

M) KÖZLEKEDÉS.

I. Közutak.

Aradvármegye területén 1895-ben összesen 97,7 klm. hosszúságú állami út szolgált a forgalom céljaira. Ebből 75,3 klm. kavicsolt, de kőalappal nem volt ellátva, 11,7 klm. ellenben el volt kőalappal látva és burkolva volt 8,9 klm. Száz □ klm. területre 1,51 klm. állami út esett. A megyei törvényhatósági utak hossza volt 1895-ben 552,4 klm. Ebből még nem volt kiépítve 24,2 klm. A törvényhatósági útdó kézi minimuma volt 1 frt 50 kr., igás minimuma pedig 3 frt. Az útdó összege ez évben tesz 171,352 forintot, tehát egy kilométerre 310 frt esett. Az úthálózat részletes ismertetését a következőkben adom:

a) Állami közutak.

Az Aradvármegye területén átvonuló állami közutak ezek:

I. A *debreczen-fehértemplomi* állami közút Biharvármegye határától Nagy-Zerind, Kisjenő, Erdőhegy és Simánd községeken keresztül az aradi átkelési szakasz hozzászámításával Temesvármegye határáig 58,951 kilométer hosszúságban. Ebből 53,477 kilométer *állami*, 1,710 kilométer kincstári uradalmi kezelés alatt áll, 3,764 kilométer pedig aradvárosi kövezett átkelés. Műtárgyai: 13 átereszt, ugyanannyi híd, melyek közül csupán egy hídon van vámszedés. II. A *kis-zombor-aradi* állami közút Csanádvármegye határától Pécskán át Aradig az aradi átkelési szakasz hozzászámításával 38,735 kilométer hosszúságban, a miből 33,585 kilométer állami kezelés alatt áll, 5,150 kméter aradvárosi kövezett átkelés. E közúthoz 2 átereszt és 5 híd tartozik. III. Legközelebb a nagy *alföldi átlós út* is érinteni fogja megyénk területét. Aradvármegye területére abból Gyula-Varsándtól Erdőhegyig 25 kilométer esik. A megye 40,000 frttal már tényleg járult annak építéséhez, ezenkívül 278,600 forintot kölcsön ad az államnak. Az erdőhegy-székudvari rész a múlt (1896.) év végén már átadatott a forgalomnak. Most a többit építik.

b) Törvényhatósági közutak.

I. Az *arad-zámi* 103,435 kilométer hosszúságban. Kezdőpont Arad város határa, Mikalaka, Glogovác, Mondorlak, Csicsér, Szabadhely, Pau-

lis, Radna, Solymos, Odvos, Konop, Berzova, Monorostia, Kaprucza, Batucza, Govosdia, Tótvárad, Halalis, Vinyest, Soborsin, Kujás, Tok és Iltyó községek érintésével végpontja Hunyadvármegye határa. Az egész út kőalap nélkül készült, de kavicsolt. Műtárgyai: 45 teknő, 81 átereszt, 81 híd és 3 komp. II. A *mikalaka-nagyhalmágyi út* 139.⁰³⁰ kméter hosszúságban. Kezdőpontja az arad-zámi út 2.²⁰⁰ kilométerénél Uj-Panát, Világos, Galsa, Muszka, Pankota, Szöllős, Borosjenő, Bokszeg, Monyoró, Vojvo-gyen, Álgvest, Berza, Buttyin, Kakaró, Almás, Alcsill, Bonczesd, Báltyele, Guravoj, Pleskucza, Csucs, Leásza, N.-Halmágy és Juonesd községeken át, végpontja Hunyadvármegye határa. Kőalapja nincsen, de kavicsolt. Mint műtárgy ez úthoz tartozik 101 átereszt és 68 híd. III. A *világos-paulisi út*, hossza 18.⁶²⁷² kméter szintén kőalap nélkül és kavicsolt. Kezdő pont a mikalaka-nagyhalmágyi út 25.⁵⁰³ kilométerénél Kovaszincz, Kuvin, Gyorok és Ménes községek érintésével végpontja a paulisi vendéglő előtt épült kőhíd. Van 30 áteresze és 11 hídjá. IV. A *muszka-silingyia-buttyini közút* 39.²⁹¹ kméter hosszúságban, kőalap nélkül, kavicsolt. Kezdő pont a mikalaka nagyhalmágyi út 28.²⁰⁰ kilométerénél; érinti Magyarát, Ternova, Silingyia, Lugozó és Kujed községek határát; végpont a mikalaka-nagyhalmágyi út 78.²⁸⁷ kméterénél. Műtárgyai: 28 átereszt és 14 híd. V. A *pankota-szent-anna-kurticsi út*. Kezdő pontja a mikalaka-nagyhalmágyi út 32.³⁴³ kméterénél Kerek, Szent-Anna és Kurtics községek érintésével végpont a kurtics-mácsa-szentmártoni út 0.⁸⁸⁰ kméterénél. Az út hossza 30.⁶⁵³ km., kavicsolt, kőalap nélkül; hozzátartozó műtárgyak 8 átereszt és 1 híd. VI. A *pankota-magyarát ágris-drauczi út* 15.⁵⁶³ kméter hosszúságban 3 áteresszel és 13 híddal. Kezdő pontja a mikalaka-nagyhalmágyi út 31.⁵³² kméterénél, áthalad Magyarát, Ágris és Draucz községeken, végpontja Draucz községben. VII. A *szöllős-zarándi közút*, mely kiágazik Szöllösön a mikalaka-nagyhalmágyi útnak 38.⁴⁵⁰ kmnél. Érinti Szöllős, Zaránd, Csin-tye és Nadab községeket. Végpont a beágazás a debreczen-fehértemplomi közút 155.⁰ kilométerénél. Az út hossza 20.⁵⁰⁴ km.; műtárgyai 8 átereszt és 4 híd. VIII. A *szöllős-csermő-talpai út* 42.⁵³⁷ kméter hosszúságban. Kiágazik a mikalaka-nagyhalmágyi közút 39.⁰ kilométerénél, áthalad Sikula, Gurba, Csermő, Somoskesz, Barakony és Talpas községek határán, végződik Biharvármegye határánál. Van 20 áteresze és 14 hídjá, melyek egyikén — a talpai Körös hídon — vámszedés van. IX. A *borosjenő-sikulai út*. Kezdődik a mikalaka-nagyhalmágyi út 51.²⁵⁰ kméterénél, végződik 6.⁰³¹ km. hosszal a szöllős-talpai út 7.⁰ kméterénél. Műtárgyai: 6 átereszt és egy híd. X. A *bokszeg-beéli közút* 4.⁶⁹⁶ kméter hosszal. Kezdő pontja a mikalaka-nagyhalmágyi út 60.⁸⁰¹ kméterénél, végpontja Biharvármegye határa. Összes műtárgyait 6 híd képezi. XI. A *borossebes-buttyini közút*, mely a borossebes-kurticsi út 0. pontjánál kezdődik s a mikalaka-nagyhalmágyi út 79.²⁵⁰ kméterénél éri végét. Hossza 5.³⁰⁰ kilométer 3

átereszszel és 5 híddal. XII. A *borossebes-dézna*i út 11.₄₀₀ km. hosszúságban. Kezdődik a borossebes-buttyini közúttal egy pontnál, végződik Déznán. Érinti Prezest, Domcsény, Bohány és Dézna községeket. Műtárgyai: 9 híd, ugyanannyi áteresz. XIII. Az *arad-tornyai út*. Kezdő pontja Arad város határa, végpontja Aradvármegye határa. Hossza 2.₈₄₅ km-ért tesz ki s műtárgyai nincsenek. XIV. A *kurtics-simándi út* 19.₁₂₀ km-éter hosszúsággal, melyből 7.₁₂₀ km-éter még kiépítetlen. A kurticsi vasúti állomásnál kezdődik s Kurtics, Mácsa, Szent-Márton és Simánd községek érintésével a Debreczen-fehértemplomi állami közút 163.₀ km-éterével végződik. Műtárgya egy híd. XV. Az *arad-kurticsi út* Arad város határától indul ki s Kurticson végződik 11.₅₂₅ km-éter hosszúságban. Műtárgya szintén csak egy híd. XVI. A *kisjenő-szintye-seprős-csermői út* kiindul a debreczen-fehértemplomi állami út 149.₀ km-éterénél s Kisjenő, Szintye és Seprős községek határán áthaladva, a szöllős-talpai út 20.₆₀₉ km-éterénél végződik. Hossza 28.₃₂₀ km-éter, a miből 5.₀₀₀ km-éter kiépületlen. Van 9 áteresze és 10 hídjá. XVII. A *miske-vadász-talpai út* 27.₃₆₀ km-éter hosszúsággal, ebből 7.₀₀₀ km-éter nincs kiépítve. Kezdődik a debreczen-fehértemplomi állami közút 143—144 km-étere között s Miske, Vadász és Talpas községek érintésével végződik a szöllős-talpai közút 41.₂₀₀ km-éterénél. Műtárgyai 11 áteresz és 6 híd. XVIII. A *soborsin-vaLEMÁREI* közút. Kezdő pontja az arad-zámi út 85.₀ km-éterénél, végpontja a Maroshíd kezdete. Hosszasága 1.₃₃₀ km-éter. Van két áteresze és egy hídjá (kincstári Maroshíd), melyen vámszedés gyakoroltatik.

c) Vasuti állomásokhoz vezető utak.

I. A *soborsini* 0.₇₆₂ km-éter hosszal. Kezdődik az arad-zámi út 85.₀ km-éterénél, végződik a berzovai vasúti állomásnál. Műtárgya egy híd. II. A *soborsini*, mely kiindul az arad-zámi út 58.₀ km-éterétől s végződik — 0.₇₅₀ km-éter hosszal — a berzovai vasúti állomásnál. Műtárgya nincsen. III. A *gyoroki* 0.₇₅₀ km. hosszal. Kiindul a világos-paulisi út 12.₃₅₈ km-éterétől és végét éri a gyoroki vasúti állomásnál. Műtárgya nincs. IV. A *szent-annai* 1.₁₁₉ km. hosszban. Kezdődik a szent-annai paplaknál és végződik az indóháznál. Szintén műtárgy nélkül. V. A *zimánd ujfalu*i, kezdődik az arad-zimándi állomásnál és végződik — 0.₂₀₀ km. hosszal — a zimándi vasúti állomásnál. Műtárgya egy sincs. VI. A *világosi* 0.₇₁₂ km. hosszúsággal, kezdetét veszi a mikalaka-nagyhalmágyi út 25.₄ km-éterénél és végződik a világosi vasúti indóháznál. Van egy áteresze. VII. A *muszkai*, mely kiindul a mikalaka-nagyhalmágyi út 27.₆ km-éterénél és végződik — 0.₇₀₄ km. hosszal — a muszka-magyaráti indóháznál. Szintén egy áteresze van. VIII. A *pankotai*, kezdődik a mikalaka nagyhalmágyi út 31.₀₅ km-éterénél s 0.₅₃₀ km-éter hosszban végződik a pankotai

indóháznál. Műtárgya egy áteresz. IX. A *ternova-kurtakéri* 2,193 kméter hosszal. Kiindul a muszka-silingyia-buttyini út 9,512 kméterénél és a ternovai vasúti indóháznál végződik. Műtárgya nincs. X. Az *apateleki* 0,805 km. hosszal kezdődik a mikalaka-nagyhalmági út 47,525 kméterénél s végződik az apateleki indóháznál. Van két áteresze és egy hidja. XI. A *borossebesi* 0,515 km. hosszal kezdődik a borossebes-buttyini útnál s végződik a vasúti indóháznál. Van egy-egy áteresze és hidja. XII. A *gurahonczí*, kiindul a mikalaka-nagyhalmági út 99 kméterétől s végződik — 0,755 kméter hosszban — a vasúti indóháznál. Műtárgya nincsen. XIII. A *csermői* 0,927 km. hosszal kezdődik a szőlős-talpassi út 21,627 kméterénél és végződik az indóháznál. Műtárgya egy áteresz. XIV. A *pécskai*, kiindul a pécskai indóháztól; végpontja M.-Pécska község határának széle egész a védgátig. Hossza 3,400 kméter, a miből 0,400 km. még kiépítve nincsen. Van két áteresze. XV. A *simándi*, kiindul a debreczen-fehértemplomi állami út 162—163 kmétere között s végződik — 1,000 km. hosszal — a vasúti indóháznál. Műtárgya nincsen. XVI. A *kisjenő-erdőhegyi* 0,256 km. hosszal, kezdődik a debreczen-fehértemplomi állami út 151 kméterénél. Végpontja a vasúti állomás. Műtárgya szintén nincs. XVII. A *székudvari* 1,613 km. hosszal. Kezdőpontja a község, végpontja a vasúti állomás. Műtárgya nincsen. — XVIII. Az *otlakai* szintén a községnél kezdődik s a vasúti állomásnál végződik. Hossza: 0,675 km. van egy áteresze. XIX. Az *eleki*-nek kezdőpontja a község háza, végpontja a vasúti állomás. Hossza: 0,865 km. Műtárgya nincs. XX. Az *arad-vizesi* út, kezdődik Aradváros határán az ugynevezett »putri«-nál s végződik Kis-Varjasznál. Összesen 4,000 kméternyi vonalából 1,950 km. kiépítetlen. Műtárgya nincsen. XXI. A *dézsnai indóházi* út, kezdődik a 116,5 szelvényénél, végződik a 113,8 szelvényénél 0,140 km. hosszúságban műtárgy nélkül. XXII. A *ravnai indóházi* út 0,060 km. hosszal, kezdődik a 4. számú őrháznál s végét éri a 154,275 szelvényénél. Műtárgya nincsen.

d) Útadó és útalap.

A törvényhatósági útadó álladéka 1894. évről a következő számadatokat mutatja :

Az 1893-ik évről áthozott hátralék	28,603 frt 16 kr.
Az 1894-ik évi kivetés	155,344 frt 51 kr.
Az 1894-ik évi pótkivetés	2,019 frt 85 kr.
Összes tartozás	185,967 frt 52 kr.
Erre 1894. évben befolyt	155,910 frt 44 kr.
1893-ik évi túlfizetés	1,832 frt 30 kr.
Leiratott	3,956 frt 14 kr.
Összes lerovás	161,698 frt 88 kr.

A törvényhatósági *utalap-pénztár* az 1894-iki forgalmi kimutatás szerint 200,286 frt 69 kr. bevétel 244,930 frt 83 kr. kiadás mellett 44,644 frt 14 krnyi *túlkiadással* záródott.

Az utalap mérlegének e kedvezőtlen állása részint a még 1893-ik évben végrehajtott rendkívüli útfenntartási munkálatok terheiből, részben pedig az utadó bevételeinek az előirányzaton alul maradt eredményéből származott. A közutak és vámokról szóló 1890. évi I. t.-cikk rendelkezései minden irányban alkalmazhatnák s a közutak állapota kielégítőnek mondható.

Arad sz. kir. város területén külön szükségtelen az állami utakat kimutatni. Azok természetesen azt keresztül szelik. Törvényhatósági utainak hossza volt 1893-ban 113.₉ klm., melyből 94.₂ klm. kiépítetlen volt. Az utadó minimuma ugyanaz volt, mint a megyében. Annak főösszege 24,228 forintot tesz, egy klm. törvényhatósági utra tehát 203 frt esett.

A hidak a Maroson Soborsin és Valemare, Radna és Lippa, Arad és a vár között vannak. Ez utóbbi mellett még két ártéri hid is van. Ujabban vasszerkezetű hidat óhajtának Aradon építeni és pedig úgy, hogy az által Ó és Uj-Arad közvetlenül a mai komp helyén köttetnének össze. E részben, valamint a pécskai Maros-hidra vonatkozólag is tárgyalások folynak, de az építési költség magassága azok építését nagyban nehezítik. Léteznek ezenkívül hidak a Fehér- és Fekete-Körösön. S minden nagyobb folyón és csatornán a nagyobb közlekedési utak folytonosságának fentartása végett. Mindezen hidak vámszedés útján tartatnak fenn.

II. V a s u t a k.

1. A vasutakról általában.

Arad és Aradvármegye csak az ötvenes évek vége felé lett az ujkor szárazföldi főközlekedési eszköz, a vaspálya, jótéteményének részese. E város különben már gróf Széchenyi István vasúti hálózatának tervébe fel volt véve, de ez csak lassanként valósulhatott meg. Mielőtt a Tiszavidéki Vaspálya szolnok-aradi szárnyvonala kiépült volna, Arad képviselői nem mulasztották el, hogy érdekében eljárjanak és azt lehetőleg megvédeni igyekezzenek. Így például egy akkor felvett jegyzőkönyvnek kezeim közzé jutott hiteles másolata szerint 1856. évi február hó 24-én Bécsben gróf Barkóczy János lakásán a Tiszavidéki Vaspálya Társaság fő embereinek gyűlésén Arad képviselőjében Horváth Ádám polgármester, Andrényi Károly kereskedelmi testületi elnök, Weisz András alelnök, Steinitzer Farkas nagykereskedő s gyáros és Hermann Ferencz városi képviselő szintén részt vettek. Ki is eszközölték, hogy az értekezlet a szolnok-debreczeni vonal kiépítése után a Békésvármegyén át

vezetendő szolnok-aradi szárnyvonal építését sürgősnek jelentette ki. Jellemző az ország akkori tőkeszegénységére nézve, hogy háromszor is hangsúlyoztatott: »amennyiben a szükséges pénzerő a társulat rendelkezésére fog állani.«

A Tiszavidéki Vaspályának kiépülte után néhány év múlva már szóba jött az erdélyi vasút kiépítése. Az ország közvéleménye akkor a kolozsvári vonalat pártolta a bécsi kormány által tervezett arad-gyulafehérvárral szemben. Ez azonban még is hamarabb vált ténynyé, mint amaz. De mielőtt ez bekövetkezett volna, azzal az elterjedt hírrel szemben, hogy a Maros völgyében vezetendő vaspálya az aradi Hegyalját elfogja kerülni, igen élénk mozgalom támadt. Ennek célja az volt, hogy ha már az egész Hegyalján a tervezett vasút nem vezethető végig, az legalább Gyorokot érintse. E mozgalom vezetői még 1862-ben minden követ megmozdítottak, hogy eszméjüket és a vidék közóhaját megvalósítsák. Minden illetékes hatóságnál kérelmeztek és minden befolyásos aradi vagy Aradvármegyével bármily összeköttetésben levő egyént felkerestek. Ennek lett eredménye a cs. kir. kereskedelmi és közgazdasági miniszteriumnak 1862. évi jul. 19-én kelt és 5156. szám alatt a budai helytartó tanácsához intézett közlése alapján a folyamodók odaterjedő értesítése, hogy »az Aradról Erdélybe vezetendő vasút építésének engedélyezésére irányzott kérelem azon esetben fog tekintetbe vétetni, ha ezen vonal építésére alkalmas vállalkozók találkoznak.« Az aradi polgárság óhaja tudvalevőleg teljesült. Igen érdekes az a másik mozgalom is, mely az első erdélyi vaspálya építésének megkezdése előtt közvetlenül indult meg. E mozgalmat jóval megelőzve még 1862-ben Árkai Jakab mérnök az »Alföld« 19—21-dik számaiban cikksorozatot tett közzé, melyben bebizonyítani igyekezett, hogy nemzetgazdasági, technikai, kereskedelmi, sőt még stratégiai szempontból is az arad-körösvölgyi-marosvásárhelyi-brassói vonal minden más irány felett előnnyel bír. Már II. József császár tervezte az aradi várnak Gyulafehérvárral a Körösvölgyén át való úti összeköttetését. Felemlíti, hogy a körösvölgyi birtokon a vasút építéshez szükséges földterületeket ingyen ajánlották fel már. Ezen a nyomon indult meg az aradi gazdasági egyesület is, midőn Nachtnébel Ödön akkori jegyzője 1867. október havában egy érdekes nagyobb emlékiratot dolgoztatott ki a fővonalnak a Marosvölgye helyett a Fehér-Körös völgyében leendő építtetése érdekében. E pálya — az emlékirat szerint — jobb vidéken menve keresztül, ha valamivel hosszabb és drágább is lenne a marosvölgyinél, jobban kifizetné magát, mint a szegény vidéket szelő és a marosi hajózás versenyének is kített másik vonal. — Ha azonban merőben kivihetetlenné bizonyulna, hogy a fővonal épüljön a Körös völgyében, akkor ott legalább olcsó vasút lenne építendő és pedig Gyulától, Kis-Jenőt és Boros-Jenőt érintve, Jósászhelyig. Aradnak az összeköttetése pedig Gyorokon át lett volna

biztosítandó ugy, hogy a marosvölgyi fővonalból ott kiágazó szárnyvonal Világos és Pankota érintésével Boros-Jenőnél csatlakozott volna a körösvölgyi vasúthoz.

