

pusztításának utját állja, az állam elidegeníthetlen tulajdonául nyilvánítva őket vagy megszerezve ilyenekül.*) Ez az eljárás annál figyelemreméltóbb, mivel a fa életének a határán, a magas hegy-ségben, az ősidőkből származó vihar-fák közt bőséggel megtaláljuk az élesen kifejezett individualizált faphysiognomiákat, a természetnek valódi emlékköveit, melyek elszórtan hazánkban is megtalálhatók és a melyek nem kevésbé méltók volnának a megtartásra s megőrzésre, mint az emberi kéz létesítette emlékek.

Ford. Sz.

Egyesületi közlemények.

I.

Az Országos Erdészeti Egyesületnek az erdei vasutak ügyében a m. kir. kereskedelmi minister urhoz intézett felterjesztése.

Nagyméltóságú Minister Ur!

Az erdőgazdasági termékek hazánkban csakis nagy távolságban termelési helyüktől találnak piacra, avagy éppenséggel kivitel tárgyát képezik. Az erdőbirtokosnak termékei értékesítésénél meg kell tehát küzdenie a szállítás nehézségeivel, a melyek oly nehézkes tömegárúnál, mint a milyen a fa, igen tetemesek szoktak lenni, oly annyira, hogy a szállítás költsége döntő befolyással bír a legtöbb erdőbirtok jövedelmezésére és pedig nemcsak oly értelemben, hogy a jövedelem nagyobb vagy kisebb foka függ a fa olcsó kiszállításának lehetőségétől, hanem ez a lehetőség háttárazza meg sok esetben azt, hogy az illető erdei üzem egyáltalában jár-e haszonnal. Még nagyterjedelmű erdőterületekkel ren-

*) Valószínűleg hasonló intézkedésekre készül a porosz és bajor királyság is, legalább a nevezetesebb fák összeírásából és ismertetéséből erre következtethetünk. Ne feledjük azonban, hogy erre az első példát az északamerikai Egyesült-Államok adták állami tulajdonnak nyilvánítva a nemzeti parkot és az óriási Wellingtoniákat. Különbözik a germán népek a koro fákat, mint emlékeket kedvelik, tiszteletben tartják, óvják. Nálunk ez irányban eddigelé kevés történt, a mi történt, az nagyjára az államtól indult ki, társadalmunkat, népünket, mintha kevésbé érdekelnék ez emlékek! Nehezen megyünk előre e téren, de talán csak megmozdul népünk is, ha társadalmunk vezetői e tekintetben is irányt fognak adni!

Fordító.

delkezünk, a melyeknek terméke főleg a kellő szállító-eszközök hiányában nem értékesíthető s a melyek ekként a birtokosra és közvetve a nemzetre nézve is ezidőszerint még holt tőkét képeznek.

Ama nagy fontosság mellett, melylyel ezek szerint a közlekedési viszonyok az erdőgazdaságra bírnak, az Országos Erdészeti Egyesület éber figyelemmel kíséri vasuti hálózatunk terjeszkedését, a mint a fővonalokhoz csatlakozó mellékpályák itt is, ott is megnyitnak egy-egy erdős vidéket a forgalomnak és örömmel üdvözöl minden oly akciót, a mely közforgalmi eszközeink fejlődését, dusabb szétágazását előmozdítja. Élénk érdeklődéssel tekint ennél fogva egyesületünk ama törvényjavaslat elé, a melyet Nagyméltóságod tudomásunk szerint a helyiérdekű vasutakra vonatkozólag a törvényhozás elé terjeszteni szándékozik s a mely hivatva lévén vasuti hálózatunk tervszerű fejlesztését elősegíteni, kétségkívül erdőgazdaságunkra is kedvező hatással lesz.

A helyi érdekű vasutakról szóló törvények módosítása és kiegészítése tárgyában nemrégiben a Magyar Mérnök- és Építész-Egylet járult felterjesztésével Nagyméltóságod elé. A midőn mi az e felterjesztésben foglaltakhoz általánosságban a magunk részéről is hozzájárulunk, egyttal az általunk képviselt erdőgazdasági érdekekből folyó köteleiséget vélünk teljesíteni, ha kifejtve ama óhajainkat, a melyeket az *erdei vasutakra*, mint forgalmi eszközeink egyik speciális csoportjára vonatkozólag táplálunk, tiszteletteljesen kérjük Nagyméltóságodat, hogy ez óhajokat kegyes pártfogásában részesíteni és a készülő törvényjavaslatban, illetve a végrehajtására vonatkozó rendeletekben a hazai erdőgazdaság érdekében érvényre juttatni méltóztassék.

A *közforgalmu* vasutak rendszerint a fővölgyeken vonulnak végig és az erdő belsejébe nem hatolnak. A fa termelési helye és a közforgalom eszközei között való kapcsolat létesítésére már jelenleg is nagy fontossággal bírnak azok a *nem közforgalmu* erdei vasutak, a melyekkel az erdőbirtokosok, illetve azok favásárlói, termelő és szállító vállalkozói az erdőt feltárták. A hivatalos adatok szerint az 1898. év végén 490 *km.* volt a gőzüzemű, 533 *km.* pedig az állati erőre berendezett erdei vasut hossza hazánkban. Távolfekvő, közönséges fuvarerővel meg nem közelíthető erdeink

mélyéből ezek az erdei vasutak szállítják a fát a közforgalmi eszközökhöz, ekként egyrészt elősegítvén az erdőbirtokos anyagi érdekeit, másrészt a velük kapcsolatosan meginduló nagymérvű erdei munkával foglalkozáshoz és keresethez juttatván az erdős vidékek többnyire szegény lakosságát. De más tekintetben is érvényesül az erdei vasutak közgazdasági jelentősége, a mennyiben a segítségükkel az erdőből kihozott fatermés a helyi érdekű vasutakon és a vasuti fővonalokon szállítatik tovább a fogyasztó helyekre. Az erdei vasutak tehát nagy mértékben növelik a közforgalmu vasutak teherforgalmát s azok táplálására rendkívül kedvező befolyást gyakorolnak.

