

De bizonyítja még azt is, hogy — és a mire különös súlyt fektetünk — az *időleges tanfolyamok* igen életképesek és hogy azoknak nemcsak fentartása, de fokozatos fejlesztése valóban gyakorlati irányu közszükséget képez.

Elismeréssel vettünk tudomást arról, hogy az intézet a múlt évben a *faipari segédek továbbképző tanfolyamát* is megnyitotta, a mely tanfolyam kiváló eredménnyel kecsegtet. Nem ajánlhatjuk eléggé a segédek továbbképzését a legteljesb mértékben felkarolni.

(Folytatjuk.)

### Egyesületi közlemények.

*Az Országos Erdészeti Egyesület 1900. évi október hó 8-án tartott rendes választmányi ülésének jegyzőkönyve.*

Jelen voltak: *Bánffy* Dezső báró elnök, *Bedő* Albert dr. első alelnök, *Horváth* Sándor második alelnök, *Bartha* Gyula, *Csik* Imre, *Csupor* István, *Hirsch* István, *Kallina* Károly, *Nagy* Károly, *Reinfuss* Felix, *Rónay* Antal, *Sóltz* Gyula, *Schmidt* Ferencz, *Szönyey* István és *Tavi* Gusztáv választmányi tagok, *Bund* Károly titkár és *Cserny* Győző pénztárnok.

Az ülésről való elmaradásukat kimentették: *Havas* Ágoston, *Havas* József, *Illés* Nándor, *Krajcsovits* Béla, *Máday* Izidor és *Vadászffy* Jenő választmányi tagok.

I. *Cserny* Győző pénztárnok, miután megválasztásáért az igazgató-választmányinak köszönetet mondott, a pénztár állásáról a következő jelentést terjeszti elő:

A f. évi június hó 26-án tartott választmányi ülés óta összesen 13,609 K. 28 f. folyt be.

A pénztárban a következő pénzkészlet őriztetik:

a pénztári számadás készlete	---	---	---	14,032 K. 52 f.
az alapítványi „	„	---	---	8,026 K. 15 f.
a letéti „	„	---	---	10,676 K. 58 f.
				<u>Összesen</u> ... 32,805 K. 25 f.

Az egyesületnek a magyar földhitelintézetnél lévő letéte az utolsó választmányi ülés óta csak annyiban változott, a mennyiben a gazdák biztosító szövetkezete által tényleg megküldött, és

általunk az alapító-számadásnál már eddig is nyilván tartott 10 db. összesen 200 korona névértékű üzletrészt letétként való kezelés végett az említett intézetnek átküldtük.

Az utolsó választmányi ülés óta a következő rendkívüli befizetések történtek:

a) Kötvényben tett alapítványok törlesztésére összesen 816 K. folyt be;

b) a Wagner Károly-alap javára fizettek: Ercsényi Béla Jóny Ottótól vett famagvak árából 10 K., Majer Gyula erdőörök rendbirságából 20 K., Wurm Ödön hirdetési díj fölöslegből 93 f., óvizi m. kir. erdőgondnokság rendbirságából 8 K., kolozsvári m. kir. erdőigazgatóság rendbirságából 2 K. 90 f., szászsebesi m. kir. erdőhivatal rendbirságából 5 K. 90 f., bogdáni m. kir. erdőgondnokság rendbirságából 7 K., összesen 54 K. 73 f.;

c) a gróf Tisza Lajos-alapítvány javára fizetett: a soóvári m. kir. erdőhivatal egy erdőör rendbirságából 3 K. 90 f.

A pénztárnok végül javasolja, hogy a magyar földhitelintézetnél letétben lévő értékpapírok után f. hó 1-én esedékessé vált 1540 és a kisorsolt 1000 frt földhitelintézeti szab. és talajjav. záloglevél után járó 2000, összesen 3540 korona jövedelem 4000 K. n. é. 4% szab. és talajjav. záloglevelek vásárlására fordíttassék.

Az igazgató-választmány a pénztári jelentést tudomásul veszi és 4000 K. névértékű szab. és talajjavítási záloglevelek vásárlását elrendeli.

II. Az elnök bejelenti, hogy arra az üdvözlő táviratra, a melyet az egyesület idei közgyűlése az akkor Párisban időző Darányi Ignác dr. földművelésügyi miniszter urhoz intézett, a közgyűlés tanácskozásának berekesztése után a következő választ kapta:

„Az Orsz. Erd. Egyesület nagybecsű megemlékezését és üdvözlését a messze távolból is teljes szíveimből viszonozom. Darányi Ignác”.

Az igazgató-választmány a miniszter ur meleghangú választát örömmel veszi tudomásul.

III. A titkár jelenti, hogy a f. évi közgyűlés azon határozatai, a melyek az igazgató-választmány részéről további intézkedést nem igényeltek, végrehajtottak. Nevezetesen a módosított alapszabályok jóváhagyás végett a földművelésügyi miniszter urhoz

felterjesztettek és a Deák Ferencz-alapítvány 1901. évi kamataiból egy faanatomiai mű megírására a pályázat kiíratott. A választmány intézkedésére tehát csak a Deák Ferencz-alapítvány 1899. évi kamataiból kiírt kisebb pályakérdések és azon felterjesztés ügyében van szükség, a mely az államvizsgai oklevél szövegének megváltoztatására vonatkozólag alkalmas időpontban a kormányhoz intézendő. A Magyar Mérnök- és Építész-Egylet részéről azonban a műszaki minősítésről szóló törvénytervezet, a melylyel ez a kérdés összefüggésben van, felsőbb helyre még nem nyujtatván be, ez az időpont még nem látszik elérkezettnek. Ezuttal tehát csupán a közgyűlés azon határozata igényel tárgyalást, a mely szerint a választmány felhatalmazást nyert, hogy a Deák Ferencz-alapítvány 1899. évi kamataiból eredmény nélkül kiírt kisebb pályakérdések megiratását megbízás útján kísérelje meg. Időközben azonban a bükkfa romlását tárgyaló két pályamű érkezett be, s így a választmány abban a helyzetben van, hogy mielőtt ennek a kérdésnek megoldását a megbízás útjára terelné, ezeket a pályaműveket bírálat alá bocsátja annak megítélése végett, vajjon a kitűzött pályadíj az utólagosan pályázók egyikének nem adható-e ki?

Az igazgató-választmány a pályaműveket tehát Csupor István, Podhradszky András és Tomcsányi Gusztáv választmányi tagokból álló bizottságnak adta ki megbírálás végett.