Nagyon csekély eltéréssel ez a gondolat valósult meg, de csak 10 év múlva. Gyula helyett Kétegyháza és Gyorok helyett maga Arad lőnek a főcsatlakozási pontok, így módosítva a hálózat Arad érdekeinek sokkal jobban megfelel. Ennek az eszmének akart testet adni Atzél Péter, midőn 1868. évi augusztus hó 27-én Ostendben kelt és megyeszerte terjesztett nyomtatott körlevelében november 2-ára a körösvölgyi vasút érdekeltjeit értekezletre hívta össze.

A nyilvános forgalmú vasutak építési és állomásainak száma Aradvármegyében és Arad szab. kir. város területén volt 1895-ben a hivatalos statisztikai Évkönyv szerint:

a) Aradvármegyében a vasutak építési hossza 381 klm, ebből állami 138.₁ klm. A vasúti állomások és megállóhelyek száma csak személyforgalomra 16, személy és teherforgalomra 49, összesen 65. Esett egy □ klmre 6.₀₂ klm., 100,000 lakosra 120.₂₅ klm. vaspálya.

b) Aradváros területén a vasutak kiépítési hossza 20.₅ klm., ebből állami vasút 3.₆ klm. Esett 100 □ klmre 18.₃₀ klm., 100,000 lakosra 47.₈₀ klm. Az állomások száma kettő, mindkettő személy- és teherforgalomra berendezve.

2. Magyar királyi államvasutak.

A m. kir. államvasutaknak ez idő szerint 7686 kilométer hosszú saját vonalaiból Aradmegye és város területére 142 kilométer esik. A volt tiszavidéki 1880. óta államosított vasútvonalak 1858-ban megnyilt szajol-aradi szakasza Lőkösháza puszta határán lép e megye területére és 35.₅₉₉ kilométer hosszban fut délkeleti irányban Arad állomásig. Innen folytatólag az 1868. évi december 22-én megnyilt első erdélyi vasút arad-gyulafehérvári 1884. óta államosított vonala délkeleti irányban az aradi Hegyaljáig, Gyorokig, s innen a Maros völgyében, ennek jobb partján keleti irányban Soborsin állomáson túl az Almás-pataknál hagyja el Aradvármegyét, 100.₇₄₇ kilométer pályahosszat hagyva itt. Végre ugyan csak Arad állomásból indul ki az 1871. évi április hó 6-án megnyilt arad-temesvári vasútvonal, melynek üzletkezelését a m. kir. államvasutak az 1880-ban államosított tiszavidéki vasúttal együtt vette át.

Ezen 55 kilométer hosszú vonalból e megye területére Aradtól Uj-Arad, illetve Temesmegye határáig csak 5.₆₅₄ kilométer hossz esik.

Az itt felsorolt vasútvonalakon kívül e megye területén még az aradi és csanádi egyesült vasutak részvénytársaságának vonalai igen tekintélyes hálózatot képviselnek, melyekről azonban alább igen tüzetesen fogok szólani. — Megemlítenéd még e helyen, hogy a) Arad állomásból ágazik

el a helybeli Neuman testvérek cégnek buzásági nagy ipartelepéig vezetett és annak tulajdonát képező és saját kezelésében álló mintegy 4.0 kilométer hosszú szabványos (1436 mm.) nyomtávval bíró gőzüzemű iparvasútja, mely 1883. óta áll üzemben; *b*) az aradi közúti vasút részvénytársaság hálózata a város és külvárosok területén összesen 10,193 kilométer vágányhosszal s szinte szabványos nyomtávval bíró lóvonatu vasúthálózat, mely a bel- és külvárosi nagy ipartelepeket érinti s Arad állomással is vágányösszeköttetésben áll; keletkezett 1869-ben, 1884-ig fejlődött jelen terjedelmére. — Erről is részletesebb adatok foglaltatnak alább. — Az *a*) és *b*) alatt említett iparvasutakon a m. kir. államvasutak és az aradi és csanádi egyesült vasutak teherkocsijai használatnak. Kurtics állomás közelében van gróf Károlyi Tibor mácsai uradalmának egy kiterője trágya és mezőgazdasági termékek szállítására, melyhez egy mezőgazdasági iparvágány csatlakozik. — Nagyon figyelemreméltó mozzanatot képez az ipar és kereskedelem örvendetes fejlődésében az arad-gyulafehérvári vasútvonalnak éppen aradmegyei szakaszával kapcsolatos azon számos erdei iparvasút, melyek száma és terjedelme a marosvölgyi fővasút állami kezelése, különösen 1886. óta majdnem évenként szaporodik. *c*) Ezek közt terjedelemre és fontosságra nézve legnevezetesebb a bécsi Munk Henrik és fiai cég tótvárad-maroszlatai 19 kilométer hosszú, 1.10 m. nyombőségű gőzüzemű erdei iparvasútja, mely a m. kir. államvasutak által ezen iparvasút létesülése alkalmából Berzova és Soborsin állomások közt létesített igen terjedelmes vágányzattal s a vasútüzem céljaira szolgáló építményekkel bíró Tótvárad állomásból ágazik el és a fentnevezett cég szlatai gőzfűrész- és parquettgyár-telepéig vezet, hol állomás is van; innen pedig évről-évre a szükséghez mérten szaporodó erdei lóvonatu keskenyvágányú elágazásokat nyit a völgyekbe. Az üzemet a cég saját mozdonyával és kocsijaival tartja fenn az 1886. év eleje óta. Állami kezelésben álló h. é. vasutak e megye területén nincsenek. *d*) Berzova állomással kapcsolatos Seidner Bernát berzovai mésztelep és erdőiparüzem tulajdonos keskenyvágányú, 23 kilométer hosszú, lóvonatú erdei és iparvasútja, mely Berzova állomásunktól északi irányban az erdei fátalepekre, déli irányban pedig egy marosi komp segítségével a krassószörénymegyei Lalasincz község határában fekvő mészkemenczékhez vezet és 1886. október óta áll üzembe. *e*) Soborsin állomásból ágazik ki gróf Nádasdy Ferencz nagybirtokos keskeny vágányú, lóvonatú, 20.5 kilométer hosszú iparvasútja, mely a mondott állomásról északi irányban Trojás községen keresztül a regényes Trojás patak mentén az uradalom mészkemenczéihez és kőbányájához, déli irányban pedig a Maros-parton levő falerakó helyig vezet s 1889. óta van üzemben. *f*) Tok község határában az arad-gyulafehérvári vonalat Soborsin és Zám állomások közt átmettzi a herczeg Lichtenstein Alajos iltyói uradalmához tartozó keskeny vágányú

6.²⁵ kilométer hosszú erdei lóvonatú vasút, mely időközben birtokváltás mellett 1885. óta áll üzemben. g) Ürményi Pál cs. és kir. kamarás petrisi uradalmához tartozó petrisi erdőségektől egy 11 km. hosszú ugyanilyen üzemű iparvasút az arad-gyulafehérvári vasutat Aradmegye keleti határán, az Almás-pataknál fekvő falerakóhelyen éri el s ezen patak vasúti áthidalása alatt vezet a Maros-partig; ez az iparvágány 1889-ben épült. h) Mairovitz Mór radnai birtokos és kincstári erdőbérelő milovai keskeny vágányú erdei iparvasútja Radna és Konop állomások közt a m. kir. államvasutak által létesített »Milova-Odvos« kitérő és feltételes megállóhelyről indul ki a milovai erdőségekbe; hossza ma mintegy 11.0 kilométer, üzemben van 1890 május óta.

A fővonalak építésére vonatkozólag megemlítjük még a következőket: 1. A volt tiszavidéki vonal elsőrendű síkpálya, Aradmegyében jelentékeny folyót vagy patakot nem szel, nagyobbára egyenes; az állomások az alább következő kimutatásból kivehetők. Arad állomás az állami kezelés óta mintegy 600,000 frtra rugó beruházási létesítményekkel bővített s a rohamosan növekedő személy- és áruforgalom követelményeinek ma már egyáltalán nem felel meg. E részben a hatóságok és a kereskedelmi kamara a 1881. évről szóló kamarai jelentés 190. l., 1882-diki jelentés 204. l., újabban 1894. évi jelentés 190—193. l. és az 1895. évi június hó 11-diki teljes ülés jegyzőkönyvének tanúsága szerint ismételve adatokkal bőven támogatott felterjesztést intéztek a kormányhoz, mely elhatározta, hogy a beruházási nagy kölcsönből az aradi pályaudvart teljesen újra építteti.

2. Az arad-gyulafehérvári vonal marosvölgyi pályája a folyóéval azonosszelíd emelkedéssel, de számos kanyarulattal és nagy mennyiségű 2.20 m. nyílástávú átereszekkel és hidakkal a számos hegyi patakok felett, melyeknek felső szerkezetei 1885. óta nagyon tetemes költséggel nagyobbára megújítottak, ugyszintén a felépítményszerkezet is mindkét vonalon, sőt az arad-temesvári vasútvonalon is 1880. óta fokozatosan újítottatott 33.25, sőt újabban 34.3 klg. folyóméterenkénti súlyú, 8—9 m. hosszú aczélsínekkel, mit az évenként szaporodó és gyorsuló vonatforgalom és ezzel lépést tartva egyre súlyosbodó járművek követelnek. Az állomások vágányzatai és építményei is, bár mérsékeltebb arányban, fokozatosan bővítetnek és javíttatnak. 3. Az arad-temesvári vasút ezen megye területén hidalja át a Marost a vár alatt egy 372 méter hosszú faszerkezetű híddal és ezenkívül a zsigmondházi területen még egy 120 m. hosszú ártéri híd is van. 4. A vasútvonalak fentartására, forgalmára és az összes végrehajtó személyzetre való közvetlen felügyeletet és vezetést az állami egész hálózat vezérlő igazgatósága alatt álló aradi üzletvezetőség gyakorolja a különféle szak- és ügyosztályokkal, az építési és pályafentartási végrehajtó szolgálatot az osztálymérnökségek végzik. Ilyen van Aradon kettő, egyik

a csaba-arad-glogováczi, a másik pedig az arad-temesvári vonalszakaszt látja el, az előbbié Arad állomás is. Vonalaik hossza 63, illetve 55 kilométer a közbeeső állomásokkal. A glogováczi-soborsini 73 kilométer hosszú szakasz osztálymérnöksége Radnán székel. Egy ilyen osztálymérnökség műszaki személyzete rendszerint egy főmérnök vagy mérnök, mint vezető és egy segéd- vagy mérnökgyakornok; az osztálymérnökségek alá rendelvék a pályafelügyelők, mint altisztek, kikre 15--20 kilométerre terjedő vonalszakasznak és 8--10 pályáornak közvetlen felügyelete van bízva s ki a munkákat közvetlenül vezeti és azokra felügyel. Egy-egy ilyen pályafelügyelő két vagy három munkáscsapatot rendelkezik, melyek szükség szerint tavasszal és ősszel átlag 15 munkással, egy előmunkás alatt, nyáron csak felényi számban működnek.

A pályafelügyelet és fentartás költségei rendes munkáltatásokra kilométerenként átlag 1300 frtra tehető évenként. A rendes munkáltatáshoz használt munkások állaga egy-egy osztálymérnökségben naponként átlag 50-re tehető, kiknek átlagos napi bére Aradvármegyében 70 krajczár. Azonkívül sok iparos, főleg kőműves és ács, kisebb mértékben asztalos, lakatos, bádogos, szobafestő és mázoló, üveges stb. is talál foglalkozást 1--2 frtnyi bérrel. 5. Az állomásokon a forgalmi, kereskedelmi, személy- és árúszállítási szolgálatot az állomásfőnök vezeti az alá rendelt forgalmi hivatalnok, személy- és teherárúpenztárnok, továbbá raktárnok, állomási felügyelő, nagy állomáson, mint p. u. Aradon számos csoportokból álló kocsirendező, vonatkiszérő stb. altiszti és szolgaszemélyzettel. Külön csoportot képez az u. n. vonatmozgósítási és műhelyi szolgálat.

Meg kell jegyezni, hogy a folyó (1897.) évben nyílt meg a temesvár-radna-lippai helyiérdekű vaspálya, melynek Radnánál a Maroson hidja is van. E vasutat a m. kir. államvaspályák kezelik. — A forgalmat az 1895-ről való adatok az alábbi következő táblázat tüntetik fel, melyek a M. Á. V. igazgatóságának, »Kereskedelmi Monographiá«-ja alapján annak tüzetes jellemzésére is szolgálnak. Mielőtt az erre vonatkozó táblázatokat közölném, a személyek forgalmát a tulsó lapon levő számadatokkal kívánom jellemezni.

I.

A személyforgalom és vonatmozgósítás az 1890-es évek átlaga szerint a következő volt:

Állomás	Elszállított		Állandóan alkalmazott	Munkások	Munkások napi bére	Közlekedik naponta	
	személy	málha darab				személy	teher
Lőkősháza	31580	1066	5	1 80 kr.	10	8	
Kurtics	64659	1687	6	4 80 kr	10	8	
Arad	304964	15781	212	75 1 frt	26	15	
Glogovác	6922	29	5	—	8	6	
Gyorok	52011	1123	6	2 80 kr.	8	6	
Paulis	19541	319	2	1 80 kr.	8	6	
Radna-Lippa	63950	1774	8	2 80 kr.	8	6	
Konop	15395	85	4	—	6	6	
Berzova	25203	228	4	1 80 kr.	6	6	
Tótvárad	15731	213	4	1 80 kr.	6	6	
Soborsin	24311	627	5	3 80 kr.	6	6	

Az egyes állomások forgalmának számszerű tüzetes ismertetése.

Az állomás neve ; az állomás üzlektörébe tartozó helységek, azoknak az állomástól való távolsága, az állomáshoz vezető utak minősége	Az állomás környékén levő nagyobb uradalmak	Az állomáson feladott főbb tömegárúk				Az állomásra érkező főbb tömegárúk		
		főbb rendelkezési helyei		megnevezése	átlagos évi mennyiség q-ban ; állatok darab szerint	gyakoribb szimazási helyei		
		magyar-ország	osztrák				egyéb külföldi	
Lökösháza Km. Lökösháza puszta — Elek 19,0 Kevermes 6,0 Dombegyháza . 13,0 Dombirtos . . 12,0 jól fenntartott utak.	Bohus Zsigmond br. 1063 h., az eleki köz- legelőbirtokok 1044 h., Almássy Kálmán gr. 2612 h., József kir. hg. 6563 h. eleki; Ypsilanti Ilona hgné, 7663 h. kevermési ; Dulovics András örök. 1374 h., Jakabffy Ist- ván 1626 h., Vagyom- István 1038 h. domh- egyházai birtoka.	árpa	3000	—	—	kő	11300	Arad, Borosseb- Butyán, Borosseb- Butyán, Egeres, Hatvan, Mezőhegyes.
		rozsa	2000	—	—	tűzifa	1900		műtrágya . . . . répszelvet . . . 200 4500
zab	4.000	—	—	—	—	—	—	
buzsa	30000	—	—	—	—	—	—	
tengeri	16000	—	—	—	—	—	—	
dohány	300	—	—	—	—	—	—	
csukorrépa . . .	25000	—	—	—	—	—	—	
kenderkóró . . .	5000	—	—	—	—	—	—	

Az állomás neve ; az állomás üzletkörébe tartozó helységek, azoknak az állomástól való távolsága, az állomáshoz vezető utak minősége	Az állomáson feladott főbb tömegárúk			Az állomásra érkező főbb tömegárúk				
	megnevezése	főbb rendeltetési helyei		megnevezése	átlagos évi mennyisége q-ban ; állatok darab szerint	gyakoribb származási helyei		
		magyarországi	osztrák				egyéb külföldi	
Az állomás környékén levő nagyobb uradalmak		állomások						
		átl. évi mennyiség q-ban ; állatok darab szerint						
Kurtics Km.	Gr. Almássy Kálmán	buza	26600	1300	300	épületfa	5000	Váralja-Hátszeg, Arad.
Kurtics	1,0 3579 h., Lázár János	árpa	5800	—	300	tűzifa	17000	Tótvárad, Berzova.
Mácsa	4,0 örök. 1220. h., Molnár Antal 2312 h., Almás-Iratos	zab	1600	300	—	kőszén	14300	Salgó-Tarján, Petrozsény.
Nagy-Iratos	10,0 Purgly János 1465 h., Szt.-Márton	czukorrépa	47500	6000	3200	terméskő	35000	Radna-Lippa, Arad.
rossz utak.	9,0 kurticsi ; Károlyi Tibor gr. 5695 h. márcsai ; Forray-Nádasdy F. gróf 3581 h. nagy-iratosi ; Szt.-Márton község 1187 h. szt.-mártoni birtoka.	kenderkörő	60000	—	—	állati trágya . .	15000	
		hízott sertés	10000	100	—			
		sovány sertés	2000	—	—			
		hízott szarvasmarha	1000	—	—			
		elő sovány lúd	200	200	—			
		gyapju	1000 drb.	—	—			
		tej	400	—	—			
		bor	300	—	—			
			300	—	—			

