy a többször említett »*Adatok a magyar vasutak ... évi állapotáról és üzleti eredményeiről stb.*« czímü, a kereskedelemügyi miniszterium hivatalos kiadásában megjelenő évkönyvek — eltekintve a tőkékre, a helyi érdekü vasutak épitési költségeihez adott hozzájárulásokra, továbbá az állam, valamint törvényhatóságok és községek birtokában levő törzsrészvényekre vonatkozó kimutatásoktól — a következő ide tartozó kimutatásokat közlik:

XIV. táblázat. Bevételek, kiadások és fölöslegek.
XV. » Bevételek, kiadások és fölöslegek egységtételei.
XVI. » A szállítási bevételek egységtételei.
XVII. » A vasutak jövedelmezősége.
XXI. » Városi és községi vasutak üzleteredményei.

(XIV—XVII. számu táblázatok csak a fő- és helyi érdekü vasutakra vannak figyelemmel.)

Tekintve, hogy az »Adatok« évkönyv nehezen hozzáférhető, mert aránylag kevés példányban jelenik meg: az alábbiakban ismertetni kívánjuk az említett táblázatok adatait; tesszük ezt azért is, hogy az előadandókból meríthető tanulságok megszerzésére alkalmat adjunk. Önként érthető, mikép nem sorolhatjuk fel az összes adatokat; a közlendő egyenkinti és összevont adatok között azonban sok lesz olyan, a mi érdekesnek igérkezik.

a) **A magyar vasutak bevételei, kiadásai és fölöslegei, valamint ezeknek egységtételei 1907. évben.***)

Fővasutak.

A m. kir. államvasutak és társasági fővasutak 1907. évi idevágó összesített adatai ezek:

	Összesen K	1 pálya-	1 vonat-	1000 elegyt.	1000 tisztat.
		kilométerre (korona)			
Bevételek	329.786,623	34,143.59	4.60	14.76	56.62
Kiadások	227.958,156	23,565.37	3.17	10.19	39.08
Fölösleg	101.828,467	10,578.22	1.43	4.57	17.54
A megelőző évben a megfelelő adatok következőképen alakultak:					
Bevételek	306.477,010	31,843.94	4.52	14.66	55.64
Kiadások	187.269,030	19,457.79	2.76	8.96	34.04
Fölösleg	119.207,980	12,386.15	1.76	5.70	21.60

Az átlagos üzleti hányad, vagyis a kiadásoknak a bevételekhez való aránya 1907. évben 69·1% volt a megelőző évi 60·9% ellenében.**)

A m. kir. államvasutaknál (fő- és mellékvonalaiknál) az 1907. évi adatok voltak:

	Összesen K	1 pálya-	1 vonat	1000 elegyt.	1000 tisztat.
		kilométerre (korona)			
Bevételek	285.642,024	34,359.85	4.54	14.32	57.72
Kiadások	196.644,171	23,654.31	3.12	9.86	39.74
Fölösleg	88.997,853	10,705.54	1.42	4.46	17.98
A megelőző évben pedig a következő eredményekkel állunk szemközt:					
Bevételek	264.864,498	31,989.27	4.47	14.23	56.72
Kiadások	160.093,663	19,335.47	2.70	8.60	34.29
Fölösleg	104.770,835	12,653.80	1.77	5.63	22.43

Az üzlethányad 1907. évben 68·8% volt, a megelőző évben 60·4%.

A társasági fővasutaknál az 1907. évi hasonló adatok a következők:

Bevételek	44.144,599	32,827.85	5.10	18.49	50.44
Kiadások	31.313,785	23,286.45	3.85	13.11	35.78
Fölösleg	12.830,614	9,541.40	1.25	5.38	14.66
A megelőző évben pedig:					
Bevételek	41.612,512	30,948.31	4.86	18.20	50.01
Kiadások	27.175,367	20,211.05	3.17	11.89	32.66
Fölösleg	14.437,145	10,737.26	1.69	6.31	17.35

Az üzleti hányadok 70·9 és 65·3%-kal jelentkeznek.

A közölt adatokból szembe ötlik, hogy a bevételek 1907. évben általában véve gyarapodtak, a kiadások ellenben jelentékenyen s a bevételek emelkedésének mértékét meghaladó arányban növekedtek, a minek következménye a fölösleg feltünő visszaesése volt. Ugyanezt a jelenséget mutatják az egységtételek és üzleti hányadok is. A kiadások tetemes növekedésének okai között a személyi járandóságok jelentékeny szaporodását, a munkabérek folytonosan növekedő irányzatát és a fogyasztási anyagszerek árának tartott drágulását kell kiemelnünk.

*) Itt átvesszük a »V. és K. Közlöny« 1909. évi 70. számában közzétett czikkelyünk egy részét. Szerző.

**) A porosz államvasutaknál 1906. évben 62·63% volt a hányad, a franczia vasutaknál pedig: a délinél 47·26, az északinál 52·07, a páris—lyon—középtengerinél 50·10, a keletinél 52·25, az államiaknál 74·18%. (Ezekben a hányadokban azonban — úgy tudjuk — tulajdonképen nem üzleti kiadások nincsenek számba véve.)

Az egyes társasági vasutakra nézve az eredmények igy alakultak:

Vasutak	Év		Összesen K	Üzleti hányad %	1 pálya-kilométerre	1 vonat-kilométerre	1000 elegyt.-	1000 tisztat.-
1. Pécs-barcsi	1907	B	1.811,803		26,616.76	9.24	31.58	113.27
		K	1.231,065	67.9	18,085.28	6.28	21.46	76.96
		F	580,738		8,531.48	2.96	10.12	36.31
	»	B	1.664,206		24,448.45	8.69	31.09	115.06
	1906	K	1.033,546	62.1	15,183.56	5.39	19.31	71.46
		F	630,661		9,264.89	3.30	11.78	43.60
2. Kassa-Oderb. (magy. r.)	1907	B	15.966,669		41,641.07	4.88	16.11	37.45
		K	12.805,262	80.2	33,396.00	3.91	12.92	30.04
		F	3.161,407		8,245.07	0.97	3.19	7.41
	»	B	15.457,073		40,312.63	4.80	16.39	38.47
	1906	K	10.390,649	67.2	27,099.20	3.23	11.01	25.85
		F	5.066,424		13,213.43	1.57	5.38	12.62
3. Déli vaspálya (magy. h.)	1907	B	21.194,676		30,106.00	4.68	17.98	58.04
		K	14.339,009	67.1	16,986.00	2.64	10.15	32.74
		F	6.855,667		13,120.00	2.04	7.83	25.30
	»	B	19.502,679		27,697.95	4.38	17.42	55.78
	1906	K	12.983,626	66.6	18,439.51	2.92	11.53	37.14
		F	6.519,053		9,258.44	1.46	5.79	18.64
4. Győr—sopron—ebenfurti	1907	B	3.236,848		26,660.40	6.61	28.55	77.13
		K	1.882,825	58.1	15,507.98	3.84	16.61	44.86
		F	1.354,023		11,152.42	2.77	11.94	32.27
	»	B	3.197,041		26,332.60	5.98	27.09	74.33
	1906	K	1.791,883	56.5	14,758.94	3.35	15.18	41.66
		F	1.405,158		11,573.66	2.63	11.91	32.67
5. Mohács-pécsi	1907	B	1.934,603		28,618.34	11.95	41.72	75.41
		K	1.055,824	54.5	15,618.70	6.53	22.77	41.14
		F	878,779		12,999.64	5.42	18.95	34.27
	»	B	1.791,513		26,521.30	11.37	39.66	78.13
	1906	K	975,664	54.4	14,443.58	6.19	21.59	42.55
		F	815,849		12,077.72	5.18	18.07	35.58

Helyi érdekű vasutak.

Ezek egyes csoportjainak 1907. évi adatait alább adjuk:

Bevételek

	Összesen	Üzlet-hányad %	1 pálya-kilométérre	1 vonat-kilométérre	1000 elegyt.-	1000 tisztat.-
a) Önálló vasutak	13.224,644	—	11,580.10	1.89	26.78	80.50
b) A máv. h. é. vonalai	399,182	—	—	—	—	—
c) A máv. számlájára igazgatott h. é. v. ..	1.295,349	—	4,348.28	1.48	9.27	—
d) A máv. által a szabványszerződés alapján kezelt h. é. v. ..	43.173,963	—	5,859.32	2.40	19.55	95.99
e) A máv. által a tulajdonos számlájára igazgatott h. é. v. ..	670,746	—	9,667.76	4.30	32.50	154.30
f) Magánvasutak üzemében levő h. é. v...	4.092,876	—	5,596.63	2.07	29.16	111.19
Együtt ..	62.856,760	—	6,529.27	2.27	21.27	93.53

	Összesen	Üzlet hányad %	1 pálya-kilométerre	1 vonat-kilométerre	1000 elegyt.-tisztat.	1000 tisztat.-
Kiadások						
a) csoportban	8.983,662	67.9	7,952.25	1.30	18.37	55.27
b) »	125,956	31.5	—	—	—	—
c) »	299,401	23.1	1,006.97	0.34	2.15	—
d) »	23.213,808	53.8	3,157.45	1.29	10.52	50.82
e) »	483,084	72.2	6,962.00	3.10	23.40	111.13
f) »	2.513,414	61.4	3,436.86	1.27	17.90	68.29
Együtt ..	35.619,325	56.7	3,758.29	1.30	12.24	53.83
Fölösleg						
a) csoportban	4.240,982	—	3,627.85	0.59	8.41	25.23
b) »	273,226	—	—	—	—	—
c) »	995,948	—	3,341.31	1.14	7.12	—
d) »	19.960,155	—	2,701.87	1.11	9.03	45.17
e) »	187,662	—	2,705.76	1.20	9.10	43.17
f) »	1.579,462	—	2,159.77	0.80	11.26	42.90
Együtt ..	27.237,435	—	2,771.18	0.97	9.03	39.70

A megelőző évi megfelelő adatok pedig voltak :