A házifaiparra vonatkozó pályakérdés megírására az igazgató-választmány Gaul Károly műegyetemi magántanárt, az egyesület rendes tagját véli felkérendőnek, mint a ki tudomása szerint evvel a kérdéssel már hivatalánál fogva is behatóan foglalkozott.

IV. A Bedő Albert-alapítvány egyik ösztöndíjának élvezője, Györke István, a mult tanév végével indexét bemutatta s mivel a vizsgaeredmény az alapszabályoknak megfelelő volt (1 jeles, 7 jó, 1 elégséges), az ösztöndíj továbbra is folyósítottatott.

Tudomásul szolgál.

Ugyanezen alapítványnak üresedésben lévő második ösztöndíjáért egyedül Blattny Ernő m. k. erdőszámellenőr fia Tibor folyamodott, aki a löcsei reáliskolán az érettségi vizsgát jeles eredménnyel tette le. Minthogy az alapszabályszerű követelményeknek úgy a folyamodó, mint annak atyja eleget tett, az igazgató-választmány a 600 koronás ösztöndíjat Blattny Tibornak a feltétellel ado-

mányozza, hogy az erdészeti akadémián történt beiratkozását kellőleg igazolja.

V. Nagy Károly m. k. főerdész a következő indítványt nyújtotta be:

**Tekintetes Igazgató Választmány!**

Bizonyára tudvalevő dolog a tekintetes igazgató választmány előtt, hogy a helyiérdekű vasutakra vonatkozó törvények módosítása iránt országos mozgalom indult meg, sőt az országgyűlés is utasította a magas kormányt, hogy az említett törvények módosítása iránt tegyen előterjesztést, illetőleg javaslatokat.

E mozgalom hatása alatt a Magyar-Mérnök és Építész-Egylet egy terjedelmes emlékiratot szerkesztett, a melyet bő kivonatban a következők előrebocsátása után fogok ismertetni.

Erdei vasutak tervezésével és építésével foglalkozott szakértársaink előtt ismereteseek azok a nehézségek, a melyek ezen a téren elkezdve az engedélyezési tárgyalástól annak üzembe vételéig igen sok esetben felmerülnek. Ámbár a helyiérdekű vasutakat illetőleg 2 törvényezikk rendelkezik (az 1880. évi XXXI. törvényezikk a helyiérdekű vasutakról és az 1888. évi IV. törvényezikk a helyiérdekű vasutakról szóló 1880. évi XXXI. t. cz. módosításáról és kiegészítéséről) s ezen kívül több kormányrendelet van érvényben (u. m. az 1868. évi 4973. számú közmunka- és közlekedésügyi ministeri rendelet, a magyar korona területén létesítendő mindennemű magán vaspályák építésére szükséges engedélyek tárgyában; ugyanattól a ministeriumtól az 1881. évi 36,263 sz. alatt kiadott szabályzat a vasuton átvezető átjáró utak létesítésére nézve; továbbá ugyancsak a volt közmunka- és közlekedésügyi m. kir. ministeriumnak a következő szabályrendeletei: az 1885. évi 40,003. számú: »a gőzmozdonyu vasutak tervezése és építése tárgyában«; az 1886. évi 40,231 számú szabályrendelete: »a szállítható mezei vasutak engedélyezése és üzlete tárgyában«, végül az 1889. évi 7635. számú szabályrendelete a szabványos nyomtávu helyiérdekű vasutak építésénél és felszerelésénél irányadó alapelvek tárgyában), minde sok törvény és rendelet daczára az erdei vasutak engedélyezése stb. körül követendő eljárás nincsen kellőképpen sem körvonalozva, sem pedig megállapítva. Ez állításom igazolására szó szerint idézem Dobiecky Sándor m. kir.

államvasuti üzletvezetőnek s kiváló vasuti írónak az »Erdei Vasutak« czim alatt a Pallas Lexikon 6. kötetének 281. lapján foglalt következő nyilatkozatát: „Minde (erdei) vasutak engedélyezése ma még ingatag alapon áll, a mennyiben engedélyezésükkor majd a közmunka- és közlekedésügyi ministeriumnak 1886-ban 40,321. számmal kiadott és a szállítható mezei vasutak engedélyezését tárgyaló szabályrendeletét veszik alapul, majd iparvasutaknak nevezvén el, a ministerium tárgyalja engedélyezésüket. Mindkét esetben az eljárás majdnem olyan körülményes, mint az »engedélyezés« czimszó alatt ismertett, csak a vasut költségeit nem bírálják meg és az engedélyező tárgyalás lesz mellőzve.“

Mindenesetre megszüntetendő anomáliának kell tekintenünk azt a körülményt, mely szerint, a míg a sokkal csekélyebb elterjedést nyert mezei vasutakról külön szabályrendelet intézkedik, addig a hazánkban nagy elterjedésnek örvendő erdei vasutak sem az eddig hozott törvényeinkben, sem pedig a vasutakat illetőleg kiadott kormányrendeletekben, úgy szólván semmiféle figyelemre nem méltattak. Már pedig, hogy az erdei vasutak milyen nagy elterjedést nyertek hazánkban s ez által mily fontos közgazdasági tényezőkké váltak, ennek megvilágítására közzé teszem itten a m. kir. államvasutaknak folyó évben »Adatok a vasutak 1898. évi állapotáról és üzleti eredményeiről« czim alatt kiadott jelentéséből a következő statistikai adatokat.

Az 1898. évben üzemben állott gőzerejű iparvasutak, iparvágányok és vontató vágányok közül rendeltetésük szerint volt:

a) bányászati	--- --- --- --- ---	471'525 km.
b) erdészeti	--- --- --- --- ---	489'925 >
c) mezőgazdasági	--- --- --- --- ---	94'895 >
d) egyéb ipari	--- --- --- --- ---	114'998 >
e) kezelési	--- --- --- --- ---	72'047 >

Együtt 1243'390 km.

Az állati vagy kézi erőre berendezett iparvasutak közül:

a) erdészeti czélokra szolgált	--- --- ---	532'624 km.
b) bányászati	> > --- --- ---	400'010 >
c) gazdasági	> > --- --- ---	324'529 >
d) ipari	> > --- --- ---	290'916 >

Összesen 1548'079 km.