Az állomás neve; az állomás tüzletkörébe tartozó helységek, azoknak az állomástól való távolsága, az állomáshoz vezető utak minősége	Az állomás környékén levő nagyobb uradalmak	Az állomáson feladott főbb tömegárúk				Az állomásra érkező főbb tömegárúk	
		főbb rendeltetési helyei				átlagos évi mennyisége g-ban; állatok darab szerinti	gyakoribb származási helyei
		magyarországi	osztrák	egyéb külföldi	megnevezése		
Arad Km. Arad	Arad sz. kir. város 5200 kat. h. aradi birtoka.	állomások				605300	Uj-Arad, Vinga, Szent-András, Mezőhegyes, Bánhegyes, Kurbátcs, Lőkősháza, Battonya, Pankota Csernő, Temesvár. Erdélyrészi állomások.
		átl. évi mennyisége g-ban; állatok darab szerinti					
búza	26600	4000	—	—	605300	Uj-Arad, Vinga, Szent-András, Mezőhegyes, Bánhegyes, Kurbátcs, Lőkősháza, Battonya, Pankota Csernő, Temesvár. Erdélyrészi állomások.	
rozsa	300	700	—	—	—	—	
árpá	3600	200	300	—	—	—	
zab	1800	—	—	—	—	—	
tengeri	5000	200	400	—	—	—	
bor	15700	1500	30	—	—	—	
pálinka	5000	1400	—	—	—	—	
szesz	57600	59720	26670	—	—	—	
liszt	318500	271000	17000	—	10000	Erdélyrészi állomások.	
hízott sertés	580	940	—	—	4000	A közeli vidék állomásai.	
sovány sertés	500	—	—	—	271000	Berzova, Radna-Lippa, Tótvárad, Soborsin, Berzova.	
hízott szarvasmarha	—	11140	1840	—	20000	Soborsin, Berzova.	
selyemgubó	330	—	—	—	55000	Paulis, Radna-Lippa.	
nyers bőr	1950	200	—	—	120000	Szászrégen, Bartos, Petrozsény.	
épiletla	22200	—	—	—	30000	Erdély, Teregova, Körpa.	
talpfa	10000	—	—	—	490000	Petrozsény.	
donga	6800	—	—	—	10400	Fiume, Brassó, Budapest.	
Kavics	78600	—	—	—	—	—	
vasúti jármű	1000 drb.	—	—	—	—	—	
Katonai tábori jármű	—	220 drb	—	—	—	—	
pirszén	1000	—	—	—	—	—	
vasöntvény és vas hidalakat-részek	6300	—	—	—	—	—	

Az állomás neve; az állomás üzletkörébe tartozó helységek, azoknak az állomástól való távolsága, az állomáshoz vezető utak minősége	Az állomáson feladott főbb tömegárúk			Az állomásra érkező főbb tömegárúk			
	megnevezése	főbb rendeltetési helyei		megnevezése	átlagos évi mennyiség q-ban; állatok darab szerint		
		magyarországi	osztrák			egyéb külföldi	
Az állomás környékén levő nagyobb uradalmak	átl. évi mennyiség q-ban; állatok darab szerint		gyakoribb származási helyei				
Arad (folytatás.)	nyers trágya	65000	—	—	72000	Zám, Maros-Illye, Szászváros.	
	őrölt trágya	3200	4200	—	63200	Deés, Kocsárd.	
	kátrány	500	—	—	18800	Mezőhegyes, Nagy-Surány, Szerencs, Lundenburg.	
	gyujtózsínór és haloxilin	1880	—	—	30000	Diósgyőr, Német-Bogsán.	
	kócolaj	7900	8000	—	1600	Diósgyőr, Német-Bogsán.	
	dohány	1500	—	—	7000	Diósgyőr, Német-Bogsán, Hisnyovicz.	
	tojás	—	2650	—	25000	Fiume, Kalán-Zeykfalva, Vajdahunyad.	
	sör	6100	—	—	900	Trieszt, Budapest.	
	élesztő	2600	—	—	13000	Erdélyrészi állomások.	
	keményítő	360	200	—			
	csiriz	—	120	—			

Az állomás neve ; az állomás üzletkörébe tartozó helységek, azoknak az állomástól való távolsága, az állomáshoz vezető utak minősége	Az állomás környékén levő nagyobb uradalmak	Az állomáson feladott főbb tömegárúk			Az állomásra érkező főbb tömegárúk		
		megnevezése	főbb rendeltetési helyei			megnevezése	átlagos évi mennyisége g-ban ; állatok darab szerint
			magyarországi	osztrák	egyéb külföldi			átlagos évi mennyisége g-ban ; állatok darab szerint	gyakoribb származási helyei
Arad (folyvartás.)					bor sör szesz	12000 29800 10400	Átvincz, Budafók, Bicske, Fehertemplom, Fiume, Gyulafehérvár, Maros-Illye, Radna-Lippa, Radna-Lippa, Szolnok, Nyitra, Szeged, Pankota, Szilágy-Somlyó, Trieszt, Bécs, Pécs, Tapolecza, Sopron, Budapest, Budafók, Kőbánya, Temesvár, Nagy-Szent-Miklós, Flisen, Karwin, Átvincz, Budapest, Bicske, Fiume, Gyula, Marosvásárhely, Maros-Illye, Radna-Lippa, Pankota, Temesvár, Nagy-Károly, Világos, Gurahoncz, Józshely, Décs, Trieszt, Szentcs.

Az állomás neve ; az állomás üzletkörébe tartozó helységek, azoknak az állomástól való távolsága, az állomáshoz vezető utak minősége	Az állomáson feladott főbb tömegárúk			Az állomásra érkező főbb tömegárúk	
	megnevezése		főbb rendeltetési helyei	megnevezése	
	magyar-ország	osztrák	egyéb külföldi	átlagos évi mennyiség q-ban ; állatok darab szerint	gyakoribb származási helyei
	átl. évi mennyisége q-ban ; állatok darab szerint				
Arad (folytatás.)	Az arad-csanádi egy. vasutakról átment a magy. kir. államvasutakra			A magy. kir. államvasutakról átment az arad-csanádi egy. vasutakra	
	á r ú c z i k k			á r ú c z i k k	
	buza . . . . .	. . . . .	247	buza	3662
	árpa . . . . .	. . . . .	1216	rozs	1725
	tengeri . . . . .	. . . . .	3765	árpa	5317
	répa . . . . .	. . . . .	1296	zab	3210
	alma . . . . .	. . . . .	408	tengeri	956
	káposzta . . . . .	. . . . .	701	kendermag	101
	bor . . . . .	. . . . .	498	répa	2266
	szilvaíz . . . . .	. . . . .	435	alma	208
	ló . . . . .	. . . . .	62	dió	81
	sertés . . . . .	. . . . .	426	hagyma, zöldség	140
	malacz . . . . .	. . . . .	411	élőfa	258
	borju . . . . .	. . . . .	247	tenyész-szarvasmarha	95
	diófa törzs . . . . .	. . . . .	100	ló	45
	épületfa . . . . .	. . . . .	6036	sertés	1709
	talpfa . . . . .	. . . . .	3661	juh	205
	tűzifa . . . . .	. . . . .	3236	laggyű	120
	deszka . . . . .	. . . . .	12331	selyemigubó	20

Az állomás neve ; az állomás üzletkörébe tartozó helységek, azoknak az állomástól való távolsága, az állomáshoz vezető utak minősége	Az állomás környékén levő nagyobb uradalmak	Az állomáson feladott főbb tömegárúk				Az állomásra érkező főbb tömegárúk		
		főbb rendeltetési helyei				átlagos évi mennyisége q-ban ; állatok darab szerint	gyakoribb származási helyei	
		magyarországi	osztrák	egyéb külföldi	megnevezése			
Arad (folytatás.)		Az arad-csanádi egy. vasutakról átment a magy. kir. államvasutakra				A magy. kir. államvasutakról átment az arad-csanádi egy. vasutakra		
						á r ú c z i k k		á r ú c z i k k		q
zsindeley		550	épületta		2091			
lécz		1662	talpfa		12390			
szőlőkaró		810	tízifa		9338			
faszén		359	deszka		155			
só		4706	parkéta		206			
kő		10563	szőlőkaró		284			
tégla		1580	donga		313			
szén		246203	faszén		116			
mész		11312	só		140			
agyag		416	kő		3791			
homok		526	márvány		375			
kőolaj		308	koks		290			
kén		200	szén		105			
czement		184	föld		200			
szesz		156	pálinka		41			
pálinka		243	szesz		148			
liszt		238	liszt		804			

Az állomás neve ; az állomás üzletkörébe tartozó helységek, azoknak az állomástól való távolsága, az állomáshoz vezető utak minősége	Az állomáson feladott főbb tömegárúk				Az állomásra érkező főbb tömegárúk	
	megnevezése	főbb rendeltetési helyei		megnevezése	átlagos évi mennyisége q-ban ; állatok darab szerint	gyakoribb származási helyei
		magyarországi	osztrák				egyéb külföldi
		állomások				
		átl. évi mennyisége q-ban ; állatok darab szerint				
Arad (folytatás.)	Az arad-csanádi egy. vasutakról átment a magy. kir. államvasutakra				A magy. kir. államvasutakról átment az arad-csanádi egy. vasutakra	
	á r ú c z i k k	q		á r ú c z i k k	q	
	korpa . . . . .	. . . . .	. . . . .	. . . . .	1418	99
	sőr . . . . .	. . . . .	. . . . .	. . . . .	2156	5733
	czukor . . . . .	. . . . .	. . . . .	. . . . .	2806	190
	moslék . . . . .	. . . . .	. . . . .	. . . . .	1005	278
	vasúti sínek . . . . .	. . . . .	. . . . .	. . . . .	27768	358
	vasárúk . . . . .	. . . . .	. . . . .	. . . . .	441	2339
	géprészek . . . . .	. . . . .	. . . . .	. . . . .	1310	180
	cserépedény . . . . .	. . . . .	. . . . .	. . . . .	3318	4181
	üveg . . . . .	. . . . .	. . . . .	. . . . .	905	242
	műtrágya . . . . .	. . . . .	. . . . .	. . . . .	1328	
	hamúzsír . . . . .	. . . . .	. . . . .	. . . . .	103	
	üres hordó . . . . .	. . . . .	. . . . .	. . . . .	314	
	kosár . . . . .	. . . . .	. . . . .	. . . . .	231	

Az állomás neve; az állomás üzletkörébe tartozó helységek, azoknak az állomástól való távolsága, az állomáshoz vezető utak minősége	Az állomás környékén levő nagyobb uradalmak	Az állomáson feladott főbb tömegárúk				Az állomásra érkező főbb tömegárúk		
		főbb rendeltetési helyei			átlagos évi mennyisége q-ban; állatok darab szerinti	megnevezése	átlagos évi mennyisége q-ban; állatok darab szerinti	gyakoribb származási helyei
		magyarországi	osztrák	egyéb külföldi				
Glogovác Km. Glogovác . . . 2.5 Új-Panát . . . 3.5 Mondorlak . . . 6.5 Csicsér . . . 8.0 jó karban tartott utak	Glogováci urbéresék 1105 h. glogováci; Edelshem-Gyulai br. 1139 h. újpanáti birtoka.	buza rozs árpa zab tengeri káposzta burgonya	1500 300 300 300 500 15000 1000	— — — — — — —	— — — — — — —	tűzifa cserép mész	20000 2000 1000	Radna-Lippa, Konop, Tót-Várada, Makó, Apátfalva Soborsin, Berzova.

Az állomás neve; az állomás üzletkörébe tartozók helységek, azoknak az állomástól való távolisága, az állomáshoz vezető utak minősége	Az állomás környékén levő nagyobb uradalmak	Az állomáson feladott főbb tömegárúk			Az állomásra érkező főbb tömegárúk	
		megnevezése	főbb rendeltetési helyei		megnevezése	átlagos évi mennyiség q-ban; állatok darab szerint
			magyarországi	osztrák			egyéb külföldi
		szőlővessző	2000	—	—	szesz és pálinka bortörtékőly
Paulis Km.	A m. kir. kincstár 10917 h. Kladovai birtoka.	tűzifa	5000	—	—		700
Barackza puszta 1.5		kő	133000	—	—	3000
Kladova 8.5		pálinka	1200	—	—	900
állami utak.		bor	800	—	—	Arad. Maros-Ilye külöfféle magyar állomás. Alvincz.
Radna-Lippa Km.	A m. kir. kincstár 1842 h. radnai, 8300 h. lippai, 1000 h. hidegkúti és 12456 h. solymosi; Lippa község 1190 h. lippai; Solymos község 1816 h. solymosi; Latour Károly gr. 1890 h. hosszútartott utak. szói birtoka	búza	20000	—	—	1000
Radna		tengeri	2000	—	—	Erdélyrészi állomások.
Lippa 1.0		bab	1000	—	—	Arad, Temesvár.
Solymos 2.0		széna	1000	—	—	Erdélyrészi állomások.
Ujfalú 5.0		tűzifa	120000	—	—	500
Hidegkút 13.0		talpa	12000	—	—	Rozsnyó, Poprád-Felka.
Hosszúsó 10.0		vasérc	15000	—	—	12000
Petirs 16.0		kő	20000	—	—	Erdélyrészi állomások.
nagyobbrészt jól feltartott utak.		pálinka	2500	—	—	10000
		rongy	—	1500	—	Petrozsény.
		csont	500	—	—	
		cserép edény	500	—	—	

Az állomás neve; az állomás üzletkörébe tartozó helységek, azoknak az állomástól való távolsága, az állomáshoz vezető utak minősége	Az állomás környékén levő nagyobb uradalmak	Az állomáson feladott főbb tömegárúk				Az állomásra érkező főbb tömegárúk	
		főbb rendelkezési helyei			liszt szesz	3000 1600	Arad. » Radna-Lippa.
		magyarországi	osztrák	egyéb külföldi			
		megnevezése	állomások	átl. évi mennyisége q-ban; állatok darab szerinti	megnevezése	átlagos évi mennyisége q-ban; állatok darab szerinti	gyakoribb származási helyei
Konop Konop Kelmák Belotincz Odvos Mllova jó mezei utak.	Km. 0,5 2,5 6,5 4,5 6,5 h. odvosi birtoka.	Konop község 1279 h. és Kintzig János 7572 h. konopi; Latour Károly gróf 3375 h. belotinczi; Konopy Kálmán 2104 h. odvosi birtoka.	tűzifa 80000	—	—	liszt szesz 300 200	Arad. »
Berzova Berzova Batta Kaprucza Dunbrovicza Gross Monorostia Lalasincz jól fentartott utak.	Km. 1,0 8,0 4,0 6,0 8,0 2,0 4,0	Berzova község 1356 h. és a kir. kincstár 6269 h. berzovai; kir. kincstár és a község 1304. h. kapruczai; kir. kincstár és Dombrovecza község 1167 és a kir. kincstár 2925 hold dombroveczai; a kir. kincstár és Gross község 1165 h. és a kir. kincstár 5166 hold grossi; a kir. kincstár 3574 hold monorostiai; Moesonyi Antal 6581 h. battai birtoka.	haszonfa tűzifa mész széna bab 20000 100000 124000 420 600	—	—	liszt tengeri 3000 1600	Arad. Radna-Lippa.

Az állomás neve; az állomás hatáskörébe tartozó helységek, azoknak az állomástól való távolsága, az állomáshoz vezető utak minősége	Az állomás környékén levő nagyobb uradalmak	Az állomáson feladott főbb tömegárúk				Az állomásra érkező főbb tömegárúk		
		főbb rendeltetési helyei				megnevezése	átlagos évi mennyisége q-ban; állatok darab szerint	gyakoribb származási helyei
		magyarországi	osztrák	egyéb külföldi	állomások			
Soborsin	Km. Nádasy Ferencz gr 1338 h. soborsini;	buza	3000	—	—	sör	1000	Kőbánya.
Soborsin	1.2	tengeri	6000	—	—	liszt	600	Arad.
Kapriora	4.7	bab	—	—	400	szesz	240	Temesvár.
Facset	13.	széna	6000	—	—	bor	600	Győrök.
Birkis	10.0	szarvasmarha	—	—	—	czukor	100	Szerencs.
Rumunyst	14.0	sovány	80	—	—	vassárl	320	Arad.
Tomest	2.0	szarvany sertés	400	—	—	burgonya	200	Nyiregyháza.
Kápolhás	4.7	hízott sertés . .	200	—	—	só	12000	Maros-Ujvár.
Bulcs	18.0	tízifia	12200	—	—	vaskó	10000	Vajda-Hunyad.
Zsigmond 1326 hold		talpfa	18800	—	—	üvegcserep	900	Budapest.
tomesti; Mocsonyi		tűzfia	4000	—	—	szóda	600	Hruschau.
Antal 5123 hold		bányafa	1500	—	—	hamúzsír	40	Kis-Bocskó.
bruznikai és bulcsi;		parketala	—	4200	—	üveghomok	600	Hohenbocka.
Mocsonyi György		vasöntvény	6000	—	—			
2441 hold birkszi;		mész	82000	—	—			
Mocsonyi Sándor		üveg	2500	—	—			
6348 h. kápolnási		fátúrú	200	—	—			
birtoka.								

3. Az aradi és csanádi egyesült vasutak.

a) Az építés története.

Az Arad és Csanádmegyék területén végig vonuló 351 km. hosszú és most a felül írt címet viselő vasúthálózat alapeszméje sajátképen egy Aradtól kiinduló, a Fehér-Körös völgyén, az erdélyi érczhegységek nyergén, majd az Aranyos völgyén át Tordáig vezető első rangú vasút létesítése volt, hol aztán a keleti vasúthoz csatlakozott volna. E terv mozgalma élén Atzél Péter aradvármegyei főispán állott, ki tetemes anyagi áldozatokkal propagálta annak előbbre vitelét. Miután az ez irányú törekvések sikerre nem vezettek, a mozgalom lelkes vezetője tervét egy a Fehér-Körös völgyére szorítkozó helyi érdekű vasút létesítésére redukálta és kötelező aláírásokat gyűjtött a vasút építési költségeinek fedezésére, melyekben a megye érdekelt nagy- és kisbirtokossága, a vasútvidék minden községe és a megye értelmisége is részt vett. A célzat az volt, hogy a vasút csakis a helyi érdekek szolgálatára és ehhez képest olcsón építtessék. De akkoriban még nem nagy volt a magyar vasuti mérnökök száma. A körösvölgyi vasút tervének elkészítésével is külföldi szakértők bizattak meg. Az érdekeltség a felette költséges terv megvalósítására nem vállalkozhatott és a dolog ismét abban maradt.

