



# EMLEKIRAT

A TERVEZETT

MISKOLCZ- DEBRECZEN- NAGYVÁRADI VASUTVONAL

KIÉPÍTÉSE ÉRDEKÉBEN.

AZ ÉRDEKELTSÉG MUNKÁLKODÓ KÜLDÖTTSEGE MEGBIZÁSÁBÓL

*96/11*  
IRTA

Dr. KIRÁLY FERENCZ

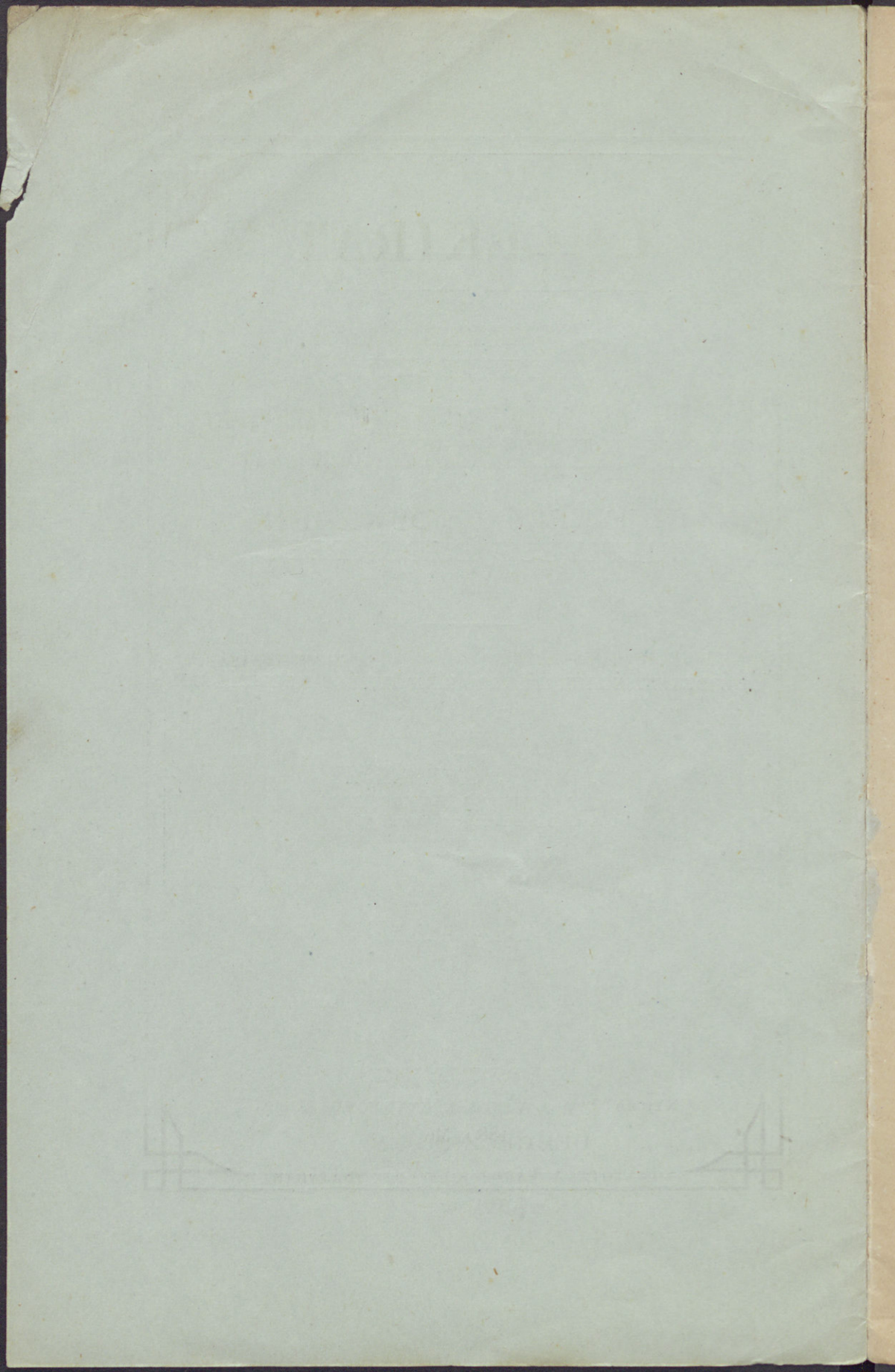
KÜLDÖTTSEGI JEGYZŐ.



DEBRECZENBEN,

NYOMATOTT A VÁROS KÖNYVNYOMDÁJÁBAN.

1880. Mr.



# EMLÉKIRAT

A TERVEZETT

MISKOLCZ- DEBRECZEN- NAGYVÁRADI VASUTVONAL

KIÉPÍTÉSE ÉRDEKÉBEN.

---

AZ ÉRDEKELTSÉG MUNKÁLKODÓ KÜLDÖTTSÉGE MEGBIZÁSÁBÓL

IRTA

Dr. KIRÁLY FERENCZ

KÜLDÖTTSÉGI JEGYZŐ.



DEBRECZENBEN,

NYOMATOTT A VÁROS KÖNYVNYOMDÁJÁBAN.

1880. Ml.

981300



A Miskolcz-Debreczen-Nagyváradot lehető egyenes irányban összekötő vasutvonal létrehozásának tervével nem ez alkalommal találkozik először az érdekelt közönség. Több mint egy évtized fekszik annak első felmerülésétől mögöttünk; s ha ma ezen tervnek keresztülvitelére a mozgalom újból és talán komolyabban mint valaha megindult, az csak azon szükségérzetből származik, hogy a tiszai vasut kiépítésénél elkövetett nagy hibákat némi részben helyrehozva, út és mód nyílják arra nézve, hogy az ország szívében egy nagykiterjedésű s közlekedési és forgalmi tekintetben jobbsorsra érdemes tiszta magyarajku vidéknek anyagi érdeke a további hanyatlástól megóvassék.

Már a hetvenes évek elején, midőn a Miskolcz-Debreczen-nagyvárad vasut kiépítésének terve elsőizben felmerült, közéletünknek illetékes férfiai teljes tudatával vóltak az eszme nagy horderejéről s felismerték e vonal fontosságát és forgalmi jelentőségét, de a terv kivitele az időközben beállott pénzválság következtében egyelőre meghiusult.

Tudva van, hogy az említett válság után mily idők következtek országszerte s mennyire hanyatlásnak indult közigazdasági életünk minden részében, melynek azután egyik természetes következményeként jelentkezett a vasut építések teljes beszüntetése.

A nélkül, hogy a közgazdasági viszonyok jobbra fordulását már ez idő szerint bekövetkezettnek tartanók s a nélkül, hogy csatlakoznánk azokhoz, kik immár az üzleti élet új aerájának kezdetét hirdetik : nem habozunk részünkről mégis kijelenteni, hogy a külföldön előállott kedvezőbb conjunkturák következtében s azoknak hatása alatt hazánkban is oly helyzet hozatott létre, mely lehetővé teszi óvatós eljárás mellett, a válság következtében félre tett, de jónak, czélszerűnek és szükségesnek ismert terveknek újbóli felvételét.

Számos és mélyen érzett bajaink közt pedig egyetlen egy sincs, mely következményeiben nehezebben lenne elviselhető, mint az, mely hiányos közlekedési rendszerünkől származik, és ezért reánk nézve életkérdés az oly korrektíváknak alkalmazása, mégha öntevékenység- és áldozatkészségünk legnagyobb mérvü igénybevételét feltételeznék is, melyek bajaink orvoslását s érdekeink akadályainak elhárítását ez irányban eszközölni képesek.

E meggyőződés által vezéreltetve tétetett meg szab. kir. Debreczen város hatósága és a debreczeni kereskedelmi és iparkamara kezdeményezése folytán az első lépés arra nézve, hogy a Miskolcz-Debreczen-nagyvárad-i vasutvonal elodázott kiépítésének terve újból felvétessék, mely nem csak a tervezett vonal közvetlen érdekeltségének, hanem az attól távol állóknak és elfogulatlan szemlélőknek is osztatlan tetszésével és hozzájárulásával találkozott.

Egy tekintet a tiszán (túli) inneni részek topografiai fekvésére és közlekedési vonalainak hálózatára mindenkit meg fog győzni arról, hogy a Miskolcz-Debreczen-nagyvárad-i vonal kiépítése a három megnevezett városra s az azok közt elterülő nagyvidékre nézve eminens fontosságu.

Hogy hazánk s főleg annak tiszán (túli) inneni része

alkalmas jólrendezett központoknak nagy hiányát érezi, azt a mindennapi tapasztalás bőven igazolja. Bihar-, Szabolcs-, Szatmár-, Máramaros-, Szilágy, Hajdumegye s a Kunság kereskedelmi és forgalmi tekintetben, Debreczen, Nagyvárad s részben Nyíregyházán kívül nem bírnak oly centrummal, mely képesítve volna a közgazdasági viszonyok által támasztott jogosult igényeknek csak némi részben is eleget tenni. Az ugynevezett kerületi és közigazgatási más központok pedig csak geográfiai fogalmat képeznek s alig alkalmasak a saját határaikon túl nem menő érdekeknek kielégítésére is.