Tehát a gőzüzemű vasutaknak 39.4%-a, a ló és más üzemű vasutaknak pedig 34.4%-a; a kétféle vasutnak végül összesen 36.6%-a erdészeti czélokra szolgál. De e százalékarányt az erdei vasutak javára növelni lehetne, mivel az említett jelentésben a dobrest-vidaréti 19860 km. hosszú iparvasut bányászati czélokra szolgálónak van feltüntetve, holott tudomásom szerint azt talpa és tűzifa szállítására használják s így erdei vasutnak tekinthető. Szintugy a herezeg Pállfy-féle malaczikai 1080 km. iparvasut is bányászatnak van kimutatva, pedig ezt is főképpen erdei termékek szállítására használják. De még ezek számításon kívül való hagyása mellett is kell, hogy föltünjék előttünk az erdészeti czélokra szolgáló vasutak nagy elterjedtsége s ennek nyomán méltán támadhat vágyunk megtudni: vajjon milyen figyelemben részesítettett erdei vasutaink ügye a Magyar Mérnök és Építész-Egylet már fentebb említett emlékiratában.

Hogy e tekintetben a tekintetes választmánynak lehetőleg biztos képet tárjak fel s ezáltal meggyőzzem indítványomnak szükségességéről: igyekeztem a kérdéses emlékiratnak mindazt a részét bő kivonatban ismertetni, a mely szerény véleményem szerint szakunk érdekét a legkisebb mértékben érinthetné.

Magától értetődik, hogy nemcsak az erdei vasutakat, hanem a helyiérdekű vasutaknak többi fajtát érintő fejtegetéseket és javaslatokat is figyelembé veendőnek találtam, mert hiszen tudvalevő dolog, hogy a nagy kiterjedésű erdőségeink közelében létesülő h. é. vasutak érdekkörébe az erdőbirtokosok bevonhatók s így nem lehetnek teljesen közömbösek rájuk nézve a tervezett javaslatok. Ezek előrebocsátása után itten adom a kérdéses emlékirat kivonatát.

Az 1896-iki I. magyar országos technikus-kongresszus határozatai és a h. é. vasutak tárgyában azóta tartott felolvasások azt a tanuságot szolgáltatták, hogy a keletkezett nagy helyiérdekű vasuti hálózat további czélirányos kiegészítése és sűrűsítése az érvényben lévő törvényeknek és kormányi rendeleteknek módosítását és kiegészítését teszi szükségessé oly értelemben, hogy minden a főpályáknál alárendeltebb jellegű vasutnak u. m. a vidéki helyiérdekű, közuti, városi, továbbá a bánya-, ipar- és gazdasági vasutaknak engedélyező, építő és üzleti ügyei részben a törvényhozás által, részben rendeleti uton újból szabályoztassanak.

Az országgyűlés képviselőháza is utasította a kormányt, hogy a helyiérdekű vasutakra vonatkozó törvények módosítása iránt tegyen előterjesztést, illetőleg javaslatokat.

A »Magyar Mérnök és Építész-Egylet« feladatának tekintette, hogy a tervezett reformmal kapcsolatos kérdéseket megvitassa és ezen az uton az eszméket tisztázza, a reform előkészítéséhez hozzájáruljon.

Az anyag bő voltánál fogva nevezett egylet az egyes kérdéseket emlékiratában következőkép csoportosította.

I. Elsőnek merül fel az a kérdés, *mely vasutakra* terjedjen ki a megalkotandó törvény?

Tekintettel arra, hogy az ez idő szerint érvényben levő törvények a legkülönbözőbb vasutakra egyaránt alkalmazást nyernek, szükséges, hogy a főpályáknál alárendeltebb jellegű vasutakról egységes törvény intézkedjék, ebben a törvényben azonban az ugynevezett helyiérdekű vasutakat, a tramwaykat, a melyek t. i. közuton épülnek és a gazdasági és iparvasutakat külön-külön intézkedések tárgyává kell tenni; a mezői vasutaknak, azaz tisztán az illető földbirtokosok saját czéljaira az állandóság jellege nélkül épülő vasutaknak építése elé pedig lehetőleg kevés hatósági akadály gördíttessék.

II. Második kérdés az, vajjon az új törvényes intézkedések tárgyát *képező vasutak osztályoztassanak-e* és ha igen, minő alapelvek szerint?

Az osztályozást az emlékirat szükségesnek találván, s a tulságos sok osztályt kerülni akarván, az alsóbbrendű vasutakat a következő három fő osztályba sorozandóknak véli:

1. *Helyiérdekű vasutak.*
2. *Közüti vasutak* (tramway-k.)
3. *Magánvasutak* (bánya-, ipar-, kötélpályák, hordozható vasutak.)

III. A kérdések harmadik csoportja *az előmunkálati engedélyekre* vonatkozik.

Erre vonatkozólag az első kérdés az:

1. Ugyanazon vonalra többeknek adható-e egy időben előmunkálati engedély? Az emlékirat azt javasolja, hogy minden vonalra, melyre előmunkálati engedély már adatott, min-

den kérelmezőnek hasonló engedély volna adandó; ezzel kapcsolatosan kimondandó lenne, hogy az érdekeltség által megszavazott vagy megajánlott minden hozzájárulásához a végleges engedélyt megnyerőnek van joga. A helyszíni tanulmányozáshoz szükséges dolgok (póznák, karók stb.) törvényhatósági védelemben részesüljenek.

2. Az előmunkálatokra vonatkozó másik kérdés az, vajjon az előmunkálati engedély minden vonalra megadandó-e, a melyre ilyen engedélyt kérnek stb.? Erre vonatkozólag az emlékirat a következőket javasolja:

a) A legfontosabb helyi érdekű vasutak országos hálózata a kormány által elkészítendő lenne s az országos hálózatnak megállapítása után azokra a vasutakra, a melyek az országos tervbe fölvetett vonalak építését akadályozhatnák, előmunkálati engedély nem volna adandó.

b) A városi (közuti) vasutakra az előmunkálati engedélyek minden korlátozás nélkül megadhatók.

c) Valamely bánya-, ipartelep, vagy gazdasági telep céljaira, akár állati, akár géperejű vontatásra berendezett, nem közforgalmi vasutakra, a mennyiben idegen területet vagy nem érintenek, vagy az illető terület tulajdonosával létre jött egyezség útján érintenek, vagy csak nyilvános közutakat kereszteznek, előmunkálati engedély nem szükséges.

IV. A megvitatandó kérdések negyedik csoportja a vasutak építésére és felszerelésére és az ezen irányban a hatóságok által támasztható követelményekre vonatkozik.

E tekintetben a következő javaslatok tételnek:

1. Az engedélyezési feltételek megállapításakor a fölépítmény mikénti kiképzésére helyezendő főszűly. Kivántassék, hogy az átmeneti forgalommal bíró vasutak legalább 12 tonna tengelynyomásnak megfelelő fölépítménnyel építtessenek. Kisebb forgalmu vasutakra 10 t. tengelynyomás is elegendő (szabványos vágányon). A vasut minden egyéb tartozékára nézve a szabványtervek ne legyenek kötelezők és csupán a közvetlenül várható forgalomnak megfelelő terjedelemben követelendők, a későbbi fejlődésnek tartatván fenn a szükséges kiegészítések.