	Összesen	Üzlet hányad %	1 pálya-kilométerre	1 vonat-kilométerre	1000 elegyt.-tisztat.	1000 tisztat.-
a) csoportban	11.421,395	—	10,380.35	1.71	24.04	72.16
b) »	—	—	—	—	—	—
c) »	1.377,203	—	3,918.54	1.61	10.54	—
d) »	39.671,489	—	5,485.38	2.33	18.16	109.44
e) »	584,569	—	8,424.39	3.69	26.90	166.59
f) »	3.807,204	—	5,260.01	1.93	27.27	105.21
Együtt ..	56.861,860	—	5,961.96	2.12	19.16	100.96
Kiadások						
a) csoportban	7.360,021	64.4	6,689.16	1.10	15.49	46.50
b) »	—	—	—	—	—	—
c) »	257,271	18.7	732.03	0.31	1.96	—
d) »	21.274,189	53.6	2,933.83	1.24	9.71	58.55
e) »	378,552	64.8	5,455.42	2.39	17.42	107.88
f) »	2.234,261	58.6	3,055.16	1.13	16.00	61.74
Együtt ..	31.504,294	55.4	3,303.22	1.18	10.62	55.94
Fölösleg						
a) csoportban	4.061,374	—	3,691.19	0.61	8.55	25.66
b) »	—	—	—	—	—	—
c) »	1.119,932	—	3,186.51	1.30	8.58	—
d) »	18.397,300	—	2,551.55	1.09	8.45	50.89
e) »	206,017	—	2,968.97	1.30	9.48	58.71
f) »	1.572,943	—	2,150.85	0.80	11.27	43.47
Együtt ..	25.357,566	—	2,658.74	0.94	8.54	45.02

Megjegyezzük, hogy a *b)* és *c)* csoportbeli adatok azért oly eltérők, mert az ebbe a csoportba való vasutak nagy részének eredményei egészben vagy részben a m. kir. államvasutak eredményeiben foglaltatnak. Az egyes vasutakkal tér szűke miatt nem foglalkozunk.

b) A magyar vasutak szállítási bevételeinek egységtételei 1907. évben.*)

A személyszállítási bevétel volt személykilométerenkint :

	1907. fillérekben	1906.
a m. kir. államvasutaknál (fő- és mellék vonalaknál)	2.83	2.86
a társasági fővasutaknál együtt (átlagban) ..	2.84	2.80
a fővasutaknál együtt (átlagban)	2.83	2.85
a helyi érdekü vasutaknál együtt (átlagban)	2.74	2.61

*) Lásd a »V. és K. Közlöny« 1909. évi 96. számában megjelent czikkelyünket, melyet lényeges rövidítéssel ide iktattunk. Szerző.

	1907.	1906.
	fillérekben	
Az utasonkinti bevétel volt :		
a m. kir. államvasutaknál	133.34	135.20
a társasági fővasutaknál	113.42	112.55
a fővasutaknál együtt	129.17	132.35
a helyi érdekü vasutaknál	48.39	48.25
A podgyász-tonnakilométerenkinti bevétel volt :		
a m. kir. államvasutaknál	21.80	21.80
a társasági fővasutaknál	26.73	27.07
a fővasutaknál együtt	22.13	22.37
a helyi érdekü vasutaknál	49.57	49.42
A podgyász-tonnánkinti bevétel volt :		
a m. kir. államvasutaknál	2,672.34	2,664.00
a társasági fővasutaknál	2,254.12	2,256.28
a fővasutaknál együtt	2,600.18	2,600.99
a helyi érdekü vasutaknál	1,551.74	1,550.29
A teheráru-tonnakmkinti bevétel igy alakult :		
a m. kir. államvasutaknál	4.31	4.25
a társasági fővasutaknál	4.07	4.18
a fővasutaknál együtt	4.29	4.24
a helyi érdekü vasutaknál	6.76	6.73
A teheráru-tonnánkénti bevétel végül ez volt :		
a m. kir. államvasutaknál	727.91	704.63
a társasági fővasutaknál	328.72	329.30
a fővasutaknál együtt	609.12	608.45
a helyi érdekü vasutaknál	244.29	244.10

A m. kir. államvasutaknál tehát a podgyász-tonnánkinti és az árúszállítási bevételi egységek az 1907. évben a megelőző éviekhez képest javultak, a podgyász-kmkinti változatlan maradt, míg a személyszállítási egységek valamivel hanyatlottak. A társasági fővasutaknál a személyszállítási egységek gyarapodtak, ellenben a podgyász- és teherárúszállításra vonatkozók gyengültek ; a helyi érdekü vasutaknál általános a javulás.

Az egyes társasági fővasutak 1907. és 1906. évi megfelelő egységei igy alakultak :

Vasutak	Év	Személyszállításból egy személy-km.-re	egy személyre	Podgyászszállításból egy tonna-km.-re	egy tonnára	Teherárúszállításból egy tonna-km.-re**)	egy tonnára
		esik bevétel fillérekben					
Déli vaspálya (magyar hálózat)	1907	2.78	131.00	31.52	2,601.00	4.65	439.00
	1906	2.78	131.76	29.07	2,531.48	4.58	423.36
Győr-sopron ebenfurti	1907	2.47	63.37	31.71	1,422.00	5.91	308.46
	1906	2.44	51.51	33.17	1,404.16	5.66	282.29
Kassa-oderbergi (magyar rész)	1907	3.04	113.74	20.98	2,058.48	3.46	286.01
	1906	2.91	112.01	21.20	2,060.05	3.54	291.31
Mohács-pécsi	1907	3.89	72.00	41.14	973.00	4.21	164.00
	1906	3.99	73.70	40.46	960.31	4.49	163.71
Pécs-barcsi	1907	2.57	60.66	71.98	2,108.87	6.61	258.96
	1906	2.56	57.35	72.02	2,116.70	6.97	292.41
Déli (összes hálózat)	1907	3.52	129.00	39.32	4,417.00	4.57	808.00
	1906	3.49	129.93	36.61	4,402.61	4.57	810.48
Kassa-oderbergi (magyar és osztrák rész)	1907	2.63	103.83	25.52	2,271.83	3.38	338.62
	1906	2.50	97.06	26.70	2,272.98	3.53	361.40

**) A porosz államvasutaknál ez az egység 1896—1906. években 4·224 és 4·5 f. között váltakozott, míg a franczia vasutaknál 1906. évben megfelel és pedig : az északinál 3·703, a keletinél 4·032, a páris—lyon—középtengerinél 3·310, a délinél 4·639, az államiaknál 4·608 és a nyugotinál 4·739 f.

A helyi érdekü vasutak egyes csoportjaira vonatkozó személy- és teherárúszállítási bevételek személyenkinti és illetve tonnakilométerenkinti egységtételeit a következőkben adjuk :

Vasutak	A bevétel volt fillérekben személy-kilométerenkint		teherárútonna-kilométerenkint	
	1907	1906	1907	1906
a) Önálló h. é. vasutak	2.39	2.22	4.39	4.24
b) M. k. államvasutak h. é. vonalai (Marosvásárhely—Szászrégen)	2.72	—	8.66	—
c) M. k. államvasutak számlájára igazgatott h. é. vasutak	—	—	—	—
d) M. k. államvasutak által a szabványszerződés alapján kezelt h. é. vas.	2.72	2.72	7.81	7.71
e) M. k. államvasutak által a tulajdonos számlájára kezelt h. é. vasutak	3.56	3.61	10.09	11.35
f) Magán vasutak kezelésében lévő h. é. v.	2.77	2.75	7.19	7.24
Együtt átlagban	2.74	2.61	6.76	6.73

Tér hiányában nem foglalkozhatunk az egyes helyi érdekü vasutak idevágó egységtételeivel sem részletesebben s ennélfogva csak a következő vasutakra terjeszkedik ki figyelmünk :

Vasutak	A bevétel volt fillérekben személy-kilométerenkint		teherárutonna-kilométerenkint	
a) *csoport.*	1907	1906	1907	1906
Aradi és csanádi egyesült	1·71	1·72	3·43	3.51
Budapest—budafoki villamos	3·32	3·19	—	—
Budapesti helyi érdekü vasutak	2·23	2·29	14·45	11·85
Máramarosi sóvasutak	1·90	1·87	21·77	21·38
Szamosvölgyi	2·68	2·83	5·05	5·30
d) *csoport.*				
Bács-bodrog vármegyei	2·90	2·87	8·13	10·09
Bihari	2·71	2·80	9·83	9·75
Brassó—háromszéki	2·96	2·93	8·87	8·42
Debreczen—hajdunánási	2·12	2·14	7·61	8·24
Dunántuli	2·28	2·28	8·32	7·97
Győr—veszprém—dombovári	2·62	2·62	8·44	8·05
Kassa—tornai	3·06	3·02	7·57	7·80
Kunszentmárton—szentesi	1·98	1·94	14·22	12·77
Magyar északnyugati	3·13	3·37	10·28	10·50
Marosvásárhely—szászrégeni	(l. *b*) cs.)	2·56	(l. *b*) cs.)	8·47
Mátra—kőrösvidéki egyesült	2·54	2·50	6·87	6·96
Nagyvárad—belényes—vaskohi	2·57	2·61	5·76	5·58
Petrozsény—livazsény—lupényi	2·36	2·64	6·55	6·51
Pusztatenyő—kúnszentmártoni	2·36	2·36	9·67	9·76
Sopron—pozsonyi	3·24	3·07	7·66	7·82
Szeged—nagykikinda—nagybecskereki	2·60	2·57	8·90	9·00
Szilágysági	2·95	2·99	7·68	7·28
Szombathely—pinkafői	2·91	2·84	10·61	10·47
Torontáli	2·48	2·55	9·65	9·44
Ujszász—jászapáti-i	2·03	2·06	8·11	7·96
Versecz—kubini	2·66	2·68	7·75	7·73
Vinkovcze—brčkai	3·20	3·25	8·09	8·78
e) *csoport.*				
Szatmár—nagybányai	3·56	3·61	10·09	11·35
f) *csoport.*				
Barcs—pakráczi (déli vaspálya üzemében)	3·28	3·30	5·92	1·10
Árvavölgyi (Ks.-od. üzemében)	3·13	3·04	8·74	8·21
Eperjes—bártfai (» »)	3·44	3·55	9·03	8·82
Gölniczvölgyi (» »)	2·23	2·44	8·33	7·94
Lőcsevölgyi (» »)	3·74	3·60	11·23	11·76
Poprádvölgyi (» »)	3·56	3·60	9·22	9·45
Alföldi első gazdasági (aradi és csan. üz.)	1·70	1·65	9·09	8·69

c) A magyar fővasutak jövedelmezősége 1907. évben.*)

A magyar fővasutak (m. kir. államvasutak és társasági fővasutak) 1907, évi jövedelmezőségi százalékai ezek:

Vasutak	A valódi tőke alapján az üzleti fölösleg százaléka	A névleges
1 M kir államvasutak	4·4138	3·7072
2 Pécs—barcsi vasut..	5·2794	4·0184
3 Kassa—oderbergi (magyar rész) ..	3·1828	1·9150
(2—3) Átlagban	3·3918	2·0844
(1—2) Átlagban	4·3607	3·5904
4 Déli (magyar hálózat)..	4·3476	2·5489
5 Győr—sopron—ebenfurti	6·3130	3·4121
6 Mohács—pécsi	5·1117	5·1171
(4—6) Átlagban	4·6300	2·7894
(1—6) Átlagban	4·3835	3·5040

A megelőző évi megfelelő adatok voltak:

1. M. kir. államvasutak	5·3190	4·4506
2. Pécs—barcsi	5·7333	4·3638
3. Kassa—oderbergi (magyar rész) ..	5·1010	3·0691
(2—3) Átlagban	5·1637	3·7133
(1—3) Átlagban	5·3108	4·3601
4. Déli (magyar hálózat)	4·1649	2·4184
5. Győr—sopron—ebenfurti	6·552	3·541
6. Mohács—pécsi	4·922	4·8854
(4—6) Átlagban	4·4925	2·6814
(1—6) Átlagban	5·2408	4·1687

Ezekből az adatokból látjuk, hogy a fővasutak 1907. évi jövedelmezősége csak a déli vaspályánál és a mohács—pécsi vasutnál javult, míg a többinél visszaesés volt; látjuk továbbá, hogy a jövedelmezőség tekintetében — a névleges tőkére vonatkozó százalékokat véve számba s figyelmen kivül hagyva a névleges tőkét ki nem mutató mohács—pécsi vasutat — 1907. évben a pécs—barcsi vasut, 1906. évben pedig a m. kir. államvasutak vezetnek.