Kedvezőtlenebbé teszi az ország ezen részének helyzetét különben még az is, hogy az imint körvonalozott nagyterület tagosulata commertiális tekintetben nem előnyös a mit egyéb-iránt nem kismérvben növel még azon körülmény, hogy a tiszai, nagyvárad-kolozsvári és az északkeleti pályák vonalai nem tisztán forgalmi és kereskedelmi és nem is egységes elvies megállapodás követelményeire való szigorú tekintetek mellett hozattak létre, melynek következtében úgy az említett részek valamint azoknak központjai kereskedelmi és forgalmi tekintetben folytonos veszteségek- és megrövidítéseknek vannak kitéve; és végre ha mindezek mellett még tekintetbe vétetik, hogy vasuti fővonalainknak ilyenképen lett kiépítése által oly helyzet hozatott létre, hogy a Miskolcz, Debreczen és Nagyvárad közt elterülő nagyvidék, mely jelen közlekedési szervezete mellett a nemzetközi forgalom tagozásába még bele nem illik — termelési területével és érdekével együtt még ki is kerülhet, úgy nézetünk szerint nagyon közel áll annak szüksége, hogy az említett vidéknek bensőbb és közelebbi összeköttetésbe kell lépni az említett contromokkal, hogy a közös érdek közös erővel óltalmaztassék, mert máskülönben a tiszai vaspálya kanyargásai által határolt egész nagyvidék a forgalmi combi-

nátiókból ezutánra is kimarad s azzal együtt elvesziti anyagi jövője s jólétének is egyik legfőbb tényezőjét.

E nézetből indulva életkérdésnek kell tartanunk a Tiszán (túli) inneni részekre nézve, vasutrendszerünknek új vonalak kiépítése által való tökéletesbitését, — és szót emelünk azon átalánossá válni kezdő szükségérzet mellett, mely ujabban a vasuti tervek keletkezésében nyilvánul.

De bár mennyire óhajtanónak találjuk is a közlekedés ezen hathatós eszközének szaporítását, részünkről mindamellet csak az oly vonalak kiépítését valjuk szükségesnek, melyeknek iránya a forgalom természetes áramlatával nem ellenkezik — és melyek a létező vidéki centrumok forgalmi vonzerejének nem gyengítésére, hanem gyarapítására szolgálnak.

Ennélfogva azon közelebb felmerült két tervet, mely egyrésztől Mihályfalvának Nagyváráddal és másrésztől Miskolcznak Araddal való vasut általi összeköttetésére vonatkozik, sem nemzetgazdasági és közforgalmi, — sem pedig külön a tiszán (túli) inneni részek jól felfogott érdekének szempontjából indokoltnak és időszerűnek nem tarthatjuk. Mert ha a Mihályfalva — nagyvárad-i vonal kiépítették Várad és a tervezett vonal által közvetlenül érintett egy két község nyerne ugyan általa valamit, de Debreczen az éjszakkeleti vasut által közvetített forgalomtól nagy részben elesnék s kereskedelmi vonzereje keleti irányban Mihályfalván túl már megszakadna mindazon czikkek és terményekre nézve, melyek az alföldi vaspályán Fiume vagy valamely más adriai kikötő felé gravitálnak és ezenfelül az Érmelléknek, Szilágyságnak s a Debreczen-Nagyvárad közti vidéknek forgalma mesterséges uton oly irányban tereltetnék, mely az említett részekre nézve több kárral mint haszonnal lenne egybekötve.

A Miskolcz-aradi vonal kiépítésének esetében pedig oly

helyzet hozatnék létre, mely Miskolcz hátvidékének délkelet felé áramló természetes forgalmát s az erdélyi részek éjszaknyugot felé törekvő forgalmával együtt egy mesterségesen készült új mederbe terelné, mely mindenestre hosszabb, költségesebb és következményeiben jóval kevesebb haszonnal járó lenne, mintha felhasználva az említett két rész forgalmának mostani természetes irányát Miskolcz Arad helyett Debreczennel és Váráddal köttetnék össze.

A körülmények ezen állásánál fogva nézetünk és meggyőződésünk, hogy a tiszán (tuli) inneni részek jogosult kívánalmait egyedül csak a Miskolcz-Debreczen Nagyváradot lehető egyenes irányban összekötő vasut-vonalnak létrehozása elégitheti ki, mely vonal míg egy részt felkarolva tartja az említett vidékek és azok centrumának Miskolcz, Debreczen és Nagyváradnak specialis érdekei mellett a nemzetgazdasági és közforgalmi érdekeket is, addig más oldalról tekintve a dolgot, megfelel e vonal a jó közlekedés azon kívánalmának, hogy saját közvetlen vidékében élénk forgalmat lenne képes előidézni.

És hogy mily haszonnal lenne e vonalnak kiépítése, nem csak az általa közvetlenül érintendő vidékre, hanem Miskolcz és Nagyvárad hátterére, arra nézve elegendőnek véljük annak felemlítését, hogy Miskolcz iparos hátvidékét a földmivelési terményekben gazdag Debreczennel 5. s Debreczent Nagyváradhoz az erdélyi részek forgalmának ezen torkolatához 7 mértfölddel s így a két végpontot 12 mértfölddel hozná közelebb egymáshoz, mint a hogy a vasuti összeköttetést a tiszai pálya ez időszerint közvetíti. És mennyivel közelebb hozná e tervezett vonal Erdélynek, az Érmelléknek s Hajdu és Szabolcs megye legjobb részének terményeit Oderberghez s ez által azon piacokhoz, melyek terményeinknek természetes fo-

gyasztói képen jelentkeznek; s viszont mennyivel rövidebb utat kellene megfutni azon kéz és gyármű ipari czikkeknél, melyek Miskolcz hátvidékéről s a közbe eső városokból délkeleti irányban a dunai fejedelemségek és Törökország felé gravitálnak — arra nézve ismét elegendő azon körülményre utalnunk, hogy Oderberg és Brassó közt a legegyszerűbb összeköttetést csak ezen tervezett vonal leendő képes létesíteni.

Egyszóval éjszak Magyarország és Erdély forgalma emelésének, — valamint Miskolcz, Debreczen, Nagyvárad s a közbeeső termékeny nagyvidék közgazdasági érdekének ez időszert csak ezen vonal kiépítése felelhet meg s teheti jóvá némi részben azon nagy hibákat, melyek a tiszai vasut kiépítésénél követték el, és csak ennek létesítése által mentesítetik magokat az említett érdekeltségek az oly tervek és vonalak további keletkezésétől, melyek mint a fentebb érintettek, legvitalisabb érdekeinkkel egyenes ellentétben állanak.

Midőn a hetvenes évek elején a Miskolcz-Debreczen-nagyvárad vasutvonal kiépítésének terve első ízben felmerült az akkori viszonyok és körülményekhez képest a pálya iránya a képen lett megállapítva, hogy az említett városok, a vidék közvetlen és specialis forgalmi érdekeinek kielégítése nélkül is lehető egyenes irányban és rövid uton s a főiránytól való minden eltérésnek vagy elhajlásnak gondos mellőzésével köttesenek össze egymással.

De akkor még e pálya kiépítésénél az átviteli forgalom érdeke volt csaknem egyedül mérvadó s hozzá még kilátás volt arra is, hogy a kiépítést az állam fogja eszközölni, vagy legalább is kamat-garantiával előmozdítani.

Ma azonban ez már máskép van. Az aránylag csekély költséggel épített és a követelményeknek mégis tökéletesen megfelelő másodrendű vasutak körül szerzett tapasztalatok, kitüntették e pályát illetőleg is azon irányt, melyet követnie kell s melyet szemelől téveszteni nem szabad — és beigazolták ezen tapasztalatok egyszersmind annak lehetőségét is, „hogy egy vasutvállalat nehéz viszonyok közt, állami támogatás nélkül, egyedül az érdekelt vidék önerejének igénybe vételével czélszerűen létesülhet.“

A legeklatansabb példa erre a körözsvölgyi vasut által felmutatott eredmény; melynél a másodrendű vasutak természetének megfelelően nem a községek forgalma kereste a csatlakozást, hanem megfordítva a vonal iránya lett azokhoz s a terain alakzatához alkalmazva.

E körülmények és tapasztalatok érett megfontolása és számbavétele után jött létre — eltérőleg a régebbi tervtől — azon megállapodás, melyet a f. é. januárus 18-kán tartott érdekeltségi közgyűlés is határozattá emelt, hogy a tervezett vasut-vonal iránya aképen módosítandó, hogy a déli vagyis a Debreczen-nagyvárad-i vonalrész az Érmellék érdekeinek kielégítése végett Bihar-Diószegét közvetlenül érintse, miáltal az egész vonal ha Diószegtől tovább Biharnak vezetetik, alig 2 mértfölddel lenne hosszabb s a felszámított maximális költségtételek mellett alig kerülne többbe 300,000 forintnál; de ezen eltéréssel meg leendő nyerve az Érmelléknek, három nagy községnek s Félegyházánál a Berettyó felső völgyének közvetlen forgalma.

Az eredeti terv irányától történt ezen eltérés következtében az egész vonal, mely kezdetben 156 kilométer hosszaságra volt felvéve, körülbelől 172 kilométert, vagyis 22 mértföldet tenne ki, és még így is 84 kilometerrel vagyis csaknem 11

mértfölddel lenne azon ut rövidebbé téve, melyet a Miskolc-Nagyvárad közötti forgalom a tiszai vaspálya igénybevétele mellett ez időszert megfutni kénytelen.

Magábanvéve már ezen körülmény is indokolja — különösen az átviteli forgalom szempontjából e vonal kiépítésének szükségét. De itt első sorban most nem ez a kérdés, hanem hogy e vállalat létesítését kívánja-e hát valóban a vidéknek is érdeke oly mérvben, hogy érte tetemes áldozatok és nagyterhek viselésére magát évekig lekötelezze?

E kérdés megoldásához közelebb fog vezetni egy lépéssel, azon adatoknak áttekintése és számbavétele, melyek a tervezett vonal által érdekelt községek anyagi helyzetének s termelési és forgalmi viszonyainak jelen állására vonatkoznak.