Az 1873-ik évben a keleti vasút építkezéseinek befejezte után annak főmérnöke, Boros Béni, egy tervezetet készített, melyben az »Arad-körösvölgyi vasútnak« mint helyiérdekű pályának olcsó építhetőségét és jövedelmezőségét kimutatta. A munka Aradon Gyulai István könyvnyomdájában 1874-ben a következő címmel jelent meg: »Az arad-körösvölgyi vasút tervezete, egy gyakorlati példa, mint útmutató olcsó és jövedelmező vasutak létesítésére, tekintettel hazánk, — kiválólág Alföldünk — viszonyaira.« E munkának nemcsak a szóban forgó vasút létesülésére, de általában a viczinális vasutak országsszerte megindult építésére irányadó befolyása volt. Az arad-gurahonczí vonal kiépítését tette tanulmánya tárgyává, de még mielőtt a nyomda alól kikerült volna, beállott a nagy tőzsde- és pénzválság, melynek közgazdasági életünk minden ágazatára kiterjedő romboló hatása folytán a vaspálya építéséről le kellett mondani, s azért a könyv »Függelék«-ében az egész tervezet a pálya első felerészére, az arad-borosjenei vonalra reducáltatott. Az így készült tervezet ezután a kormányhoz benyújtatván, ott aránylag kedvező fogadtatásban részesült és némi nehézségek legyőzése és függőben levő kérdések elintézése után az engedélyokmány, mely az országgyűlés által 1875. évi május 24-én a 44-ik t. cikkelybe lőn iktatva, a vasútvonal érdekeltjeinek képviseletében Atzél Péter aradmegyei főispánnak, mint engedélyesnek, kiadatott.

Abban megengedettett, hogy a felszerkezetnél folyó méterenként

36 font nehéz, sőt ócska sínek, egyszerűbb kitérők és 2·2 m. hosszú, bármely alakú és nemű talpfák alkalmaztassanak; e kedvezményeket azonban az építésnél nem vették igénybe. Megengedettett továbbá, hogy a mozdonyok közvetlenül a vízállomási kútból vehessék vizöket, az üzlethez szükséges személy- és teherkocsik beszerzése pedig — ha azok más vasúttaktól kibérelhetők lesznek — nem követeltetett. A vonatsebesség óránként 3 mértföldre engedélyeztetett. Azonkívül megengedettett, hogy a töltések és bevágások korona-szélessége 3.3 méter, a hajlás pedig 1:1-hez legyen, továbbá hogy az épületekhez kizárólag faanyag és vályogfal alkalmaztassék; ezen engedmények sem lettek utólag igénybe véve.

A mértföldenként 155,000 frtra számított tényleges építkezési költségek beszerezhetésére mértföldenként 216,000 frt névértékű, tehát az akkor még $7\frac{1}{2}$ mértföldre tervezett egész pálya kiépítéséhez 1.620,000 frt névértékű, részvény kibocsájtására adatott meg a jog oly formán, hogy e részvények $\frac{3}{5}$ -öd része elsőbbségi lehet. Másrészt azonban követeltetett a részletes tervek és költségvetésnek 6 hónap alatt leendő elkészítése és beterjesztése, a költségek fedezhetésének kimutatása, az építés engedélyezése esetén annak 2 év alatt leendő befejezése és 50,000 forintnyi biztosíték letétele. Az engedély 90 évre szólt, de az állam fentartotta azt a jogot, hogy a vasutat 30 év múlva beválthassa, anyagi támogatáskép pedig csak a szokásos 30 évi adómentességet adta meg.

A személyek maximális szállítási díja, a többi vasutakéval egyenlően, darabárúké $2\frac{1}{2}$ — $4\frac{1}{2}$ ezüst kiban lőn mértföld és vámmázsánként engedélyezve; egész kocsirakományoké pedig 2 ezüst krral. E mellett kötelesek voltak az engedélyesek naponként mindkét irányban legalább egy vonatot meneszteni és e vonaton a postát — legalább egy fél teherkocsi-helyiség kellő berendezése mellett — ingyen szállítani. A katonaszállítás is a vasutaknál érvényben levő alacsonyabb díjszabás mellett volt esz-közölendő.

A vállalat életrevalóságának most következett az első és legfontosabb erőpróbája, a részvénytársulat megalakítása. A siker biztosítékát mindekkoráig még csak azon — inkább elméleti — tanulmányok és számítások képezték, melyeket Boros Béni az egy évvel előbb megjelent »Tervezet«-ben kidolgozott. Ámde a vasútépítésnek itt kimutatott olcsósága, a forgalom s annak alapján a jövedelmezőségnek számításba vett magassága és a fedezet előteremtésének vérmes föltevési kétkedő fejcsoválással fogadtattak.

Az ezután elkészült részletes tervezet alapján az illetőkkel megindított tárgyalások és értekezletek folytán most már az összes érdekeltség bevonatott a vállalat körébe. Ujabb és jelentékeny aláírások történtek a vasút költségeire. Ez aláírások összegét a következő tételek tüntetik elő: A nagybirtokosság részéről aláíratott 565,800 forint, 31 kisebb-nagyobb

érdekelt község részéről 102,500 frt, kisebb birtokosok és egyesek részéről 67,000 frt. Összesen 735,300 frt. Ez összegben benne foglaltatik a felajánlott természetben való szolgálmányok értéke is, mintegy 270,000 frt.

A 181 érdekelt fél által aláirt összeg képezte a törzsrészvénytőkét, miután az aláírók a részletes tervezet elkészítése után alapszabályaikat megállapították, melyek a kormány által jóváhagyattak, a részvényesek már az 1875-ik év végén megtartották alakuló közgyűlésüket és az igazgató tanácsot is megválasztották. Ez igazgató tanács a részvényesek hatékony támogatása és közreműködése mellett tette meg közvetlenül a saját hatáskörében a vállalat létesítéséhez szükséges intézkedéseket, gondoskodott az aláirt összeg behajtásáról, a hiányzó költségek fedezéséről pénzügyintézetek és építési fővállalkozók igénybevétele nélkül.

Am de a fent kimutatott részvénytőke — mely különben sem fedezte az építkezés költségét — csak a papiron volt meg. Sokan a régibb aláírók közül azon a czímen, hogy ők eredetileg máskép tervezett vasút létesítéséhez adták kötelező aláírásukat, megtagadták a befizetést. A megtagadott összegek a részvénytőkének oly tetemes részét képezték, hogy a megindított pörök elvesztése esetén a már építés alatt levő pályát a legnagyobb válságba sodorta volna. Jellemző, hogy a tervező főmérnök is részvényekben kapta s fogadta el az előmunkálatok sajátjából fedezett kiadásainak megtérítését. Nehéz és válságos hónapok voltak ezek, midőn a legbátrabbak is kétkedőleg tekintettek a vállalat jövője elé.

A legnagyobb részvényesekből választott igazgató tanács tagjai, szám szerint 15-en, a vállalat székhelyén tartózkodván, közvetlenül befolytak még a pénztár és az egész adminisztráció kezelésébe s közreműködésüket még a legcsekélyebb részletekre is kiterjesztették.

A $7\frac{1}{2}$ mértföldnyi pálya a végleges kitűzés alatt 8 mértföldnyire nyúlt ugyan meg, de másrészt a részletes költségvetésnek mértföldenként 155,000 forintra előirányzott összege 131,670 forintra apadt, úgy, hogy a kormányhoz benyújtott részleges költségvetés főösszege már csak 1.058,788 frttal volt kitűntetve. A 735,300 frt névértékű törzsrészvénytőke leszámításával tehát még mintegy 300,000 frtnyi hiány mutatkozott. Ezt ugyan a 884,700 frt névértékű elsőbbségi részvények a legrosszabb esetben is fedezték volna, de a társulat azoknak csak nagy árfolyam-vesztéssel lehető értékesítését mellőzendő, a szükséges fedezetről más hitelműveletek által akart gondoskodni s a kormány e célzattal azzal méltányolta, hogy az 50,000 frtnyi biztosítékot 3 főbb részvényes váltója alakjában is elfogadta s az építés tényleges megkezdésére az engedélyt megadta.

A társulat azon szerencsés elhatározásának keresztülvitelét, hogy az elsőbbségi részvényeket egyelőre ki nem bocsájta, nagyban elősegítette az a körülmény, hogy a terniczi vasgyár részéről mintegy 470,000 forint

összértékben sínek, mozdonyok és egyéb gyári cikkek szállítására kedvező ajánlatot kapott. E tárgyak vételárát csak hosszabb idő eltelte után és részletenkint kellett megfizetni, úgy hogy e részletfizetések már a kiépített vasút üzletének jövedelméből történhettek. Az ezen ajánlat tárgyát képező szállítmányok értéke jóval felülhaladta a 300,000 forintnyi hiányt, minek következtében lehetővé vált, hogy a kormány az összes költségek fedezését igazolva látván, az építési engedélyt megadja.

Ily előzmények után indult meg az építkezés, mely a fennemlített okból hatványozott erővel folyt. A fedezetre szolgáló költségek befolyása azonban a munka előhaladásával nem tartott lépést. A legnagyobb elővigyázat mellett is pénzzavarok állottak be, de ezek sem akadályozták a társulatot abban, hogy fizetési kötelezettségeinek a legválságosabb viszonyok között is eleget tegyen. Nagyon természetes, hogy ez a rendkívüli dolog csak óriási nehézségek leküzdésével és a társulati ügyek vezetőinek rendkívüli buzgalma és áldozatkészsége mellett sikerülhetett.

»A társulatot — írja maga Boros Béni egy munkálatában — minden bajból győzelmesen kimentette azon már főntebb hangoztatott és szigorúan érvényesített alapelv, hogy a vasút részvényesei maguk és maguknak építik vasútjukat. E részvényesek, illetőleg ezek előkelő és befolyásos képviselői, az igazgató tanácsosok, magukat azonosítva az általuk vezetett vállalattal, annak minden részleteiben közreműködve, a vállalat hasznossága és előnyösségéről meggyőződve és attól áthatva, azt semmiképen meg nem engedhették, hogy ezen vállalat, mely jó hírnevökkel és érdekekkel oly szoros összefüggésben állott, a közbejött ideiglenes jellegű akadályok és bajok miatt megbukjék és azért nem is késtek ott, a hol szükség volt — és ez gyakran előfordult — saját magán hitelük és vagyonuk igénybevétele mellett a társulati pénzügyekben beállott zavarokat mindannyiszor idejekorán elhárítani.«

Igy történt, hogy a társulat már 1877. év febr. 1-én 41 kilométernyi útszakaszt, ugyanazon év május 10-én pedig az egész 62 kilométer hosszú vasútvonalat az üzletnek átadhatta. A vállalat központi telekkönyve is csakhamar elkészülvén, a kedvező építkezési eredmények és az 1877-iki első — bár csonka — üzletév meglepő jövedelmezősége következtében a vasúttestére betáblázott jelzálogos törlesztési kölcsönt köthetett, melylyel a fenn körülírt hitelműveletek alapján fölvett függő adósságait törleszthette a nélkül, hogy a birtokában levő 884,000 frtnyi elsőbbségi érték-papirokhoz hozzá kellett volna nyúlnia, képes volt tehát néhány év lefolyása alatt minden tartozásait törlesztve 735,300 érvényű törzsrészenyitőkével tehermentesen birtokolni egy oly vasutat, mely az építés befejeztével 1.061,925 építési és beruházási tőkét képviselt és ezen nagy összegnek is már az 1878-iki első teljes üzletévben 9%-os kamatozását tette lehetővé. Ezen kedvező eredmény természetesen csak is a vasút építésé-

nek olcsósága mellett volt elérhető, melynek daczára a felszerkezet, a vágánytáv, a talpfák, sínek, váltók, kavicságy, állomások, mellékvágányok nagysága, szerkezete, kiterjedése teljesen egyenlő volt az akkor már létezett másodrendű vonalakéival. A mozdonyok és teherkocsik is a magy. kir. államvasutak szabványai szerint a nevezett vonalokra előírtakkal azonosak voltak. A felépítmény kellő szilárdságára nézve elég legyen csak annyit fölemlítenünk, hogy csupán új síneket alkalmaztak és pedig $\frac{3}{4}$ -ed részben aczélsíneket, melyek súlya folyóméterenként 23.65 kg. volt. A hidak és épületek ugyan jóval egyszerűbbek voltak s inkább magukon viselték az ideiglenesség bélyegét, de mint a következmények igazolták, az átalakítás távoli megkezdéseig tökéletesen megfelelték céljuknak.

Elismerés illeti meg legelsőbbben is Aradvármegye hatóságát, mely az összes állomási utakat és tervezett útáthelyezések elkészítését díjtalanul vállalta magára. Az engedélyesek semmiféle alapítási és kártalanítási költségeket nem követeltek, miután az engedélyesek élén álló Atzél Péter a vállalat körüli buzgólkodásával járt kiadásai megtérítését akkor nem igényelte. Elestek az értékpapírok kibocsájtásával járó árfolyam veszteségek is. Szintügy megtakaríthatók voltak azon nagy összegek, melyeket másutt a csupán nyereségre dolgozó pénzintézetek, építési fővállalkozók a rájuk támaszkodó vállalatoktól jutalékok, kamatok, hiányos előmunkálatok, több munkák, előre nem látott pénzügyi és elemi csapások czímén megvenni szoktak. Nagy megtakarításokat tett lehetővé az, hogy az igazgatóság az építés vezetését és a felügyelet legfontosabb és rendszeren nagy kiadásokkal járó teendőit, a hivatalos ügyek, fontos perek, bizottsági eljárások által követelt utazásokat teljesen díjtalanul és kárpótlás nélkül teljesítette.

Az időközi kamatok czímén a vasútépítéseknel előfordulni szokott kiadási tételek itt szintén elmaradtak, mert azon részvényesek, kik a kötelezvényükben kitett 3 év letelte előtt teljesítették befizetéseiket, ezek után időközi kamatokat nem igényeltek, míg ellenben a késedelmes és a fizetésre per útján kényszerített részvényesektől 6% késedelmi kamat szedettek. A főfelügyelet czímén így összesen csak 2028 frt 64 krt adtak ki az építkezésnél. Az építés vezetése, továbbá a külszolgálat és végül a vasúttervezés és nyomjelzésnél szintén jelentékenyek voltak a megtakarítások. Az építési ügyek kezelésének vezetését s általában a vasút létesítésével járó összes adminisztratív teendők egységes felügyeletét és intézését Boros Béni, a vasút tervezője, végezte saját hatáskörében. E jeles férfinak szakképzettsége és kiváló adminisztratív tehetsége az építkezések megkezdésének idejére oly fényesen bevált, hogy a további sikerek is nagyobbára az ő egyéniségéhez fűződnek, a minthogy az egész vállalat technikai s adminisztratív vezetésének összes szála az ő kezeiben futottak össze, ki e minőségében a vasút igazgató főmérnöke címét viselte s az igazgató tanácsnak is tagja volt. Nehéz feladatának sikeres megoldá-

sában Hegedűs László főmérnök méltó segéde volt. Így a fentebbi tételknél az építés vezetése 15,426 frt 98 krba, a külszolgálat 22,643 frt 32 krba és a vasúttervezés és nyomjelzés 9723 frtba került.

A kisajátítás előnyös és olcsó eszközését első sorban a nagybirtokosoknak és községeknek mint érdekelt feleknek előzékeny eljárása okozta, kik a pálya testébe eső földterületeiket igen méltányos áron, mint természetben való szolgálmányt névértékben számított törzsrészvényekért adták.

A tűzveszély elleni intézkedések külön költséget nem okoztak, mivel a pálya kitűzésénél az ilyenek elkerülésére kellő tekintettel voltak. A hol egyes községek kívánatára a pályatest közelebb vezetett, ott azok az esetleges tűzárkok iránti szavatosságot magukra vállalták. Az alépítménynél a földmunkák egységára köbméterenként 12—22 kr. volt. A hidákat báró Klein Ferencz, ki Borosjenőben nagyszabású fűrészgyár és faüzlettel bírt s ki a társulatnak egyik fő részvényese volt, természetben való szolgálmány, illetőleg részvény-befizetés fejében készítette. A felépítmény anyagának egy részét szintén Klein báró szállította részvénybefizetés fejében. A síneket legnagyobb részt a ternitzi vasgyár szállította a Bessemeracél-sínek métermázsáját — Aradra szállítva — 14 forint 20 krjával. Ezenkívül a zöptau-stefanau vasgyár szállított még 1000 tonna aczélsínt. E szállítmány vételára 4—8 év alatti részletekben volt törlesztendő, biztosítékul a társulati váltók és letéteményezett elsőbbségi részvények szolgálván. A pálya kavicsolása szintén nagyon kedvező körülmények között jutányosan és oly gyorsan volt eszközölhető, hogy csaknem egyidejűleg végeztetett a felszerkezet lerakásával, úgy hogy az átlag 4 mértföldre hordott kavics köbméterje alig került 30 krnál többre. A magas építmények majdnem kizárólag fából készültek, csakis a lakóházak és felvételi épületek oszlopközeit rakták ki téglafalazattal, belől nádalva és vakolva. Az épületeket kívül gyalult deszkaburkolattal látták el és befestették. A távirda oszlopokat természetben való szolgálmányképen darabonként 1 frtért szállították s 30 krért tengelyen a rendeltetése helyére hordatták, a vezetéshez szükséges anyagot pedig a m. kir. kereskedelmi minisztérium két évi fizetési halasztás mellett bocsátotta a társulat rendelkezésére.

A forgalmi eszközök között a mozdonyok ára képezte a főtételt. Azok egész ujonnan szereztek be Sigl G. mödlingi volt mozdonygyárából és a magyar államvasútak gépgyárából darabonként 18—21,000 forintért.

Az alábbiakban adjuk az arad-borosjenői vasút építési kiadásait, rendszeres kimutatásban, mit annyival inkább tanulságos megtennünk, mert eredeti keresztül vitele olcsósága és jövedelmezőségénél fogva nem csak például szolgált, de ma is páratlanul áll, mert az első teljes üzletében már 90%-át hozta meg a befektetett tőkének. E kimutatásban nem-

csak az építkezés befejeztéig, illetőleg az egész útszakasz megnyílásáig tett beruházások vannak fölvéve, hanem azon beruházások is, melyek pótlólag az 1877-ik év végéig tétettek s melyek a felépítmények, magasépítmények és forgalmi eszközök tételeit emelik.