2. A közforgalmu közuti vasutak mindenkor a közbiztonság



követelményének szemmel tartásával, minden egyes vasut különös jellegének figyelembevételével engedélyezendők.

3. A nem közforgalmu vasutakon az állami és hatósági beavatkozás kizárólag csak arra terjedhet ki, hogy az élet- és vagyonbiztonság érdekei megóvassanak.

V. További kérdés az, hogy *hadászati* és *csatlakozási* szempontokból, mely vasutaktól mi követelhető és ezen követelményekért minő ellenszolgálmány nyújtandó.

1. Az első szempontot illetőleg az javasoltatik, hogy alapelvül lenne elfogadandó, hogy hadászati követelmények csak a fontosabb helyiérdekű vasutakon támaszthatók s a polgári forgalom szükségletén tulmenő létesítmények mindenkor az állam költségén állítandók elő. Az állami segélyösszeg vagy költség-hozzájárulás tehát a támasztott követelmények számításba vételével állapítandó meg.

2. Megnehezítettetik az alárendeltebb jellegű vasutak létesítése azon követelmények által, melyek az új vasutaknak a már fennálló vasutakhoz való csatlakozása érdekében támasztatnak. E tekintetben kimondandónak javasolja az emlékirat, hogy:

a) A fennálló vasut valamely vasutnak csatlakozását nem gátolhatja.

b) Ha a h. é. vasut csatlakozása szempontjából új építmények emelése szükséges, a mi alatt nem értendő a már meglevő épületek kibővítése vagy átalakítása, ezt a h. é. vasut a sajátjából tartozik fedezni. Minden meglevő létesítménynek a csatlakozás miatt szükséges kibővítését és átalakítását a már fennálló vasut fedezi. Ha az építendő vágány másodrendű, akkor ezt a h. é. vasut fizeti, s ha fővágány, akkor a fennálló vasut építi.

VI. A hatodik kérdés az, miben álljon a vasutak építésének *állami támogatása*?

Az emlékirat javaslata szerint ez állana:

1. A postaszállítás fejében fizetendő segélyösszegeből.

2. A hadászati követelmények folytán szükséges létesítmények költségeinek elvállalásából, mely hozzájárulás után törzsrészcvények szintugy nem követelhetők, mint az előbbeni czimen fizetendő segélyösszegért.

3. Az építési tőke 10%-áig terjedhető törzsrészcvények ellené-

ben nyújtandó külön segélyösszezből. A nyújtandó segély a vasutak közgazdasági jelentőségéhez képest állapítandó meg.

VII. A hetedik kérdés az volna, mely irányban volnának az új vasuti törvénnyel összhangzásban a *kisajátításról* és a *közutakról* szóló valamint a *vízjogi törvények módosítandók?*

Ezeknek a törvényeknek a vasutépítéssel összefüggő részei olyképp volnának módosítandók, hogy az építés gyors foganatosítása érdekében minden nehézkes és hosszadalmas eljárás mellőzhető legyen.

Különösen pedig módosítandók volnának még az 1890. évi I. t.-cz.-nek az új vasutak állomásaihoz vezető hozzájáró utak építésére vonatkozó határozmányai.

VIII. A nyolczadik kérdőpont a *vasutak üzemére* vonatkozik; ezt illetőleg *a)* és *b)* pontok alatt az javasoltatik, hogy a h. é. vasutakat az államvasutak kezeljék a nyomközre való tekintet nélkül, de az üzleti szerződések ne köttessenek a concessió egész tartamára, hanem a vasutnak joga legyen a vonalat saját kezelésébe is átvenni, ha ezt gazdasági szempontból helyesebbnek tartja.

*c)* Az üzemszerződések felbonthatósága ne csak az ez után létesülő h. é. vasutakra, hanem visszamenőleg a régiekre is vonatkoztassék.

*d)* Az államvasutak csak egy kezelési díjat számítsanak, vagyis a saját vonalaira átment áru után a h. é. vasutnak a kezelési illeték engedtessék el.

IX. A h. é. vasutak *építő tőkéjének beszerzésére* vonatkozólag a következő határozatok lennének a h. é. vasutakra vonatkozó törvénybe felveendők:

A pénzbeszerzésnek törvényesen megállapított ez idő szerinti módja, mely szerint a részvénytőkének 35%-a törzsrészcvényeknek, 65%-a pedig elsőbbségi részvényeknek kibocsátása útján fődöztesék, jövőre is fenn lenne tartandó.

A törzsrészvény beszerzésének forrásai lényegükben jövőre is azok legyenek, a melyek ma; nevezetesen az érdekelt földbirtokosok, a községek, törvényhatóságok, az állam és a posta hozzájárulása. Helyes lenne, ha az új h. é. vasuti törvény az érdekeltségi fokozat miként való megállapítására is kiterjedne. E tekintetben a megoldás talán abban az eljárásban lenne található,

hogy kimondatnék, hogy mindaz az adófizető, ki a létesítendő vasuttól meghatározandó távolságra lakik, vagy ha már van parallel vasut, a ki e két vasut középtávolságáig lakik, az érdekeltséghez tartozik. Ez az érdekeltség összehívandó, hogy önként elhatározhassa, akar-e egyáltalában s ha igen, micsoda arányban akar a létesítendő vasut költségeihez hozzájárulni. A h. é. vasut érdekeltsége köreire legalább egy minimumot kellene megállapítani, hogy a megindítandó eljárásakor előre tudva legyen, hogy az érdekeltségi többség micsoda széles terület alapján állapittatik meg.

A törvényhatóságok a hozzájárulási kötelezettség alul jövőre sem lennének felmentendők.

Az állami segélynek a mostani módja helyett, mely szerint a törzsrészvényeknek átvett részét nem készpénzben fizeti meg, hanem értük 50 évi részletekben fizetendő járadékot biztosít, az emlékirat a h. é. vasutak érdekében legezészerűbbnek találná, ezt az anyagi támogatást készpénzben nyújtani akként, hogy az állam a h. é. vasutak segélyezése végett rendelkezésére álló és a parlament által a jövőben még e czélra rendelkezésére bocsátandó évjáradékot egyszerre egy hitelművelettel tőkésítene, pl. h. é. vasuti papirosok kibocsátásával, melyeket minden esetben előnyösebben volna képes a pénzpiaczon értékesíteni, mint a h. é. vasutak.