E nagy köz- és magángazdasági jelentőségnek tulajdonítható, hogy erdei vasutaink eddig is a fenn kimutatott kiterjedést nyerték hazánkban, dacára annak a számos akadálnak, a mely létesítésük elé mindedig gördült. További terjeszkedésüket úgy az erdőgazdaság, mint közvetve általános közgazdasági szempontokból is szükségesnek tartjuk, e terjeszkedésre azonban nézetünk szerint a kívánt mértékben csak abban az esetben számíthatunk, ha Nagyméltóságod tiszteletteljesen kifejtett nézetünket a törvényhozáshoz benyújtani tervezett vasuti törvényjavaslattal kapcsolatosan bölcs megfontolása tárgyává tenni és figyelmében részesíteni méltóztatik.

Az erdőgazdaság szolgálatában álló magánvasutak eddig sem az illető törvényekben, sem az eddigi kormányrendeletekben, mint ilyenek megkülönböztetve nem voltak. Ennek következménye az volt, hogy engedélyezésüknél különösen a sokféle eljárási szabály alkalmazása tekintetében nagymérvű bizonytalanság és ingadozás volt tapasztalható. Az erdei vasutak az eljáró közegek minősítése alapján igen különféleképpen íteltetvén meg, engedélyezésüknél néha a mezeti vasutakat tárgyaló 1886. évi 40,321. számú közmunka és közlekedésügyi miniszteri rendelet vétetett alapul, többnyire azonban az iparvasutakra vonatkozó körülményesebb eljárás alá estek.

Az erdőgazdaság különleges kívánalmai nézetünk szerint csakis úgy részesülhetnek kellő figyelemben és az engedélyezési eljárás módjára vonatkozólag eddig észlelhető ingadozás is csak abban az esetben fog megszűnni, ha a helyi érdekű vasutak kér-

désének küszöbön álló szabályozásánál az erdei vasutak külön tárgyaltnak. Szükségesnek mutatkozik azonban e czélból tüzetes megjelölése annak, hogy mely vasutakat sorozzuk az *erdei vasút* fogalma alá. Erre nézve tisztelettel megjegyezzük, hogy mi azoknak a *nem közforgalmu magánvasutaknak* az érdekeit óhajtjuk az új törvényben és a végrehajtási rendeletekben biztosítani, *a melyeket az erdőbirtokosok és bérlők (favásárló, termelő és szállító vállalkozók) kizárólag saját gazdasági céljaikra létesítenek.* Az erdőbirtokos mellett azért szükséges e meghatározásba a favásárló vagy termelő és szállító vállalkozót is belefoglalni, mert hazánkban igen elterjedt az erdők faállományának az az értékesítési módja, a melynél az erdőbirtokos a szükséges berendezések s így az erdei vasutak létesítését is a fának vevőjére, vagy a fa kiszállítására szerződtetett vállalkozóra bizza.

Az ekként közelebbről körülírt erdei vasutak építésének legfőbb akadálya a vasut czéljaira elkerülhetlenül szükséges idegen területek tulajdon- vagy használati jogának megszerzése körül mutatkozó nehézségek voltak, a melyek a vasut építését gyakran teljesen kizárták. E kérdés az erdei vasutaknál, a melyek többnyire szűk erdei völgyekben épülnek, fokozott jelentőséggel bír, a mennyiben a terepviszonyok miatt a legtöbb esetben kizártnak tekinthető az, hogy a vasut valamely oly idegen területen, a melynek birtokosával az építő megegyezésre nem juthat, megkerüljön. Ez okból valamely erdei belzet (rét, szántó) tulajdonosa, habár talán csak egészen jelentéktelen területről van szó, rossz akaratból, boszúból vagy pusztá szeszélyből a legnagyobb közgazdasági jelentőséggel bíró, esetleg egész völgyrendszerek fatermésének a világpiaczra hozatalára hivatott erdei vasutak létesítését is teljesen lehetetlenné teheti.

Ezt a bajt, nézetünk szerint, csakis úgy lehet orvosolni, ha az erdei vasutak részére az alkotandó új törvényben a *kisajátítás joga* biztosittatik. Ismerjük ugyan a kisajátításról szóló 1881. évi XLI. t.-czikk ama rendelkezését, a mely szerint a kisajátítási jog csak a szorosán vett közérdekeket szolgáló alkotások és intézmények czéljaira adható meg, ámde fennebb már reámutattunk arra, hogy az erdei vasutak, mint az erdőgazdaság és fakereskedelem fellendülésének számos helyen nélkülözhetetlen feltételei, korántsem

ítélendők meg egyoldaluan az illető erdőbirtokosok magánszempontjából, hanem éppen ott, a hol leginkább birnak létjogosultsággal, a gyéren lakott erdős hegyvidéken, elsőrendű közgazdasági tényezők s mint ilyenek, nézetünk szerint igényt tarthatnak arra, hogy részükre a kisajátítási jog törvényben biztosíttassék. Felhívjuk továbbá Nagyméltóságod figyelmét arra, hogy e tekintetben törvényhozásunk már precedenst is alkotott és pedig a naszódvidéki községi erdők kezeléséről szóló 1890. évi XIX. törvényczikkben, a melynek 2. §-a „*az erdőgazdaság üzemi céljaira, valamint a fát feldolgozó ipartelepek és az ezeknél alkalmazott munkások lakásának elhelyezésére szükséges összes földterületekre*“ adja meg a volt naszódvidéki községi erdők kezelésével megbízott földmívelésügyi minister részére a kisajátítási jogot.

Méltányosnak találjuk, hogy a törvénynek ez a rendelkezése ne szoríttassék az ország ama korlátolt területére, hanem az erdei vasutak ügyének fellendítése végett nyerjen általános érvényt.

Sulyt helyezünk itt — ismét az erdőgazdaság különleges viszonyaira való tekintettel — az idézett törvényczikk ama rendelkezésére is, a mely a kisajátítás jogát nemcsak az erdei szállítóeszközök részére, esetünkben tehát az erdei vasutak által szükségelt területekre adja meg, hanem azt az erdei termékek fel- és lerakásához, raktározásához és a szállított faanyagok ipari feldolgozásához szükséges területekre is kiterjeszti. Mert az erdei vasutakon leszállított termékeket tudvalevőleg nem lehet mindig azonnal értékesíteni, vagy továbbszállítani, hanem a legtöbb esetben hosszabb rövidebb ideig raktározni kell őket, sőt sokszor az is megtörténik, hogy az erdőből kiszállított erdei termékeket előbb félgyártmányokká vagy iparcikkékké kell feldolgozni, hogy értékesíthetők legyenek.