Könyvelési fejezet	A könyvelési fejezet és alosztályainak megnevezése	Költségek	
		egyenként	összesen
I.	Főfelügyelet.		
	Kormányi felügyelet, bejárasi, felülvizsgálati és egyéb bizottságok költségei, közgyűlési, közigazgatási és hitelesítési kiadások stb.		2028 64
II.	Építési vezetés.		
	A központi építés-vezetésnél alkalmazott hivatalnokok fizetése, lakbére, napidíjai és úti költségei	10922 28	
	Irodabér, világítás, fűtés, póstabér, író- és rajzeszközök, könyvek és nyomtatványok, hirdetések, bélyegek stb.	4504 70	15426 98
III.	Külszolgálat.		
	A vonalon alkalmazottak fizetése, lakbére, végkielégítése, napidíjai és úti költségei	27392 —	
	Fuvarozások és munkabérek	3564 26	
	Világítás, fűtés, póstabér, író- és rajzeszközök, berendezési tárgyak, azok fentartása és különfélék	1687 06	32643 32
IV.	Vasúttervezés és nyomjelzés.		
	A tervező műszaki közegek illetményei, irodabérek és kiadások, a munkások bére, műszerek, mérőeszközök, a részletes tervek és költségvetések elkészítése	9723 —	
	A vasútvonal további építése czéljából tett előmunkálatokra és tervezetekre utólag tett kiadások	917 13	10640 13
	Átvitel		60739 07

Könyvelési fejezet	A könyvelési fejezet és alosztályainak megnevezése	Költségek	
		egyenként	összesen
	Áthozat		60739 07
V.	Kisajátítás.		
	Alkalmazottak fizetése, úti költsége és végkielégítése	7223 37	
	Földterületek beváltása, terményárkok	29545 02	
	Becslési kiadások, kataszter munkálatok, bizottságok költsége, védműveletek összeállítása és különfélék	1446 85	
	Utólagos terület beváltások	2645 67	40860 91
VI.	Alépítmény.		
	Földmunkálatok	47188 51	
	Hidak és átereszek	20406 19	
	Folyó és partművek, különfélék	1665 28	69259 98
VII.	Felépítmények.		
	Talpfák	54567 60	
	Sínek és sínkapcsoló részek	480877 49	
	Váltók és keresztezések	13266 61	
	Forgó korong és ehhez tartozó munkálatok	2931 32	
	Felszerkezet lerakása, emelése, kiegészítése, kiigazítása, fentartása, a talpfák nyesése és különfélék	30797 06	
	Pálya és állomási út-kavicsolás	23125 52	
	Utólag készített szárnyvonalak a dohány-beváltási gyár- és rakhelyekhez	6499 01	
	Aczélsínek érték többlete	42180 04	654244 65
VIII.	Magasépítmény.		
	Őrházak	8400 —	
	Állomási épületek	21700 —	
	Vízállomási berendezések	2594 31	
	Mozdonysínek, raktárak, ezek berendezése, ültetmények és különfélék	12755 66	
	Utólag emelt nyitott raktárhelyiségek, épület nagyobbítás, újabb gépészeti berendezések	12410 25	57860 22
	Átvitel		882964 83

Könyvelési fejezet	A könyvelési fejezet és alosztályainak megnevezése	Költségek	
		egyenként	összesen
	Áthozat . . .		882964 83
IX.	Pálya elzárás és jelzés.		
	Távirda felállítása, berendezése és az aradi távjelző	8135 85	
	Kerítések, sorompók és lejtmutatók	884 95	
	A központi fűtőházi és távirda-állomás utólagos berendezése	355 55	9376 35
X.	Forgalmi eszköz.		
	Mozdonyok, szerkocsik hozzátartozókkal	61797 15	
	Különféle kiadások	660 03	
	Utólag beszerzett 1 mozdony, 68 nyílt teherkocsi, különféle tartalék alkatrészek és kocsi átalakítások	54949 32	117406 50
XI.	Rendkívüli kiadások.		
	Az üzletberendezés költségei, az üzleti előkiadások és különfélék		10203 80
XII.	Tőkebeszerzés költségei és kamatok.		
	Perköltségek, bélyegek, függő adósságoknak az 1877. év végéig fizetett kamatai és különfélék		41973 86
	Összesen		1061925 34

Az arad-borosjenői vonal építésénél tehát a legnagyobb takarékos-sággal jártak el. Később azután, amint a vasút már megizmosodott, a felszerelést tetemesen megjavították, amit igen czélszerűen vittek keresztül úgy, hogy e pálya nem is teszi a helyi érdekű vasút benyomását a szemlélőre. 1881-ben a vaspálya Boros-Sebesig, vagyis 28 klmrel, hosszab-bított meg. Ez utóbbi vonal építése egy külön e célra alakult rész-vénytársaság költségére, de a körösvölgyi vasúttársaság műszaki személyzete által hajtattott végre. Ama társaság, miután terheit törlesztette volna, beolvadt a körösvölgyi vasúttársaságba, mint a hogy már alakulásakor el volt határozva. E vonal kiépítésénél sokkal bőkezűbben jártak el s így az átalakítási nagyobb beruházások itt feleslegessé váltak.

Az arad-csanádi vasút építésére irányuló mozgalom Csanádmegye érdekeltségének köréből indult ki. Lonovics József, akkor új főispán, indí-

totta azt meg 1879. őszén. Eleinte a vasutat csak Aradtól Makóig tervezték, egy szárnyvonallal Battonyától a lökösházi állomásig, de utóbb Makó kivánságára annak Szőregre való vezetését határozták el s az engedélyt már így is kérelmezték. A vasút építéséhez szükséges költségeket részvények kibocsátásával szerezték be, melyeket az érdekelt törvényhatóságok, községek és magánosok vásároltak meg. Így Csanádvármegye 1880. február 6-án 50,000 frtot szavazott meg részvényekre, ezen kívül pedig évi 20,000 frtnak 10 esztendeig tartó fizetésére kötelezte magát. Nagylak 100,000, Csanád-Palota 30,000, Battonya 50,000, Makó pedig 250,000 frtot szavazott meg és átengedte Howe-szerkezetű új Maroshídját a vasút céljaira, melyekre az alkalmasnak bizonyult. — Aradvárosában és a megyében ugyanakkor Boros Béni — az olcsó vasutak megteremtője — s több lelkes ügybarát csinált a vasútépítés számára kedvező hangulatot. Fáradozásaik eredményeképen itt is tekintélyes összeg gyűlt egybe a vasút céljaira. A pécska-kovácsnázi kincstári uradalom 300,000, a mezőhegyesi ménesbirtok 100,000, a két Pécska 80,000, Arad sz. kir. városa 20,000, a Purgly testvér pár 20,000, Kállay Béni 4000 frttal léptek be a vasút részvényesei közé.

A vasút engedélyokmánya 1881-ben tárgyalatott és fogadtatott ez az országgyűlés által, mint 1881. évi 47. törvénycikk. Engedélyesekül Lonovics József és társai, Vásárhelyi Béla és Boros Béni, vannak megnevezve, a kik azonban e jogukat a nyomban megalakult részvénytársaságnak kártérítés nélkül engedték át.

Az építést már 1881. novemberében megkezdték. A következő év november 15-ikére már készen volt az arad-mezőhegyesi 53 km. hosszú szakasz; november 26-ikára a szőreg-kiszombori szakasz (18 km.) is elkészült; 1883. év január 6-án a 6 klm. hosszú makó-kis-zombori szakasz adatott át a forgalomnak. Május 6-ára a makó-mezőhegyesi (30 km.) s a mezőhegyes-kétegyházi (40 km.) szakaszok is befejeztettek s az egész 153 klm. hosszú vonal átadatott a forgalomnak. Az 1884-ben készült kishenő-kétegyházi vonallal a hálózat hossza 182 km.-re emelkedett. Az egész építés mintegy 4 millió forintba került.

Nagy előnyére vált a társaságnak, hogy sikerült Szegeddel az összeköttetést létrehozni a nélkül, hogy a pályát odáig folytatni s a Tiszán hidat építeni kellett volna. Az osztrák-magyar államvasutak társasága ugyanis peage-szerződés alapján megengedte, hogy Szőregtől Szegedig terjedő vonalszakaszát, tehát a Tisza hídját is, az arad-csanádi vasút bizonyos a forgalommal arányos bérösszeg fejében használhassa. A pálya építésénél nem jártak el oly messzemenő takarékosággal, mint a körösvölgyi vasút építésénél. Erre a kedvezőbb pénzügyi viszonyok közt nem is volt szükség s ez csak a berendezés jóságát fokozta. Azonban az alapítás, építés és kezelés itt is kifogástalan és gazdaságos volt.

1886-ban a körösvölgyi és az arad-csanádi vasutak társasága egyesült. Az új egységes társaság költségén épült ki 1887-ben a szent-anna-kisjenői 22 kilométer hosszú szárnyvonal; 1888-ban a borosjenő-csermői iparvasút alakított át rendes vasúttá s ezáltal a körösvölgyi vasút egy 13.6 klm. hosszú szárnyvonallal gyarapodott. A társulat további vagyonszaporulata lehetővé tette a fővonalnak meghosszabbítását is. 1890-ben kiépült a borossebes-jószáshelyi vonal; 1895-ben a vasút Nagyhalmágyig, 1896-ban pedig egész Brádig hosszabbított meg. A Boros Béni elhalálása folytán megüresedett vezérigazgatói állásra Vásárhelyi Béla, a vasút létrejötté körül elévülhetlen érdemeket szerzett Atzél Péter lemondása után pedig báró Bohus Zsigmond választott meg elnöknek.

Az egyes vonalrészek következő átnézetes sorrendben adattak át a forgalomnak:

Arad-Pankota	1877. év február	1-én.
Pankota-Borosjenő	1877. év május	12-én.
Borosjenő-Borossebes-Buttyin	1881. év szeptemb.	5-én.
Arad-Mezőhegyes	1882. év novemb.	15-én.
Szöreg-Kis-Zombor	1882. év novemb.	26-án.
Kis-Zombor-Makó	1883. év január	6-án.
Mezőhegyes-Makó	1883. év május	20-án.
Mezőhegyes-Kétegyháza	1883. év május	20-án.
Kétegyháza-Kisjenő	1884. év január	29-én.
Uj-Szent-Anna-Kisjenő	1887. év deczemb.	15-én.
Borosjenő-Csermő	1889. év január	5-én.
Borossebes-Gurahonc-Jószáshely	1889. év deczemb.	13-án.
Borossebes-Menyháza	1893. év augusztus	14-én.
Gurahonc-Jószáshely-Nagyhalmágy	1895. év november	7-én.
Nagyhalmágy-Brád	1896. év deczember	6-án.

b) A vaspálya leírása.

Az arad-csanádi egyesült vasút két fő vonalrészből áll, melynek gőcpontja Arad. Innen vonul észak-keletnek a **körösvölgyi útszakasz**, mely az »**Arad-körösvölgyi vasút**«-ból fejlődött, míg az Aradtól nyugat felé terjedő fővonal a Maros-völgyén vonul végig s az azelőtti csanádi vasútvonal főszerkezetét foglalja magában. A két fő irányt egy összekötő pályarész kapcsolja egybe, mely a keleti félből Szt.-Annán, a nyugatiból pedig Mezőhegyesen ágazik ki, s mely egy egy éjszakkal kanyaruló ívben kapcsolja össze a két fővonalat s annak végpontjai az államvasút arad-szolnoki vonalrészének kétegyházi állomásánál találkoznak. Ezen félkör a Szent-Anna, illetőleg Mezőhegyes közötti dél felé kanyaruló fővonalrészszel tehát egy kört zár be, melyet átlósan vág keresztül az éjszak felé vonuló államvasút arad-kétegyházi szakasza, míg a kelet-nyugati diagonalist a

szt.-anna-battonyai és a battonya-mezőhegyesi jó karban levő megyei két közút képezi. A dél-éjszaki diagonális, az arad-kétegyházi vonalrész, körülbelül Arad és Csanádmegyék határát képezi, mely egyszersmind a kelet-nyugoti átmérőt Kurtics-Mácsa körül felezi olyformán, hogy keleti fele Arad, nyugoti fele pedig Csanádmegyében esik. E körzet a két megye legtermékenyebb, leggazdagabb és népesebb sík vidékét foglalja magában. A szt.-anna-kétegyházi-mezőhegyesi éjszakfelőli összekötő félkör a nevezett helyeken kívül még Simánd, Nadab, Kis-Jenő, Székudvar, Sikló községeket, Bánkút és Medgyes pusztákat, továbbá Bánhegyes, Kamarás és Mező-Kovácsháza községeket érinti. Összesen tehát 3 mezővárost, 9 falut és az említett két nagy és népes pusztán kívül több nagy telepet és uradalmi majort köt össze. A Szent-Anna és Mezőhegyes közötti déli kanyar, mely a két fővonal megfelelő részeiből áll, az összekötő vég-helyeken kívül Zimánd községet, Aradvárosát, a szent-tamási pusztát, Pécska mezővárosát, Tompa pusztát és a peregi majort köti össze. A körzeten belül még legalább is 10 község és számos puszta és major tartozik az arad-csanádi vasút forgalmi körébe.

Az éjszak-keleti fővonalrészre, mely eredetileg arad-borosjenői, majd arad-gurahonczai, utóbb arad-nagyhalmágyi, és most, az utolsó szakasz, a nagyhalmágy-brádi vonalrész befejezte után arad-brádi vonalnak nevezhető, nyugatról keletre vonul végig Aradvármegyén, annak egész hosszában, majd Hunyadmegye határán átlépve, e megyében Brádnál végződik s így egészben 166.21 km. hosszú. Ehhez számíthatjuk a borosjenő-csermői kiágazást, mely Borosjenőtől kiindulva észak felé Csermőig 13.61 kilométernyi hosszú pályát képez. E fővonal Aradtól kiindulva a gr. Zselénski Róbert birtokát képező ötvenes pusztán levő őrház és kitérőig éjszakknak, majd éjszakketnek tart és Zimánd községet érintve, a megye egyik leggazdagabb mezővárosát, Szt-Annát éri el, mely egyszersmind csomópont is, miután innen ágazik ki a már említett szent-anna-kisjenő-kétegyházi vonalrész. A zimándi állomástól ágazik ki egy kavicspálya a báró Bohus László földvári pusztáján levő s a pálya építésének kezdete óta üzemben levő kavicsbányához. E kimeríthetlen és a Maros egy régi mederágába ágyazott kavicstelep ma is a legnagyobb és legjobb kavicsnyerő helye a vasúttársulatnak. Szt-Annától délkeletnek fordul a pálya s a Sulkovszky hg. pankotai uradalmán levő kerek kitérőn át az aradhegyaljai vidék egyik főhelyét, Világost éri el. A Szent-Anna és Világos közt levő ezen pálya-hossz egyetlen egyenes vonalat képez. Világostól ismét éjszakknak tér el a pálya és Galsa-Muszka-Magyarát községek érintésével Pankota mezővárosánál ér eddigi útjának második fő állomásához. A pankota-borosjenői éjszakketleti iránytól a pálya egy keletnek irányuló félkör alakú kitérést képez, hogy az erdőszegélyezte Csiger-öblözet hegyvidékéhez közelebb nyomuljon. E kanyar fő állomása Ternova és Kurtakér községek között fekszik

s a drauczi, tauczi és nádasi uradalmakból szállított termékeknek gazdag rakodóhelye. A forgalomnak így nyert öregbedése bőven kárpótolja a hosszabb pályán a beruházás és mozgósítással járó több költséget.

A ternovai kanyar a Csiger áthidalása után, mely Aradvármegyének fontosságában 3-ik vízere, Apatelek falu mellett a történeti nevezetességű mokrai, vagy másként Rákóczy-hegy ormánál tér bele a pankota-borosjenei éjszakkéleti útirányba. Az itteni állomás a báró Solymossy borosjenei uradalmának fő helyén van. Itt van egyszersmind rakodó helye az arad-csanádi vasút legnagyobb s ma is üzemben levő trachit tuffa kőbányájának, mely kitűnő épületköveket szolgáltat. Ezen állomás még azért is igen fontos forgalmi pont, mert a mokrai hegy kitűnő bora és rózsaszőlőjéről híres promontoriumának ez képezi az állomását s a Borosjenő felé kanyaruló vonat utazóinak érdekes képet nyújt a híres Rákóczy-pincze bejárata fölé épített régi kolna.

A Fehér-Körösből kiágazó József nádor malomcsatornán keresztül ismét síkot ér a pálya és csakhamar Boros-Jenő mezőváros állomásához ér. Ezen állomás volt a régi »Arad-körös-völgyi« vasút első útszakaszának végpontja s ma is egyike a vasút fontosabb helyeinek. Az arad-borosjenei állomás tartozékául tekinthető ama nagy gyümölcsfa díszcserje és rózsafa iskola, mely nemcsak az állomásokat és a pályamentét látja el fákkal és cserjékkel, hanem tetemes mennyiséget forgalomba is bocsát évenként. Az arad-csanádi vasutak pályamentén ugyanis a legkülönbefélebb és legnemesebb fajú fűzeken kívül gyümölcsfák, különösen szilva van végig ültetve, s az egyes kitérők és állomásokon a vállalkozóbb alkalmazottak a gyümölcstermelésen kívül a méhészet üzésében is kapnak a vasúttársulattól erkölcsi és anyagi támogatást.

A vasúttársaság a vidéki kultúra emelésére irányuló törekvéseinek kifolyása azon amerikai szőlőtelep is, melyet szintén Borosjenőben tart fenn a társulat s melynek már is jelentékeny szerep jutott az e vidéki elpusztult szőlők rekonstrukciójánál. A borosjenői állomás azon kívül csomópont is, mert innen ágazik ki a Fekete-Körös áthidalása után az éjszaki irány folytatását képező csermői rendes vágányú mellékvonal, mely a régi b. Klein testvérek erdei pályájának fölhasználásával épült s mely a vízvázasztót áthágván, a Fekete-Körös medencéjébe lép és a folyó legnagyobb mellékfolyóját, a Tőzt, áthidalva Csermőnél végződik. Borosjenőtől a Fehér-Körös áthidalása után a főpálya határozottan keleti irányt vesz és útjában Borossebesig a tamándi kitérő, a bokszeg-béli, majd továbbat a repszegi állomások s végül Boros-Sebes előtt a berzakornyesti kitérő közvetíti a vonatmenti forgalmat.

Boros-Sebes mezőváros Wenckheim Frigyes gróf hasonnevű uradalmának főhelye. Egy ideig az »Arad-Körös-völgyi vasút« végállomása volt, mielőtt t. i. a folytatást képező borossebes-gurahonczy vonalrész kiépítte-

tett volna. A borosjenő-borossebesi útszakasz ugyanis az 1880-ik évben építés alá vétetvén, s 1881. évi szept. 5-én a forgalomnak átadtván, Boros-Sebes lett a vasút keleti végállomása és mint ilyen azt a szerepet játszotta, melyet azelőtt Borosjenő birt. Innen a menyházai keskenyvágányú pálya ágazik ki.