A következő kimutatásban tehát közöljük ugy a közvetlenül, valamint a közvetve érdekelt egyes községek lakosainak létszámát, birtok területének nagyságát, katasteri tiszta jövedelmét, föld és egyéb adóját azon megjegyzéssel, hogy a közvetve érdekelt községek sorába csak azok lettek felvéve, melyek egyik vagy másik közvetlenül érintett községtől, esetleg tehát állomási helytől 10 kilométernél vagyis  $1\frac{3}{10}$  mértföldnél nem esnek távolabb, s forgalmi tekintetben azoknak valamelyikéhez gravitálnak. Az adatok megbízhatóságára nézve pedig felemlítjük, hogy a lakosok létszáma az 1870-dik évi népszámlálás eredményének, — a birtok terület és tiszta jövedelem a katasteri igazgatóságok, és az adó összegek kimutatása az adófelügyelőségektől nyert s az 1879-dik évre vonatkozó adatok alapján lett összeállítva.

## A) Közvetlenül érdekelt községek :

Nevé	Lakosainak létszáma	Termő területe	Termé- ketlen területe	Összes föld területe	Kat. tiszta jövedelme	Föld adója	Egyéb adója	Összes évi adója
		k. hold	k. hold	k. hold	p. p.	frt.	frt.	frt.
Miskolcz	21,199	8,148	709	8,857	40,301	12,588	129,536	142,124
Mindszent	337	1	4	5	5	1	1,743	1,744
Szirma	1,114	1,864	69	1,933	11,305	3,532	2,294	5,826
Kis-Tokaj	661	1,616	86	1,702	8,839	2,762	1,451	4,213
Sajó-Petri	858	1,618	130	1,748	8,355	2,610	1,478	4,088
Ónod	1,939	2,342	232	2,574	9,596	2,998	4,544	7,542
Nagy-Csécs	792	1,561	137	1,698	7,378	2,305	1,257	3,562
T.-Palkonya	1,464	4,257	791	5,048	11,367	3,458	2,696	6,154
Polgár	6,892	60,110	2,162	62,272	126,155	33,564	17,852	51,416
H.-Nánás	13,198	44,521	1,768	46,289	121,367	38,221	32,559	70,780
H.-Böszörmény	19,208	55,823	2,971	58,794	190,110	58,800	38,897	97,697
F. és Alsó-Józsa	1,917	554	63	617	1,742	544	2,550	3,094
Debreczen	46,111	156,805	9,481	166,286	394,035	127,566	242,934	370,500
Kis-Pércs	1,727	5,784	581	6,365	13,871	4,334	3,341	7,675
Hosszú-Pályi	2,514	13,454	632	14,086	37,733	11,790	6,899	18,689
Monostor Pályi	1,623	7,321	376	7,697	17,747	6,216	2,809	9,025
Vértés	2,054	7,111	637	7,748	18,835	5,885	3,169	9,054
Nagy-Léta	5,414	16,361	1,069	17,430	48,766	15,238	8,786	24,024
Diószeg	5,774	11,830	979	12,809	43,361	13,549	10,985	24,534
Jankafalva	399	2,487	153	2,640	11,517	3,598	1,159	4,757
Félegyháza	1,462	5,976	407	6,383	14,605	4,574	2,250	6,824
Nyüved	547	1,859	130	1,989	6,370	2,007	1,071	3,078
Pap-Tamási	904	3,007	337	3,344	9,432	2,754	1,561	4,315
Bihar	2,501	8,109	437	8,546	27,882	8,731	4,075	12,806
Püspöki	2,477	4,672	477	5,149	17,589	5,496	4,396	9,892
Nagyvárad	28,698	7,126	1,198	8,324	41,983	13,134	230,372	243,506
Összesen 26 község	171,784	434,317	26,016	460,333	1.240,246	366,255	760,664	1.146,919

## B) Közvetve érdekelt községek :

Neve	Lakosainak létszáma	Termő területe	Termé- ketlen területe	Összes föld területe	Kat. tiszta jövedelme	Föld adója	Egyéb adója	Összes évi adója
		k. hold	k. hold	k. hold	p. p.	frt.	frt.	frt.
Sajó-Lád	1,081	1,432	209	1,641	6,270	1,959	2,182	4,141
Hidvég	841	2,160	169	2,329	10,948	3,421	1,600	5,021
Köröm	682	1,334	124	1,458	8,162	3,894	1,292	5,186
Girincs	602	2,418	227	2,645	12,487	3,897	1,721	5,618
Kis-Csécs	204	**)	**)	**)	**) )	**) )	**) )	**) )
Pusztá-Szakáld	336	4,300	234	4,534	22,961	3,142	1,463	4,605
Kesznyéten	1,154	4,862	753	5,615	15,969	3,561	2,608	6,169
Sajó-Őrös	524	1,394	105	1,499	7,899	2,468	897	3,365
Sajó-Szeged	721	2,205	190	2,395	12,990	4 059	1,662	5,721
Szederkény	1,327	7,348	959	8,307	17,857	5,543	2,525	8,068
T.-Oszlár	431	1,459	311	1,770	3,892	1,216	1,022	2,238
T.-Kürt	423	2,217	312	2,529	5,213	1,628	756	2,384
Nemes-Bikk*)	1,075	4,217	366	4,583	15,150	4,723	2,306	7,029
Heő-Bába	515	2,913	312	3,225	13,150	4,109	2,063	6,172
T.-Tarján	1,272	5,943	1,029	6,972	11,482	3,776	2,433	6,209
H.-Dorog	8,216	17,152	808	17,960	65,462	20,465	17,258	37,723
Büd	7,533	14,645	1,425	16,070	38,924	11,294	10,573	21,867
Sz.-Mihály }								
Sáránd	1,437	3,586	268	3,854	9,398	2,936	2,431	5,367
H.-Bagos	1,537	5,462	522	5,984	12,480	3,899	3,040	6,939
Konyár	2,461	6,229	950	7,179	16,593	5,165	4,652	9,837
Bagamér	2,248	7,766	826	8,592	17,329	5,415	3,165	8,580
Kokad	1,072	2,848	165	3,013	7,430	2,321	1,871	4,192
Álmosd	2,020	5,531	364	5,895	13,871	4,334	2,599	6,933
Székelyhid	3,917	8,146	956	9,102	26,000	8,124	11,263	19,387
Kis-Kágya	303	1,024	42	1,066	3,755	1,173	650	1,823
Nagy-Kágya	288	1,749	61	1,810	8,402	2,625	922	3,547
Csokaj	1,319	2,309	148	2,457	5,800	1,812	1,918	3,730
Kóly	783	1,177	134	1,311	5,274	1,648	1,130	2,778
Vajda	723	1,778	101	1,879	7,415	2,317	1,325	3,642

\*) Paraszt-Bikk pusztával.

\*\*) Nagy-Csécs területével van kimutatva.

\*\*\*) Girincs adó összegében foglalvák.

Neve	Lakosainak létszáma	Termő területe	Termé- ketlen területe	Összes föld területe	Kat. tiszta jövedelme	Föld adója	Egyéb adója	Összes évi adója
	k. hold	k. hold	k. hold	k. hold	p. p.	frt.	frt.	frt.
Szent-Imre	1,147	3,130	176	3,306	12,895	4,033	2,846	6,879
Pocsaj	2,752	8,748	414	9,162	29,594	9,246	4,940	14,186
Kis-Marja	1,961	7,130	634	7,764	16,877	5,290	4,216	9,506
Pelbárhida	818	2,445	115	2,560	8,704	2,735	1,248	3,983
Jákó-Hodos	970	2,774	214	2,988	6,607	2,071	1,560	3,631
Szalárd	2,041	5,589	457	6,046	12,442	3,927	2,596	6,523
Nagy-Szántó	733	1,392	195	1,587	4,4 <sup>86</sup>	1,401	780	2,181
H.-K.-Kovácsi	812	1,903	86	1,989	6,380	1,993	1,467	3,460
Csatár	1,271	5,380	301	5,681	13,169	4,115	2,111	6,226
Tóttelek	376	1,644	29	1,673	3,697	1,155	510	1,665
Kis-Szántó	494	1,025	53	1,078	3,787	1,183	873	2,056
H.-K.-Pályi	699	2,193	127	2,320	7,711	2,409	1,207	3,616
Összesen 42 község	59, 22	166,957	14,871	181,828	528,912	160,502	111,681	272,183

Közelebbről tekintve ezen adatokat, s összehasonlítva a tervezett vonal egyes részeinek viszonyait egymással kitűnik, hogy