E műveletek pedig éppen az erdei vasutak mentén egészen indokolatlanul megakaszthatók s velük együtt maga az erdei üzem lehetősége is kérdésessé válhatik, ha a kisajátítás joga nem vehető igénybe.

Részünkről tehát tiszteletteljesen kérjük Nagyméltóságodat, hogy a készülő törvényjavaslatba oly rendelkezést felvenni méltóztassék, a mely szerint a kisajátítás joga az erdei vasutak részére szükséges területeken kívül a szállított termékek raktározására és

esetleg ipari feldolgozására elkerülhetetlenül szükséges idegen területekre is kiterjesztessék.

Tisztelettel van szerencsénk megjegyezni, hogy az erdei termékek raktározására szükséges területek kisajátítására nézve egy másik törvényünk, az 1879. évi XXXI. t.-cikkben foglalt erdőtörvény is alkot precedenst, a mennyiben 198. §-ában *a tutajozás és usztatás céljából szükséges folyó- vagy patakszabályozások vagy másnemű vízépitmények végrehajtására, vagy az usztatott és tutajozott fának gerebeknél való kifogására és elhelyezésére szükséges területek megszerzésére* szintén megadta már a kisajátítás jogát.

Kérelmünk tehát tulajdonképpen csakis arra terjed, hogy az erdei termékek raktározására szükséges terület kisajátítási joga ne csak az erdei termékek vizen való szállításánál, hanem a sok helyen ennél célszerűbb vasuti szállításnál is biztosíttassék és a vasut építője abba a helyzetbe jusson, hogy a pályája üzemben tartásához elkerülhetetlenül szükséges területek birtokába juthasson.

Ha a szorosan vett raktározási területeken kívül az 1890. évi XIX. t.-cz. intézkedésére támaszkodva, a kisajátítás jogát a fát feldolgozó ipartelepekhez nélkülözhetetlen területekre is kiterjeszteni kérjük, akkor 'ezzel a fa értékesítésének egyik, némely viszonyok között elengedhetetlen feltételét óhajtjuk biztosítani, ezzel egyuttal fafeldolgozó iparunkat is támogatván.

A kisajátítás jogának biztosításával azonban az erdei vasutak létesítéséhez szükséges területek megszerzése tekintetében fenforgó nehézségeket még nem lehet minden esetben megszüntetni. Az erdőbirtokos, ugyanis tekintettel a kisajátítási eljárással járó tetemes költségekre s a kisajátított területekért fizetendő összegekre, sok esetben oly teherrel fog szembenállni, hogy vasutját haszonnal nem lesz képes létesíteni; különösen, ha olyan vasutat kell építenie, a melynek mindössze néhány évig veheti hasznát.

E bajon az 1881. évi XLI. t.-cikkben szabályozott ideiglenes kisajátítási jog kiterjesztése sem segítene, főleg az eljárás körülményessége és költséges volta miatt. Ezért részünkről megfelelőbbnek találnók azt a megoldást, ha az ideiglenes jellegű, könnyű alépitményü erdei vasutak részére az új törvény is azt a kedvezményt adná meg, a melyet az erdőtörvény 178. §-a az erdei

termékeknek szárazon való szállítása esetére az erdőbirtokosnak már biztosított. Az erdőtörvény idézett szakasza úgy rendelkezik, hogy : „Minden földbirtokos tartozik megengedni, hogy idegen erdei termékek bármily mivelési ághoz tartozó földjein, illetőleg magánutjain átszállíttassanak, ha azok az erdőből különben vagy épen nem, vagy csak tetemesen nagyobb költséggel lennének elhordhatók, azon föltétel alatt, hogy a termékek szállítója a netalán okozandó károk, költségek s a használt magánutak és hidak előbbeni jókarba helyezésére szükséges kiadások megtérítésére nézve, az illetékes elsőfoku erdőrendészeti hatóságnál megfelelő pénzbeli biztosítékot tesz le.“

Az erdőtörvény idézett szakaszát ugyan sokan úgy értelmezték, hogy a törvény az erdőbirtokosnak csak arra az esetre adja meg azt a kedvezményt, hogy erdei termékeit a szomszédos idegen területeken is átszállíthassa a károk és költségek megtérítése ellenében, ha a szállítás tengelyen (fuvarerővel) történik. Ezt a felfogást azonban most már egész jogosan tévesnek tekinthetjük, mert a közigazgatási bíróság a vitás kérdést egy Máramaros vármegyében felmerült konkrét eset alkalmából hozott és másolatban ide mellékelte 1899. évi 2421. számú jogerős határozatával*) határozottan az ellenkező értelemben döntötte el, kimondván az indokolásban, hogy az erdőtörvény idézett szakaszának rendelkezése nemcsak a tengelyen való szállítás, hanem a szárazon való szállítás bármely módjának alkalmazása esetében is alkalmazható.

Részünkről tehát erre támaszkodva, tisztelettel kérjük, hogy az alkotandó új törvényben is mondassék ki, hogy az ideiglenes jellegű, csak rövid ideig üzemben maradó erdei vasutak céljaira a szükséges idegen területeket azok tulajdonosai a vasutat építő birtokosnak (bérlőnek) használatába átadni tartoznak, ha ez az okozott károkat és költségeket megtéríti, az igénybe vett területeket az engedélyokmányban megállapított használati idő letelével előbbi állapotukba visszahelyezi, illetőleg az ingatlan értékében beállott különbséget megfizeti és mindezek biztosítására a hatóságnál megfelelő pénzbeli biztosítékot tesz le.

Ebben az esetben a vesztett hasznot, károkat, költségeket és a biztosítékot egyezség létre nem jötte esetében a közigazgatási

*) E határozatot l. az E. L. m. é. 1181. oldalán.

hatóság állapíthatná meg és így az eljárás gyorsabb és olcsóbb lenne, mint az ideiglenes kisajátítási jog alkalmazásánál.

A most említett intézkedések kiegészítéseül kívánatos volna továbbá, hogy a törvény azt is kimondja, miszerint a közutaknak a kocsiközlekedésre nem okvetlenül szükséges részei, továbbá (a mennyiben az árvízvédelmi követelmények megengedik) a vizsábályozási töltések az erdei vasutak részére is igénybevehetőek, az igénybevétel módja és feltételei iránt az érdekelt felek között kötendő egyezség létrehozásánál pedig szükség esetében a hatóság is közreműködni tartozik.