A borossebesi állomás után következik Buttyin mezővárosa, mely Aradmegye ezen keleti felének legnépesebb és gazdagabb helye s a boros-sebes-buttyini állomással egy 3·5 km. hosszú, kitűnő karban levő megyei közút köti össze. A pálya fővonala, mely már Repszeg előtt délkeleti irányt vett, ezen irányát Borossebestől folytatólag mindjobban dél felé kanyarítja, később határozottan délnek fordul és csak Kakaró község előtt veszi föl ismét a keleti irányt, melyet aztán a Körös szeszélyes kanyarulataihoz simulva, Gurahonczig s azontúl is kisebb-nagyobb eltérésekkel megtart. Ezen borossebes-gurahonczai útszakasz csak azután épült ki, hogy a borosjenő-borossebesi már régebben forgalomban volt; a forgalomnak 1889. decz. 13-án adatott át. Ez útszakasz kiépülése által tehát végre mégis megvalósult az »Arad-körös-völgyi vasút« eredeti tervezete, melyet Boros Béni 1874-ben megjelent művében részletesen kidolgozott. Az a 15 évi időköz, mely a terv és a végleges kivitel között elmúlt, mértékeül szolgálhat ama nehézségeknek, melyekkel egy hosszú és minden igényeknek megfelelő pálya az érdekeltek önerejéből és jövedelmezőleg kiépíthető volt, de másrészt a legékebb szavaknál is meggyőzőbben igazolja a tényt, hogy az »Arad-csanádi vasút« társulata és annak igazgatósága nem az önös czélok szűkkeblő érdekepolitikáját követte a keletkezése óta lefolyt időszakban.

A Borossebesből tovább vonuló vasút Govosdia község alatt a Körösnek egy korrekciójánál tér el a folyam megszűkülő völgyéből és a berindiai nyergen át egy mély bevágás után jut abba ismét vissza. A kocsubai kitérő után másodszor megy keresztül a Körösön és annak ismét balpartjára tér, melyet Borosjenőnél a folyó első áthidalásánál hagyott volt el. A második áthidalás után Kakarónál a Körös a pályát a hegylábához szorítja, mely alatt csakis az országút hegybe vágott korrekciójával vált lehetővé a pályatest elhelyezésének és továbbvitelének nehézségét legyőzni. Az Almás és Alcsill nevű nagy községek között az Almai-féle uradalom központján, van a borossebes-gurahonczai útszakasz egyetlen állomása; a bonczesdi kitérő után ér a gurahonczai állomáshoz a vonat.

Ezen állomás az aradi után legfontosabb forgalmi pontja az egész pályának. Egy öblös medenczében végződik itt a Körösvölgy hosszú tágulata, melybe a vasút a berindiai nyergen át a kakarói szorulatnál futott bele. Az állomás Gurahoncz és Jósászhely községek között fekszik, melyek a Körösnek egy közúti hídjával állván kapcsolatban, e vidék fontos és

élénk piaczat képezik. E regényes fekvésű katlan a Körös jobb partjáig nyomuló Kodru hegység déli párkányzatának s a bal parti Drócsa hegység gerinczeinek nevezetes keresztvölgyeit öleli föl, melyek a szélrózsza minden irányából bele torkollanak. Éjszak felől a zimbrói völgy iparvasútja hordja a gazdag erdők termékeit a gurahoncz-i állomás téres rakhelyeire; e völgy egyszersmind Dulcsele, Brusztureszk, Zimbró, Valemare és Fényes községek útját képezi a jószáshely-gurahoncz-i csomóponthoz. Délnyugatról a musztesdi völgy torkollik a közös centrumba, míg délkeletről a gurahoncz-bonczesdi uradalom Vale-Rea nevezetű völgyének fát és követ szállító iparvasútja fut bele. De legfontosabb a betorkolló völgyek között a délfelől nyíló zöldesi, mely hét községnek és négy uradalomnak forgalmát és termékeit vezeti két külön iparvasúton a gurahoncz-i állomáshoz. A zöldesi völgy a fővonal e részén a legfontosabb mellékágazat és az általa szállított nyers termények tekintetében forgalmának legfőbb táp-ere. Gurahoncz felől indulva egymásután következnek e völgyben Honczisor, Szaturó, Zöldes, majd Madrizest. A Szaturónál délnyugatra irányuló völgynyílásban fekszik Szakács község, míg a Bucsávánál délkeletre futó ágazás völgyében Solymos-Bucsáva. A felsorolt községek körül Szakács-Madrizest a Munk-féle szlatinai uradalom területén fekszik, míg Bucsáva és Solymos a Deutsch Sándor birtokait képezik, ki a zöldesi iparvasútból kiágazólag hegyi pályát épített, melyen a faanyagon kívül a mangán-bányászat termékei is leszállítatnak.

A vasútra nézve a legnagyobb jelentőséggel a honczisor-szaturó-zöldesi uradalom bir iparvasútjával, mert ezen kitűnő karban levő erdőbirtok az arad-csanádi vasúttársulat tulajdonát képezi. Nem csak fában nyújtott termékei által fontos ezen uradalom a vasútra nézve, hanem a felfedés alatt álló bánya termékei által is, melyek közül a kitűnő minőségű cement-mész már most is állandóan termeltetik és szállítatik a Gurahonczon felállított nagy szabású cementgyárba feldolgozás végett.

A gurahoncz-i állomás egész 1895-ig képezte az arad-csanádi vasút fővonalának keleti végpontját. Akkor a gurahoncz-nagyhalmági vonalszakasszal bővült, mely 1895. nov. 7-én Dániel Ernő m. kir. kereskedelemügyi miniszter jelenlétében nyitattott meg ünnepélyesen és adatott át a forgalomnak. Míg a vonal a Körös mentén Gurahonczig minden nagyobb nehézség nélkül volt kiépíthető, addig ezen állomástól a vasút már magas hegyek között fekvő szűk völgyön vezet fölfelé és — műszaki szempontból is érdekes — számos, kőaléptímenyre fektetett vas szerkezetű mőtárgyak, nagy partbiztosítások, sziklabevágások és folyószabályozási munkálatok segítségével éri el Halmágy-Csúcs állomást, hol az állomáshoz kőbánya és közúti telepe van. Nevezetesebb műépítmények a Gurahoncz melletti két párhuzamos tartó által képezett 52 méter nyílású ferde Köröshíd. Az Acsuva határában fekvő 19 méter mély kemény trachit sziklabevágás, a

talácsi szorosban létesített nagyszabású partvédművek és a Csucs patak ferde hídja. Csúcs állomást elhagyva és egy 46 m. hosszú, két nyílású ferde vashíddal a folyó balpartjára térve a vonal az előtte álló kemény trachyt hegy orrát egy 246.68 méter hosszú, faragott kővel burkolt alagúttal szeli át, melynek építési költsége az előbevégekkel együtt 133,000 frtot tett. Az alagutat elhagyva szűk völgyben egy 46 méter hosszú kétnyílású ferde vashíddal a Köröst ismételve átszeli a vasút és egy lankás hegyoldalon felemelkedve a kiszélesedő völgyben Nagyhalmágy állomásba fut.

Innen továbbra is a délkeleti irányt megtartva, Cermura, Alvácza és Birtinnél egyenként 40 méter hosszú egyenylású parabolikus vashíddal három ízben halad át a Körösön és Körösbánya érintésével eléri Brád végállomást. Említést érdemel Alvácán, a hatásáról ismeretes kénes hév-víz és fürdő, Körösbánya vidékén a terjedelmes barna-szén telepek s különösen Brád nagykiterjedésű aranybányászata. Az arad-brádi vonalnak arad-borosjenei részén az eredetileg primitív épületek utóbb a szükséghez mérten díszes épületekkel pótolattak, úgy hogy jelenleg a magas építkezések is nagyban hozzájárulnak a vonal szépségének emeléséhez. E vonalon a legnagyobb töltés-magasság 7.6 méter, a legnagyobb bevágás mélysége 19.0 méter, a legnagyobb emelkedés vagy esés 6‰, a legkisebb görbületi sugár a nyílt vonalon 275 méter.

Az arad-szegedi vonalrész. A 111.⁹⁹⁸ kilométer építési hosszzal bíró arad-szőreghi vonal Arad állomásból indul ki s átszelve Arad külvárosát, Gájt, Pécskáig nyugati irányban halad, honnan északnak fordulva, Battonya érintésével a mezőgazdasági iparáról, méntelepéről ismert állami mintabirtokot, Mezőhegyest éri el. Innen délnek fordulva Nagylakot érinti, honnan az átlagos nyugati irányba térve a kertészeti és hagyma termeléséről híres alföldi várost, Makót éri el. Kevéssel Makó állomáson túl egy 112.0 méter hosszú rácsos fahídon átszeli a Marost. A Maros mindkét oldalán faoszlopos ártéri fahidak vannak, melyek összes hossza 168.²⁸ méter. Ezen hidak Makó város tulajdonát képezik s a vasút által 150000 frtért 40 esztendőre vétettek bérbe s vasúti hidakká alakították át, úgy azonban, hogy azokon a közúti forgalom is fentartatik, miért is a bérleti időre a vámszedési jog az arad-csanádi egyesült vasúttakat illeti. Szőregen csatlakozik a Magyar államvasútak vonalához, honnan a közösen használt 7.⁶⁴⁴ kilométer hosszú peage-vonalon Szegedig haladva, eléri végpontját. Ezen vonalrész legnagyobb töltésmagassága 7.3 méter, legnagyobb bevágásának mélysége 2.2 méter, legnagyobb emelkedés vagy esése 5‰, legkisebb görbületi sugara a nyílt vonalon 300 mtr.

Mezőhegyes állomásból kiágazva északnak veszi útját e 87.³⁸⁵ kilométerépítési hosszzal bíró s folyton róna tájon haladó **mezőhegyes-kétegyháza-uj-szent-annai** vonalrész; Megyes-Egyházát elhagyva s kelet felé hajolva, a Máv. Kétegyháza állomásába ágazik be, honnan ez irány-

ban haladva Kisjenő-Erdőhegy állomást éri el. Elhagyva az állomást délnek fordul, míg Uj-Szent-Anna állomást eléri, hol az arad-brádi vonalrészhez csatlakozik. Legnagyobb töltés magassága 5,1 mtr., legnagyobb bevágás mélysége 1,9 mtr, legnagyobb emelkedés vagy esése 3⁰/₀₀, legkisebb görbületi sugara nyílt pályán 550 méter.

Az aradi Máv. személy pályaudvar mellett terül el az Acsev. műhelytelepe. Itt vannak elhelyezve a gép- és kazánház, eszterga és kovács műhely, az öntöde, az asztalos, kárpitós, bádogos és szerszámlakatos műhelyek; a kocsi és mozdonyjavító műhelyek egy épületben, melyben minden a mozdony és kocsikra vonatkozó javítási munkálatokat mintegy 240 munkás végzi. Külön épületben van elhelyezve a nagy fényező műhely, a kocsik accumulatoros villanyvilágítására felszerelt villanytelep; irodaépület, személyzeti laktanyák, anyagszertár 4 melléképülettel; a nagy fűtőház 15 mozdonyra, két egyenként 50 m³ vizet tartalmazó tartánnyal; a műhely épület mellett 15 méter magasságban van az 50 m³ ürtartalmú magas nyomású viktartány mosási és tűzbiztonsági szolgálatra berendezve.

Az Acsev. összes vonalainak építési hossza . . . 379.614 kilom.

üzleti hossza 382.867 kilom.

a peage vonalrész 7.644 kilom.

a borossebes-menyházi vasút 21.135 kilom.

A vasút különféle állomásain csatlakozó keskeny-

vágányú ipar, gazdasági és erdei vasutak ösz-

szes hossza 158.96 kilom.

Az 1882-ben kiépült arad-csanádi vaspályának engedély-okmánya szerint az egyvágányú. Ha azonban elegendővétele klmkint az évi 14,000 firtot meghaladná, akkor az engedélyesek kötelesek a kormány kívánatára minden kártalanítás nélkül egy másik vágányt létesíteni. Az aléptímeny korona szélessége 3,3 méterben, a kövecságy a sínek lába alatt 0,25 mtr. vastagságban és a sínlabák magasságában 2,8 mtr. szélességben rakandó. A műéptímenyek kivétel nélkül fából is előállíthatók. A vágányszélesség az elsőrendű vasútakéval azonos; a sínek folyó méterenként 18 klgrnál könnyebbek nem lehetnek. A vasúti épületeknél, pályaelzárásoknál és jelzőseknél a legnagyobb takarékoság alkalmazása engedtetett meg. A mozdony vagy teherkocsi tengelyének legnagyobb megterhelése 8000 klgrammra határozott. Két tengelyű mozdonyok alkalmazása megengedetett, de azok amerikai pályatisztítóval voltak ellátandók. Ha az üzleti forgalom idő folytán annyira emelkedik, hogy az éjjeli szolgálat berendezése szűk-ségessé vagy kívánatossá válik, az engedélyesek kötelesek a pályát az első rendű vaspályákra megállapított szabályok szerint berendezni és kiegészíteni. A díjszabás maximuma személenként és kilométerenként az 1-ső osztályban 4,75 krban, a 2. osztályban 3,56 krban, a 3. osztályban 2,37 krban s 4-ik osztályban 1,32 krban állapított meg.

Úti podgyásznál az egész jegyenként díjmentesített 25 kilogrammot meghaladó súlytöbblet 10 kilogrammnyi súlytétélekre kikerekítendő. Minden 10 kilogramm podgyásztúlsúlyért kilométerenkint legföljebb 0.₂₄ kr., 100 klgr. gyorsárúért pedig legföljebb 2.₄ kr. számítható kilométerenkint. Az árúk 100 kilogramm és kilométerenkint osztályok szerint 0.₆₆—1.₁₆ krért szállítandók. A kőszén, só, tűzi és épületfa, trágya, kő és tégláért egész kocsirakodásoknál kivételesen 100 klgr. és kilométerenkint csak 0.₅₂ kr. számítandó. Ezen határokon alúl az engedélyesek az árakat tetszés szerint állapíthatják meg. Az élelmiszereknek a belföldön beállott rendkívüli drágasága esetén joga van a kormánynak azok fuvarbérét a drágaság tartamára a maximalis árszabály felére szállítani.

Az engedélyeseknek joguk van részvénytársaságot alakítani s névre vagy előmutatóra szóló elsőbbségi vagy törzsrészvényeket kibocsátani. Az alaptőke $\frac{3}{5}$ -ének erejéig elsőbbségi, $\frac{2}{5}$ része erejéig törzsrészvények bocsáthatók ki. A pálya tiszta jövedelméből mindenek előtt az elsőbbségi részvények 6⁰/₀-a s a kormány által megállapítandó törlesztési hányada fedezendő, s a törzsrészvények törlesztése mindaddig kezdetét nem veheti, míg az összes elsőbbségi részvények nem törlesztettek. A kétnemű részvények tulajdonosai különben egyenlő jogokkal bírnak. A társulat székhelye Arad sz. kir. város és ügykezelési nyelve kizárólag a magyar. Az engedélyezett vasút felépítésére és megfelelő berendezésére szükséges maximalis tőke 4.000,000 forintban állapított meg. A társulat az engedély-okmány keltétől számított 30 évig teljes adómentességet élvez. Megszűnik azonban az adómentesség az engedély keltétől számított 10 év múlva, a mint a vállalat tiszta jövedelme a nevezett adóösszegeknek az üzleti számlába való felvétele után az engedélyezett építési tőke 6⁰/₀-os kamatjánál magasabb leend.

Az engedély életbeléptétől számított 30 év lefolyása után a kormány az engedélyezett pályát minden időben beválthatja. A megváltási ár kiszámítására a megelőző hét utolsó év tiszta jövedelme fog alapul szolgálni és pedig akként, hogy a két legmostohább év a számításból kihagyatván, a fenmaradt öt év átlagos jövedelme számíttatik ki. Ezen átlagos összeg, mely mindazáltal a befektetett tőke 7 $\frac{1}{2}$ ⁰/₀-ánál kevesebb nem lehet, az engedélyeseknek a megállapított engedély tartamáig mint évi járadék fizetendő. Az engedély megszüntével, a mi 90 év múlva áll be, a pálya minden tartozékaival egyetemben díjtalanul megy át az állam tulajdonába.

Az **arad-csanádi s a körösvölgyi vasutak egyesülése**, mely már megalakulásuk alkalmával elvileg kimondatott, 1886-ban történt meg. A két társaság vagyona, mely ekkor már egészen tehermentes volt, egyesített s a régi kétféle részvények az új társaság részvényeivel váltattak be. Az egyesült társaság ekkor a több millió értéket képviselő beruházá-

sokon kívül 1.169,934 forint vagyonnal rendelkezett. Az egyes szakaszok engedélyokmányai, melyek mindegyik vonalrész építésénél külön-külön adat-
tak ki, az 1893. évi X. törvénycikk által egyesítették. Az új engedély-
okmány felhatalmazza a társaságot, hogy további 1.345,000 frt névértékű
részvényeket bocsásson ki.

Az egyes vonalszakaszok mind 90 évre, de különböző időponttól
számítva, voltak engedélyezve; hasonlóképen állott a dolog a megváltással
és az adómentességgel is. E helyett az új engedélyokmány az engedélyt
egy átlagos időponttól, 1880. év július 1-től, számított 90 évre állapít-
totta meg; ez idő leteltével a vasút minden tartozékával egyetemben az
állam tulajdonába megy át. Az állam megváltási joga 1906. január 1-étől
lép életbe, a váltság fejében fizetendő évi járadék a befektetés $6\frac{1}{2}\%$ -ánál
kisebb nem lehet. A társaság adómentessége az 1900. év végéig tart. A
A személyszállításnál a díjszabás maximuma személy és kilométerenkint
az I-ső osztályban 5 kr., a II. osztályban 4 kr., a III. osztályban 3 kr.
engedélyeztetett. Úti podgyásznál és gyorsárúnál 10 kg. és kilométeren-
kint a legnagyobb árszabás 0.40 kr., árúk szállításánál pedig 100 kg. és
kilométerenként 0.60—1.20 kr., kőszén, vas, só, tüzi és épületfa 0.50
kr. maximalis árért szállítható. A magyarországi árúknak a külföldiekkel
szemben nyújtandó kedvezmények különösen hangsúlyozva vannak. Egyebek-
ben az engedélyokmány a régi engedélyokmányoknak nagyjában megfelel.