Végül arra a kérdésre vonatkozólag, vajjon a helyiérdekű vasut létesítésére szükséges tőkének az a része, mely elsőbbségi részvények kibocsátása és vállalkozás utján fedezendő, az állam részéről kamatbiztosításban részesüljön-e vagy sem, az emlékirat kívánatosnak találja, hogy az új h. é. vasuti törvény kimondaná a magánvállalkozás utján a helyiérdekű vasutakba fektetett tőkék állami kamatbiztosítását és pedig 3.00—3.50%-kal.

\* \* \*

Tekintetes Választmány! Azt hiszem, hogy az emlékiratból közöltek áttanulmányozása után arra a meggyőződésre kell jutnunk, mely szerint abban az erdei vasutak érdekei alig találtak valami csekély méltánylásra is. Hiszen ebben alig van az erdei vasutak érdekében valamivel több kedvezmény tervezve, mint a mennyi a magánvasutak engedélyezése tárgyában az 1868. évi 4973. számú ministeri rendeletben foglaltatik, a melyben már az I. §-ban ki

van mondva, hogy: „Bármely vállalkozó által kizárólag saját használatára és saját földjein vagy a földtulajdonosnak előlegesen kimutatandó beleegyezése mellett idegen földön építendő vaspályáknak munkába vételére csak egyszerű építési engedély szükséges. Ezen engedély a kormány szakértői véleményének meghallgatása után adatik meg.“

A legnagyobb hiányt szakunk szempontjából abban találok, hogy a hol az egyes magánvasutak, (mint bánya-, ipar-, kötélpályák, hordozható vasutak) fel vannak sorolva, egyetlen egy esetben sincsenek fölemlítve az erdei vasutak. Ismét olyan bizonytalanságban lennének hagyva az erdei vasutakat illetőleg, mint a hogy eddig voltunk. S a mint eddig tisztán csak az intéző körök jó indulatára volt a tervezett erdei vasut engedélyezési eljárása bizva, úgy jövőben sem lenne máskép. Már pedig nem lehet közönyös előttünk az, hogy a mit szakunk javára esetleg törvényhozásilag biztosíthatunk, csupán csak az illető intéző körök jó indulatu támogatásától függjön, mert sok esetben csalódhatnánk.

Most, a midőn a helyiérdekű vasutak ügyében oly nagy horderejű s számos kedvezmény kieszközlését elősegítő javaslat tételik, idejénvalónak találok, hogy az Országos Erdészeti Egyesület is kellő akcióba lépjen s illetékes helyen a szükséges lépéseket az erdei vasutak létesítésének törvényhozásilag leendő szabályozása iránt idejekorán megtegye.

Minden hivalkodás nélkül szakunk biztos fejlődésének tudatában, de egyszersmind annak előrevitelének érdekében hivatkozhatunk arra, hogy ma már az erdei vasutak oly fontos közgazdasági tényezőkké váltak, a melyekkel számolnunk kell s melyek tovább fejlesztését minden lehető módon elő kell mozdítanunk az által, hogy létesítésük elé minél kevesebb akadály gördíttessék s a sok költséges hatósági eljárás lehetőleg mellőztessék s a mennyire csak lehetséges, egyszerűsítettessék. Csak vegyük figyelembe azt a körülményt, hogy milyen erdők kihasználása érdekében létesültek eddig az erdei vasutak? Legtöbbnyire ősbükkösökben, a melyek minden egyéb szállítási eszközt nélkülözve feltáratlanul heverték s tulajdonosuknak úgy szólván csak kiadást okoztak, nem-hogy jövedelmet hoztak volna. Az erdei vasutak létesítése azonban nem tisztán az erdőbirtokos anyagi érdekeinek előmozdításá-

val jár, hanem a velük kapcsolatban meginduló nagyobb mérvű erdei munkák foglalkozáshoz és keresethez juttatják a környék lakosságát. De tovább menve más tekintetben is érvényesül az erdei vasutak közgazdasági jelentősége, mert a segítségökkel az őserdőből kihozott fatermék a helyi érdekű vasutakon és a fővonalakon szállítatik tovább a fogyasztási helyekre, mi által azok forgalmának növelésére s így azok tovább fejlesztésére is kedvező mértékben kihatnak.

Ha figyelembe vesszük azt, hogy hazánkban még milyen rengeteg nagy kiterjedésű ősbükkösök várnak kihasználásra, amelyek fatömegükben ugyyszólva napról-napra jelentékeny mennyiségi és minőségi csökkenést szenvednek: úgy nemcsak erdőgazdaságunk, hanem a fakereskedelem és az általános közgazdaság érdekében állónak kell találnunk azt, hogy azok mennél hamarább kihasználás alá kerüljenek s tulajdonosaiknak biztos jövedelemforrásává váljanak.

Mindnyájunk előtt ismeretes azonban a bükkfa-üzlettel igen gyakran járó óriási kockázat, amely oka annak, hogy még a főforgalmi eszközökhöz közel fekvő bükkös erdőségeink kihasználására illetve fatömegének megvételére is csak nagy ritkán akad reális vállalkozó. Ez ugyanis számot kell hogy vessen a bükkfa kényes természetén kívül nemcsak az erdő faanyagának megvásárlásából származó költséggel, hanem főképen annak kiszállításánál jelentkező különféle nehézségekkel s ezek folytán felmerülő rendkívüli kiadásokkal, mely czélból a legtöbb esetben erdei vasutak létesítésére kell rászánnia magát. Ez által képes ugyanis eleget tenni a rendszeren megszabott kitermelési határidőnek; továbbá csak így lesz képes azon a romlékony bükkfaanyagot az erdőből kiszállítani s felfogyasztó piacokra vagy helyekre továbbítani.