Azon gátló körülmények között, a melyek az erdei vasutak létesítését mindaddig megnehezítik, másodsorban az engedélyezési eljárás körülményes, hosszadalmas és ennek következtében költséges voltát kell felemlitenünk.

Mellőzve a bár nem egyöntetűen alkalmazott különféle engedélyezési eljárások leírását, mint Nagyméltóságod előtt ugyis ismeretes körülményeket, erre vonatkozó álláspontunkat úgy jelölhetjük meg, hogy nézetünk szerint a nem közforgalmu vasutakon az állami és hatósági beavatkozás kizárólag csak az élet- és vagyonbiztonság érdekeinek megóvására nézve szükséges. Az erdőgazdaságnak valóban fontos érdeke, hogy a céljait szolgáló erdei vasutak keletkezését és terjedését felesleges gyámkodás és hatósági beavatkozás ne gátolja. Felette kívánatosnak tartjuk, hogy az erdei vasutak engedélyezése, akár állati erőre, akár géperőre rendeztesenek is be, lehető egyszerű módon és rövid idő alatt történjék és lehető kevés költséggel legyen összekötve.

Nevezetesen azt óhajtanók, hogy az erdei vasutak létesítéséhez előmunkálati engedély ne kívántassék, hanem a birtokosnak megadassék az a jog, hogy a vasut tervezése céljából a netalán okozott károk és költségek megtérítésének kötelezettsége mellett felvételeket eszközölhessen és más tanulmányokat végezessen külön hatósági engedély nélkül még idegen területeken is és ez alkalommal használt kitűző, jelző stb. eszközei törvényes oltalomban részesíttessenek.

Kívánatosnak tartjuk továbbá, hogy előzetes hatósági engedély a vasut kiépítéséhez is csak abban az esetben kívántassék meg, ha az közutakat, védtöltéseket, vízfolyásokat is érint, vagy

olyan idegen területeket is igénybe vesz, a melyek tulajdoni vagy használati jogának megszerzése iránt az erdőbirtokos az idegen terület tulajdonosával magánuton méltányos egyezséget kötni nem képes.

Ilyen esetekben az erdei vasutak esetleg igen fontos közérdekeket és harmadik személyek jogos magánérdekeit is érintvén, mindenesetre szükséges, s az erdőbirtokosokra nézve is kívánatos, hogy a felmerülhető kérdésekben a hatóság még a vasut kiépítése előtt jogerős határozatot hozzon.

De más esetekben, t. i. ha a tervezett erdei vasut kizárólag a birtokos tulajdonát képező területen épül, vagy ha legfeljebb olyan idegen birtokot érint, a melynek igénybevétele iránt előzetesen jogerős egyezség jött létre, az előzetes hatósági beavatkozásra nézetünk szerint már nincs szükség, és elégséges, ha a hatóság az élet és vagyonbiztonság szempontjából szükséges óvintézkedéseket a kiépült vasut üzembehelyezése előtt teszi meg. Mert ezek az óvintézkedések ilyenkor a kész létesítményeknek legfeljebb kisebbszerű módosítását és kiegészítését fogják megkövetelni.

Részünkről tehát ily esetekben az előzetes hatósági engedély kieszközlését mellőzhetőnek tartjuk, a mint ezt pl. az 1886. évi 40,321. sz. közl. és közmunka-ministeri szabályrendelet a szállítható mezei vasutakra nézve is nélkülözhetőnek találta. Előzetes hatósági engedélyre ennek megfelelően nézetünk szerint csak akkor volna szükség, a midőn az erdei vasut közutakat, védtöltéseket, nagyobb vízfolyásokat és olyan idegen területeket is érinteni fog, a melyek igénybe vételére nézve a vasut tulajdonosa és az idegen terület tulajdonosa közt egyezség nem jöhet létre.

De ebben az esetben is azt a követelményt, hogy a kérelmező birtokos folyamodványához a tervezett vasut részletes költségvetését is csatolni tartsák, mellőzhetőnek tartjuk, mert az erdei vasutak engedélyezési tárgyalásánál eldöntésre kerülő kérdések megítéléséhez a vasut költségeinek részletes ismerete nem szükséges.

Az előzetes hatósági engedély kieszközlésére benyújtott kérvények felszereléséhez szükséges tervek és egyéb melléletek elbírálásánál előfordult, hogy a hatóságok kifogást emeltek az ellen, hogy e terveket okleveles erdőtisztek készítették. Azon alapos

műszaki kiképzés mellett, a melyben okleveles erdőtisztjeink főiskolai tanulmányaik alatt a selmeczbányai erdészeti akadémián részesülnek s a mely a vasut-, ut-, hid- és vízépítészetre, a középítészetre és az ezekkel kapcsolatos összes segédtudományokra kiterjed, a hatóságok észlelt vonakodását teljesen indokolatlannak tartjuk; tiszteletteljesen kérjük ennél fogva Nagyméltóságodnak oly irányu kegyes intézkedését, a mely kimondaná, hogy az erdei vasutak építésénél felmerülő összes műszaki munkálatok végzésére és vezetésére okleveles erdőtisztek is illetékesek, nehogy az erdőgazdasággal kapcsolatos ezirányu nagyfontosságú tevékenységük elé műszaki minősítésük iránt nem kellően tájékozott egyes hatóságok akadályokat gördíthessenek.

Az engedélyezési eljárás gyorsítása és az eljárási költségek apasztása céljából továbbá szükségesnek tartjuk, hogy a közigazgatási bejárás és az 1885. évi XXIII. (vizjogi) t.-cz. értelmében esetleg szükséges eljárás egyesíttessék; ha azonban olyan építmények nem terveztetnek, a melyek a vízlefolyási viszonyokban lényegesebb változást idézhetnének elő vagy a tutajozási és usztatási üzem akadálytalan gyakorlását gátolhatnák, a kulturmérnöki hivatal és az erdőfelügyelőség meghívása mellőztessék és ezekben a kérdésekben is az államépítészeti hivatal eljáró tisztviselőjének műszaki véleménye alapján hozassék meg a határozat.

Ugyancsak e szempontból kívánatosnak tartjuk továbbá, hogy ha a birtokos tervezett erdei vasutját csak fokozatosan szakaszonként óhajtja is kiépíteni, az engedélyezési tárgyalás már az első szakasz engedélyezése alkalmával tartassék meg az egész vonalra és az engedély is egyszerre adassék meg, de az egyes szakaszok kiépítésére az engedélyokmányban külön-külön határidő tűzessék ki.