## Miskolcziól a Tiszaiig tartó vonalrész.

		A) Közvetlenül érdekel:		
8	községet, 28,364 lakossal, 23,565 k. h. területtel, 97,146 frt k. t. jövedelemmel, 175,253 frt évi adóval.			
		B) Közvetve érdekel:		
15	" 11,488 " 49,502 " 164,430 " " 71,926 " " "			
Összesen 23	községet, 39,852 lakossal, 73,067 k. h. területtel, 261,576 frt k. t. jövedelemmel, 247,179 frt évi adóval.			
	<b>Polgártól Debreczenig tartó vonalrész.</b>			
	A) közvetlenül érdekel:			
5	községet, 87,326 lakossal, 334,258 k. h. területtel, 833,409 frt k. t. jövedelemmel, 593,487 frt évi adóval.			
	B) Közvetve érdekel:			
3	" 15,749 " 34,030 " 104,386 " " 59,590 " " "			
Összesen 8	községet, 103,075 lakossal, 368,288 k. h. területtel, 937,795 frt k. t. jövedelemmel, 653,077 frt évi adóval.			
	<b>Miskolcziól-Debreczenig tartó vonalrész.</b>			
	A) Közvetlenül érdekel:			
13	községet, 115,690 lakossal, 357,823 k. h. területtel, 930,555 frt k. t. jövedelemmel, 768,740 frt évi adóval.			
	B) Közvetve érdekel:			
18	" 27,237 " 83,532 " 268,816 " " 131,516 " " "			
Összesen 31	községet, 142,927 lakossal, 441,355 k. h. területtel, 1,199,371 frt k. t. jövedelemmel, 900,256 frt évi adóval.			
	<b>Debreczentől-Nagyváradig tartó vonalrész.</b>			
	A) Közvetlenül érdekel:			
14	Községet, 102,205 lakossal, 268,796 k. h. területtel, 703,726 frt k. t. jövedelemmel, 748,679 frt évi adóval.			
	B) Közvetve érdekel:			
24	" 32,185 " 98,296 " 260,096 " " 140,667 " " "			
Összesen 38	községet, 134,390 lakossal, 367,092 k. h. területtel, 963,822 frt k. t. jövedelemmel, 889,346 frt évi adóval.			
	<b>A tervezett egész vonal.</b>			
	A) közvetlenül érdekel:			
26	községet, 171,784 lakossal, 460,333 k. h. területtel, 1,240,246 frt k. t. jövedelemmel, 1,146,919 frt évi adóval.			
	B) Közvetve érdekel:			
42	" 59,422 " 181,828 " 528,912 " " 272,183 " " "			
Főösszeg 68	község, 231,206 lakos, 642,161 k. h. területtel, 1,769,158 frt k. t. jövedelemmel, 1,419,102 frt évi adóval.			

Magábanvéve már ezen adatoknak áttekintése is mindenkit meg fog győzni arról, hogy a tervezett vasut-vonal mily jelentékeny közgazdasági, főleg pedig agrárialis érdekeket képvisel és hogy itt oly tényezőkkel állunk szemközt, melyek a vállalat jövedelmezőségére nézve még nehéz körülmények közt is kedvező kilátást nyújtanak.

Hogy azonban a tervezett vállalat által képviselt sajátlagos kereskedelmi és ipari érdekek is némileg mérlegelhetők legyenek, ide iktatjuk az érdekelt egyes községek szerint azon kereskedők és iparosoknak létszámát az üzletök vagy mesterségek után fizetett évi adóösszegeknek kimutatásával együtt, kik a debreczeni és kassai kamarák lajstromaiban mint állandóan megtelepült s választójoggal bíró egyének vannak felvéve.

Közvetlenül érdekelt községek.				Közvetve érdekelt községek.			
Neve	keres- kedők	iparo- sok	üzlet után fizetett évi adó	Neve	keres- kedők	iparo- sok	üzlet után fizetett évi adó
	létszáma		frt.		létszáma		frt.
Miskolez	293	614	42,506				
Mindszent	2	28	455				
Szirma	1	1	38				
Kis-Tokaj	1	6	248				
Sajó-Petri	—	4	31	Sajó-Lád	2	10	272
Ónod	4	31	461	Hidvég	1	2	59
				Köröm	—	6	25
				Girincs	1	8	53
Nagy-Csécs	1	11	118	Kis-Csécs	—	1	10
				Pusztá-Szakáld	—	8	53
				Kesznyéten	3	6	93
				Sajó-Örös	—	3	65
				Sajó-Szeged	—	2	70
				Szederkény	4	3	202
T.-Palkonya	2	17	349	T.-Oszlár	1	7	180
				T.-Kürt	—	2	3
				Nemes-Bikk	3	20	154
				Heő-Bába	2	6	44

Közvetlenül érdekelt községek				Közvetve érdekelt községek			
Neve	keres- kedők	iparo- sok	üzlet után fizetett évi adó	Neve	keres- kedők	iparo- sok	üzlet után fizetett évi adó
	létszáma		frt.		létszáma		frt.
Polgár	14	59	953	T.-Tarján	4	5	146
H.-Nánás	62	236	2,784	H.-Dorog	15	100	1,505
H.-Böszörmény	23	233	3,584	Büd	3	14	171
F. és A.-Józsa	2	6	83	Szentmihály	15	83	1,339
Debreczen	382	1,782	44,079	Sáránd	1	7	67
Kis-Pércs	2	12	66	H.-Bagos	4	11	155
Hosszú-Pályi	4	25	378	Konyár	7	20	206
M.-Pályi	7	11	204	Bagamér	4	14	173
Vértes	3	11	90	Kokad	2	5	46
N.-Léta	17	30	634	Álmosd	3	14	79
Diószeg	14	85	1,118	Székelyhid	12	82	1,640
Jankafalva	—	1	2	K.-Kágya	—	4	72
Félegyháza	3	14	151	N.-Kágya	2	5	34
Nyüved	—	5	51	Csokaj	4	9	143
Pap-Tamási	1	4	64	Kóly	2	7	56
Bihar	3	14	213	Vajda	3	4	86
Püspöki	3	23	357	Szent-Imre	2	8	132
Nagyvárad	415	800	56,339	Pocsaj	3	7	141
Összesen 26 község	1,259	4,063	155,356	Kis-Marja	3	23	287
				Pelbárthida	—	5	64
				Jákó-Hodos	2	15	84
				Szalárd	3	13	249
				Nagy-Szántó	1	5	71
				H.-K.-Kovácsi	2	10	141
				Csatár	2	7	123
				Tóttelek	—	3	30
				Kis-Szántó	—	2	61
				H.-K.-Pályi	1	8	115
Összesen 42 község	117	574	8,699				

Ezen, valamint a fentebb közölt adatok és a tényleges viszonyok egybevetése, beigazolja azon nézetnek alaposságát, hogy a tervezett vonal kiépítése nem pusztán az átviteliforgalom utját nyitná meg és tenné könnyebbé, s nem csak a két végpontnak s Debreczen érdekének felelne meg, hanem hogy legfőbb képen a vidék földmivelési, ipari és kereskedelmi érdekeinek nyujtana utat és módot arranézve, hogy a közvetlen forgalomnak s a jó és olcsó közlekedésnek előnyeiben részesülhessenek.

És a mennyiben meglevő vasuti fővonalainknak egyik nagyhibája s nagyobb jövedelmezőségének egyik főakadályaképen az mondatik, hogy ott is, hol kövezett országutak léteznek, azok legtöbbszörre nem a vasutakhoz vezetnek, hanem rendszerint velök párhuzamosan haladnak és hogy a főpályák gyűjtő vasutakkal nem rendelkeznek: ugy nézetünk szerint a tervezett vonal, mely  $\frac{8}{10}$  részében oly vidéken vezet keresztül, hol kövezett országutaknak a nép hirét is alig ismeri és a hol olyanoknak létesítése semmivel nem kerülne kevesebbe, mint egy vaspályának létrehozása, s mely mindezek mellett négy meglevő fővaspályának vonalát érintené vagy metszené keresztül — bizonyára hivatva van ez irányban is jótékony hatást gyakorolni s általánosan érzett közszükségét pótolni.

Ha az Arad-körösvölgyi és más vicinális vasutak kiépítésének alkalmából hangoztatott azon nézet alapos — a mely pedig kétségen kívül az, mert kézzelfogható eredmények szólnak mellette — hogy ily másodrendű vonal, államsegély nélkül, egyedül az érdekeltek önerejének igénybevételével czélszerűen csak akkor létesülhet, ha az eléggé népes, iparos és termelési képességgel bíró vidéken vezet keresztül s melynek a vonal mentén leendő állomások által piacot is lehet te-

remteni és ezzel kapcsolatban az egész vidék forgalmának nagyrészét közvetlenül lehet felölelni: úgy nézetünk szerint a létesíthetésnek ezen feltételei a tervezett Miskolcz-Debreczen-nagyvárad-i vonalat illetőleg meg vannak adva.

Szem előtt tartva ezen körülményt, nem habozunk kijelenteni, hogy nem csak kívánatos, de sőt a vállalat sikeresítése érdekében szükséges is, hogy H.-Dorog városa a tervezett vonal által közvetlenül érintendő községek sorába felvétessék. Szükséges és kivihetőnek tartjuk pedig ezt annyival inkább, mivel az ez által elérhető nagyobb forgalom úgy a pálya építése, valamint üzletben tartása költségeit — a csak alig  $\frac{1}{10}$  mértföldnyi hosszkülönbség mellett — teljesen fedezni képes leend; mely dorognak nyolevezernél több lakosa, 18,000 holdnyi birtoka, 65,000 forintnyi katasteri tiszta jövedelme s 37,000 forintot meghaladó adóképessége mellett semmi kétséget nem szenved.

Ugy véljük, hogy nem szükséges ezen — noha itt csak futólagosan érintett eltérésnek vagy variánsnak combinatioba vételét bővebben indokolni, indokolja az már magát ugyis eléggé. És ezzel átal térünk feladatunk egy közelebbi tárgyára: a tervezett vonal kiépítése költség szükségletének rövid taglalására.

Idevonatkozólag pedig mindenekelőtt kiemelendőnek véljük, hogy mennyiben e vonal műszaki felvétele még a hetvenes évek elején eszközöltetett, a mikor más czélatok és intenciók voltak e vonal tervezeténél mérvadók mint jelenleg, s mások voltak a munka és anyagszerek árai, s mások még azon források is honnan beszerzésök reméltetett, és a mennyiben az akkor kijelölt és műszakilag felvett irány, nem esik össze egészen az ez időszerint kiépíteni szándékoltt vonallal, és mennyiben egy a jelen viszonyok és körülményeknek teljesen megfe-

elő új nyomjelzés még nem volt fogantatba vehető — anyiban a tervezett vállalat költség-szükségletének alapos felszámítását ez alkalommal eszközölni még nem lehet; de tájékozásra és a pénzszükséglet mérlegelésére nézve elég biztos alapul szolgálhat az eredeti terv felvételi és költségvetési operatumának Pivány Ignác volt vasut-igazgató főmérnök által a másodrendű vasut építési mód és a jelenlegi árak alapján eszközölt, de helyszíni vizsgálat nélkül megejtett újbóli átdolgozása és átszámítása.