Ámde az erdei vasút építése olyan jelentékeny költséggel jár, hogy annak apasztására minden lehető módot és eszközt meg kell ragadnia. E tekintetben kell, hogy az illető erdei vasútépítő, legyen az akár az erdőbirtokos, akár annak szerződéses favásárlója, az engedélyezés körül kellő támogatásban részesüljön. Magán a tulajdonképeni építési költségen kívül a mindenféle helyszíni tárgyalások, valamint a tervek elkészítése is jelentékeny költséggel járnak, a mit nagy mértékben lehetne apasztani az által, ha azok

eltérőleg az 1885. évi 40,003. sz. szabályrendeletben részletesen felsorolt kivánalmaktól a lehető legegyszerűbb módon állíttatnák ki. De eltekintve ettől, nagy hátrány származhatik a hosszadalmas engedélyezési eljárás folytán egy olyan vállalkozóra, a ki rendesen szerződésileg van kötelezve arra, hogy az erdő megvásárolt fakészletét egy meghatározott határidő alatt az erdőből elszállítsa. A gőzmozdonyu vasutak engedélyezése ugyanis olyan körülményes lehet, ha az intéző körök részéről a létesítendő erdeivasut ügye nem karoltatik fel kellő mértékben, hogy az engedélyezési eljárás egy évig is elhúzódhatik. Az említett szabályrendelet 1. §-a szerint ugyanis az engedélyt kérő által a közigazgatási bejárás elrendelése illetve az engedélyezés céljából először csak az általános tervezet mutatandó be, az általános (tájékoztató) költségvetéssel együtt, és csak ezeknek a kereskedelmi ministerium által történt megbirálása után készítendőek el a részletes tervek, melyeknek felterjesztésekor kérendő a vonal közigazgatási bejárása. Ezek alapján adatik ki az engedély-okmány, a melylyel még nem ér véget az engedélyezési eljárás, mert a 7. §. szerint a vasutépítő köteles most már harmadizben az engedély okmányban megállapított határidőkben és módon a ministeriumhoz részletes terveket és költségvetést terjeszteni fel. Ezek alapján adja ki a kereskedelemügyi ministérium az építési engedélyt, a mikor is az építés megkezdhető.

Lóvonatu vasutaknál szintén szükséges a ministeriumtól építési engedélyt beszerezni, ha az illető hatóság nem tekinti azt szállítható vasutnak, hanem erdei iparvasutnak.

Ezzel szemben nagy könnyebbités van a szállítható mezei vasutak engedélyezés és üzlete tárgyában kiadott 1886. évi 40,321 számú rendelettel. Ennek 1. §. értelmében „Oly egy helyről a másikra szállítható magán mezei vasutak fellállításához, melyeket bárki kizárólag a saját tulajdonát képező területen és kizárólag a saját gazdasági céljaira létesíteni s akár gőz- akár állati erőre berendezni kíván, előző hatósági engedély nem szükséges.“

Ha distingválunk, arra a következtetésre kell jutnunk, hogy a legtöbb erdei vasut tulajdonképen szállítható, vagy a hogy ujabban nevezik hordozható vasutnak tekinthető. Az erdei vasutak ugyanis rendesen csak rövidebb időre, a mig az illető erdőrészfakészletének kitermelése és kiszállítása tart, építtetnek; ennek

befejezése után a vágányok felszedetnek s a vágásokat követve más völgybe építetnek fel azok anyagából az új erdei vasutak. Ezt tartották szem előtt sok esetben az engedélyező hatóságok s eltekintve a rendelet rideg betüitől, az erdei vasutak engedélyezésénél a szállítható mezei vasutakra vonatkozólag megszabott eljárást alkalmazták. De ezt tisztán csak jó indulatból tették!

Hogy azonban ezen a téren esetleg kellemetlenséggel vagy nehézséggel ne találkozzunk, kívánnunk kell, hogy az erdei vasutak engedélyezése szintén úgy történjék, mint a szállítható mezei vasutaké.

Igen sok esetben azonban elkerülhetlenül szükségessé válik a vasuti építmények biztosítása végett bizonyos vízi építmények létesítése, a melyek a vízfolyást többé-kevésbé módosíthatják s az illető patakon esetleg gyakorolt usztatási vagy tutajozási üzem érdekeit is némileg érinthetik. Ilyen esetekben az 1886. évi 40,321 sz. ministeri rendelet 4. §-a elrendeli hogy az 1885. évi XXIII. (vizjogi) törvényezikk értelmében kell eljárni. Ebből azonban rendszeren az következik, hogy az illető kerületi kir. kulturmérnöki hivatalok és kir. erdőfelügyelőségek véleményadásra szólíttatnak fel s helyszíni tárgyalásra hivatnak meg, a minek folytán — eltekintve a megint felmerülő sok költségtől — ismét hosszadalmas hatósági eljárás keletkezik, a mi a vasutépítés engedélyezését nagyban késlelteti. Mert a vizjogi törvény értelmében a létesítendő vízi művek tervei 30 napi közszemlére kiteendők s azok engedélyezése iránt ez után helyszíni tárgyalás tartandó, a melyre szükség esetén a kir. erdőfelügyelőségek is meghívandók.

A legtöbb esetben azonban a kérdéses vízi művek olyan egyszerűek, hogy azok létesítése ellen alapos panasz nem merülhet fel, miért is az említett hivatalok közreműködése csakis az érdekelt magán idegen felek részéről beadandó érdemleges panaszok esetében lenne igénybe veendő. A létesíteni szándékozott vízi építmények engedélyezése iránt pedig az erdei vasut építésének ügyében a közigazgatási bejárásra különben is megjelenni kötelezett kir. államépítészeti tisztviselő nézetem szerint rendes körülmények között határozott javaslatot tenne.

A legnagyobb nehézség azonban abban rejlik, hogy az 1886. évi 40,321. számú szabályrendelet 5. pontja értelmében: »Az új

a közhasználatból teljesen kizárt, és csupán magán gazdasági célokra szolgáló vasutak érdekében az 1881. XLI. t. cz. (a kisajátításról) egyáltalán igénybe nem vehető.“

Már pedig ritka kivételes helyzet az, a mikor az erdei vasutak idegen tulajdont képező területek igénybevétele nélkül létesíthetők. Még nagy kiterjedésű, zárt területet képező erdőségeknél is igen gyakori eset az, hogy a völgyek mentén rendszeren előfordulni szokott mezőgazdasági földek a kisebb birtokosok tulajdonát képezik, a kiktől sokszor igen nagy áldozatok árán lehet csak megszerezni az erdei vasut céljaira azokból szükséges területet. Ámde az is megtörténhetik, hogy az illető földtulajdonosokat fölbujtogatják s azok semmi áron sem lesznek hajlandók földterület átengedésére. Mi tevő legyen ebben az esetben az erdei vasutat tervező erdőbirtokos, esetleg fakereskedő? Itt nem állunk azzal a helyzettel szemközt, mint a másfajta magánvasutaknál (mezei, bánya vagy ipari), hogy ha egy irányban nem vezethető a vasut, habár nagyobb áldozattal is, de mégis kevés kerülővel más irányba építi fel az illető vasutépítő. Mert a legtöbb esetben szűk, keskeny völgyek mentén kell vezetnünk a vasutat, ahol az áthelyeztetés vagy egyáltalán nem vihető ki, vagy csak aránytalanul nagy áldozatok árán.