A hatóság beavatkozásának mértékére nézve már fennebb jeleztük azon álláspontunkat, hogy nézetünk szerint a hatóság az erdei vasutak építése és felszerelése tekintetében támasztható követelmények megállapításánál csak az élet és vagyonbiztonság érdekeinek megóvására szoritkozzék, sőt még ezek a minimalis követelmények is ne általánosságban szabassanak meg, hanem mindig a tényleges szükséghez mérten.

Szükségesnek tartjuk nevezetesen, hogy az eljáró hatóság az erdei vasut igénybe vételének módját és mértékét is figyelembe

vegye, s így például az olyan lóvonatu pályáknál, a melyek csak az évnek egyes szakaiban, például csak száraz vagy fagyos időben tartatnak üzemben, a teljesen könnyü alépitmény s nagyábolt talpfák alkalmazását és a költséges kavicságyalás mellőzését is megengedje, továbbá, hogy az óvrendszabályok megállapításánál is a tényleges szükség legyen az irányadó szempont, s például közutak és töltések érintése és igénybevétele esetében az utkeresztezesek előtereinek és térközeinek költséges burkolása, karkátok, sorompók felállítása és örök alkalmazása stb. csak akkor követeltessek meg, ha az a közérdek biztosítása szempontjából a helyi viszonyok miatt csakugyan elkerülhetetlen.

Végül ami a hatóságok kérdését illeti, az eljárás egyszerűsítése nagy mértékben elősegítenék s az erdészet érdekeinek leginkább az felelne meg, ha az erdei vasutak engedélyezésére és üzemének szabályozására vonatkozó kérdésekben a hatóság hatáskörét első fokban az alispán, másodfokban a közigazgatási bizottság és harmadfokban a kereskedelemügyi minister gyakorolná, a rendőri felügyelet pedig első sorban az alispán és azután a m. kir. vasuti és hajózási felügyelőség hatáskörébe utaltatnék.

*

Miután ekként tiszteletteljesen feltártuk nézetünket arról, hogy az erdei vasutak ügye mely intézkedésekkel volna a hazai erdőgazdaság, kereskedelem és ipar közös érdekében fellendíthető, az alábbiakban röviden összefoglalt kérelmünket Nagyméltóságod hazafias jóindulatába ajánljuk.

I. Az erdei vasutak, vagyis azok a *nem közforgalmu magánvasutak*, melyeket az erdőbirtokosok vagy bérlőik (szerződéses favásárlóik, termelő és szállító vállalkozóik stb) kizárólag saját gazdasági czéljaikra, állati vagy géperőre berendezve, létesítenek, a helyi érdekű vasutakról alkotandó új törvényben, valamint a törvény végrehajtása tárgyában kiadandó rendeletekben tárgyaltsanak külön, hogy egyfelől az erdőgazdaság speczialis viszonyai és igényei az egyes intézkedések megállapításánál figyelembe vétethessenek s másfelől az az ingadozás és bizonytalanság, mely az erdei vasutak engedélyezése körül eddig főleg annak a kérdésnek a megítélése tekintetében, hogy a különböző vasutakra

vonatkozó eljárási szabályok közül melyek alkalmazandók, észlelhető volt, jövőre megszűnjék.

II. Gondoskodjék a megalkotandó törvény arról, hogy az erdőbirtokos vagy bérlője az erdei vasut létesítéséhez és üzemben tartásához elkerülhetlenül szükséges idegen területeket, vagy esetleg azoknak meghatározott rövidebb időre terjedő használati jogát akkor is megszerezhesse, ha ez iránt az illető területek tulajdonosaival magánuton méltányos egyezséget kötni nem volna képes.

Nevezetesen :

1. ideiglenes jellegű, könnyű szerkezetű erdei vasutak tervezése esetében, melyek állandóan nem maradnak üzemben, adassék meg a vasutat építő erdőbirtokosnak (bérlőnek) továbbra is az a kedvezmény, a melyet részére az 1879. évi XXXI. t.-cz. 178—180 §-ai is biztosítottak, t. i. mondassék ki a törvényben az idézett törvényszakaszokra való hivatkozással, hogy az ilyen ideiglenes jellegű erdei vasutak céljaira az elkerülhetetlenül szükséges területeket azok tulajdonosai, a vasut hatósági engedélyezése esetében, a vasutat építő erdőbirtokos (bérlő) használatába átadni tartoznak, ha ez az okozott összes károkat és költségeket megtéríti, az igénybe vett területeket az engedélyokmányban meghatározott határidőben előbbi állapotukba visszahelyezi vagy pedig az ingatlan értékében beállott különbözetet megfizeti és mindezek biztosítására az elsőfoku erdőrendészeti hatóságnál megfelelő pénzbeli biztosítékot tesz le ;

2. hosszabb időre tervezett, állandóbb jellegű és nehezebb szerkezetű erdei vasutak tervezése esetében pedig adassék meg az erdőbirtokosnak (bérlőnek) a vasut létesítésére elkerülhetlenül szükséges idegen területek megszerzése céljából a törvényes kisajátítási jog ;

3. tekintettel arra, hogy az erdei vasutakon szállított faanyagokat és más erdei termékeket a lerakás után igen sokszor sem azonnal értékesíteni, sem tovább szállítani nem lehet, sőt az is előfordul, hogy az erdőből kiszállított termékeket, csak további megmunkálás vagy feldolgozás után, félgyártmányok vagy ipari termékek alakjában lehet értékesíteni: az 1. és 2. pontban említett kedvezmények a vasut lefektetéséhez szükséges területeken kívül terjesztessenek ki a szállított termékek fel és lerakásához s

esetleg ipari feldolgozásához okvetlenül szükséges idegen területek tulajdonjogának illetőleg használati jogának megszerzésére is ;

4. a közutaknak a kocsiközlekedésre nem okvetlenül szükséges részei, továbbá a vízszabályozási töltések, a mennyiben az árvízvédelmi szempontok megengedik, legyenek az erdei vasutak részére is igénybe vehetők, és az igénybevétel módja és feltételei iránt az érdekelt felek között kötendő egyezség létesítésénél szükség esetében a hatóság is működjék közre.