Az e dolgozatban foglalt költség-felszámítás szerint, a tervezett egész vonal mértföldenkint 211,000 s így összesen a körülbelül 22 mértföldet tevő pálya kiépítése és felszerelése s minden egyéb kiadásoknak számbavételével együtt 4.642,000 frtba kerülne; üzlet-eszközök nélkül azonban mértföldenként 189,000 s így összesen 4.158,000 forintot igényelne.

Meg kell azonban itt jegyeznünk, hogy ezek oly maximális tételek, melyek a legkedvezőtlenebb körülmények és árak alapulvétele mellett számítottak ki, s melyek egy újabb nyomjelzés és helyszíni vizsgálat folytán igen tetemes megtakarításokat helyeznek kilátásba. Netaláni félreértések kiküszöbölése tekintetéből pedig helyénvalónak látjuk még annak fel-  
említését is, hogy a hivatolt Pivány-féle költségvetés mint főösszeget 4.325,000, illetőleg 3.885,000 forint szükségletet tüntet elő, — csak hogy azon munkálat a régi tracera vonatkozik, mely az Érmelléket nem érinti, holott fentebbi számításunkban a diószegi irány elfogadása következtében mutatkozó mintegy 2 mértföldnyi meghosszabbodást részünkről itt valamint az alább következő részletezéseknél már számításba vevők.

Mielőtt azonban a tervezett egészvonal egyes részei költség szükségletének felszámolásába bocsátkoznának, össze-

hasonlítás és könnyebb áttekintés céljából nem lesz felesleges, ha a többször hivatolt Pivány-féle dolgozathoz legalább az egész vonal építési költségeinek főzimek szerinti összeállítását közöljük, úgy a mint az, az eredetileg tervezett vonal irányára és hosszára vonatkozik.

Ezen összeállítás szerint a Miskolc-Debreczen-nagyváradra 156 kilométer vagyis 20,5 mértföld hosszúságú vonal kiépítésénél szükségeltetnék:\*)

	Összesen	Mértföldenkint
I. Kisajátításra . . . . .	124,800 frt	6,087 frt
II. Földmunkákra . . . . .	606,500 „	29,585 „
III. Pályakerítésre . . . . .	7,020 „	342 „
IV. Utátjárókra (pálya elzárás) . . . . .	3,630 „	177 „
V. Kisebb hidak és áttereszkekre . . . . .	90,000 „	4,390 „
VI. Nagyhidakra **) (Tisza-Berettyó) . . . . .	393,500 „	19,195 „
VII. Felépítményre . . . . .	2.328,000 „	113,609 „
VIII. Jelzésre . . . . .	32,200 „	1,570 „
IX. Magas építményre . . . . .	150,200 „	7,326 „
X. Üzleteszközökre . . . . .	440,000 „	21,462 „
XI. Üzletberendezésre . . . . .	20,800 „	1,014 „
XII. Ügyvezetés és előmunkálatokra . . . . .	128,700 „	6,278 „
Főösszeg***). . . . .	4.325,350 frt	211,035 frt
Üzleteszközök nélkül***)	3.885,350 „	189,573 „

\*) 1 mértföld = 7.585 kilométernek véve.

\*\*) A Tiszán átvezető fahíd költsége 381,500, a Berettyóé pedig 12,000 forintra van felvéve.

\*\*\*) Piválynál a főzimek szerinti összeállítás adatainál ezen itt közölt összegek mindegyik tételéhez, előre nem látott kiadásokra még

Annak elfogadásával és alapulvételével tehát, hogy a tervezett egész vonal kiépítése mértföldenként üzleteszközökkel együtt kerekszámban 211,000, üzleteszközök nélkül pedig 189,000 forintot igényel: kerülne a nagyobb és költségesebb műépítmények (Tisza és Berettyó-hid) költségeinek generalisalt beszámítása mellett

A Miskolcz-Debreczen-Nagyvárad 22.9 mfd. hosszú egész vonal : \*)

üzleteszközökkel mfdként	211,000	frtba,	összesen	4.831,900	frtba
üzleteszközök nélkül	189,000	"	"	4.328,100	"

I. A Miskolcz-polgári 4.8 mfd. hosszú vonalrész :

üzleteszközökkel mfdként	211,000	frtba,	összesen	1.012,800	frtba
üzleteszközök nélkül	189,000	"	"	907,200	"

II. A Polgár-debreczeni 8.4 mfd. hosszú vonalrész :

üzleteszközökkel mfdként	211,000	frtba,	összesen	1.772,400	frtba
üzleteszközök nélkül	189,000	"	"	1.587,600	"

III. A Debreczen-nagyvárad 9.7 mfd. hosszú vonalrész : \*)

üzleteszközökkel mfdként	211,000	frtba,	összesen	2.046,700	frtba
üzleteszközök nélkül	189,000	"	"	1.833,300	"

Midőn a consortium kebeléből kiküldött munkálkodó küldöttség s később a f. é. Januárius 18-án tartott értekezleti közgyűlés a pálya kiépítéséhez megkivántató ezen költség-szükségleteket összehasonlítá az érdekeltségek anyagi erejével és áldozatképességével, — s midőn az egész vállalat terhének felosztását is beható tanulmányozás és tárgyalás alá véve, arra a meggyőződésre jutott, hogy a Tiszán átvezető hidnak költsége, mely mértföldenként az egész vonalat közel 18,000 forinttal drágítja, oly akadályt képez, és egy oly műépítmény létrehozását teszi szükségessé, a mely egy másodrendű pálya által

mintegy 5<sup>0</sup>/<sub>0</sub>-nyi többlet van felvéve, mely eljárást — tekintettel az ő általa is jelzett és kilátásba helyezett megtakarításokra — nem látók szükségesnek itt követni.

\*) Diószeg érintésével.

elviselhető költségek keretét túlhaladja, és meggyőződött egyzsersmind arról is, hogy a Miskolcz-polgári vonalrész által igényelt költségek az illető vidéket, mely két már meglevő vasutvonalhoz nem esik távol, aránylag jóval erősebben terhelné mint az egész vonalnak többi része azt környező vidéket.

E meggyőzés, kapcsolatban azon körülménnyel, hogy a tervezett egész vonal egyszerre és egy időben aligha lenne célszerűen és a kívánt gyorsasággal kiépíthető, és mivelhogy az egész vonal által érdekelt nagy vidék, természeti, termelési és forgalmi viszonyok tekintetében egymástól amugy is a fentebbi felosztásnak megfelelően három elkülönített részre osztható: szolgáltatott okot és alkalmat azon megállapodásra, hogy a tervezett egész vonalnak kiépítése is, részekre felosztva kíséreltessék meg.

Szemelőtt tartva az egész vállalat kivitelének illetén felosztását — melynek jó és rossz oldalai egyenlőképen megvannak — mindenekfelett szükségesnek mutatkozott, hogy a tiszántuli vonalrész kiépítésének költsége egy minimumra redukáltassék, és ez részben azon combinatio által reméltetett elérhetőnek, hogy e pályarész ne Miskolcznál, hanem Emődnél nyerje végpontját s az állam-vaspályával való csatlakozását.

Annyi kétségtelen, hogy ezáltal a tervezett vonalrész hosszúsága és költségcsüksége tetemesen lenne apasztható, csakhogy más oldalról megint — nem is említve a várható átviteli forgalom követelményeit — ez oly következményekkel járhat a pálya függetlenségére és kezelésére nézve, melyek bizonyos körülmények közt nagyon kérdésessé tehetik az Emőddel való összeköttetésnek előnyeit, — noha máskülönben megint az alig szenved kétséget, hogy a kormány szivesebben látná az emődi csatlakozást, a mennyiben a tervezett

vonal várható forgalma ez által inkább irányoztatnék az ország fővárosa felé, mint történne ez akkor, ha a pálya végpontját Miskolcz képezné. De bár mint vegyük is e dolgot, annyi kétségtelen, hogy ez utóbb említett körülmény mindenestre figyelmet érdemel s érett megfontolást igényel, a menyiben nem épen lehetetlen, hogy a kormány a Tisza-híd kiépítésére nézve nem fogná gyámolítását megtagadni, mivel ezen a másodrendű vonalok keretét túlhaladó müépitmény strategiai fontossággal is bír és mert a tervezett vonalnak az államvasuttal való összeköttetése országos érdeket képvisel.

Összehasonlítva már most a Tisza-hid költségeinek beszámítása nélkül a tervezett egész vonal s annak egyes részei és variánsai kiépítésének költségeit egymással, kitünik hogy:

A tervezett egész vonal Miskolcztól kiindulva\*) (22.9 mfd.) kiépithető lenne :

üzleteszközökkel mfdként	192,300	frttal,	összesen	4.403.600	frttal
üzleteszközök nélkül	„ 170,300	„ „	„	3.899,800	„

A tervezett egész vonal Emödtől kiindulva\*) (21.2 mfd.) :

üzleteszközökkel mfdként	192,300	frttal,	összesen	4.076,700	frttal
üzleteszközök nélkül	„ 170,300	„ „	„	3.610,300	„

I. A Miskolcz-polgári (4.8 mfd.) vonalrész :

üzleteszközökkel mfdként	191,800	frttal,	összesen	920,600	frttal
üzleteszközök nélkül	„ 169,800	„ „	„	815,040	„

Az Emöd-polgári (3.1 mfd.) vonalrész :

üzleteszközökkel mfdként	191,800	frttal,	összesen	594,500	frttal
üzleteszközök nélkül	„ 169,800	„ „	„	526,300	„

II. A Polgár-debreczeni (8.4 mfd.) vonalrész : \*\*)

üzleteszközökkel mfdként	191,800	frttal,	összesen	1.611,100	frttal
üzleteszközök nélkül	„ 169,800	„ „	„	1.426,300	„

\*) Dorog és Diószeg érintésével,

\*\*\*) Dorognak vezetve.