Szükségesnek találok ennél fogva, hogy kellőképp indokolt esetekben az erdei vasutaknak az 1868. évi 4973. számú kormányrendelet IX. §. c) pontjában körülírt módon és feltételek betartásával a létesítésükhöz okvetlenül szükséges földterületeket illetőleg a kisajátítási jog megadassék.

Sok esetben azonban éppen az erdei vasutak ideiglenes jellege miatt az erdei vasut építőjének nem áll érdekében az illető telkek megvétele, hanem azokat csupán az erdei vasut fennállási idejére óhajtaná bérbevenni. Biztosítandó lenne tehát részére törvényileg az a jog, hogy ily bérletet az idegen föld tulajdonosa meg nem tagadhat, hanem ha békés uton a megegyezés ez irányban nem sikerülne, az évi bérösszeg a kataszteri tiszta jövedelem alapján és a vasut építése által esetleg okozott kár értékének megtérítésével lenne megállapítandó.

Szükségesnek tartanám továbbá olyan határozat hozatalát, melynek értelmében az erdei vasutak vágányának fektetése, a



mint az a h. é. vasutak részére az 1881. XXXI. t.-cz. 11. §-a értelmében biztosítva van, bármilyenféle (állami, törvényhatósági, viczinális, községi. mezei s erdei) uton, gyalogjárókon és visszabályozási töltéseken stb. elvileg engedélyeztessék s az ily értelmű engedély csakis különös akadályok esetében volna megtagadható.

#### Tekintetes Igazgató Választmány!

Az itt előadottak alapján indítványom meritumát a következőkben összegezhetem:

I. A helyiérdekű vasutakat illetőleg megalkotandó törvényben az erdei vasutak úgy a mezei, mint a többi vasutaktól elkülönítve külön intézkedés tárgyává teendők.

II. Az erdei vasutak a magánvasutak (bánya,- erdei,- ipar, mezőgazdasági vasutak) közé sorolandók.

III. Az erdei vasutak engedélyezése, akár gőzüzeműek, akár állati erőre berendezettek legyenek azok, a lehető legegyszerűbb módon s a lehető legrövidebb határidő alatt történjék s azok építése elé lehetőleg kevés akadály gördítendő. A tervezetek s mellékleteik készítésénél az engedélyező hatóság részéről lehető kevés kiváncsolom támasztassék, s azokat legfelebb a következők képezzék:

1. Az építési helyzetrajz 1 : 2880 (kataszteri térkép mértéke szerinti) léptékben a pályatest és a melléklétesítmények szabatos kitüntetésével.

2. Az építési hosszszelvény 1 : 2880 hosszúsági és 1 : 288 magassági léptékben.

3. A pályatest szabványos kereszt-szelvénye ; az összes kereszt-szelvények mellőzendők s csakis a nagyobb bevágásokat és feltöltéseket feltüntetők szerkesztendők, illetve rajzolandók le.

4. Az összes vízáteresztők rajzai nem volnának bemutatandók, hanem azokról csak egy szabványrajz lenne benyújtandó és ezenkívül a 10 méternél nagyobb nyílással építendő hidak tervrajzai lennének beterjesztendők.

5. Az állomások tér- és vágányzati rajzai 1 : 1000 léptékben.

6. A magasépitmények szabványrajzai és a forgalmi eszközök részlettervei.

7. Részletes költségvetés az erdei vasutépítésnél felmerülő összes költségekről.

8. Műszaki leírás, a melyben a vonal vezetése, az irány, az emelkedési és térvizonyok, az állomások száma, valamint a tervezett létesítmények szerkezete, kiviteli módja és minősége minden költségvetési fejezetre nézve kimerítően ismerttetendők lennének.

További kívánalom lenne az, hogy az erdei vasutakra vonatkozólag okleveles erdészek által készített tervrajzok s mellékleteik a hatósági tárgyalás alapjául elfogadandók.

Erdői vasutak engedélyezésére előző hatósági engedély nem szükséges, akár gőz, akár állati erőre kívánja berendezni az illető építő, a ki nemcsak az erdő tulajdonosa, hanem annak hasznosbérelője is lehet.

Ugy a lóvonatu, mint a gőzerőművi erdői vasutak engedélyezését az illető törvényhatóság végezze a fentebb felsorolt tervrajzok és ezek mellékletei alapján.

Az erdői vasutak tervezése közben a helyszini tanulmányozáshoz szükséges jelek (karók, czövekek és póznák) törvényhatósági védelemben részesüljenek.

IV. Az erdői vasutak felépítésére és felszerelésére vonatkozólag az állami és hatósági beavatkozás csak arra terjedjen ki, hogy az élet- és vagyonbiztosság érdekei megóvassanak.

V. Az erdői vasutak indokolt esetben állami támogatásban részesítendők, a mely az 1888. évi IV. t.-cz. 6. §-ának *b)* pontja szerint abból állana, hogy a kereskedelemügyi minster a pénzügyministerrel egyetértőleg — a mint a h. é. vasutaknál — úgy az erdői vasutaknál is megengedhetné, hogy az államvasutak gépgyára és a diósgyőri vas- és aczélgyár az erdői vasutak építéséhez megrendelt mozdonyok, vasuti kocsik, illetőleg felépítményi vas- és aczélanyagok árát az illető erdői vasutépítőnek több évi törlesztésre hitelezhesse,

VI. Az erdői vasutaknak indokolt esetekben a kisajátítási jog törvényileg biztosíthatnék, valamint az is, hogy a létesítésükhöz szükséges telkeket — békés egyezség nem sikerülése esetén — birói uton megállapítandó évi bérért az illető földtulajdonos az erdői vasutat építő kívánságára a vasut fentartásának idejére bérbeadni tartozik. Az utaknak a közönséges kocsiközlekedésre nem okvetlenül szükséges részei, valamint a vizszabályozási töltések megkötendő egyezség alapján az erdői vasut czéljaira átengedhetők.

Az engedélyezési eljárás gyorsítása érdekében, valamint az eljárási költségek apasztása czéljából az erdei vasutak építésénél a kulturmérnöki hivatalok, valamint a kir. erdőfelügyelőségek véleményei s meghivatása csakis ritka, kiváló fontosságú esetekben volnának bekérendők, illetve eszközzendő, mivel előforduló műszaki kérdésekben az államépítészeti hivatalnak eljáró tisztviselője a legtöbb esetben a kellő határozathozatal iránt javaslatot tehetne. Az említett hivatalok közbenjárása csak abban az esetben lenne igénybe veendő, ha az erdei vasut érdekében létesített építmények következtében, a vízleflyási viszonyokban beállott változások miatt az érdekeltek részéről érdemleges panaszok merülnének fel, vagy pedig az esetleg meglevő usztatási vagy tutajozási üzem szabad, akadálytalan gyakorlatában az illető engedményes hátráltatva lenne.