E vasút igazgatósága minden észszerű és reá nézve gazdaságos
újítást azonnal meghonosít. Szó van arról, hogy állomásait telephon sod-
ronyokkal is összeköti és a villamos üzem netáni behozatala érdekében
az accumulatorok alkalmazásával már kísérletet tett, mely elég jól sike-
rült. — Ez a rövid ismertetése annak a vasutnak, melyet a hazai szak-
körök a viczinális vasutak példaképe gyanánt ismernek el. Jellemző, a
mit e vasútra vonatkozólag Dobiecki Sándor a mérnök és építész egylet
és a magyar tudományos akadémia által megjutalmazott »Helyi érdekű
vasutaink« című munkájában ír.

»Első sorban e vasúttal kell foglalkoznunk, úgymond, nemcsak azért,
mert ez a legrégebb helyi érdekű vasutunk, mert e valósággal a helyi érde-
keltségtől épített vasút fejlődéséből merítjük a legtöbb tanulságot, ha az
igazgatás megfontolt és céltudó törekvését évről-évre, nyomról-nyomra
követjük. Minél behatóbban foglalkozunk e vasút fejlődésének tanulmá-
nyozásával, annál jobban kell fájlalnunk, hogy a vasút alapítása és fej-
lesztése alkalmával követett célszerű eljárás nem birt hazánkban telje-
sen meghonosulni s hogy ettől eltérő, más eljárást is követtek.«

Más helyen ismét (45—46 l.): »Az arad-csanádi egyesült vasutak meg-
gazdagodása a szerencsés üzleti eredmények következménye. De ez üzleti
viszonyok szerencsés alakulását nem a véletlen szülte, hanem eredmé-
nyezte a vezetőknek meggondolt és a vasút létesülése pillanatától kezdve

szigorú következetességgel folytatott céltudatos működése. A vasút nem mint jövevény, nem mint valamely haszonleső társulat vállalata szerepelt, hanem mint olyan intézmény, mely a vidék lakosságának, különösen értelmiségének közreműködésével létesült. A közérdek szülte e vasút eszméjét s a közérdek szolgálatába állott is e vasút. A vasút megépítésére fordított tőke a vidék közgazdasági érdekeinek megfelelő hasznos beruházás volt s ennek tekintette az igazgatóság is, azért igyekezett mindenben a vasút érdekeit a vidékével azonosítani és ez az érdeksolidaritás közte és a vidék között a legszebb együttműködést eredményezte. Részt vett a vasút jóra való törekvésében az érdekelttség, a szállítmányoknak a vasútra való terelésével, viszont a vasút szíves előzékenységgel szolgálta a vidék érdekeit és mindent elkövetett, ami a forgalom biztonságával megegyeztethető, hogy a fel- és lerakás, megállások, kocsik kiállítása, a szállítmányok átvételének és kiadásának megkönnyítésével lehetőleg kielégíthesse a közönség kívánságait. S mindezek mellett beállott még a termelők sorába is. Iparvállalatokat kezdett és folytatni jövedelmi feleslege nem a haza határain kívül, hanem azon, sőt a vármegye határain belül fejleszti az ipart, szolgálja a haladást és emeli a lakosság jólétét. A vármegye hálás elismeréssel, mi pedig bámulatunkkal adózunk e vasút teremtőinek és vezetőinek.»

Ez a felfogás általános és már 1881-ben Kállay Béni az »Olcso Vidéki vasutak Magyarországon« című tanulmányában hasonló szellemben nyilatkozik arról. Különben elismerésének legékeesebben szóló bizonyítéka az, hogy mint annak kormányzója Boszniában az arad-körösvölgyi vasutak építőinek közreműködését vette igénybe az ottani vasúthálózat kiegészítésénél.

Az 1896. évi üzleteredményt a következőkben ismertetem. Bevételek 1.876,605 frt 44 kr; kiadások 1.182,009 frt 37 kr; üzleti többlet mint nyereség 694,596 frt 07 kr. Felhatalmaztatott az igazgatóság, hogy az 1896-iki üzleti feleslegből, mely az előző 1895. évről áthozott 44,492 frt 30 krral, összesen 739,088 frt 37 krt tesz; a) 65,174 drb. elsőbbségi részvény 6⁰/₀-os osztalékként 392,283 frtot; b) 46,600 darab törzs-részvény 6⁰/₀-osztalékként 279,600 frtot; c) 67 darab kisorsolt elsőbbségi részvény törlesztésére 6700 forintot; d) a felügyelő bizottság tagjainak díjazására 1500 frtot; e) igazgatósági tagok jutalékára 16,000 frtot fordíthasson.

Az így összesen 681,638 frt felhasználandó összesen felül fenmaradó 57,450 frt 37 krból a tartalékalap gyarapítására 4000 frt fordított, végre 53,450 frt 37 kr. az 1897-iki üzleti év számlájára iratott.

A társulat pénzügyi helyzetét a következő számbeli adatok tüntetik fel: Az újabb vasútépítés és beruházás költségei az 1896. év végéig összesen 12.706,435 frt 11 krt tettek. Ezen összesen kívül még szükségel-

tetni fog: A gurahoncz-nagyhalmagy-brádi vonal befejezéseig 150,000 frt, az 1897—98. évben beszerzendő forgalmi eszközökre és eszközzendő beruházásokra: 600,000 frt, melyek összesen 13.456,435 frt 11 krt képviselnek. Ez összegeket a következők fedezik: a részvénytőkéből 11.255,700 frt, a vasútkiegészítésre és beruházásokra alkotott tartalékalapból 400,000 frt, összesen 11.655,700 frt, függő adósság gyanánt pedig 1.800,735 frt 11 kr. marad fenn.

Tekintettel azonban arra, hogy a kocsimegrendelések és beruházásoknak csak egyik része fog az 1897. évben eszközöltetni, csupán 1.500,000 frtnyi összeg beszerzéséről gondoskodtak. Ennek folytán a közgyűlés azon indítványt fogadta el, hogy a társulat részvénytőkéjét ujjabb 15,000 drb. 100 frt névértékű törzsrészvény kibocsájtása által 11.255,700 frtról, 12.755,700 frtra emelje fel.

Ebből kifolyólag az alapszabályok 7. §-ának ezen bekezdése: »A társaság alaptőkéje 11.255,700 frtban állapítatik meg és 46,600 drb. törzs- és 65,957 drb. elsőbbségi részvényre oszlik« — helyett: »A társaság alaptőkéje 12.755,700 frtban állapítatik meg és 61,600 drb. törzs- és 65,957 drb. elsőbbségi részvényre oszlik« — lesz teendő.

c) Forgalom.

Az aradi és csanádi egyesült vasutak forgalma a vaspálya kiépítése óta bámulatosan emelkedett. A keleti hegyes és a nyugati sík vidék úgy szólván egymásra vannak utalva. A hegyes vidék fát, köveket, vasat, bort szolgáltat, a lapályos pedig gabonát és állati termékeket. — E mellett a vaspályatársaság iparvállalatai által is jelentékeny szállítmányokat biztosít magának, előmozdítja az ipar fejlődését és a közgazdaság fejlesztését minden irányban feladatának ismeri. Ennek lehet nem kis részben tulajdonítani azt a haladást, mely vonalai mentén általában észlelhető. E vaspálya hivatásának teljesen megfelel. A mit a helyi érdekű vasúttól csak kívánni lehet, azt az arad-csanádi vasút megteszi. A személy- és áru-forgalmat folyton ápolja. Így a személyszállításnál gondoskodik a közönségnek nyújtható legnagyobb kényelemről. Vonatait úgy rendezi be, hogy azok az államvaspálya vonataival lehetőleg csatlakozzanak. A vicinális vonalokon elérhető legnagyobb gyorsasággal közlekedtetni vonatait. A személykocsik kifogástalanok, szépek, kényelmesek. Sőt legujabban háló- és étkező kocsikat is járat az arad-brádi vonalon. Minden különös alkalommal külön vonatokat állít össze. A menyházai fürdőbe nyarankint minden vasárnap igen olcsó kéjvonatokat tart fenn, a mi annak élénkségét nem csekély mértékben emeli. A forgalom jellemzésére a már teljesen normális 1895. év adatait használom fel.

Az arad-szegedi vonalon 1895. évi január hó 1-től márczius hó 31-ig Aradtól—Szegedig naponta két személy, egy vegyes; Szegedtől—Aradig

három személy vonat; ápril hó 1-től ápril hó 30-ig mindkét irányban három-három vegyes vonat; május hó 1-től szeptember hó 30-ig egy-egy személy- és két-két vegyes vonat; október hó 1-től december hó 31-ig pedig két-két személy-, egy-egy vegyes vonat közlekedett. — Az arad-gurahonczí (nagyhalmágyi) vonalon január 1-től márczius 31-ig mindkét irányban két-két személy-, egy-egy személyszállító teher vonat; ápril hó 1-től szeptember 30-ig mindkét irányban egy-egy személy-, egy-egy vegyes-, egy-egy személyszállító teher vonat; október hó 1-től december hó 31-ig pedig két-két személy-, két-két vegyes vonat (egy-egy csak Uj-Szent-Annáig és vissza) közlekedett. — Az uj-szt-anna-kétegyháza-mező-hegyesi vonalon január hó 1-től szeptember hó 30-ig mindkét irányban két-két vegyes vonat; míg október hó 1-től december hó 31-ig három-három vegyes vonat közlekedett. — A borosjenő-csermői vonalon egész éven át mindkét irányban két-két vegyes vonata volt.

A mozdonyai bejártak: 2305 személy- és különvonattal 269,219, 5123 vegyesvonattal 344,523, 1480 vegyesvonattal (borosjenő-csermői vonalon) 21,900, 2966 tehervonattal 275,280, 185 anyagvonattal 4105, összesen 12,059 vonattal 915,027 vonatkilométert.

Ezenkívül a mozdonyok bejártak: mint előfogat 1.090, próbaként 532, üresen és félmelegen 6.742, fűtetlen állapotban 90, hóéke menet 1.987, összesen 925,468 mozdonykilométert.

A mozdonyok indítottak összesen 168,998,937 eleyg tonnakilométert szemben az 1894. évi 144.740,427 tonna kméterrel.

A szállítási bevételek 1.303,758 frt 18 krt tesznek ki és az egyes forgalmi ágakra következőleg oszlanak fel: polgári személyek után 342,102 frt 44 kr., katonai személyek után 13,765 frt 87 kr., podgyász után 8035 frt 53 kr., gyorsárú után 25,500 frt 20 kr., teherárú után 914,354 frt 14 kr., tehát a személyforgalom után összesen 355,868 frt 31 kr., az árúforgalom után 947,889 frt 87 kr. Az eleygbevétel pályakilométerenkint tesz 3834 frt 58 krt és pedig a személyforgalom után 1046 frt 67 kr. = 27.29%, az árúforgalom után 2787 frt 91 kr. = 72.71%.

Személyek szállítottak: az I. kocsiosztályban 12,771, a II-ikban 96,940, a III-ikban 459,814, katonák 19,919, összesen 589,444.

Az eredmény következő volt: az I. kocsiosztály utasaitól bevétetett 18,457 frt 53 kr., a II. kocsioszt. utas. bev. 92,615 frt 29 kr., a III. kocsioszt. utas. bev. 231,029 frt 62 kr., katonáktól bev. 13,765 frt 87 kr., összesen 355,868 frt 31 kr.

A személyek száma százalékokban kifejezve következőleg oszlik fel az egyes kocsiosztályokra: az I. kocsiosztály 2.17%, a II. kocsiosztály 16.44%, a III. kocsiosztály 78.01%, katonák 3.38%, összesen 100.00%.

Minden utas átlagosan fizetett: az első kocsiosztályban 18,457 frt 53 kr. = 1 ft 48.5 kr., a II-ikban 92,615 frt 29 kr. = 0 frt 95.5 kr., a

III-ban 231,029 frt 62 kr. = 0 frt 50·2 kr., katonák 13.765 frt 87 kr. = 0 frt 69·1 kr., általában pedig egy személy átlagosan fizetett 0 frt 60·4 kr.

Egy utas beutazott átlag: az I. kocsiosztályban 47·1 = 602,003 kilométert, a II-ikban 42·6 = 4.134,500 kilométert, a III-ikban 36·7 = 16.878,772 kilométert, katonák 45·6 = 907·165 kilométert, egy utas átlag beutazott 38·2 = 22.518,440 kilométert.

Egy napra esik: az I. osztályban 35·0 utas, a II-ikban 265·6 utas, a III-ikban 1259·7 utas, katona 54·6 utas, átlag: 1614·9 utas.

Podgyász-, gyors- és teherárú szállított összesen: 617,534.1 tonna. A bevétel ezek után 947,889 frt 87 kr., a bevétel tonnánként 1 frt 53 kr., az árúk átlagos szállítási távolsága kilométerekben 96.40 kilométer, az átlagos bevétel tonna- és kilométerenként 0 frt 01·64 kr., a szállítási bevételekhez, melyek kitesznek 1.303,758 frt 18 kr., a mellékbevételeket hozzáadva 207,702 frt 65 kr., mutatkozik összes bevétel 1.511,460 frt 83 kr., vagy pályakilom.-ként 4445 frt 47 kr., naponként 4140 frt 99 kr.

Az 1895. évi üzleti kiadásokból és pedig 904,089 frt 12 krból esik: egy pályakilométerre 2659 frt 09 kr., egy napra 2476 frt 96 kr.

Az összes kiadásokból esik: az általános igazgatásra 125,122 frt 40 kr., a pályafelügyeletre és pályafentartásra 185,488 frt 87 kr., forgalmi és kereskedelmi szolgálatra 175,353 frt 31 kr., vonatmozgósítás és műhelyszolgálatra 263,775 frt 31 kr., anyagkezelésre 1830 frt 37 kr., a közös pályaudvarra 84,213 frt 16 kr., különféle kiadásokra 68,305 frt 70 kr., összesen 904,089 frt 12 kr. Levonva a bevételekből (1.511,460 frt 83 kr.) a kiadásokat 904,089 frt 12 krt, kitesz az üzleti többlet, mint tiszta jövedelem 607,371 frt 71 kr. A kiadások viszonya a bevételekhez 59·82%. A tiszta jövedelem viszonya a bevételekhez 40·18%. A fentebbi üzlet-eredményeket a pálya 340·0 kilométernyi átlagos üzleti hosszára felosztván, a következő eredmény mutatkozik:

Pályakilométerenkénti bevételek: Szállítási bevételek kilométerenként 3834 frt 58 kr., mellék bevételek kilométerenként 610 frt 89 kr., bevételek összesen kilométerenként 4445 frt 47 kr.

Pályakilométerenkénti kiadások: általános igazgatás kilométerenként 368 frt 01 kr., pályafelügyelet és fentartás kilométerenként 545 frt 56 kr., forgalmi és kereskedelmi szolgálat kilométerenként 515 frt 74 kr., vonatmozgósítás, műhelyszolgálat kilométerenként 775 frt 81 kr., anyag-szerkezelés kilométerenként 5 frt 38 kr. Közös pályaudvar kilométerenként 247 frt 69 kr., különféle kiadások kilométerenként 200 frt 90 kr., összes üzleti kiadás kilométerenként 2659 frt 09 kr., ennél fogva a tiszta jövedelem tesz pályakilométerenként 1786 frt 38 kr.

A vasút járműtelepe az 1895. év végén állott 27 mozdonyból, 46 személykocsiból, 26 kalauz- és postakocsiból, 956 különféle fedett és nyitott teherkocsiból, 3 gőzfűtési kazánkocsiból és 3 hókéből.

I. Áttekintése az állomások teljesítményei-

Állomások	Személyek			Podgyász			Gyors- és			
							Belforgalom			Kiviteli
	száma frt kr			tonna frt kr			saját pályára			honos
							tonna	frt	kr	tonna
Acsucza	274	179	63	0·1	—	99	1753·0	5075	85	82·8
Almás-Alcsill	2869	2334	80	5·3	57	52	24274·7	60042	53	2909·0
Apatelek	2579	2096	90	3·8	35	65	8902·9	13152	77	2402·1
Apátfalva	15269	6944	17	17·8	124	22	5380·0	9353	43	975·2
Arad saját	32562	23097	37	—	—	—	3027·8	2118	42	—
Arad Máv.	100334	103819	95	151·8	1468	45	—	—	—	698·2
Bánhegyes	7600	4112	77	9·4	82	69	16615·9	16669	53	1962·9
Battonya	20451	13015	25	34·4	281	28	14891·1	33123	83	598·3
Bokszeg	4464	3882	62	13·6	129	26	11718·7	27573	76	5160·5
Borosjenő	15047	10354	86	27·8	226	87	8818·6	22716	21	1894·8
Borossebes	16424	14227	06	35·1	324	86	62364·8	97218	61	31592·3
Csanád-Palota	9875	5358	60	10·4	87	38	4385·5	11230	33	38·0
Csermő	10959	8125	52	22·6	215	42	2931·5	13746	74	629·6
Elek	5820	2989	19	8·2	57	87	1448·8	3528	22	6043·9
Gurahoncz-Jószáshely	13307	10760	05	43·1	317	87	73255·9	81715	22	16430·6
Halmágy-Csúcs	560	520	89	0·6	11	39	93·2	417	57	113·8
Kétegyháza Máv.	31096	19102	97	12·7	86	83	—	—	—	—
Kisjenő-Erdőhegy	16797	11070	10	45·3	333	23	7063·6	16433	32	4781·9
Kis-Zombor	8884	4696	86	13·4	119	93	6325·2	9499	69	1156·7
Kovácsháza	8588	5716	83	27·0	230	29	15486·6	27630	81	2011·1
Makó	46598	34604	39	195·2	1665	64	9720·0	27552	33	9143·3
Megyesegyháza	9023	3676	17	3·5	62	85	10120·9	22932	36	3079·2
Mezőhegyes	28646	17851	19	159·8	1374	63	34733·0	50301	17	9144·0
Muszka	4305	2701	54	5·5	39	98	1391·4	1248	92	94·9
Nagy-Halmágy	970	1342	62	4·5	35	80	402·3	2343	96	494·8
Nagylak	15791	8997	12	33·4	265	15	6665·1	14123	75	144·8
Pankota	19822	13013	21	35·7	302	55	5431·5	17897	43	1862·3
Pécska	23841	11740	54	37·9	333	84	8614·7	16017	05	1088·5
Repszeg	1535	1118	59	2·9	25	95	7431·6	14677	95	79·3
Simánd	5388	3329	48	11·0	82	05	3124·6	4715	71	312·7
Szeged Máv.	44237	43475	36	74·8	772	18	—	—	—	—
Székudvar	5281	2376	96	5·2	40	56	1525·7	3161	98	1104·5
Szóregyh Máv.	6720	3671	38	1·6	12	79	—	—	—	—
Ternova-Kurtakér	6453	4958	20	14·7	124	00	16287·4	22777	92	6668·0
Uj-Szent-Anna	27265	11564	59	17·5	138	95	8305·8	17259	54	506·5
Világos	16463	8556	68	25·4	143	35	5550·4	8343	51	229·3
Zimánd-Ujfalu	3347	1034	93	1·2	10	26	25059·1	14234	89	1889·7
Összesen	589444	426419	34	1118·2	9622	53	412902·1	688855	01	115243·2