A Nánás-debreczeni (5.4 mfd.) vonalrész : \*)

üzleteszközökkel mfdként	191,800	frttal,	összesen	1.035,700	frttal
üzleteszközök nélkül	169,800	"	"	916,900	"

III. A Debreczen-nagyvárad (9.7 mfd.) vonalrész : \*\*)

üzleteszközökkel mfdként	193,000	frttal,	összesen	1.879,800	frttal
üzleteszközök nélkül	171,000	"	"	1.658,700	"

A Debreczen-diószegi (5.5 mfd.) vonalrész :

üzleteszközökkel mfdként	191,800	frttal,	összesen	1.054,900	frttal
üzleteszközök nélkül	169,800	"	"	933,900	"

Természetes, hogy egy minden irányban teljesen megbízható műszaki felvétel hiányában, ezen adatok kiszámításánál is aképen valánk kénytelenek eljárni, hogy a költségeknek fentebb közölt főczimek szerinti összeállításában foglalt mértföldenkénti tételeket vevők alapul, — de azon eltéréssel, hogy a tiszai hid költségeit egészen kihagyók, míg ellenben a Berettyón átvezető hid kiépítésének költségeit csakis az egész vonalra vonatkozó variánsok és a Debreczen-nagyvárad vonalrész terhél vevők fel.

Azon eljárás pedig, hogy a Debreczen-nánási és a Debreczen-diószegi vonalrészek költségsszükségletei külön is ki lettek itt mutatva, abban találja magyarázatát, hogy tekintve a vállalat keresztülviteléhez megkivántató egyes tényezőket, s megfigyelve az e vonalrészek mentén már eddig is mutatkozó érdeklődésnek és áldozatkészségnek jelentőségét, nem épen lehetetlen, hogy ezen említett vonalrészek kiépítése leend leg hamarább fogamatba vehető, — valamint hogy innen kiindulva nyerheti legczélszerűbben a tervezett egész vonal is kiépítésének tényleges kezdetét.

A fentebbi összeállításban foglalt építési költségek szem-

\*) Dorognak vezetve.

\*\*) Diószegnek vezetve.

pontjából legelőnyösebbnek mutatkozik, ha az egész vonal Emődtől kiindulva s Dorogot nem érintve építtetnék ki, azután következnek kevés különbséggel az Emőd-dorogi, s végül legtöbb költséget igényelne a Miskolc-dorogi irány.

Azonban „az építési költség nem egyedüli és nem is mindig első helyen irányadó tényező arra, hogy abból valamely vasutvonalnak másik feletti előnye, vagy hátránya kiszámítható legyen, mert épen oly fontossággal bírók a remélhető forgalom mennyisége és az abból várható nyers és tiszta jövedelmek.“

Hogy tehát a tervezett vállalat jövedelmezősége is mérlegelhető legyen, a következőkben megkíséreljük a remélhető forgalomnak kiszámítását és annak az egyes variánsok és vonalrészek szerinti összeállítását közölni, mire nézve előre is megjegyezzük, hogy számításunkat oly irányban és minden illusiótól menten igyekeztünk vezetni, melyszerint az itt kimutatott összegeknél a valóságban inkább nagyobb mint kisebb forgalomra lehet következtetni.

Eljárásunk pedig ez irányban az volt, hogy a várható forgalmat az egész vonalra, valamint annak egyes részeire nézve külön-külön, közvetlen adatgyűjtés útján szerzett adatok alapján számítók ki, — mely bonyodalmas és sok fáradságot igénylő munkálatnak végeredménye szerint remélhető:

A tervezett egész vonalon Miskolcztól kiindulva 22.9 mérföldre és 85,376 állomási lakos után fejenként 1.8 utas és 27 vámmáza teher, mely a pályából 9.5 mértföldnyi vonalnak felhasználása mellett adna:

$$1.8 \times 85,376 \times 9.5 = 1.459,922 \text{ személy mfdet á } 15.2 \text{ kr} = 221,908 \text{ frt}$$

$$27 \times 85,376 \times 9.5 = 21.898,944 \text{ mázsa } \quad \text{„} \quad \text{á } 2. \quad \text{„} = 437,978 \quad \text{„}$$

Összesen 659,886 frt

A tervezett egész vonalon Emődtől kiindulva 21.2 mértföldre és 78,370 állomási lakos után fejenként 1.7 utas és 26 v. mázsa teher, mely a pálya hosszából 9 mértföldnek használata mellett adna:

$$\begin{aligned}
 1.7 \times 78,370 \times 9 &= 1.199,061 \text{ személy mfdet á } 15.2 \text{ kr} = 182,257 \text{ frt} \\
 26 \times 78,370 \times 9 &= 18.338,580 \text{ mázsa} \quad \text{„} \quad \text{á } 2. \quad \text{„} = \underline{366,771 \text{ „}} \\
 &\text{Összesen } 549,028 \text{ frt.}
 \end{aligned}$$

A Miskolc-polgári vonalrészén 4.8 mértföldre és 16,176 állomási lakos után, fejenként 1. utas és 24 v. mázsa teher, mely 4 mértföld megfutása mellett adna :

$$\begin{aligned}
 1 \times 16,176 \times 4 &= 64,704 \text{ személy mfdet á } 15.2 \text{ kr} = 9,835 \text{ frt} \\
 24 \times 16,176 \times 4 &= 1.552,896 \text{ mázsa} \quad \text{„} \quad \text{á } 2. \quad \text{„} = \underline{31,057 \text{ „}} \\
 &\text{Összesen } 40,892 \text{ frt.}
 \end{aligned}$$

Az Emőd-polgári vonalrészén 3.1 mértföldre és 11,303 állomási lakos után, fejenként 1. utas és 24 v. mázsa teher, mely 3 mértföld megfutása mellett adna :

$$\begin{aligned}
 1 \times 11,303 \times 3 &= 33,909 \text{ személy mfdet á } 15.2 \text{ kr} = 5,154 \text{ frt} \\
 24 \times 11,303 \times 3 &= 813,816 \text{ mázsa} \quad \text{„} \quad \text{á } 2. \quad \text{„} = \underline{16,276 \text{ „}} \\
 &\text{Összesen } 21,430 \text{ frt.}
 \end{aligned}$$

A Polgár-debreczeni vonalrészén, Dorog érintésével 8.4 mértföldre és 54,042 állomási lakos után, fejenként 1.6 utas és 26 v. mázsa teher, mely 5 mértföldnyi pálya megfutás mellett adna :

$$\begin{aligned}
 1.6 \times 54,042 \times 5 &= 432,335 \text{ személy mfdet á } 15.2 \text{ kr} = 65,714 \text{ frt} \\
 26 \times 54,042 \times 5 &= 7.025,460 \text{ mázsa} \quad \text{„} \quad \text{á } 2. \quad \text{„} = \underline{140,509 \text{ „}} \\
 &\text{Összesen } 206,223 \text{ frt.}
 \end{aligned}$$

A Nánás-debreczeni vonalrészén, Dorog érintésével, 5.4 mértföldre és 47,150 állomási lakos után, fejenként 1.8 utas és 28 v. mázsa teher, mely a pálya 4 mértföldnyi részének megfutása mellett adna :

$$\begin{aligned}
 1.8 \times 47,150 \times 4 &= 339,480 \text{ személy mfdet á } 15.2 \text{ kr} = 51,600 \text{ frt} \\
 28 \times 47,150 \times 4 &= 5.280,800 \text{ mázsa} \quad \text{„} \quad \text{á } 2. \quad \text{„} = \underline{105,616 \text{ „}} \\
 &\text{Összesen } 157,216 \text{ frt.}
 \end{aligned}$$

A Debreczen-Nagyvárad-i vonalrészén, Diószeg érintésével 9.7 mértföldre és 34,876 állomási lakos után fejenként 2.4 utas és 35 v. mázsa teher, mely 6 mértföldnyi pálya megfutása mellett adna ;

$$\begin{aligned}
 2.4 \times 34,876 \times 6 &= 502,212 \text{ személy mfdet á } 15.2 \text{ kr} = 76,336 \text{ frt} \\
 35 \times 34,876 \times 6 &= 7.317,960 \text{ mázsa} \quad \text{„} \quad \text{á} \quad 2. \quad \text{„} = 146,359 \text{ „} \\
 &\text{Összesen} \quad 222,695 \text{ frt.}
 \end{aligned}$$

A Debreczen-diószegei vonalrészzen 5.5 mértföldre és 23,720 állomási lakos után fejenként 2.4 utas és 34 v. mázsa teher, mely a vonal hosszának 5 mértföldjét megfutva adna :

$$\begin{aligned}
 2.4 \times 23,720 \times 5 &= 284,640 \text{ személy mfdet á } 15.2 \text{ kr} = 43,265 \text{ frt} \\
 34 \times 23,720 \times 5 &= 4.032,400 \text{ mázsa} \quad \text{„} \quad \text{á} \quad 2. \quad \text{„} = 80,648 \text{ „} \\
 &\text{Összesen} \quad 123,913 \text{ frt.}
 \end{aligned}$$

Az egyes variánsok és vonalrészek remélhető nyersbevételeinek ezen kimutatásához még megjegyezzük, hogy mindeütt hol Debreczen, Várad és Miskolcz városok az egyes vonalak vagy vonalrészek jövedelmének kiszámításánál előfordulnak, ott az utasok és áruk forgalmának fejenkénti arányosításánál, lakosaik létszámának csakis 10%-ját vevők számításba és hogy ezen arányosítások nem egyedül a helyi forgalom adataira fektetvék, hanem hogy szerepeltetve van bennök a Miskolcz-Nagyvárad, továbbá az Emőd-nagyvárad és a Debreczen-nagyvárad vonalaknál a remélhető átviteli forgalomnak mennyisége is.