Indítványomat a tekintetes igazgató-választmány nagybecsü figyelmébe ajánlva, teljes tisztelettel maradok

Bustyaházán, 1900. évi szeptember hó 17-én.

*Nagy Károly,*

magy. kir. főerdész.

Az igazgató-választmány tekintettel az ügy fontosságára az indítvány felett való határozathozatal előtt azt heható tanulmányozás és véleményezés végett egy bizottságnak adja ki, a melybe Horváth Sándor II. alelnököt, Rónay Antal, Tomcsányi Gyula és Bittner Gusztáv választmányi tagokat kéri fel.

VI. Fekete Lajossal és Mágocsy Dietz Sándorral, az Erdészeti Növénytan társszerzőivel a leszámolás megejtetvén, egy beadványban köszönetet mondanak az egyesületnek a mű terjesztése körül kifejtett tevékenységeért s egyuttal azt a kérelmüket terjesztik elő, hogy az Erd. Növénytan árusítását a könyv expedálási költségeinek fedezése ellenében az egyesület vállalja továbbra is magára. Egyben kéri, hogy a mennyiben a választmánynak nincs ellenére, a Növénytan példányainak egy része adassék valamely a könyv hirdetésére és propagálására alkalmas könyvkereskedői czégnak az egyesületi tagoknak szóló kedvezményes áron. Az egyesületi tagok és az egyetemi hallgatók természetesen ezután is csak az egyesület útján szerézhetnék be a művet kedvezményes áron.

Az igazgató-választmány a kérelmet azzal a kikötéssel telje-

siti, hogy a könyvkereskedésnek átengedett példányokról a szerzők közvetlenül az illető czéggel számolnak le.

VII. A „Népszerű Növénytan“ első füzetének sajtó alá rendezésénél kitűnt, hogy az ahhoz esatolandó 15 gomba-kép közül 13 valamivel kisebb alakban volt készíthető, semhogy az egyszerűen a műbe illeszthető volna. Szükséges leendő tehát ezeket a képeket külön papírlapra felragasztani. Mivel ez előre nem látott költség miatt a rendelkezésre álló hitel esetleg nem lesz elegendő, a titkár kéri, hogy a netalán szükségessé váló többkiadás külön engedélyeztessék.

Az igazgató-választmány erre a célra 500 korona póthitelt engedélyezett.

VIII. Béky Albert m. k. erdész az erdőőri szakiskoláknak szánt Mennyiségtanát, a mely a bírálat alapján való átdolgozás végett szerzőnek annak idején visszaadatott, újból betérjesztette.

Ujabb megbírálás végett Vadas Jenő, Csiby Lőrincz és Benkő Rezső urakból álló bizottságnak adatik ki.

IX. A Pátria nyomda az Erdészeti Lapok nyomtatási költségéről szóló legutóbbi számlájában a Pohl-féle tangens-táblák minden egyes oldaláért 3 korona külön szedési díjat számított fel, a miből 288 korona rendkívüli kiadás származnék. Az igazgató-választmány méltányosnak találja ugyan, hogy a táblázatos szedésért külön díjat fizesen az egyesület, ezt azonban oldalankint 2 K.-ban véli megállapítandónak, mivel a szakkönyvekben előforduló ily szedésért is ennyi volt megállapítva.

X. A titkár előadja, hogy ettől a pótdíjtól el is tekintve, a tangens-táblák kinyomatása az Erdészeti Lapok kiadási költségét annyira megterhelte, hogy ezen az alrovaon 1000 korona póthitelt kénytelen kérni. Nem különben az Erdészeti Rendeleték Tárának 1899. évi kötete terjedelmes lévén, a költségvetésben előirányzott 100 korona helyett 534 korona volt a tényleges szükséglet. A több szükséglet azonban az „Egyéb kiadványok“ alrovaon fedezetet talál, kéri ezen hitel átruházáshoz az igazgató-választmány jóváhagyását.

A választmány az Erdészeti Lapok nyomdai költségének fedezésére 1000 korona póthitelt engedélyez és a fennemlített hitelátruházáshoz hozzájárul.

XI. A Pátia nyomda továbbá hivatkozással a papirgyárak kartelje következtében emelkedett papiráraakra, az Erdészeti Lapok nyomdai költségéta jövő év kezdetétől ivenkint 96 koronáról 101 K. 67 f.-re emeli fel.

Tekintettel arra, hogy a papirárak köztudomás szerint felszálltak, az igazgató-választmány ezt az áremelést tudomásul veszi.

XII. Az egyesületi székházban ez idő szerint csak a 15. sz. lakás üres, a melyre az eddigi 1300 korona helyett 1000 koronáért egy fél igényt tartana, ha egyuttal a szükséges tatarozások is eszközölnetnének.

A titkár megjegyzi, hogy ez a lakás immár fél éve áll üresen s meggyőződött arról, hogy jelen állapotában a mai viszonyok között nem lesz kiadható.

Az igazgató-választmány a lakás évi bérét 1100 koronában állapítja meg s a legszükségesebb helyreállításokra 150 koronát engedélyez.

XIII. A 8. sz. lakosztály bérlője, hivatkozással arra, hogy a lakbérek általában alászálltak s hogy lakása igen sötét, az eddig fizetett 660 korona lakbérnek 100 koronával való leszállítását kéri.

Az igazgató-választmány evvel szemben csak 60 koronát hajlandó engedni.

XIV. Ö Felsege 70. születésnapja alkalmából a székesfőváros felhívására az egyesületi székház is diszítettett és kivilágított. Az ekkor felmerült 55 K. 76 f. költség utólagosan engedélyeztetik.

XV. A következő új rendes tagok vétetnek fel:

*Pohl János*, osztr.-magy. államvasut-társasági főerdész és erdőrendező, ajánlja Szentpály Kázmér;

*Fuhrmann Pál*, városi erdőgondnok, ajánlja Porubszky Károly;

*Buzna Béla* erdész, ajánlja a titkár.

XVI. A jegyzőkönyv hitelesítésére dr. Bedő Albert első al-elnök és Hirsch István vál. tag kéretik fel.

K. m. f.

*Bund Károly*, s. k.  
titkár.

*Báró Bánffy Dezső*, s. k.  
elnök.

Hitelesítésül:

*Hirsch István*, s. k.  
vál. tag.

*Dr. Bedő Albert*, s. k.  
al-elnök.