Hogy azonban a felsorolt adatok jelentőségét közelebbről méltathassuk, lássuk még, mennyit kellene az egyes vasutaknak jövedelmezniök, hogy a vasutakat terhelő adósságok (a m. kir. államvasutaknál a kibocsátott állami kölcsönkötvényekből reájuk eső rész, továbbá az államosított vasutakkal átvett adósságok, a társasági fővasutaknál az elsőbbségi kölcsönkötvények és részvények) évjáradékai fedezhetők legyenek.

Ebben az irányban a kereskedelemügyi m. kir. minister úr hivatalos kiadásában közzétett »*Adatok a magyar vasutak állapotáról és 1907. évi üzleti eredményeiről*« czímü nagyértékü statisztikai évkönyvben foglalt idevágó kimutatásból, a következőkre jutunk:

1. *M. kir. államvasutak.*

Az államvasutakba beépitett (névleges) tőke kamat- és törlesztési szükséglete volt 1907. és 1906. évben a névleges tőke százalékában 4·1256 és 4·1645 %. A tényleges jövedelmezőlség (üzleti fölösleg) tehát 1907. évben nem fedezte a szükségest, hanem 0,4184 % hiány mutatkozott, melyet az állam, egyéb bevételeiből kellett kiegyenliteni, míg 1906. évben a valódi jövedelem a szükségest 0·2861 %-kal meghaladta, mely összeg az állam más szükségleteire volt fordítható.

*) Lásd a »V. és K. Közlöny« 1909. évi 57. számában (szerzőtől) megjelent czikkelyt, melynek egy részét átvettük.

2. *Pécs—barcsi vasut.*

	1907. évben	1906. évben
	korona	
E vasutnál a szükséglet volt	740,446	740,676
a tényleges jövedelemmel szemben tehát, mely	580,738	630,661
koronára rúgott	159,908	110,015

hiány jelentkezett, melyet az állami biztosításból folyólag az államkincstár volt kénytelen előleg gyanánt rendelkezésre bocsátani.

3. *Kassa—oderbergi vasut (magyar rész).*

A szükséglet volt	6.696,146	6.698,809
Ha ezzel szemben állítjuk a	3.161,406	5.066,424
koronányi valódi jövedelmet, úgy	3.534,740	4.632,385

hiányt találunk, a melyet az állami biztosítás következményeképen a magyar államkincstár fedezett.

4. *Déli vaspálya (magyar hálózat).*

Szükséglet	5.921,411	5.995,366
Valódi jövedelem	6.865,667	6.519,053
Marad rendelkezésre	934,256	523,687

mely összegből azonban a részvények osztalékot nem kaptak, mert a vaspálya-társaság jelenlegi nehéz pénzügyi viszonyai mellett egyéb követelmények voltak rendezendők.

5. *Győr—sopron—ebenfurti vasut.*

Szükséglet	1.129,124	1.121,708
mivel pedig a valódi jövedelem	1.354,023	1.405,158
volt, maradt rendelkezésre	224,899	283,450
melyből a részvények 1 %-os, illetve 1·375 %-os osztalékára kifizettetett	150,112	206,404
Maradt	74,787	77,046
mely összegek a mult évről áthozott	10,620	7,747
K-val emelve, vagyis összesen	85,407	84,793

K-val az 1908. illetve 1907. évi számlára könyveltettek.

Megjegyezzük, hogy a részvények teljes 4 %-os osztalékára 600,448 K lett volna fordítandó.

6. *Mohács—pécsi vasut*

Az üzlettulajdonos dunagőzhajózási társaság nem mutatja ki azt a szükségletet, mely a saját czímleteiből a mohács—pécsi vasutra eső hányad kamatoztatására, illetve osztalékára esik. A korábbi években kimutatott törlesztési hányadot is magában foglalt szükségletből következtetve, a vasutra eső összes szükséglet 923,928, illetve 898,453 K-ra tehető, úgy, hogy a fentebb számjelzett valódi jövedelemmel szemben 45,149, illetve 82,604 K hiány állana, a melyet a dunagőzhajózási társaságnak kellett vállalnia.

Összesítés.

Az előadottak alapján s egyöntetü összehasonlítási alapra való fektethetés érdekében a déli vaspályánál és a győr—sopron—ebenfurti vasutnál a teljes (az illető helyen kitett) 4 %-os részvényosztalékszükségletet számítva, a magyar fővasutak összes szükséglete, állami kötvények, illetve elsőbbségi kötvények törlesztésére és kamatjára, továbbá a társasági fővasutak részvényeinek osztalékára volt,

	1907. évben	1906. évben
illetve lett volna	116.454,468	115.490,597
Ezzel egybevetve az együtt	101.828,466	119.207,980
koronával eredményezett tiszta jövedelmet (üzleti fölöslegek összegét), mutatkozik:		
hiány	14.626,002	—
töblet	—	3.717,383

Hangsulyozzuk egyébként itt még, hogy az 1906. évi kedvező eredmény egyedül a döntő befolyásu m. kir. államvasutaknál elért kivételesen előnyös üzleti fölöslegnek a következménye volt.

d) **A magyar helyi érdekü vasutak jövedelmezősége 1907-ben.†)**

A helyi érdekü vasutak 1907. évi üzleti fölöslegei — a mult évről áthozott nyereségmaradványok nélkül — a következőképen alakultak:

	Összes vasutak K	Társasági vasutak K
A) Önálló vasutak (17, tavaly 18)	4.240,982	4.240,307
Ba) Magánvasutak kezelésében lévők (20, t 19)	1.579,462	1.582,427
Bb) M. k. államvasutak helyi érdekü vonalai (4, t 0)	219,762*)	93,847
Bc) A máv számlájára kezelt helyi érdekü vasutak (5, t 8)	995,948	224,456**) 685,903
Bd) A máv. által a szabványszerződés alapján kezelt h. é. vasutak (102, t 104)	19.960,155	177,219***) 19,687,436
Be) A máv. által a tulajdonos számlájára kezelt h. é. v. (2, t 2) ..	187,662	187,662
Összesen (150, t, 151)	27.183,971*)	224,456**) 117,219***) 26.477,582

A valódi befektetési tőke (vasutépitési és üzletberendezési költségek) 1907. évben volt:

	Összes vasutak K	Társasági vasutak K
Az *A*) csoportnál	96.796,438	96·578,438
A *Ba*) alcsoportnál	64.225,176	62·857,496
A *Bb*)	3.412,548[1])	1·360,000
A *Bc*) »	23.284,154	22·162,400
A *Bd*) »	535.822,816	533·008,816
A *Be*) »	4.053,900	4·053,900
Összesen	727.595,032	720.021,050

A valódi tőke alapján a jövedelmezőség tehát igy alakul:

	Összes vasutaknál százalékokban	Társaságiaknál
Az *A*) csoportnál	4.3813	4 3896
A *B*) csoport *a*) alcsoportjánál	2.4593	2 5175
» » » *b*) »	6.4398	6 9000
» » » *c*) »	4.2774	4 0626[2])
» » » *d*) »	3.7251	3 7269
» » » *e*) »	4.6291	4 6291
Átlagban	3.7361	3 7331[2])

Íme az 1907. évi átlagos jövedelmezőség a valóban befektetett tőkéhez való vonatkozásban!

†) Ide átvettük a »V. és K. Közlöny« 1909. évi 111. és 114. számában megjelent czikkelyünket jelentékenyen rövidítve. Szerző.

*) A székelykocsárd—marosujvári vasut 53,464 K-ra rugó fölöslegei nélkül. (Tőkéje ismeretlen.)

**) Az ungvölgyi vasut eredménye, a melynek forgalomban levő elsőbbségi részvényei 268,600 K-val szerepelnek, míg a törzsrészvények 1.218,000 K-val, a befektetési tőke pedig 4.080,000 K-val áll szemközt.

***) A pusztatenyő—kúnszentmártoni és ujszász—jászapátii vasutak együttes eredménye, a mely vasutak elsőbbségi részvényeiket nem értékesitették.

[1]) A piski—vajdahunyadi 926,932 K-nyi tőkéje nélkül; mert üzleti fölöslege nincs kimutatva.

[2]) Az ungvölgyi vasuttal együtt.

Ezzel szemben volt a megelőző évi:

	Összes vasutaknál	Társaságiaknál
	százalékokban	
Az *A*) csoportnál	4.724	4.736
A *Ba*) alcsoportnál	2.631	2.689
A *Bb*) »	—	—
A *Bc*) »	4.4205	4.1221
A *Bd*) »	5.6015	3.6001
A *Be*) »	5.863	5.863
Átlagban	3 6994	3.6941

E szerint az 1907. évi százalékszámok átlaga kereken 0·04%-kal javult, a mi egyedül a *Bd*) alcsoportbeli vasutak eredményének köszönhető, mert a többieknél apadást látunk.

A társasági vasutak kibocsátott vagyis értékesített elsőbbségi kötvényeinek értékeit — ott, hol egynemü részvényekre akadunk, *ezeket;* ott pedig, a hol elsőbbségi kötvények is kerültek a pénzpiaczra, a kötvények értékét *is* számbavesszük, — alább adjuk:

Az *A*) csoportnál	70.880,700	
A *Ba*) »	48.395,600	
A *Bb*) »	850,000	
A *Bc*) »	15.406,600	
A *Bd*) »	442.967,500	
A *Be*) »	3.366,600	581.867,000

Ezen az alapon *a jövedelmezőség százalékszámai* lesznek:

	1907. évben	1906. évben
Az *A*) csoportnál	5·9823	5·9704
A *Ba*) »	3·2698	3·5182
A *Bb*) »	11·04	5·9297
A *Bc*) »	4·531	
A *Bd*) »	4·4444	4·1224
A *Be*) »	5·5742	7·0636
Átlagban	4·5526	4·3594

Itt is azt látjuk tehát, mint a valódi tőkére vonatkozó százalékszámoknál, t. i. hogy az átlag a *Bd*) csoportbeli javulás következtében előnyösebb 1907. évben.