Egyébiránt némi tájékozás végett idevonatkozólag még felemlítjük, hogy az Arad-körösvölgyi vasutnál\*) midőn az tervezetett, a várható forgalomnak előleges kiszámításánál minden állomási lakosra 3 utas és 40 v. mázsa súlyú áru vétett fel, az így felvett mennyiség pedig a pályának felerészén engedtetvén átfutni. Ezen alapokon az akkor 7½ mértföld hosszúságban tervezett Arad-borosjenői vonal remélhető forgalma — 28,000 állomási lakosra vonatkozva — évenként 84,000 utassal 315,000 személymértföldre és 1.120,000 v. mázsával, 4.200,000 vámmáza mértföldre becsültetett, tehát

\*) L. „Az Arad-Körösvölgyi vasut ismertetése“ czimű kitünő dolgozatot Boros Bénitől. Budapest 1879.

e számítás szerint a vasut minden mértföldjének valószínű befutására évenként 42,000 utas és 560,000 vámmázsa teheráru számított, az eredmény pedig az 1878-dik évi első teljes-üzletévben is mindkét irányban jóval több lett, sőt az áruforgalom a számítottak kétszeres mennyiségét érte el.

Ezek szerint a kik ösmerik az Arad-körösvölgyi vonal mentén levő vidéknek — és a tervezett saját vonalunk által érintendő részeknek közgazdasági viszonyait és termelési képességét, azok előtt kétségenkívül nem fognak tulajdonságok feltűnni azon adatok, melyeket a várható forgalomra nézve imint közöltünk.

De menjünk egy lépéssel tovább és számítsuk le a tisztajövedelem iránti tájékozás tekintetéből, a fentebb kimutatott nyersbevételekből az üzleti összes kiadásokat, hogy eként a vasut-építésre felhasználandó tőkének jövedelmezősége kimutatható legyen.

Tekintve az Arad-körösvölgyi és más vicinális vasutak üzleti kiadását, arra a meggyőződésre kell jutni, hogy ezen kiadás összege, melyben például az Arad-körösvölgyi vasutnál az általános igazgatási, pálya felügyelet és fentartási, forgalmi és kereskedelmi szolgálat, vonatmozgósítás és forgalmi eszköz-fentartási szolgálat és az anyagszerkezelésnek költségei, tehát az összes vasutkezelési, fentartási és üzleti kiadások mind benn foglaltatnak: semmiesetre sem leend alacsonyan véve, ha a tervezett egész vonalra és vonalrészekre nézve, melyek amugyis mindenütt sik pályán haladnak, ezen költségekre a bruttó bevételnek 50%-át vesszük számításba, és annyival kevésbé, mivel e kiadások a körösvölgyi vasutnál az 1878-ban nyert bevételeknek csak 48.2 %-át képezte, s minthogy azon évben az összes kiadásoknak összege 90,777 frt 27 krból állott, esett egy mértföldre 11,070 frt 40 kr üzleti kiadás.

Az előbb említett 50%-nyi üzleti kiadás szerint a remélhető kiadás tenne a körösvölgyi pálya átlaga szerint mértföldenként 13,062 forintot, vegyünk azonban itt számításba kerek-számban 14,000 forintot, mely előfeltétel mellett a remélhető kiadások lesznek:

A tervezett egész vonalnál Miskolcztól kiindulva:

22.9 mértföld à 14,000 frt . . . . 320,600 frt.

A tervezett egész vonalnál Emődtől kiindulva:

21.2 mértföld à 14,000 frt . . . . 296,800 frt.

A Miskolcz-polgári vonalrésznel:

4.8 mértföld à 14,000 frt . . . . 67,200 frt.

Az Emőd-polgári vonalrésznel:

3.1 mértföld à 14,000 frt . . . . 43,400 frt.

A Polgár-debreczeni vonalrésznel:

8.4 mértföld à 14,000 frt . . . . 117,600 frt.

A Nánás-debreczeni vonalrésznel:

5.4 mértföld à 14,000 frt . . . . 75,600 frt.

A Debreczen-nagyvárad-i vonalrésznel:

9.7 mértföld à 14,000 frt . . . . 135,800 frt.

A Debreczen-diószegi vonalrésznel:

5.5 mértföld à 14,000 frt . . . . 77,000 frt.

Összehasonlítva ezen kiadásokat a fentebb közölt bevételek összegével mutatkozik:

A tervezett egész vonalnál Miskolcztól kiindulva:

Bevétel 659,886 frt.

Kiadás 320,600 „

tiszta jövedelem . . . 339,286 frt

A tervezett egész vonalnál Emődtől kiindulva:

Bevétel 549,028 frt.

Kiadás 296,800 „

tiszta jövedelem . . . 252,228 frt.

A Miskolcz-polgári vonalrésznél :

Bevétel 40,892 frt.

Kiadás 67,200 „

hiánylat . . . . . 26,308 frt

Az Emőd-polgári vonalrésznél :

Bevétel 21,430 frt.

Kiadás 43,400 „

hiánylat . . . . . 21,970 frt.

A Polgár-debreczeni vonalrésznél :

Bevétel 206,223 frt.

Kiadás 117,600 „

tiszta jövedelem . . . . . 88,623 frt.

A Nánás-debreczeni vonalrésznél :

Bevétel 157,216 frt.

Kiadás 75,600 „

tiszta jövedelem . . . . . 81,616 frt.

A Debreczen-nagyváradí vonalrésznél :

Bevétel 222,695 frt.

Kiadás 135,800 „

tiszta jövedelem . . . . . 86,895 frt.

A Debreczen-diószegi vonalrésznél :

Bevétel 123,913 frt.

Kiadás 77,000 „

tiszta jövedelem . . . . . 46,913 frt.

Következésképen ezen felsorolt adatok alapján a befektetés jövedelmezne :

A tervezett egész vonalnál Miskolcztól kiindulva :

4 403,600 frt tőke után 339,286 frt vagyis +7.7 ‰

A tervezett egész vonalnál Emődtől kiindulva :

4.076,700 frt tőke után 252,228 frt vagyis	+6.1 %
A Miskolcz-polgári vonalrésznél :	
920,600 frt tőke után 26,308 frt veszteséget vagyis	—2.8 %
Az Emőd-polgári vonalrésznél :	
594,500 frt tőke után 21,970 frt veszteséget vagyis	—3.6 %
A Polgár-debreczeni vonalrésznél :	
1.611,100 frt tőke után 88,623 frt vagyis	+5.5 %
A Nánás-debreczeni vonalrésznél :	
1.035,700 frt tőke után 81,616 frt vagyis	+7.8 %
A Debreczen-nagyváradai vonalrésznél :	
1.879,800 frt tőke után 86,895 frt vagyis	+4.6 %
A Debreczen diószegi vonalrésznél :	
1.054,900 frt tőke után 46,913 frt vagyis	+4.4 %

Az egyes variánsok és vonalrészek ezen ismertetéséből kitűnik, hogy azon esetben, ha a költségvetésnek maximális tételei egy újabb nyomjelzés alapján, vagy az építkezés folyamán nem lennének apaszthatók, — a tervezett egész vonalnak kiépítése még akkor is oly vállalatnak lenne tekintendő, mely a meghozott áldozatokat kamatostól képes megtéríteni.

Ismervén azonban a helyi viszonyokat, nem feltételezhető, hogy az olcsó építésmód elvének minden részletekben való következetes keresztül vitele mellett — melyet Boros Béni az Arad-körösvölgyi vasut kiépítésénél oly meglepő sikerrel inaugurált — hogy ne sikerülne a költségeket jelentékeny mérvben redukálni, s ez által a kilátásba helyezett jövedelmet emelni, mire nézve egyébiránt itt ismételve megjegyezzük, hogy a fentebb kimutatott adatoknál a valóságban inkább nagyobb mint csekélyebb forgalomra lehet következtetni és nagy valószínűség mellett számítani.

De másoldalról a tiszta jövedelemnek fentebbi kimutatása

kétségtelenné teszi azt is, hogy a tervezett egészvonal kiépítése külön részekre felosztva vagy elszigetelve észszerűen nem sikerülhet, mert míg a Miskolcz-Debreczen-nagyvárad-i egészvonal a kiépítéshez megkívántató költségeket 7.7 % -kal képes kamatoztatni, addig a Miskolcz-polgári szakasznak külön kiépítése 2.8 % veszteséget feltételezne, a Polgár-debreczeni szakasz létesítése pedig 5.5 % -kal s a Debreczen-nagyvárad-i vonalrész csak 4.6 % -kal kamatoztatná a befektetett tőkétet.

Egyébiránt, ha a tervezett egész vonalnak létrehozása most egyelőre még akadályokba ütköznék, s ha a kiépítés ennek folytán részekre felosztva kíséreltetnék meg, azon esetben kétségenkívül legészszerűbbnek mutatkozik, hogy a Debreczen-polgári, esetleg a Debreczen-nánási és a Debreczen-nagyvárad-i vonalrészek kiépítése — mint melyek legtöbb érdekeket tartanak felölve — vétessék fogamatba.