III. Az engedélyezési eljárás, akár állati erőre, akár géperőre rendeztetik be a tervezett erdei vasut, legyen a lehető legegyszerűbb, a lehető legrövidebb idő alatt befejezhető és a lehető legkevesebb költséggel összekötött. E végből tehát az új törvénynek és végrehajtási rendeleteknek az erdei vasutakra vonatkozó intézkedései állapíttassanak meg úgy, hogy az erdőbirtokosok részére e tekintetben legalább a következő egyszerűsítések biztosítva legyenek, nevezetesen :

1. az erdei vasutak létesítéséhez előmunkálati engedély ne legyen szükséges ; az erdőbirtokos (bérlő) tehát a vasut tervezése céljából szükséges helyszini felvételeket és tanulmányokat a netaláni károk és költségek-megtérítésének kötelezettsége mellett előzetes hatósági engedély nélkül is foganatosíthassa még az idegen tulajdont képező területeken is ; a felvételeknél és tanulmányozásnál használt tárgyai (kitűző, jelzőkarók, czövekek stb.) pedig részesüljenek törvényes védelemben ;

2. az olyan erdei vasut létesítéséhez, melyet az erdőbirtokos (bérlő) kizárólag saját területén, vagy olyan idegen területen szándékozik építeni, a melyek igénybe vétele iránt a terület tulajdonosával előzetesen már jogerős egyezséget kötött, a mennyiben a vasut közutakat, védtöltéseket és nagyobb vízfolyásokat nem érint, előzetes hatósági engedély se legyen szükséges, hanem az erdőbirtokos (bérlő) csupán arra köteleztessék, hogy a létesített vasutat, a személy- és vagyonbiztonság szempontjából esetleg szükségesnek mutatózó óvintézkedések megtétele céljából az üzembehelyezés előtt a hatóságnak bejelentse ;

3. az olyan erdei vasutak tervezése esetében pedig, melyek az előbbi pont alá nem sorozhatók (t. i. a melyek közutakat, védtöltéseket, vízfolyásokat vagy olyan idegen területeket is érin-

teni fognak, a melyeknek igénybevétele iránt a vasutat építő erdőbirtokos [bérlő] a terület tulajdonosával előzetes egyezséget kötni nem volt képes), tétessék ugyan kötelezővé az előzetes hatósági engedély kieszközlése, de ennek előfeltételei lehetőségig egyszerűsítettessenek s különösen a kérelem felszerelése tekintetében az elkerülhetlennél messzebb menő követelések ne támasztassanak. Legyen elégséges e tekintetben, ha az erdőbirtokos (bérlő) kérelmében a tervezett vasut célját és gazdasági előnyeit kimutatja, a vasut által érintett közutakat, töltéseket, vízleflyásokat és idegen területeket pontosan felsorolja, azok igénybevételének módját és feltételeit bejelenti, az igénybevétel szükségességét kellőképen megokolja és ekként megszerkesztett kérelméhez a következő melléleteket csatolja:

a) az építési helyzetrajzot (1 : 2880 léptékben) a pályatest és mellék-létesítmények és az igénybevenni szándékolt közutak töltések, idegen területek kiténtetésével;

b) az építési hosszszelvényt (1 : 2880 hosszúsági és 1 : 288 magassági léptékben);

c) a pályatest szabványos keresztzelvényét, továbbá az utkeresztvezések, igénybe veendő közutak és védtöltések jellemző keresztzelvényeit;

d) a vízáteresztők szabványos keresztzelvényeit, a nagyobb védőművek és 10 méternél nagyobb nyílású hidak tervrajzait;

e) az állomások tér- és vágányzati rajzát (1 : 1000 léptékben);

f) a magasépitmények szabványrajzát és a forgalmi eszközök részletterveit, s végül

g) egy egyszerű műszaki leírást, melyben a vonat vezetése, az irány, az emelkedési és térviszonyok az állomások száma, a tervezett létesítmények szerkezete, kiviteli módja és minősége ismerttetendők.

Ezek a tervrajzok és melléletek fogadtassanak el a hatósági tárgyalás alapjául akkor is, ha nem vasuti mérnökök, hanem okleveles erdőtisztek által állítottak ki.

4. Az engedélyezési eljárás gyorsítása és az eljárási költségek apasztása céljából a közigazgatási bejárás és az 1885. évi XXIII. t.-cz. értelmében esetleg szükséges eljárás egyesítettessék, ha azonban olyan építmények nem tervezetnek, a melyek a vízleflyási

viszonyokban lényegesebb változást idézhetnének elő vagy a tuta-
 jozási és usztatási üzem akadálytalan gyakorlását gátolhatnák, a
 kulturmérnöki hivatal és az erdőfelügyelőség meghívása mellöz-
 tessék és ezekben a kérdésekben is az államépítészeti hivatal eljáró
 tisztviselőjének műszaki véleménye alapján hozassék meg a
 határozat.

IV. Az engedélyezés feltételeinek megállapításánál kizárólag
 a személy- és vagyónbiztonság érdekeinek a megóvása legyen az
 irányadó szempont. az építés és felszerelés tekintetében tehát
 csak olyan követelmények támasztassanak, a melyek e végből el-
 kerülhetetlenek, de ezek a minimális követelmények se általános
 elvek szerint, hanem a tényleges helyi viszonyok és körülmények
 figyelembe vételével esetről-esetre szabassanak meg.

Az al- és felépítmény szerkezetére vonatkozó követelmények
 megállapításánál például vételessék figyelembe egyebek mellett az
 a körülmény is, hogy a pálya állandóan vagy esetleg csak hosszabb-
 rövidebb időszakokban fog-e üzemben tartatni s ehez képest az
 olyan lövonatu pályáknál, a melyek például csak rövidebb idő-
 szakokban, csak nappal és csak száraz vagy fagyos időben hasz-
 náltatnak, engedtelessék meg az egészen könnyű alépítmény és a
 nagyabolt talpfák alkalmazása s a kavicságyalás mellözése.

Hasonlóképen a tényleges szükségnek figyelembe vételével
 állapittassanak meg a közutak keresztezésénél és a közutak igénybe-
 vételénél alkalmazandó követelmények és óvrendszabályok is és
 például a vágányok előtereinek és térközének költséges burkolása,
 a sorompók és korlátok felállítása és örök tartása csak akkor
 követeltessék meg, ha az a helyi viszonyok miatt valóban el-
 kerülhetetlen.