Az utóbb felsorolt, az elsőbbségi részvényekre (vagy egynemü részvényekre, esetleg elsőbbségi kötvényekre is) viszonyított százalékszámok jelölik meg azt a határt, a melyen tul menni csak a mult évi áthozatra vagy egyéb alkalmas tartalékra való tekintettel lehet. Ha t. i. valamely vasutnál ez a százalékszám nagyobb az elsőbbségi részvények (és elsőbbségi kötvények) törlesztési és osztaléki (kamatozási) szükségleténél, akkor a törzsrészvényes is számithat osztalékra; illetőleg ott, a hol az egynemü részvények említett szükségletén felül telik, a kikötöttnél nagyobb osztalék adható; ellenkező esetben nem. Sőt kedvezőtlen esetben — hacsak a megelőző évi nyereségmaradvány nem segít — az elsőbbségi, illetve egynemü részvények tulajdonosainak csekélyebb osztalékkal kell beérniök. Különösen áll ez ott, hol elsőbbségi kötvények is vannak, mert ezek törlesztését és kamatját előzőleg kell kiegyenlíteni.

A helyi érdekü vasutak 1907. évi valódi (befektetési) tőkéit, azok kibocsátott elsőbbségi, illetőleg egynemü részvényeinek és elsőbbségi kölcsönkötvényeinek értékét; továbbá az elért üzleti fölöslegeket, valamint ezeknek a megfelelő tőkéhez és az általános forgalomban lévő elsőbbségi (egynemü) részvényekhez (meg elsőbbségi kötvényekhez) viszonyított százalékait, vagyis a jövedelmezőséget; végül pedig a valóban kifizetett osztalékot, illetve kamatot (els. kötvényeknél), de csak az önálló vasutakra nézve, (mert valamennyi h. é. vasut hasonló adatainak közlésére nincs helyünk), a következő, a szöveg közé fogott összeállításban adjuk: megjegyezvén, hogy a belállított fölöslegekben a mult évi nyereség—maradványok nincsenek betudva

Sorszám	Vasut megjelölése	Valóban befektetett tőke	Kibocsátott elsőbbségi részvények	Üzleti fölösleg (hiány)			Kifizetett osztalék	
				korona	a befektetett tőke	az elsőbbségi részvények	elsőbbségi	törzs-
		korona			%-aiban		részvény. után %	
	a) Önálló helyi érdekű vasutak.							
1	Aradi és csanádi egyesült	34.808,459	13.191,400	1.715,524	4·93	13·00	6·00	6·00
2	Arad—hegyaljai	2.510,000	2.091,700	(111,270)	(4·43)	(5·32)	—	—
3	Budapest—budafoki villamos	2.660,000	2 660,000	160,729	6·04	6 04	5·50	—
4	Budapesti helyi érdekű	11.457,520	14.250,800	583,265	5·09	4·09	4·00	—
5	Budapest—szentlőrinczi villamos	2.846,000	3 127,400	178,401	6 27	5·70	5·00	—
6	Debreczen—hajdusámsoni	1.301,600	1.109,400	64,288	4·94	5·80	5·00	2·00
7	Gyulavidéki	1.000,000	800,000	(8,528)	(0·85)	(1·06)	—	—
8	Máramarosi sóvasutak	3.196,000	2.771,000	286,182	8·96	10·33	4·50	4·00
9	Miskolcz—diósgyőri	927,000	602,400	23,392	2·52	3·88	—	—
10	Nyiregyháza-vidéki	1.339,000	933,900	13,479	1·00	1·44	—	—
11	Össi—váradvelenczei összekötő	643,000	535,600	21,276	3·31	3·97	3·00	—
12	Segesvár—szentágotai	1.493,000	973,600	(14,746)	(0 98)	(1·51)	—	—
13	Szamosvölgyi	20.173,691	20.351,500	1.044,667	5·18	5·13	6·00	—
14	Szlavonia-drávavidéki	7.103,168	4.941,600	175,153	2·46	3·54	3·50	—
15	Térrét—kovásznai	218,000	—	675	0 31	—	—	—
16	Vajdahunyad—gyalári	3.955,000	1.573,800	88,567	2·24	5·63	4·00	—
17	Zágráb—samobori	1.160,000	966,600	19,928	1·72	2·06	1·45	—
	1—17 Együtt	96.796,438	70.880,700	675 | 4.240,307	4·3813	5·9823	—	—

Ámbátor az egyes vasutak hasonló adatait nem hozzuk, mégis érdekesnek találjuk megemlíteni a következőket:

A jövedelmezőség a legnagyobb a petrozsény—livazsény—lupényi vasutnál 35·56, *illetőleg* 42·66 % *-kal (a megelőző évben* 32.72 *és* 39·87 % *-kal), a mely vasut ennélfogva* 24(22) % *osztalékot adott az elsőbbségi részvények után*; utána sorakoznak az itt említett osztalék tekintetéből:

13·08%-kal az árvavölgyi (0),

9·00%-kal a szatmár—nagybányai (I. kib. után, 9),

8·25%-kal a nagyvárad—belényes—vaskohi (7.70),

6·55%-kal a brassó—háromszéki (5),

6·25%-kal a dunántuli vasutak (I. kib. után; 5·75) és a gyulafehérvár—zalatnai (6·75),

6·00%-kal az aradi és csanádi (6), a kőszeg—szombathelyi (6), a szamosvölgyi (5), a poprádvölgyi (5), a csetnekvölgyi (5), a debreczen—hajdunánási (7.50), a héjasfalva—székelyudvarhelyi (4·75) és a vinkovcze—brcskai (6),

5·75%-kal a budapest—esztergom—füzitői (5·50) és a pöstyén—verbói (először),

5·5%-val a budapest budafoki (4·3), a bihari (5), a szeged—nagykikinda—nagybecskereki (5), a szilágysági (5) és a szombathely—pinkafői (5.5),

5·45%-kal a zalavölgyi (5,65),

5·0%-kal a budapest—szentlőrinczi villamos (5), a debreczen—hajdusámsoni (2.04), a barcs—pakráczi (5), a gölniczvölgyi (5), a lőcsevölgyi (5), a csáktornya—zágrábi (5), az ungvölgyi (5), a bácsbodrogvármegyei (4·65), a dunántuli (II. kib. után), a kassa—tornai (6), a keszthelyvidéki (4·25), a kőrös—belovár—verőcze—barcsi (5·25), a magyar délkeleti (5), a szabolcsvármegyei (5), a szentlőrincz—szlatina—nasiczi (5), a zsitvavölgyi (5), a nagybánya—felsőbányai (5) és a szatmár—nagybányai (II. kib. után, 5),

4·825%-kal a murányvölgyi (4·025),

4·8%-kal a budapest—tiszai (4·8) és losonczvidéki (4·75),

4·75%-kal a haraszti—rácz kevei (4·75) és a nógrádvármegyei (4·5),

4·7%-kal a kaba—nádudvari 3.65),

4·5%-kal a máramarosi sóvasutak (4·5), a drávaszávavidéki (először), a szlavoniai (4·4), a sopron—pozsonyi (4·375) és nagytapolcsány—bossány—trencséni (4·275),

4·45%-kal a magyar északnyugati (4·10),

4·35%-kal a nagykároly—mátészalka—csapi (2·65),

4·3%-kal a békés—csanádi (4·10),

4·25%-kal a pozsony—komáromi (3·80),

4·00%-kal a budapesti h. é. vasutak (3·75), a vajdahunyad—gyalári (először), a késmárk—szepesbélai (2·65), a déldunavidéki (először), az erdély délvidéki (4), a mátra—kőrösvidéki (3·5), a nagyszeben—nagydisznódi (4), a szatmár—bikszádi (3·5), a tőketerebes—gálszécs—varrannói (3·75), és így tovább.

Osztalékot nem adott az elsőbbségi részvények után: az arad—hegyaljai, a gyulavidéki, a miskolcz—diósgyőri, a nyiregyházavidéki, a segesvár—szentágotai, a szepesbéla—podolini, a szepesváraljai, az alföldi első gazdasági, a hódmezővásárhely—makó—nagyszentmiklósi és a torontáli.

Az elsőbbségi kölcsönkötvények 4.5%-os kamatait kifizette: a szepes-váraljai, a pancsova—petrovoszellói és a varasd—golubovecai, míg a torontálinál ez nincs feltüntetve.

A törzsrészvényeseknek osztalék gyanánt jutott:

24% a petrozsény—livazsény—lupényi vasutnál (22),
6·5% a pusztatenyő—kunszentmártoninál (6·5),
6% az aradi és csanádi egyesült vasutaknál (6), a poprádvölgyinél (5) és az ujszász—jászapátii vasutnál (6),
5·89% a brassó—háromszékinél (4),
5·5% a szombathely—pinkafőinél (5·5),
5·37% a kőszeg—szombathelyinél (5·5),
4% a máramarosi sóvasutaknál (4),
3·15% a gölniczvölgyinél (3·3),
2·6% a pozsony—komáromi vasutnál (2·6),
2% a debreczen—hajdusámsoninál (0·9) és a szabolcsvármegyeinél (először); végül
1·55% a csáktornya—zágrábi vasutnál (1·55).

(A mult évben 8%-ot adott az időközben államosított marosvásárhely—szászrégeni vasut.)

Üzleti hiánnyal vesződött: az arad—hegyaljai (a megelőző évben + 0·11%), a gyulavidéki (+ 0·16%), segesvár—szentágotai (—0·21%) és a borossebes—menyházai (—1.48%) h. é. vasut.