Felesleges talán annak felemlítése, hogy a déli vagyis a Debreczen-nagyvárad-i vonalrész csekélyebbnek látszó jövedelmezősége itt e tekintetben akadályt nem képezhet, mivel több mint valószínű, hogy e vonal kiépítése következtében a forgalom különösen Várad háttérén oly irányt veend s a képen fog jelentkezni, mely a befektetett tőkének a kimutatott összegnél jóval nagyobb jövedelmet fog biztosítani. És a mi áll e tekintetben a Debreczen-nagyvárad-i vonalra nézve, ép úgy áll az, ha a kiépítés egyelőre csak Diószegig fogamatossíttatnék a Debreczen-diószegi pályatestre nézve is. Ennélfogva épen nem tartjuk lehetetlennek, hogy kedvező körülmények közt ezen említett vonalrészek jövedelmezni fognának legalább is annyit, mennyi az érdekeltségeket minden kamat-különbözeti veszteségektől megóvhatná, vagyis ezen vonalrészek kiépítése sikerülhetne a nélkül, hogy az érdekeltségeknek pénzáldozatába kerülne.

A fentelőadottak után, a terv miként leendő kivitelére nézve, még csak a következőkre kívánunk szorítkozni.

Ismeretes lévén az országnak ez idő szerinti kedvezőtlen anyagi helyzete, bizonyára senki nem fogja jelenleg feltételezni hogy e vonalnak kiépítését, vagy jövedelmének biztosítását az állam fogná magára vállalni; de ha ez nem is vehető kilátásba, annyi mindazonáltal kétségtelen, hogy a kormány által e vállalat is fog legalább annyi és olynemű gyámolításban részesülni, mennyivel és milyneművel más ehez hasonló műveleteket ennek előtte is már gyámolított. Leszámítva tehát a kormánytól remélhető ezen inkább erkölcsi, mint anyagi támogatást, a tervezett vállalat létesítése egyedül csak az érdekelt községek és birtokosok hozzájárulásától függ és áldozat készségök és képességöktől feltételeztetik.

Szem előtt tartva tehát azon körülményt, hogy az érdekeltségek a tervezett vállalat keresztülvitelénél másra mint önerejük és tevékenységükre nem támaszkodhatnak, a pálya kiépítésére kínálkozó utak, módok és eszközök közül hármat tartunk leginkább olyannak, melyek az adott körülmények közt komolyan számításba vehetők.

# Az egyik ezek közül az lehetne, hogy az érdekelt közönség az építkezési költségek felét rövid legfeljebb két évre terjedhető idő alatt Lit. B. részvényekre fizetné be és oly vállalkozó kerestetnék, ki az építkezésiösszeg másik felének részint elsőbbségi kötvényekben, részint Lit. A. részvényekben való beszerzését és a pálya kiépítését elvállalná.

# A második mód az lehetne, hogy az érdekelt közönség az egész építési összeg 7%-ját kamat és tőke törlesztés fejében 32 vagy 33 éven át biztosítsa, a biztosítást pedig vagy adó kivetés útján vagy ingatlanra leendő betáblázás által eszközölje, hogy e ként az egész építkezési tőkét beszerelve a vonal kiépítését árlejtés útján vállalkozóknak kiadhassa. Végre

# A harmadik mód az elsőnek kapcsolatában az lehetne, hogy a költségek egy része a megyei közmunka, továbbá az egyes községek és birtokosok által természetben adandó anyagszerek és munka által fedeztessenek.

Az első két módozatra nézve az érdekeltség munkálkodó küldöttsége a f. é. Januárus 18-án tartott értekezleti közgyűlés elé terjesztett jelentésében, s későbbben a Debreczen-polgári vonalrész kiépítése ügyében f. e. Februárus 22-én tartott értekezet alkalmából oda nyilatkozott hogy mennyiben a pálya kiépítése legczélszerűbben és legelőnyösebben a kamatbiztosítás mellett eszközölhető annál fogva a második módozatot ajánlja elfogadás végett és pedig azért mert :

A költség szükségletnek legalább 50—60%-ára tehető Lit. B. részvényeket a községek két év alatt befizetni alig lennének képesek, semmi esetre pedig a nélkül, hogy oly kölcsön műveletekbe ne lennének kénytelenek bocsátkozni, melyek legalább is 30—33 évi törlesztést s e mellett sok nehézséget és akadályt feltételeznek ;

másodsor, mert nehéz oly vállalkozót találni, ki a szükséges tőke beszerzés felét átvenni lenne hajlandó, és ha találkoznék is ilyen, az a dolgok természeténél fogva azon kockázat fejében, melyet elvállal, kétségen kívül megfelelő kárpótlást keresne az építkezési költségek felemelésében ;

harmadszor, mert kilátás van arra, hogy szakértő és becsületes kezelés mellett a tervezettvasut jövedelmezni fog annyit, a mennyi a felveendő tőke 7%-nak vagyis a kamatozás és törlesztésnek megfelel, és ha ez az első évben nem is lenne elérhető, az illető községek a biztosított összegnek csak egy csekély részét lennének kötelesek befizetni, mely minden esetre kevesebbet tenne mint az első mód mellett eszközendő költsönösszegnek kamatja ;

negyedszer, mert a tervezett vasut a kamat biztosítás mellett is az érdekeltség korlátlan tulajdonába fog átmenni, a törlesztés ideje alatt pedig sokkal nagyobb és behatóbb befolyást lehet gyakorolni a kezelésre, a tarifák megállapítására s. t. b. mint az első mód szerinti vagyis a Lit. B. részvények mellett leendő kiépítésnél, melynél természet szerüleg a tőke felével érdekelt vállalkozó tartaná fenn magának, még pedig jogosan, mindezekre nézve az intézkedést ;

és végre ötödször, mert a kamat-garantia mellett úgy a pénzbeszerzés, valamint az építkezés is kevesebbe kerülne mint az első módozatnak alkalmazásánál.

A Polgár-debreczeni vonal rész érdekeltisége, az általa Február 22-kén tartott értekezlet alkalmával méltányolván a küldöttség részéről felhozott ezen indokokat, abban állapodott meg, hogy e pályarész kiépítését kamatbiztosítás mellett fogja eszközölni.

Noha osztjuk és magunkévá tesszük részünkről is — kiváltképen a Polgár-debreczeni vonalrész kiépítését illetőleg — ezen nézetet, mindazonáltal tekintve azt, hogy a Debreczen-nagyváradai vonalmentén levő érdekeltiségek még nem nyilatkoztak, s tekintve hogy az ottani közgazdasági viszonyok és tényezők nem azonosak és egyezők mindenben azon viszonyokkal és tényezőkkel, melyek a Polgár-debreczeni vonalmentén mérvadóak : helyén valónak látjuk a fentebb említett harmadik módozat iránti némi tájékozás tekintetéből még kiemelni, hogy a megyei közérő igénybevételével a földmunkáknak egy teteemes része lenne végezhető és pedig annyiban elég czélszerűen, mennyiben a Debreczen-nagyváradai vonalrész mentén kellő számu oly megyebeli munkásra lehetne számítani, kik a műszaki vezetés alatt álló útépitéseknél már bizonyos ügyességre és kitartásra tettek szert; az eként teljesített munka értékét pedig a közmunka alapnak Lit. A. részvényekben lehetne megtéríteni, miáltal a megye bizonyos részben tulajdonosává és haszonélvezőjévé válnék az építendő vasutnak. A közmunka-erőnek illetően czélra leendő felhasználását pedig indokolja azon körülmény, hogy a vasut által a közmunkák nem csekély előnyére, az utak készítéséhez és fentartásához szükséges anyagok gyors és olcsó szállítása válik lehetővé, a mi pedig már szoros értelemben véve is közérdeket képvisel.

Az állomási épületek és őrházak építése és felszerelése, továbbá a kisajátítások, kártérítések és fuvarozások legolcsóbban és legkevesebb pénzkiadással a pályamentén levő községek és azoknak lakosai által vólnának teljesíthetők, mely

teljesített munkákért az egyes községek szintén részvényekben nyernék kárpótoltatásukat.

Hasonlóan hozzájárulhatna végre e vasut építéséhez az érdekelt birtokosság is, különösen talp-, épület és egyéb faneműek és épületi anyagok előállításával, elfogadván érték cserébe megfelelő értékű részvényeket.

Ezek vólnának naggyából felemlítve a harmadik módozat szerinti pálya építésnek előnyei, melyek által annyi minden- esetre elérhetőnek látszik, hogy a pályamentén levő különböző érdekeltségek pénzbeli terheltetés nélkül is hozzájárulhatnának a saját érdekeiket előmozdító vasut építéséhez.

Mellőzve ezen módozatoknak minden további ismertetését, szabadjon még záradécul azon meggyőződésnek kifejezést adni, hogy bármelyikét választandja és fogja alkalmazni a terv kivitelére az érdekeltség : e vasut ki fog épülni, ha azok, kikre az ügyek vezetése bíztatik, erélylyel, kitartással, áldozatkészséggel és önzetlenül teljesítendik kötelességüket, ha mellőztetni fog a nyereszkedés s ki leend zárva a szédelgő vállalkozók serege és ha sikerülend az építés kivitelére egy valódi szakembert megnyerni, ki egy becsületes akarat egész erejével látna a feladat megoldásához. Nagy jótétemény lenne pedig az egész vidékre s a szegényebb néposztályra és nagy előnyére válnék a vállalatnak, ha az érdekeltségek, tekintettel a jelen inséges időre, mindjárt a tavasz nyiltával megkezdetnék a tervezett vasut kiépítését, melynek végrehajtásához kedvezőbb idő és alkalom nem kínálkozhatik, mint most.

Debreczen, 1880-dik évi Februáriuus 28-kán.