V. Ha az erdőbirtokos (bérlő) a tervezett erdei vasutat csak
 fokozatosan szakaszonként óhajtja kiépíteni, az engedélyezési tár-
 gyalás költségkimélés szempontjából tartassék meg egyszerre az
 egész vonalra nézve, az engedélyokmányban pedig az egyes
 szakok kiépítésére tüzelessék ki külön-külön megfelelő határidő.

VI. Az erdei vasutak engedélyezésére és üzemére vonatkozó
 ügyekben a hatóságot elsőfokban az alispán (törvényhatósági jog-
 gal felruházott városokban a polgármester), másodfokban a köz-
 igazgatási bizottság és harmadfokban a keresk. minister gyakorolja.

Az erdei vasutak feletti rendőri felügyelet pedig első sorban az alispán és azután a m. kir. vasuti és hajózási főfelügyelőség hatáskörébe utaltassék.

Budapest, 1900. december 23.

Az Országos Erdészeti Egyesület nevében:

Bund Károly s. k.
titkár.

Báró Bánffy Dezső s. k.
elnök.

II.

Az Országos Erdészeti Egyesületnek a m. k. kereskedelmi minister urhoz intézett újabb felterjesztése az erdei vasutak ügyében.

Nagyméltóságú Minister Ur!

Mult évi december hó 23.-án Nagyméltóságod elé terjesztettük ama tiszteletteljes kérelmünket, hogy az erdei vasutak építéséhez szükséges idegen területek megszerzésének kérdését és e vasutak engedélyezési eljárását az erre vonatkozólag készülő törvényjavaslatban s illetőleg a végrehajtási rendeletekben az erdőgazdaság érdekeinek megfelelő módon méltóztassék szabályozni.

Időközben néhány oly adat birtokába jutottunk,*) a melyek felterjesztésünkben kifejtett kérelmünk indokoltságát alkalmasak megvilágítani, részben pedig az eddigi gyakorlatra vonatkoznak. Van szerencsénk ez adatokat említett felterjesztésünk támogatására teljes tisztelettel pótlólag Nagyméltóságod elé terjeszteni.

Egyik kérelmünk az volt, hogy ideiglenes jellegű, könnyű szerkezetű erdei vasutak tervezése esetében, adassék meg a vasutat építő erdőbirtokosnak (bérlőnek) továbbra is az a kedvezmény, a melyet részére az 1897. évi XXXI. t.-cz. 178—180. §-ai is biztosítottak, t. i. mondassék ki a törvényben az idézett törvényszakaszokra való hivatkozással, hogy az ilyen ideiglenes jellegű erdei vasutak céljaira az elkerülhetlenül szükséges területeket azok tulajdonosai, a vasut hatósági engedélyezése esetében, a vasutat építő erdőbirtokos (bérlő) használatába átadni tartoznak, ha ez az okozott összes károkat és költségeket megtéríti, az igénybevett területeket az engedélyokmányban meghatározott határidőben előbbi állapotukba visszahelyezi, vagy pedig az ingatlan értékében beállott különbözetet megfizeti és mindezek biztosítására

*) Ez adatokat Sághy Kálmán kir. erdőfelügyelő ur volt szives az Országos Erdészeti Egyesülettel közölni.

az elsőfoku erdőrendészeti hatóságnál megfelelő pénzbeli biztosítékot tesz le.

E kérelmünket többek között támogattuk a közigazgatási bíróság egyik döntvényével, a melyet másolatban felterjesztésünkhöz csatoltunk. Azóta azonban tudomásunkra jutott, hogy Nagyméltóságod hivatali elődje egy felmerült eset alkalmából már az 1894. évben úgy intézkedett, hogy egy aradmegyei erdei vasúthoz szükséges idegen terület az erdőtörvény idézett §-ai alapján vétessék igénybe.

A gróf Zselénski Róbert zimbrói uradalmában régebben fennállott erdei vasút ugyanis meg lévén hosszabbítandó, a vasút építője az új vonal irányába eső telkek tulajdonosaival megegyezésre jutni nem birt, a mennyiben az egyik telektulajdonos pl., a ki az illető földrészletet csakis a vasút építésének reményében szerezte meg előzetesen, 72 □-öl rétterületért nem kevesebb, mint 6000 korona kárpótlást követelt. Ily óriási összeg fizetésére az uradalom annál kevésbé lehetett hajlandó, mert még más 11 birtokostól összesen 1580 □-ölnyi területre volt szüksége s e birtokosok hasonló követelésekkel állottak elő, úgy, hogy kívánságuk teljesítése esetén az erdei vasúton kiszállítandó erdei termékek csakis *haszon nélkül* lettek volna piacra hozhatók.

Az uradalom erre a dévai kir. erdőfelügyelőség ajánlatára Nagyméltóságod hivatali elődjéhez fordult azzal a kéréssel, hogy fogadja el azt az elvi álláspontot, hogy az erdei vasutak létesítésénél, illetve azoknak idegen területeken való átvezetésénél az 1879. évi XXXI. t.-cz. 178—180. szakaszaiban foglalt elvek és eljárások legyenek alkalmazhatók.

Nagyméltóságod hivatali elődje ez álláspontot magáévá tévén, 1894. évi 84611. számú intézkedésével a zimbrói uradalom kérelmét Arad vármegye közigazgatási erdészeti bizottságához küldötte le az erdőtörvény 178—180. szakaszai alapján való tárgyalás és határozathozatal végett.

A vármegye közigazgatási erdészeti bizottsága erre 1895. évi 369. számú határozatával az igénybe vett 1652 □-öl idegen terület tulajdonosainak összesen 49 frt 56 kr. évi kárpótlási összeget állapított meg.

Az egyik érdekelt fél e határozat ellen a m. kir. földmive-

lésügyi ministeriumhoz felebbezáván, ez 1895. évi 84455. számú rendeletével a terület használatára vonatkozó határozatot másodfokban is megerősítette.

Ez alapon azon a vidéken azóta több erdei vasut létesült. Így még 1895-ben Kátai Sándor és társainak erdei vasutja, mely az acsuczai vasuti állomáshoz csatlakozik; 1897-ben az aradcsanádi vasutak által Zöldes községből kiindulólag épített keskeny vágányu vasut, a melynél a kártalanítás *beltelkek és kertek* használatáért állapított meg az említett módon; ugyancsak 1897-ben a hunyadmegyei Banieza állomástól kiinduló lóvonatu erdei pálya, 1898-ban pedig a Kőrösbánya állomástól kiinduló gőzerőre berendezett 30 *km.* hosszú erdei pálya épült ily feltételek között.