Befejezésül megemlítjük még, hogy az *üzleti fölöslegek felhasználása* a következőképen alakult és pedig: elsőbbségi (egynemü) részvények (és elsőbbségi kötvények) törlesztésére fordíttatott összesen 996,400 (a megelőző évben 960,520) korona, azok osztalékaira (ill. az els. kötvények kamataira) 22.748,727 (20.101,904) korona, törzsrészvények törlesztésére 1800 (1600) korona, azok osztalékaira 1.609,952 (1.635,818); míg a megelőző évi nyereségmaradványok 1.566,040 (ill. 1.281,689) koronányi összegének betudásával 3.446,606 (3.939.413) K uj számlára könyveltetett s illetőleg a következő évre szállott át.

e) *A városi és községi (közúti) vasutak* 1907. *évi jövedelmezősége.*

Itt a villamos-, gőz- és lóüzemü ily vasutak — az úgynevezett kis vasutak — jövedelmezőségi adatait szándékozunk röviden ismertetni (értve kis vasutak alatt a budai hegypályát és a zágrábi gőzsiklót is), a melyek az 1907., 1906. és 1905. években a következők voltak:

Vasutak és siklók	Év	Befektetési (névleges) tőke K	Üzleti fölösleg	
			a befektetési tőke %-ában	K
a) Villamos üzemüek.				
Budapesti közuti, budapesti villamos városi, Ferencz József földalatti villamos, budapest-ujpest-rákospalotai villamos közuti, budapestvidéki vill. közuti, fiumei városi villamos, miskolczi villamos, nagyszebeni városi villamos (1906 óta), nagyváradi villamos városi (1906 óta), pozsonyi városi villamos, soproni villamos városi, szabadkai villamos, szombathelyi városi villamos és temesvári városi villamos	1907	110.465,634	9 029,345	8·175
	1906	103.361,269	7.866,214	7·61
	1905	92.251,952	7.075,195	7 67
b) Gőzüzemüek.				
Budapest-svábhegyi fogaskerekü, budai hegypálya (sikló), brassó-háromszéki h. é. vasut közuti vonalai, debreczeni, kassai nagyváradi (1905 ig) és zágrábi gőzsikló	1907	3.840,120	— 45,065	— 1·173
	1906	3.844,063	86,110	2 24
	1905	3.928,940	116,361	2·96
c) Lóüzemüek.				
Aradi, eszéki, pusztaszentmihályi, szegedi, zágrábi és nagygoricza-novicicai (1907-től)	1907	2.3 6,257	185,960	8·0 8
	1906	2.:50,008	200 001	8·89
	1905	2.248,508	189,814	8·44
Mindössze	1907	116.622,011	9.170,240	7·863
	1906	109,455,3.0	8.152,325	7·44
	1905	98,429,400	7.381,370	7·50

A kolozsvári gőzüzemü és a budapesti szentmargitszigeti lóüzemü vasutaknak ebben a kimutatásban nem jutott helyük, mert az első évek óta nincsen üzemben (tőkéje 725,216 K), a másodiknak pedig a befektetési tőkéje nem ismeretes (üzleti fölöslege volt 1907. évben 3,888 K, a megelőző évben ellenben 4,,228 K).

A befektetési tőkéből pályakilométerenkint esett 1907. évben: a villamosoknál 534,632 (1906. évben 511,269 K), a gőzüzemüeknél 91.737 (90.181) és a lóüzemüeknél 51,370 (49,771) K. —

A kimutatásra pillantva szemünkbe ötlik, hogy a jövedelmezőségben 1907-ben a villamosok járnak elől, holott eladdig a lóvasutak vezettek.

Az egyes vasutak részletes eredményeivel bővebben nem foglalkozhatunk; példának okáért felhozzuk azonban a budapesti kis vasutak 1907. és 1906. évi adatait.

Sorszám	Vasutak	Év	Befektetési tőke K	Bevételek K	Kiadások K	Kiadások a bevételeknek %-ában	Fölösleg (jövedelmezőség) K	Fölösleg a befektetési tőkének %-ában
1.	Budapesti közuti	1906	53.474,614	10.686,517	5.720,392	53·5	4.966,125	9·29
		1907	58.198,494	12.583,608	6.728,908	53·4	5.854,700	10·06
2.	Budapesti villamos városi	1906	22.028,695	4.915,972	3.116,199	63·4	1.799,773	8·17
		1907	23.187,499	5.358,099	3.761,971	66·5	1.896,128	8·17
3.	Ferenc József földalatti	1906	7.200,000	542,717	349,047	64·3	193,670	2·69
		1907	7.200,000	595,349	345,689	58 0	249,660	3·46
4.	Budapest—újpest—rákospalotai	1906	5.463,109	665,269	384,006	57·7	281,263	5·15
		1907	6.162,521	785,666	460,376	58·6	325,290	5·27
5.	Budapest-vidéki	1906	1.963,800	103,699	27,354	26·4	76,345	3.89
		1907	1.963,800	107,571	33,918	31·5	73,653	3·75
6.	Budai hegypálya (sikló)	1906	196,800	73,443	46,604	63·4	26,839	13·64
		1907	196,800	73,757	50,643	68·7	23,114	11·74
7.	Svábhegyi fogaskerekü	1906	600,000	105,555	90,966	86·1	14,589	2·43
		1907	600.000	115,388	99,628	86·3	15,760	2·62
8.	Pusztaszentmihályi közuti	1906	60,000	47,778	33,053	69·1	14,725	24·54
		1907	60,000	52,817	42,197	79 9	10,620	17·70
9.	Szentmargitszigeti lóvasut	1906	?	15,961	11,733	73·5	4,228	?
		1907	„	22,553	18,665	82·8	3,888	„

A jövedelmezőségre nézve közöljük még az alábbiakat:

A villamos vasutak között *első helyen áll 1907. évben a budapesti közuti* (lásd fentebb); utána sorakoznak: a fiumei városi 9·18 (1906-ban 8·67) %-kal; a budapesti városi villamos (l. fentebb); a miskolczi 6·89 (4·03), a szombathelyi 6·86 (6·62), a temesvári 6·45 (6·41), a budapest—ujpest—rákospalotai 5·27 (5·15); a nagyváradi 4·39 (4·16), a budapest-vidéki 3·75 (3·89), a Ferencz József földalatti 3·46 (2·69), a pozsonyi 3·20 (3·36) és a nagyszebeni 3·21 (3·08) %-kal. Hiányt mutat ki a soproni villamos 0·17 (0·61) %-kal és a szabadkai 0·01 (2·21) %-kal.

A gőzüzemüek között elöljár a budai hegypálya 11·74 (13·64) %-kal; utána következnek a debreczeni 4·09 (4·68), a svábhegyi 2·62 (2·43), a zágrábi sikló (2·51 (2·16), a kassai — 3·34 (— 0·57) és a brassó—háromszéki helyi érdekü vasutak (hosszufalusi) közuti vonalai — 7·47 (+ 0·01) %-kal. *A lóüzemüek között s egyuttal valamennyi kis vasut között a legjobb jövedelmezőségü* 1907. *évben az eszéki* 22·49 (22·32) %-kal; 1906. évben 24·54 %-kal a pusztaszentmihályi vezetett, mely 1907. évben a második helyre jutott 17·70 %-kal. Következik az aradi 7·99 (9·64), a szegedi 5·94 (5·92), a zágrábi 5·44 (5·96) végül az ujonnan megnyilt nagygoriczai 5·37 %-kal.

f) *Az összes magyar vasutak jövedelmeinek összefoglalása.*

Ha a *c*), *d*) és *e*) alatt előzőkben felsorolt vasutak jövedelmezőségi adatait összefoglaljuk, (a mely alkalomból nem szabad elfelejtenünk azt a körülményt, mely szerint a névleges tőkék összege a helyi érdekü vasutaknál a kellő helyen mondottaknál fogva és részben azért, mert a még ki nem bocsátott czímletek beszámítandó részei nem foglaltatnak benne, nem eléggé megbízható), a következő képet kapjuk:

	Névleges tőke ezer koronákban		Valódi jövedelem ezer koronákban	
	1907	1906	1907	1906
M. kir. államvasutak	2.400,707	2.354,079	88,998	104,771
Társasági fővasutak	505,351	505,482	12,830	14,437
Együtt	2.906,058	2.859,561	101,828	119,208
Helyi érdekü vasutak	843,620	831,320	27,184	25,358
Közuti (kis) vasutak	116,622	109,455	9,170	8,152
Mindössze	3.866,300	3.800,337	138,182	152,718

Ehez képest a *valódi jövedelem százalékokban így alakul:*

	1907	1906
M. kir. államvasutak	3·71%	4·45%
Társasági fővasutak	2·54%	2·86%
Együtt átlagban	3·50%	4·17%
Helyi érdekü vasutak	3·22%	3·05%
Kis vasutak	7·86%	7·44%
Főátlag	3·574%	4·018%

Ezek az eredmények jobb jövőre biztatók és jóllehet a porosz és franczia vasutakkal nem kelhetnek még versenyre, az angol vasutakkal szembe bátran kiállhatnak.

A porosz állami vasutak jövedelmezősége ugyanis valamennyi többi német vasut jövedelmezőségét messze felülmulja, de különösen az angol vasutakét, melyek 30,888 millió koronát kitevő rengeteg tőkéjöket csak 3·46%-kal kamatoztatják, míg a porosz államvasutak tőkéje 7·48%-kal gyümölcsözik. El kell azonban ismernünk, azt hogy a hat nagy franczia magánvasut jövedelmezőség szempontjából felülmulja a porosz államvasutakat. Míg ugyanis a porosz államvasutak tőkekamatoztatása a következő volt:

1896	7·15%	1902	6·54%
1897	7·14%	1903	7·12%
1898	7·07%	1904	7·17%
1899	7·28%	1905	7·52%
1900	7·14%	1906	7·48%
1901	6·41%		

addig a franczia magánvasutak tőkekamatozása sokkal kedvezőbb. Az osztalék ugyanis 1906-ban a franczia

keleti vasutnál	7·1%	Páris—L.—középt. v.-nál	11·6%
nyugoti	7·7%	Páris—Orleans vasutnál	11·8%
déli	10·0%	északi vasutnál	18·0%

volt. A franczia államvasutak nem mutatják ki a tőke kamatozását.

g) *A bevételek és kiadások részletes statisztikája.*

A bevételek és kiadások részleteivel (a melyekről az »Adatok« nem nyujtanak tájékozást) még nem volt dolgunk, de a szállítási bevételek egységtételeit *b*) alatt már ismertettük.

Ha az összbevételekre és összkiadásokra vonatkozólag fentebb közölt egységek részleteit kutatjuk, úgy az üzletjelentésekbe s az ahhoz fűzött üzletszámadásokba kell belemerülnünk, a melyekből azonban csak bizo-

nyos mértékig szerezhetjük meg a szükséges anyagot ; különösen, ha az egyes szolgálati ágak részleteibe tévedünk.

Például a mozdonyok (és motorok) üzeménél felhasznált tüzelőanyag költségeire nézve a m. kir. államvasutaknál megtaláljuk, hogy ezek (beleértve a megtakarítási jutalmakat és teljesítményi jutalékot, meg a felrakási költséget) :

1907. évben . . . . . 26.012,983 K-ra,
1906. évben . . . . . 16,760,018 K-ra rugott,

mely kiadások a saját mozdonyok teljesítményére vonatkoztatva az alábbi egységtételekben jelentkeznek :

	1907.	1906.
vonatkmkint	31·42 f	21·66 f
mozdonykmkint	25·31 »	17·62 »
1000 elegytonnakmkint	115·23 »	79·72 »

de más vasutaknál ilyen adatra a legtöbbször nem akadunk.

Csak érintettük a kérdést s nem kívánunk nála sokáig időzni ; mindazonáltal jónak látjuk, hogy az alábbiakban (lásd 184. és 185. oldalakat) a részletes statisztikára egy-két példát mutassunk be ; megjegyezvén, hogy a bemutatott egységek még további részekre bonthatók, pl. a kiadásoknál címek, rovatok és tételek szerint, de ez alkalommal annyira már nem követhetjük a dolgok menetét.

X. Az engedélyokiratoknak a vasuti üzletre való pénzügyi vonatkozásai. (Állami pénzügyi ellenőrzés.)

Az engedélyokiratoknak, valamint az ezeknek kiegészítő részét alkotó vasutűzleti rendtartásnak és vasutűzleti szabályzatnak határozmányai és rendelkezései a legtöbbször az űzlet pénzügyi oldalát is érintik ; mindazonáltal itt csak azokat fogjuk felsorolni, a melyek a pénzügyi szolgálat nézőpontjából tekintve fontosak, vagyis szorosan véve pénzügyi vonatkozásuak.

Nem említjük itt tehát a vonatok menetsebességére és összeállítására, a szállítási kötelezettségre (berni nemzetközi egyezményben), az árúknak károktól való megóvására, a balesetek esetében a vasutakra háramló felelősségre s egyáltalában a vasuti űzlet rendességének biztosítására vonatkozó rendelkezéseket, sem pedig a díjszabási tételek határait, valamint a pósta ingyenes szállítását s egyéb közérdek követelte kedvezményeket érintő intézkedéseket stb.

Szólani fogunk tehát a vasutaknak az állam részéről gyakorolt pénzügyi ellenőrzéséről, röviden, néhány szóban.

a) *M. kir. államvasutak pénzügyi ellenőrzése.*

A m. kir. államvasutakra, mint az államgazdaság egyik tényezőjére nézve gyakorlandó állami pénzügyi ellenőrzés tekintetében általában véve a fennálló törvények s az ezek végrehajtásában kiadott utasítások az iránytadók, különösen pedig az állami számvitelről szóló 1897. évi XX. t.-czikk s az ennek végrehajtásában kiadott utasítás. Az ebbeli ellenőrzés alapja a költségvetés ; ez az állami költségvetésről alkotott törvény keretében megvonja azokat a határokat, a melyek között az államvasutak üzeme rendes körülmények, t. i. a költségvetés alapjául

A m. kir. államvasutak és az államvasutak saját számlájára kezelt h. é. vasutak üzleti bevételei az 1906. és 1907. években.

A bevételek megjelölése	1906 Bevételek összesen K	f	az összes bevételek százalékában	1907 Bevételek összesen K	f	az összes bevételek százalékában	1906 Egységtételek pályakilométerenként évi átlagos üzleti hosszkm. után korona	1907 Egységtételek pályakilométerenként évi átlagos üzleti hosszkm. után korona	1906 fizető vonatkm.-ként fizető vonatkm. után fillér	1907 fizető vonatkm.-ként fizető vonatkm. után fillér	1906 fizető 1000 elegytonnakm.-kínt fizető 1000 elegytonnakm. után fillér	1907 fizető 1000 elegytonnakm.-kínt fizető 1000 elegytonnakm. után fillér	1906 fizető 100 kocsitengelykm.-ként fizető 100 kocsitengelykm. után fillér	1907 fizető 100 kocsitengelykm.-ként fizető 100 kocsitengelykm. után fillér	Jegyzet Szállítási bevétel	1906 fillér	1907 fillér
							8,279·793	8,313·250	59.190,309	62.910,246	18.615,083	19.946,685	28.064,153	29.663,442			
Személyszállításból (polgári és katonai utasok)	67.021,967	17	25·30	72.285,987	84	25·31	8,094·64	8,695·27	113·2	114·9	360·0	362·4	238·8	243·7	1 személykilométer után	2·87	2·84
Podgyász szállításból	1,771·613	68	0·67	1.840,228	20	0·65	213·97	221·36	3·0	2·9	9·5	9·2	6·3	6·2	1 személy után	135·7	133·8
Gyors- és teheráruszállításból	189.772,659	86	71·65	203.653,581	06	71·29	22,919·98	24,497·47	320·6	323·7	1,019·5	1,021·0	676·2	686·5	1 podgyásztonnakm. után	21·8	21·8
Összesen	258.566,240	71	97·62	277.779,797	10	97·25	31.228·59	33,414·10	436·8	441·5	1,389·0	1·392·6	921·3	936·4			
Különféle bevételek	6.298,257	18	2·38	7,862·226	99	2·75	760·68	945·75	10·6	12·5	33·8	39·4	22·5	26·5	1 podgyásztonna után	2,664·0	2,692·4
Összes bevétel	264.864,497	89	100·00	285.642,024	09	100·00	31,989·27	34,359 85	447·4	454·0	1,422·8	1,432·0	943·8	962·9	1 árútonnakilométer után	4·24	4·30

A m. kir. államvasutak saját vonalainak és az államvasutak saját számlájára kezelt idegen vasutak üzleti kiadásai az 1906. és 1907. években.

Czím	Kiadások megjelölése	1906 Kiadások összesen K	f	az összes kiadások százalékában	1907 Kiadások összesen K	f	az összes kiadások százalékában	1906 Egységtételek Pályakm.-ként évi átlagos üzleti hossz után korona	1907 Pályakm.-ként évi átlagos üzleti hossz után korona	1906 fizető vonatkm.-ként vonatkm. után fillér	1907 fizető vonatkm.-ként vonatkm. után fillér	1906 fizető 1000 elegytonnakm.-ként 1000 elegytonnakm.-után fillér	1907 fizető 1000 elegytonnakm.-ként 1000 elegytonnakm.-után fillér	1906 fizető 100 kocsitengelykm.-ként 100 kocsitengelykm. után fillér	1907 fizető 100 kocsitengelykm.-ként 100 kocsitengelykm. után fillér
								8,279.793	8,318·250	59.190,309	62.910,246	18.615,083	19.946,685	28.064,153	29.663,442
III. IV—X.	Igazgatási szolgálat ... ... Pályafentartási vonalszolgálat. Pályafelügyelet. Biztonsági (jelzési) eszközök, berendezések és a pályafentartási szerszámok és eszközök jókarban tartása. Alépitmény. Felépitmény. Magasépitmény. Fatelités: személyi, dologi, rendes fentartási és üzemi kiadások...	15.341,330	78	9·58	16.702,094	31	8·49	1,852·86	2,009·09	25·9	26·5	82·4	83·7	54·7	56·3
VI/a—X/a.	Biztonsági (jelzési) eszközök stb. Alépitmény. Felépitmény. Magasépitmény. Fatelités: átalakitási kiadások	25.815,396	29	16·13	30.810,039	46	15·67	3,117·88	3,706·14	43·6	49·0	138·7	154·4	92·0	103·9
XI—XV.	Táviró s egyéb villamos berendezések és vezetékek. Állomási szolgálat. Vonatkiséret. Olajgázelőállitás. Villamvilágitás: személyi, dologi, rendes fentartási és üzemi kiadások	3.068,193	82	1·91	4.001,200	20	2·04	—	—	—	—	—	—	—	—
XI/a—XV/a.	Táviró stb. Állomási szolgálat. Vonatkiséret. Olajgázelőállitás. Villamvilágitás: átalakitási kiadások	45.514,092	77	28·42	54.300,701	02	27·61	5,497·01	6,531.93	76·9	86·4	244·6	272·2	162·2	183·0
XVI—XIX.	Vontatási szolgálat. Kompátkelési szolgálat. Műhelyi szolgálat. Forgalmi eszközök fentartása: személyi, dologi, rendes fentartási és üzemi kiadások	301,741	68	0·19	418,115	29	0·21	—	—	—	—	—	—	—	—
XVI/a-XIX/a	Vontatási szolgálat. Kompátkelési szolgálat. Műhelyi szolgálat. Forgalmi eszközök fentartása: átalakitási kiadások	53.529,827	27	33·44	71.356 356	72	36·29	6,465·12	8,583·44	90·5	113·4	287·5	357·8	190·7	240·6
XX—XXI.	Vegyészeti laboratorium és anyagszertári szolgálat	253,155	42	0·16	419,176	31	0·21	—	—	—	—	—	—	—	—
XXII.	Vasutvonalak és pályaudvarok üzletvitele és használatáért fizetendő összegek	2.897,127	83	1·81	3.709,827	47	1·89	349·90	446·25	4·9	5·9	15·6	18 6	10·3	12·5
		3.372.803	50	2 11	4.103,928	77	2 09	407·35	493·66	5·7	6·5	18·1	20·6	12·0	13·8
	Összes üzleti kiadások { személyi, dologi, rendes fentartási és üzemi kiadások ...	146.470,578	44	91·49	180.982,947	75	92·04	17,690·12	21,770·41	247·5	287·7	786·9	907·3	521·9	610·1
	Összes üzleti kiadások { átalakitási kiadások	3.623,090	92	2·26	4.838,491	80	2·46	—	—	—	—	—	—	—	—
XXIII.	Tulajdonkép nem vasutüzemi és rendkivüli kiadások ...	9.999,993	76	6·25	10.822,731	66	5·50	1,207·76	1,301·87	16·9	17·2	53·7	54·3	35·6	36·5
	Összkiadások	160.093,663	12	100·00	196.644,171	21	100·00	—	—	—	—	—	—	—	—
	Ebből { személyi, dologi, rendes fentartási és üzemi kiadások ...	156.470,572	20	—	191.805,679	41	—	18.897·88	23,072 28	264·4	304·9	840·6	961·6	557·5	646·6
	Ebből { átalakitási kiadások	3.623,090	92	—	4.838,491	80	—	—	—	—	—	—	—	—	—

vett feltételek mellett mozoghat. Ellenőrzés czéljából havonkint *kezelési kimutatások* készítendők, melyekben a valódi eredmények a költségvetés megfelelő összegeivel szemközt állitva mutatvák ki ; a jelentkező eltérések pedig tüzetesen indokoltatnak. Ezek a kezelési kimutatások a kereskedelemügyi miniszter elé terjesztendők, a ki azokat jóváhagyás után az állami számvevőszékhez teszi át stb. Úgy a kereskedelemügyi miniszter, mint az állami számvevőszék elnöke ezenkivül időnkint megvizsgáltatja a m. kir. államvasutak pénzügyi gazdálkodását ; önként érthető lévén, hogy a vasutigazgatás minden fontosabb pénzügyi intézkedéséhez a felsőbb jóváhagyás előzetesen kikérendő, a mire nézve az idézett törvény rendelkezései s a fennálló utasítások adnak utmutatást. Igy pl. ha évközben oly jelentékenyebb szükséglet állana elő, melynek fedezésére a megszavazott hitel nem elegendő, vagy a melyről a költségvetési törvény nem gondoskodik, úgy a miniszter a költség kiutalványozása előtt indokolt törvényjavaslatban az első esetben póthitelt, utóbbi esetben rendkivüli hitelt kér ; ha pedig valamely kiadás elodázhatlan, vagy oly időben merül fel, midőn az országgyüléstől pót- vagy rendkivüli hitel annak együtt nem léte miatt nem kérhető, vagy ha valamely kiadás jelentéktelen volta miatt külön törvényhozási intézkedésre nem szorul, az ily költségek utalványozását a kereskedelemügyi miniszter csakis a pénzügyminister előzetes hozzájárulásával, a minisztertanács beleegyezésével teljesítheti ; halasztást nem tűrő esetekben az intézkedés egyidejüleg a pénzügyminiszterrel közlendő s azután a minisztertanácsnak tudomására hozandó. Ily esetekben a kereskedelemügyi miniszter a zárószámadás tárgyalásakor kaphat felmentést. A minisztertanácsi határozatok egyébként az állami számvevőszékkel hivatalból közöltetnek stb. megjegyezzük, hogy a póthitel kieszközlésére nincsen szükség abban az esetben, midőn az előirányzott kiadásoknál több azért kell, mert a forgalom fejlődése következtében a teljesítmények az előirányzottakat meghaladják ; ilyenkor ugyanis a többszükségletet a rendes körülmények között beálló bevételi többlet ellensulyozza.