Ez utóbbi erdei vasut építésénél nemcsak a vasut-vonal kiépítéséhez szükséges terület, hanem a *kőrösbányai állomásnál felállított gőzfürészhez és farakodó-telephez szükséges terület is az erdőtörvény 178. és következő §-ai alapján vétetett igénybe* 15 évi időtartamra. Hunyad vármegye közigazgatási erdészeti bizottságának 1899. évi 597. sz. határozatának indokolása erre vonatkozólag a következőket tartalmazza:

„az I. pont alatt a vasut által érintett területek kimutatását tartalmazó területi összeírások egyuttal a farakodóra szükséges idegen területeket is magában foglalják és az erdőtörvény idézett rendelkezése arra nézve is kiterjesztetett; mert a farakodóhely a végállomásnál az erdei iparvasut szükségképeni tartozéka, mivel a szállított fatermékek az erdei vasutról a fővonalra azonnal oly nagy mennyiségben át nem rakhatók, azokat tehát előzőleg raktározni kell, azok kezelésére megkívántató épületeket is emelni szükséges.“

Ez a határozat több érdekelt fél által megtámadtatván, a közigazgatási bíróság az 1900. évben hozott döntvényével a felebbezést elutasította és az I. foku határozatot egész terjedelmében megerősítette.

Végül ugyanigy szereztetett meg a területhasználati jog az 1900. évben Boros-Sebesről kiindulólag herezeg Sulkovszky kisindiai erdőbirtokáig vezetett 22 *km.* hosszú erdei vasut építésénél

is, a hol az érdekelt felek holdanként 3200 korona kártérítést követeltek.

A mint Nagyméltóságod ezekből meggyőződhetik, az ország egyes részein az ideiglenes jellegű erdei pályák építéséhez szükséges terület használati joga már eddig is az erdőtörvény említett szakaszai alapján szereztetett meg s e módozat alkalmazásához Nagyméltóságod hivatali elődje egy felmerült eset alkalmával elvileg már évek előtt hozzájárult, a nélkül azonban, hogy az érdekelt hatóságok és erdőbirtokosok ez elvi álláspontról országszerte tudomást szerezhettek volna. M. é. december hó 23-áról kelt tiszteletteljes felterjesztésünk ama része tehát, a melyben [az a kérelem foglaltatik, hogy az ideiglenes jellegű erdei vasutat építő erdőbirtokosnak (bérlőnek) kifejezetten adassék meg a jövőben is az a kedvezmény, melyet a vasúthoz s az ezzel összefüggő farakodóhoz vagy faipartelephez szükséges terület használati jogára nézve az 1879. évi XXXI. t.-cz. 178—180. §§-ai alapján élvezett, csakis arra vonatkozik, hogy Nagyméltóságod hivatali elődjének, a földmivelésügyi ministeriumnak és a közigazgatási bíróságnak egyező elvi állásfoglalásán alapuló eddigi eljárás a maga helyén határozott kifejezésre jusson.

Nagyméltóságod a fenn tisztelettel előterjesztett konkrét esetekből egyszersmind meggyőződést szerezhetett arról, hogy a telektulajdonosok határt nem ismerő követelése mily nagy akadálya az erdei vasutak létesítésének. S ha ideiglenes pályáknál az említett esetekben eddig is gyakorlatban volt eljárás alkalmasnak mutatkozik arra, hogy a terület-használati jogot a jövőben is biztosítsa, — az állandó jellegű vasutaknál e bajon csakis a törvényes kisajátítási jog biztosítása segíthet.

Van szerencsénk tehát mult hó 23-án kelt tiszteletteljes felterjesztésünket ez újabb adatokkal támogatva újból Nagyméltóságod figyelmébe ajánlani és a hazai erdőgazdaságnak fejlesztése érdekében kifejtett óhajaink kegyes teljesítését újból kérni.

Budapest, 1901. január hó 27-én.

Bund Károly s. k.

titkár.

Báró Bánffy Dezső s. k.

elnök.

III.

Meghívó.

Az Országos Erdészeti Egyesület igazgató-választmányának f. é. márczius hó 2.-án tartandó ülését megelőzőleg *Schmidt Károly* m. k. erdőmester „*Franciaország fakereskedelmi és faipari viszonyai*“ czimen felolvasást tart.

Van szerencsénk a t. tagtársakat, erdőbirtokosokat, erdő-tiszteket és az erdőgazdaság iránt érdeklődő közönséget e felolvasásra teljes tisztelettel meghívni.

Budapest, 1901. február hó 5.-én.

*Az Országos Erdészeti Egyesület
elnöksége.*

IRODALMI SZEMLE.

Népszerű erdészeti növénytan beszélgetésekben. I. füzet. *Spórás növények.* Néptanítók, községi előljárók és kisbirtokosok számára az Országos Erdészeti Egyesület megbízásából írta Fekete Lajos m. kir. főerdőtanácsos, akadémiai tanár Selmezbányán. Kiadja az „Országos Erdészeti Egyesület.“

Nem volna rendjén, ha szakunkbeli munka megjelenése után e lapok hasábjain méltatást nem nyerne s illetve az erdészeti közönségnek be nem mutattatnék. Nemesak azért, hogy regisztrálva legyen ennek a karnak minden irodalmi megnyilatkozása, hanem és főképen azért, hogy a szakközönség figyelme rá tereltessek. A magyar erdészeti irodalom minden terméke nem jut el minden magyar erdész asztalára. Kivánatos tehát tájékoztatást nyerni e lapok olvasóközönségének arról, mi érdekes rá nézve, mit tárgyal a megjelent munka, mit kell okvetlenül megszereznie. De magára az íróra nézve is kivánatos látni a hatást, melyet gyakorolnia sikerült. Az írotársaknak, kiváltképen a szakközönségnek a véleménye rá nézve buzdító, sőt oktató is lehet.

A mennyire kötelességünk az erdészeti tudománynak speciális hazai viszonyainkhoz alkalmazott fejlesztése és felépítése, annyira érdekünk az erdészeti ismereteknek népszerűsítése, a nemzet minden rétegében való elterjesztése. Csak nem régen mutatta ki Arató Gyula