Sajnálatunkra nem mélyedhetünk bele a kérdésbe s tovább haladunk annak a megemlítésével, hogy a m. kir. államvasutak zárószámadása szintén oly ellenőrzés alá esik, mint a kezelési kimutatás, vagyis a m. kir. államvasutak indokolással együtt bemutatják a kereskedelemügyi miniszternek, a ki azt megvizsgáltatás után jóváhagyván, az állami számvevőszékhez juttatja az állami zárószámadásba való beállítás végett. A felmentvényt természetesen az országgyülés adja meg az állami zárószámadások keretében.

b) *A magánvasutak pénzügyi ellenőrzése.*

Magánvasutaknál, különösen a társasági vasutaknál, más a helyzet ; és itt meg kell különböztetnünk oly vasutakat, a melyeknél az állam pénzügyileg érdekelve van és olyanokat, a melyeknél ily érdekeltsége nincsen.

Elsőknél az állam pénzügyi érdekeltségére való tekintettel hatályosabb, erősebb a pénzügyi ellenőrzés, a mennyiben ez a számadások részletes megvizsgálásába is belemegy ; az utóbbiaknál azonban a pénzügyi ellenőrzés ugyszólván csak az állam főfelügyeleti jogának gyakorlása nézőpontjából indul ; vagyis általánosabb, részletekbe nem bocsátkozó.

Közbeszúrjuk itt, hogy az állam utóbbiaknál főleg a kirendelt s az igazgatósági ülésekben és az igazgatóság kebeléből kiküldött végrehajtó bizottságban is résztvevő kormánybiztos utján végzi az ellenőrzést, míg az elől jelzett vasutaknál a kormánybiztos mellett az igazgatóságba és felügyelő bizottságba kinevezett képviselői közvetítésével is befolyásra tesz szert.

Az üzleti számadásokról értekezvén mondottuk fentebb, hogy a vasutüzleti rendtartás rendelkezése szerint *a mérlegek, az üzleti számlával és a nyereség-veszteség számlával együtt, továbbá a vállalat forgalmi és üzleti eredményeit kimutató évi jelentés, valamint a közgyülési és igazgatósági ülésekről felvett jegyzőkönyvek a kereskedelemügyi miniszternek bemutatandók.*

Az igazgatósági jelentésekből (a melyek nem társasági vasutaknál elesnek) a vasuti ügyekről általában véve és az ezek keretébe tartozó pénzügyi kezelésről is tudomást szerez a minisztérium, míg a közgyülési jegyzőkönyvből s az ennek kapcsán beküldendő évi jelentésből, mely egyuttal a zárószámadásokat is magába zárja, közelebbi tájékozást kap a pénzügyi eredményekről s az elért üzleti fölösleg hová fordításáról s illetőleg azok alapján megbirálhatja, vajjon a rendelkezésre állott tiszta jövedelem felhasználása az engedélyokirat és az alapszabályok rendelkezéseinek megfelelően történt-e? Természetes, hogy fontosabb, a társaságra nézve életbe vágóbb ügyekhez a miniszternek is van szava.

Oly vasutaknál, a melyeknél az állam pénzügyileg érdekelve nincsen, ebben a pénzügyi ellenőrzés ki is merül ; oly vasutaknál azonban, ahol az állam pénzügyileg érdekelt, behatóbb ellenőrzésre van szükség ; különösen áll ez az állami biztosítást élvező vasutaknál.

Az a körülmény ugyanis, hogy *az állami biztosítást élvező vasutak* engedélyokirataiban, illetve az ezeket szentesített törvényekben megállapított évi állami biztosítás azon az alapon engedélyeztetett, mely szerint az állam az illető társaságnak üzleti fölöslegét, ha az a biztosított összeget el nem éri, kiegészíti s illetőleg a hiányzó összeg erejéig megfelelő államelőleget ad : szükségessé tette az üzleti fölösleg vagyis az üzleti számadás helyességének a megállapitását, a mire nézve az engedélyokiratok csak annyit mondanak, hogy a számadásvizsgálat rendszerint számszerint fog megtörténni.

Az állami biztosításból az államra háramlott váratlanul nagy terhek azonban csakhamar arra indították a kormányt, hogy az itt értett vasutak gazdaságos kezelésére is gondot fordítson s ez irányban is kellő

ellenőrzést gyakoroljon. E czélból állította fel már 1871. évben a *vasuti kamatbiztosítéki számvevőszéket*, mint külön ellenőrző hatóságot, a melynek nemcsak az állami előlegek alapjául veendő számadások tüzetes megvizsgálása s ezek eredményeihez képest az államelőlegekre nézve végzendő elszámolás és kiegyenlítés volt feladatául kitűzve, hanem az évközi előlegek kiutalványozása iránti javaslatok elkészítése, meg a folyósított államelőlegek és ezek után felszámított kamatok nyilvántartásán kivül, az illető vasutak gazdaságos kezelésének az állam érdekeit védő ellenőrzése is.

A nevezett hatóság teendői később a m. kir. vasuti és hajózási főfelügyelőségre háramlottak át, melybe a számvevőszék mint számvevő osztály beleolvasztatott; ujjászervezés alkalmával azután az ügykör a közmunka és közlekedésügyi, most kereskedelemügyi miniszteriumba tétetett át.

Az állami előlegeket az ellenőrző hatóság, illetőleg osztály javaslatai alapján a m. kir. központi állampénztár fizette ki és fizeti ki ma is még, s erről a pénzügyminiszteri hitelszámvevőség számol; de (mint mondtuk) a nyilvántartást az ellenőrző hatóság (osztály) is vezeti.

Megjegyezzük, hogy az állami előlegeket — ma már csak a kassa-oderbergi és a pécs-barcsi vasutról esik szó — a vasutak a részvény- és kötvényszelvények lejárta (esedékessége) idejében vették és veszik igénybe; miből folyólag e részelőlegek az évi leszámolásban lerovásként voltak számba veendők, illetve veendők számba.

A gazdaságos kezelés ellenőrzésével együtt járt a vasutak pénzügyi szolgálatának, különösen a számviteli teendőknek gondosabb megfigyelése és behatóbb megvizsgálása, a miből következett, hogy az állami biztosítást élvező vasutak pénzügyi szolgálata, de igazgatása is, mindinkább az állam érdekében szükségessé vált korlátok közé került.

A déli vasutról mondottuk annak helyén, hogy voltaképen ez is kapott állami biztosítást, de azt nem élvezheti, mert itt a nyersbevételek szolgálnak a garantia alapjául, a valódi nyers bevételek pedig a biztosított határt túllépik. A déli vasutnál tehát az állam nincsen közvetlenül érdekelve, mégis szükséges a számadásokat figyelemmel kisérni, mert az állam (lejárván a 30 év) most már élhet a megváltás jogával, a mely esetben az utolsó hét év eredményeinek megállapítására amúgy is vissza kellene térni. Magától érthető, hogy a déli vasut üzleti számadásainak megvizsgálásánál más az álláspont, mint az állami biztosítást valóban élvező vasutaknál; a déli vasutnál ugyanis az vizsgálandó, vajjon a fölösleg nem tulságos-e, vagyis, hogy nem üzleti bevételek ne keveredjenek a bevételek közé, a kiadások közül pedig ne hasíttassanak ki némely oda való összegek a végből, hogy a kiadások csökkenthetők legyenek (pl. a selejtes tárgyak pótlására vagy helyreállítására vonatkozó összegek ne irassanak a beruházások terhére); amazoknál pedig arra kell törekedni, hogy minden jogosan oda tartozó bevétel a

bevételek között álljon, a kiadások közé azonban csak valóban üzleti kiadások soroztassanak be.

Az utóbb jelzett kétféle álláspont egyszersmind arra utal, hogy az államnak a magánvasuti vállalatokkal szemben támasztható követelményei az állami czélok szerint másmás felfogásból indulhatnak ki és más-más nézőpontból birálandók meg. Igen érdekes példa erre az a törvény, melyet a svájczi szövetség a vasuti számvitelről 1896. évben alkotott. Ez a törvény *) annak köszönte keletkezését, hogy az államosító tevékenység eszméje Svájczban is mindég több híveket toborzott s így — nehogy az állam a magánvasuti társaságok irányában gyakorlandó megváltási jogának érvényesítése elé elháríthatatlan pénzügyi nehézségek gördüljenek, vagy azt bonyolult perek kisérjék, — szükségesnek látszott az állami beváltással összefüggő pénzügyi kérdéseket a meglevő törvény módosításával előzetesen szabályozni.

»Ehhez képest a vasutak köteleztetnek, hogy mindazokat a számadási adatokat idejében rendelkezésre bocsássák, melyekre a szövetségnek szüksége van a végből, hogy a megváltás módozatait illetőleg tiszta képet alkothasson magának, még mielőtt a vasutakkal a megváltásra vonatkozó elhatározását tudatni kellene.

A vasutak építési számadásait illetőleg a rendelkezések következők: Az építési számla általában véve csak azokkal a költségekkel terhelhető meg, a melyek a vasut építésére és üzletberendezésére fordíttattak, hozzászámítva a szervezési és igazgatási költségeket, valamint az adott esetekben befektetett tőkék után felmerült időközi kamatokat. Az építési rovásra irhatók továbbá: a vágányok szabályozásának és bekavicsolásának az első hat üzlethónapban előfordult költségei, de csak a mennyiben a rendes fentartási szükségletet meghaladják; továbbá: a kiegészítési és átalakítási költségek, valamint a forgalmi eszközöknek beszerzése, a mennyiben ez által a pályának és berendezéseinek állaga szaporíttatik, illetve lényegesen javíttatik. Az ide vonatkozó tervek és költségvetések a szövetségtanács jóváhagyása elé terjesztendők.

A pálya felépitményének javítását és megerősítését czélzó munkálatok költségei nem terhelhetik az építési rovást; ily költségek a megujitási alapból fedezendők, ellenben a kicserélt sinek és talpfák leírása nem eszközölhető. Minden más abbahagyott vagy tönkrement építési, illetve berendezési tárgy értéke a nyereség- és veszteség-számla utján leirandó.

Az építési számlára nem róhatók továbbá az alapítási, a pénzbeszerzési költségek és árfolyamveszteségek, a más vasutaknak fizetett hozzájárulások; azok a segélyek, melyek à fonds perdu fedeztettek és az üzem szervezése és berendezése körül felmerült költségek sem. Minden ilynemü költség átfutólag mint megtérítendő összeg a mérleg aktivái közé beállítandó s az évi üzleti jövedelmekből törlesztendő. Az erre nézve szerkesztendő törlesztési tervre nézve következők is iratnak elő: Árfolyamveszteségek a kölcsön tartama alatt, a segélyek és hozzájárulások (vasutakhoz, utakhoz, hídakhoz stb.) az engedély tartama alatt egyenlő évjáradékokkal törlesztendők; a többi tételekre nézve, — beleértve a részvények után felmerült árfolyam-veszteséget és a megujitási alap részére pótlandó járulékokat — a törlesztési időt a szövetségtanács állapitja meg.

A vasutak évi zárszámadásait illetőleg még következő határozmányok irányadók: A lényeges kopásnak vagy elhasználásnak alávetett építési és felszerelési tárgyak, úgymint: a felépitmény, a forgalmi eszközök, a butorok és felszerelési tárgyak (tehát az alépitmény kivételével — ideértve a falazatokat és a vashídakat is, — továbbá a magas épitmények és az állomások mechanikai berendezéseinek stb. kivételével) számára megujitási alap alkotandó, melynek állása mindig megfeleljen az illető tárgyak elhasználás vagy más befolyások következményeképen előállott értékcsökkenéséből előálló összegnek. E czélból évenkint a jelzett alapba bizonyos összegek szolgáltatandók, a melyek az eredeti építési, illetve beszerzési költségek alapján a valószinü elhasználási időtartam arányában számítandók ki, s mint kiadások a nyereség- és veszteség-számlába veendők fel. A megujitási alap eme járulékait a szövetségtanács állapitja meg, a vasutaknak e tekintetben felebbezési joguk a szövetségi törvényszékhez fenmaradván. Minden más, a törlesztésre vonatkozó kérdésben a szövetségi tanács véglegesen dönt.«

Ezek a határozmányok tehát a tőkéket kimélik s sok tekintetben eltérnek a nálunk elfoglalt elvi álláspontoktól különösen az alapítási, a pénzbeszerzési költségek, az árfolyamveszteségek, valamint az üzem szervezése és berendezése körül felmerült költségek tekintetében, melyek az itteni eljárás, illetve gyakorlat szerint a befektetési tőkébe betudhatók.

*) L. a V. és K. közl. 1896. évi 78. számában foglalt ismertetést, melyet némi módosítással átveszünk.

Az állami segélyben részesült helyi érdekü vasutaknál az állam közvetlenül nincs érdekelve, (eltekintve azoktól az oly vasutaktól, melyek az állami segély ellenében törzsrészvényt adtak át; amennyiben ezek után már most osztalékot fizetnek s így az állam is számot tarthat osztalékra), még kevésbbé a győr—sopron—ebenfurti és mohácsi elsőrangu pályáknál. E vasutaknál tehát az ellenőrzés nem terjed ki a zárószámadások részletes megvizsgálására, vagyis nem oly mélyreható, mint az állami biztosítást élvező vasutaknál; s főleg a beruházási tartalékalapok nyilvántartására és miként való felhasználására, nemkülönben az elért üzleti fölöslegek alapszabályszerü felosztásának az ellenőrzésére szoritkozik, amely irányban különösen arra felé fordul a figyelem, hogy osztalékokra csakis az e czélra rendelt összegek fordíttassanak, azaz kelleténél nagyobb vagy illetéktelen osztalék ne fizettessék ki s illetőleg, hogy az osztalékfizetést megelőzőleg a beruházási tartalékalap az alapszabályszerü járulékhoz hozzájusson és a köteles törlesztések (ott, a hol elsőbbségi kötvények is vannak forgalomban, ezek kamatai) pontosan kiegyenlíttessenek. Társasági vasutaknál természetesen a kereskedelmi törvény idevágó határozmányai is figyelemre méltatandók.

A pénzügyi ellenőrzésről egyébként munkánk folyamán is tettünk alkalmilag észrevételeket s így elég lesz, ha még a *közös vasutakra* (*déli és kassa—oderbergi*) *vonatkozó különleges határozmányokra* pillantunk reá futólagosan.

A már az épitési részben emlitett ideiglenes egyezményben a magyar és az osztrák kormányok (1868. julius 29-én, illetve augusztus 21-én) abban állapodtak meg az üzletre nézve, hogy ama pályarész számára, mely nem fekszik az illető társulatnak vagy központi igazgatóságnak székhelyével biró államterületen, az illető kormány kivánatára külön közigazgatási közeg (üzleti igazgatóság, vagy üzleti felügyelőség) lesz a müszaki és kereskedelmi szolgálat czéljaira felállitandó (5. §.). Tudjuk, hogy ezen az alapon a déli vasutnak üzletigazgatósága van Budapesten, a kassa—oderbergi vasutnak pedig üzletvezetősége Teschenben, mely üzletigazgatósággá alakul át.

A 7. § a vám- és kereskedelmi szövetségre való hivatkozással akként rendelkezik, hogy a két államterületen levő vaspályák ugyanazon elvek szerint kezelendők, az ujonan felállitandók pedig, a mennyiben azt a kölcsönös forgalmi érdekek kivánják, ugyanazon épitési és üzleti szabályok szerint szerelendők fel, különösen, hogy azokra nézve a vasut-üzleti rendtartás és a vasuti üzleti szabályzat (Eisenbahn-Dienstordnung und Betriebsreglement) mindaddig változatlanul hagyassanak, míg kölcsönös egyetértéssel és mind a két félre nézve egyforma módon meg nem változtattatnak.

A. 8. § szerint a két kormány a végből egyesül, hogy a kereskedelem, ipar és mezőgazdászat érdekében a lehető legmérsékeltebb személy- és teherszállitási díjszabályzat érethessék el; különösen pedig arra fognak törekedni, hogy a közös vasutakra nézve egységes árszabályzat állapittassék meg.

A 9. § szerint a közös vasutak mindkét állam területén fekvő részein egyenlő (helyesebben: azonos) szolgálati szabályok és utasitások hozandók be, melyek ennélfogva mindkét illetékes hatóság egyetértő jóváhagyása alá tartoznak stb.

A 10. § értelmében közös vasutaknál az egyes államterületeken lévő pályarészekre nézve a menetrendek jóváhagyása a postahatósággal egyetértőleg az illető felügyeleti hatóságot illeti, miért is az e részben készült tervezetek a vasuti vállalat részéről mindkét felügyeleti hatósággal közlendők stb.

A 11. § kimondja, hogy mindegyik szakministerium gondoskodni fog, mikép az államterület összes vasutvonalain megállapított árszabályzatokról, menetrendekről s más forgalmi határozmányokról a másik tudomást szerezhessen stb.

A 12. § elrendeli, hogy a balesetek megvizsgálását annak az államterületnek felügyeleti hatósága fogja eszközölni, a melyen a baleset történt stb.

A 13. § szerint a forgalmi eszközöknek az egyik államterület vonalairól a másikéin hosszabb ideig tartó használat végett való elvonása, a mennyiben ezt a kölcsönös kocsihasználati szerződés nem indokolja, csak az illető felügyeleti hatóság utján történhetik; végül a 14. §. a közös statisztikáról intézkedik, a mely határozmányt annak helyén ismertettük.

Szükségesnek véltük az egyezmény üzleti részét ideigtatni, — ámbátor a felsorolt határozmányok nem szorosan a pénzügyi kérdések körébe valók, — mert e határozmányok nemcsak érdekesek, de pénzügyi jelentőségük is van, mint ugyszólván minden a vasuti üzletben előforduló ténykedésnek és mozzanatnak!

TARTALOMJEGYZÉK:

Oldal

ELŐSZÓ 3

BEVEZETÉS. *Általános visszapillantás vasutaink keletkezésére* 5

ELSŐ RÉSZ. *Vasutépitési pénzügyi kérdések*

A) Pénzügyi kérdés a vasut tervezésekor 9

I. Vasutépitési költségek fogalma és jelentősége 9
II. Vasutépitési költségek előirányzása 21

B) A vasutak pénzügyi alapozása (Finanzierung) 26

I. A vasuti értékpapirok (czimletek, kötvény) nemei .. 26
II. Kibocsátási árfolyam, illetőleg kibocsátási veszteség (Tőzsdei árfolyam) 29
III. A vasuti értékpapirok törlesztése 32
IV. Vasutak pénzügyi alapozása 36

C) Az épitésmunkák végrehajtása és a beszerzések foganatositása .. 72

D) Az engedélyokiratoknak az épitésre való pénzügyi vonatkozásai. Állami segélyezés. (Állami bélyegzés érvényesitése.) 74

E) A vasuti épitéssel, illetőleg tőkékkel összefüggő egyéb kérdések .. 79

I. Uj beruházások 79
II. A vasuti tőkék 1907. évi állománya 83
III. A vasuti tőke mérlegszerű kimutatása 85
IV. Vasuti értékpapirok átváltozása és kicserélése 93
V. Vasutak egyesitésekor felmerülő tőkekérdések 97
VI. Vasuti tőkék leirása 101

MÁSODIK RÉSZ. *Vasutüzleti pénzügyi kérdések.*

Oldal

I. A vasuti szolgálat szervezetéről általában 133
II. A vasuti üzleti bevételekről és kiadásokról 128
III. A vasutüzleti számlázási rendszerről (Contirungs-Schema) 141
IV. A vasuti bevételek és kiadások könyvelése vagyis az üzleti számadás szerkesztése 46
V. A vasuti zárószámadásról 153
VI. Üzleti (évi) jelentés 158
VII. A költségvetés, úgyis mint a gazdaságos kezelés segéd-eszköze 160
VIII. Mennyi bevételt kell vasutainknak elérniök? 167
IX. A pénzügyi eredmények statisztikája 169
X. Az engedélyokiratoknak a vasuti üzletre való pénzügyi vonatkozásai (állami pénzügyi ellenőrzés) 183

Lelt.

SD