és nyers bevételeinek 1895. évben.

teher-árúk						Összes bevételek			1894-ben volt			
forgalom			Beviteli forgalom									
külföldi pályákra	összeg		külföldi pályákról	honos	összeg	tonna	frt	kr	tonna	frt	kr	
tonna	frt	kr	t o n n a	frt	kr							
—	233	71	4.2	0.4	30	56	1840.5	5520	74	—	—	—
195.5	7496	85	31.9	0.1	186	67	27416.5	70118	37	14190.9	39097	79
0.1	2746	74	95.8	—	425	37	11404.7	18457	43	18903.3	18983	08
6.2	1655	05	1534.2	59.7	3598	59	7973.9	21675	46	6874.6	20380	84
—	—	—	—	—	—	—	3027.8	25215	49	6564.4	24333	95
—	3098	32	1347.5	—	5664	49	2197.5	114051	21	1872.9	116043	21
823.2	3497	95	1774.4	229.0	2177	21	21414.8	26540	15	11511.6	18732	77
993.6	4200	79	2163.2	4.5	4675	36	18685.1	55296	51	20450.0	54666	26
1207.6	19732	18	723.8	215.1	2753	67	19039.3	54071	49	16436.3	49367	18
91.5	6935	70	696.3	32.5	2399	71	11561.0	42633	35	11441.2	41365	95
477.1	42818	54	666.1	23.2	3620	24	95081.8	158209	31	51071.3	112102	82
15.6	225	94	696.2	50.1	1501	47	5105.8	18403	72	3579.9	14146	85
79.6	2594	58	574.7	60.6	2346	68	4298.6	25218	94	4974.7	27077	70
1764.4	7130	73	2481.1	486.9	3003	84	11832.3	16709	89	9370.2	14143	34
1023.6	45916	39	4764.9	446.5	17274	73	95964.6	155984	26	84861.4	133639	91
0.1	285	94	35.5	0.4	186	82	243.6	1422	61	—	—	—
—	—	—	—	—	—	—	12.7	19189	80	13.3	19184	61
384.5	8229	7	2161.9	120.7	3967	45	4557.9	40033	87	16974.8	40650	59
343.9	2050	59	445.3	418.9	1334	68	8703.4	17701	75	8579.3	16397	21
392.5	4192	05	1288.5	261.0	2479	88	19466.7	40249	86	11404.7	27868	41
5448.0	26251	25	9342.0	554.2	23833	38	34403.7	113906	99	36340.6	110374	56
682.8	4247	47	1694.4	177.7	2516	72	15763.5	33435	57	16528.0	25803	45
695.3	20315	23	25432.7	1078.4	42282	28	71243.2	132124	50	85564.3	123813	17
0.8	264	39	93.5	1.4	193	06	1587.5	4447	89	663.5	3121	82
0.6	1190	99	173.7	2.6	785	24	878.5	5698	61	—	—	—
67.0	509	07	2110.1	55.2	4772	56	9075.6	28667	65	7059.2	27953	28
448.9	6400	89	1624.9	117.4	3799	41	9520.7	41413	49	11807.7	40702	08
37.8	2344	64	2791.8	21.4	4734	03	12592.1	35170	10	12246.5	35773	20
51.0	519	15	15.2	0.1	94	91	7680.1	16436	55	11735.1	18362	75
82.4	764	14	476.0	35.3	782	40	4042.0	9673	78	1495.0	7173	88
—	—	—	—	—	—	—	74.8	44247	54	—	45589	71
271.6	1621	98	797.5	25.0	1154	79	3729.5	8356	27	3815.7	8644	23
—	—	—	—	—	—	—	1.6	3684	17	0.4	3827	68
150.3	7453	12	123.0	6.8	583	57	23250.2	35896	81	21198.8	34361	40
343.0	1476	45	480.5	28.0	1143	33	9681.3	51582	86	11270.8	31079	54
118.1	972	92	304.2	31.2	841	25	6258.6	18857	71	10838.2	18888	77
8.0	2319	90	1161.9	1.8	724	91	28121.7	18324	89	65982.0	15026	45
15804.6	239673	45	68019.9	4546.1	145869	26	617634.1	1510439	59	594231.1	1333678	14
Különféle bevételek							207702	65	—	—	131047	82
Összes nyers bevétel							1718142	24	—	—	1464726	26
Ebből levonva a bélyeg, szállítási-adó és vissztérítéseket							206681	41	—	—	177232	84
Marad összes tiszta bevétel							1511460	83	—	—	1287493	42

II. Áttekintése a szállított áruknak 1895. évben.

Sorszám	Az áruk megnevezése		Bel-forgalom		Kiviteli forgalom		Beviteli forgalom		Össze- sen	1894-ben volt összesen	
			saját	pályákra		honos	külföldi	honos			külföldi
				pályákról							
				t o n n á k b a n							
1		Csontok	10.8	32.3	—	294.2	81.2	418.5	357.0		
2	Hulladék	Rongyok	1.0	3.7	0.1	0.5	0.1	5.4	1.7		
3		Tollak	36.6	34.1	1.1	20.4	—	92.2	85.7		
4		Különfélék	31.2	21.9	—	783.3	—	836.4	830.4		
5		Szurok, földsz. és gyantan.	43.4	208.7	—	1041.0	—	1293.1	160.4		
6		Gyapot nyers és mindenn.	0.9	—	—	—	0.1	1.0	7.3		
7	Tüzelő anyag.	Kőszén	1091.3	43.5	0.1	31184.5	2413.3	34732.7	26042.7		
8		Barna szén	12.0	41.6	—	65.0	—	118.6	884.1		
9		fa kivétl. Coaks (pirszén) fészén	530.6	255.2	25.9	148.0	24.2	983.9	1020.7		
10		Földnem. nemeztábl. mind.	2.2	5.0	—	40.9	0.1	48.2	7.3		
11	Gyógy és festő anyagok	Savanyok	75.1	1.2	—	41.5	0.2	118.0	207.1		
12		Gyúárúk	67.4	1.7	—	164.8	2.1	236.0	183.9		
13		Színes fa	4.7	—	—	0.2	—	4.9	6.0		
14		Festék és festékany.	44.1	8.3	—	178.2	3.3	228.9	177.8		
15		Ásvány- és kőolaj	628.7	3.2	2.1	506.1	16.2	1156.3	1616.6		
16		Ásványvizek	70.3	6.9	—	124.4	3.7	199.3	128.0		
17		Hamuzsír és salétr.	45.7	0.5	22.5	70.7	22.0	161.4	156.2		
18		Sziksó (soda)	25.4	20.8	—	55.9	25.8	127.9	151.9		
19		Vegyteni termékek és gyógyszerek .	22.4	2.4	0.1	35.2	2.2	62.3	66.1		
20			Könyvek és nyomtatványok	3.1	20.2	0.1	2.9	0.1	26.4	2.2	
21		Trágya és trágyaneműk	7341.2	3.4	—	766.5	9.3	8120.4	10815.2		
22	Vas, aczél-árúk	Nyers vas	337.9	574.9	—	21.8	—	934.6	643.8		
23		Kidolgozott vas	382.0	97.3	0.8	123.3	4.1	607.5	1396.8		
24		Vasuti sínek	58.9	—	—	1960.0	2.0	2020.9	505.0		
25		Másn. vas és aczél.	976.0	170.5	5.0	2437.5	106.5	3695.5	1750.0		
26	Érczek és ásvány.	Vasszén (graphit) .	0.5	0.3	—	2.7	—	3.5	7.0		
27		Érczek	0.3	177.1	—	0.9	0.1	178.4	—		
28		Különfélék	—	0.4	—	0.8	—	1.2	127.0		
29	Göngyök	Üres hordók	781.6	378.7	3.7	182.7	27.3	1374.0	1541.7		
30		Üres zsák. és göngy.	902.8	190.9	1.7	251.7	110.9	1458.0	1424.7		
31	Mezei, kerti és erdei termények	Rozs és kétszeres	466.8	137.5	10.3	1.0	—	615.6	934.9		
32		Buza	63810.4	13555.9	3186.2	252.1	—	80804.6	57009.9		
33		Árpa és maláta	2811.0	963.5	81.1	201.3	—	4056.9	3671.7		
34		Zab	1100.1	724.1	10.3	35.0	—	1869.5	2585.2		
35		Tengeri	7095.3	1844.4	130.0	1057.8	0.2	1012.7	31468.6		
36		Hüvelyes vetemény.	180.9	41.8	20.9	70.7	0.2	314.5	263.2		
37		Burgonya	98.0	43.3	10.2	205.4	—	356.9	926.3		
		Átvitel	89090.6	19604.2	3512.2	42328.9	2855.2	157391.1	147164.1		

Sorszám	Az áruk megnevezése		Bel-forgalom		Kiviteli forgalom		Beviteli forgalom		Össze- sen	1894-ben volt összesen		
			saját	pályákra	honos	külföldi	honos	külföldi				
											pályákról	
											t o n n á k b a n	
		Áthozat . .	89090·6	19604·2	3512·2	42328·9	2855·2	157391·1	147164·1			
38	Mezei, kerti és erdei termékek	Czukorrépa	33760·8	20·0	—	1847·4	—	36628·2	22401·1			
39		Répaszelet	18401·7	1592·0	—	—	—	19993·7	12186·7			
40		Heremag	52·2	63·4	—	—	24·6	140·2	95·0			
41		Repce és kendermag	837·5	55·2	—	0·7	—	893·4	430·4			
42		Úde gyümölcs . . .	418·3	176·9	2·2	95·8	12·7	705·9	710·8			
43		Aszalt gyümölcs . .	10·5	0·7	—	2·4	0·7	14·3	35·9			
44		Széna, szalma . . .	425·5	316·3	—	1·7	89·4	832·9	2452·6			
45		Vetőmagvak, kerti és mezei termények . .	3573·6	700·1	305·5	288·3	—	4867·5	3070·0			
46		Vörös- és fokhagyma	209·1	5886·1	2562·5	0·4	10·0	8668·8	8215·3			
47		Zsírárúk	Faggyú	33·1	4·2	8·7	9·7	0·1	55·8	47·6		
48	Szappan és gyertya		126·4	21·4	0·3	81·7	10·6	240·4	180·8			
49	Növényolaj		19·9	2·9	—	39·3	4·2	66·3	132·5			
50	Halzsír		2·6	1·6	—	2·1	0·1	6·4	0·3			
51	Különféle zsiradék .		105·7	12·3	2·3	113·7	7·1	241·1	182·3			
52	Len, kender, cseppű, kócz	1932·0	35·8	14·2	89·5	5·0	2076·5	559·8				
53	Fonal mindennemű . . .	50·5	20·4	4·3	55·0	21·3	151·5	132·0				
54	Ingóság, bútor és hangszerek	898·5	573·5	22·1	457·1	80·0	1981·2	1936·7				
55	Üveg, üvegárúk és porcellán	234·8	337·8	119·5	228·1	40·5	960·7	896·6				
56	Bőrök	Nyers és cserzett bőr	75·0	127·8	19·8	73·3	2·0	297·9	554·8			
57		Kidolgozott bőr . .	52·4	59·2	30·6	51·7	5·9	199·8	172·7			
58	Fa, épület és szerfa-árúk	Tűzifa	76106·3	22099·6	21·0	349·7	13·8	98635·4	98542·7			
59		Donga	2316·6	797·7	792·5	54·5	—	3961·3	4413·2			
60		Épület, asztalos és bodnárfa	12030·0	5882·9	1111·6	7875·0	371·9	27271·4	33294·0			
61		Fakéreg, puhafa és cserháj	342·6	110·8	—	32·4	10·3	496·1	129·0			
62		Talpfa	15587·4	3358·9	63·8	—	—	19010·1	11914·1			
63	Gubacs	84·3	1·5	—	—	—	85·8	724·0				
64	Különféle faárúk . .	1641·1	253·8	467·5	700·5	11·6	3074·5	6183·6				
65	Gyarmati inyencz ételek, fűszer, és másnemű fogyasztási tárgyak	Sör	1209·4	62·3	0·2	440·2	1·2	1713·3	1681·1			
66		Vaj és marhazsír . .	—	—	—	—	—	—	5·3			
67		Sajt	—	—	—	0·1	—	0·1	0·8			
68		Tojás	82·6	16·3	104·9	3·1	0·5	207·4	492·2			
69		Heringek	31·3	0·1	—	18·7	2·1	52·5	78·9			
70		Kávé	20·5	2·2	12·5	26·3	13·6	75·1	100·4			
71		Örlemények	3926·0	567·0	33·1	2577·5	4·4	7108·0	6048·4			
72		Rizs	48·9	1·9	—	84·4	1·6	136·8	150·6			
73		Só, trágyasó kiv. . .	926·7	11·2	13·0	847·7	—	1791·6	1407·3			
74		Szesz és szeszfélelék	1469·9	279·8	100·0	390·4	2·8	2242·9	2700·1			
75	Bor	630·3	631·0	322·0	475·4	11·4	2070·1	3436·1				
76	Déligyümölcs	10·1	27·8	0·1	16·4	1·6	56·0	40·7				
77	Nyers dohány	551·3	23·7	728·7	1·5	—	1305·1	1377·6				
78	Dohány gyártmányok	222·5	81·6	—	45·1	0·1	349·7	388·4				
79	Czukor	3646·1	583·3	0·4	808·3	8·2	10346·3	9577·0				
		Átvitel . .	271194·9	69705·9	10375·5	60559·0	3574·9	415410·1	383743·5			

Sorszám	Az áruk megnevezése		Bel-forgalom			Kiviteli forgalom		Beviteli forgalom		Össze- sen	1894-ben volt összesen
			saját	honos		külföldi	honos		külföldi		
				pályákra			pályákról				
				t o n n á k b a n							
		Áthozat . .	271194·9	69705·9	10375·5	60559·0	3574·8	415410·1	383743·5		
80	Gyarmati inyenec ételek, fűszer és fogyaszt, tárgyak	Pótkávé	7·8	1·1	—	26·7	2·1	37·7	40·6		
81		Szörp	3729·1	652·6	—	—	—	4381·7	3123·4		
82		Hús, szalonna, méz és más fogyaszt. cikkek	434·3	91·1	12·4	419·4	14·8	972·0	858·6		
83		Rövid- és díszárúk . . .	125·1	21·1	5·2	173·7	25·0	350·1	325·2		
84	Fonott és szövött kézművek	Vászonnemű	3·9	0·9	0·1	3·8	1·6	10·3	9·8		
85		Gyapotnemű	10·4	1·4	0·6	4·6	4·3	21·3	0·2		
86		Gyapjúnemű	3·4	2·1	—	11·9	5·3	22·7	28·4		
87		Különféle kézművek	215·9	0·1	6·7	447·2	105·8	775·7	953·4		
88	Gépek	Gazdasági gépek . .	268·2	57·5	10·7	498·3	44·5	878·7	1078·1		
89		Másnemű gépek . .	226·0	154·4	14·8	319·6	26·2	741·0	454·8		
90	Fém- árúk	Nyers fémek, réz . .	—	—	—	0·9	—	0·9	—		
91		Fémárúk	0·3	2·4	0·2	4·5	—	7·4	2·6		
92	Kato- nai javak	Málha és ingóság . .	28·3	25·6	0·4	39·1	7·8	101·2	105·2		
93		Lovak	—	—	—	2·8	—	2·8	129·0		
94		Ökrök	—	—	—	—	3·0	3·0	—		
95		Len és olajlepények . . .	24·8	—	10·5	26·0	10·0	71·3	180·3		
96		Papír és papírtábla . . .	49·4	7·5	0·6	102·9	91·2	251·6	352·1		
97	Kő, föld, mész és fész	Mész égetett	739·0	172·4	10·0	2155·8	10·9	3088·1	3984·3		
98		Fész	18·5	1·4	—	55·9	—	75·8	8·0		
99		Vizhatlan mész	1349·6	808·3	—	452·4	0·1	2610·4	2695·4		
100		Durva és kidolg.kövek	63130·3	30753·4	—	939·0	0·1	94822·8	42722·4		
101		Tégla	5744·1	1318·2	—	355·1	52·0	7469·4	8669·2		
102	Kövecs	Lovak	20476·3	1547·5	—	42·1	—	22065·9	15691·6		
103		Föld és különf. kőárú	5462·4	1266·3	30·3	680·3	94·2	7533·5	9232·4		
104		Köedény és fazekas árúk	40·3	38·1	—	0·1	—	78·5	50·1		
105		Gyapjú állati	40·7	57·0	3·2	1·0	0·2	102·1	101·4		
106	Egyéb árúk és állatok	Ökrök, birkák, tehe- nek és borjúk	44·6	631·7	641·1	454·6	30·1	1812·0	2124·8		
107		Lovak, öszv., szamarak	72·5	301·3	35·5	132·8	—	542·1	463·9		
108		Sertések	636·3	2725·5	3080·0	304·7	—	6746·8	10608·2		
109		Kosok, juhok, kecskék	3·0	160·5	26·3	2·0	—	191·8	212·8		
110		Szárnyasok	36·9	30·3	5·8	92·7	0·1	165·8	147·4		
111		Szekerek és hintók	9·3	2·5	—	1·9	—	13·7	35·9		
112		Vasúti közl.eszközök	14·0	2·0	—	0·9	—	16·9	22·2		
113		Hullák	—	—	—	—	—	—	20·9		
114		Külön nem eml. árúk	520·6	427·8	15·7	73·5	4·7	1042·3	647·1		
		Összesen . .	374660·2	110967·9	14285·7	68395·3	4108·3	572417·4	488823·2		
		Podgyász . .	788·7	159·9	—	169·9	—	1118·2	985·5		
		Gyorsárú . .	880·2	1457·5	1222·2	1237·6	51·9	4849·4	4353·0		
		A szállítmányok össz.	373328·8	12585·3	15507·9	69802·8	4160·2	578385·0	494161·7		
115		Önköltségi szállítmányok	38157·7	31·5	0·1	929·6	30·2	39149·1	100089·4		
		Főösszeg . .	411486·5	12616·8	15508·0	70732·4	4190·4	617534·1	594251·1		

Jegyzet. Élő állatok szállítottak: 652 drb. ló ; 5133 db. szarvasmarha ; 52609 db. sertés és 3297 drb. egyéb állat.

4. A boros-sebes-menyházai keskenyvágányú vasút.

A boros-sebes-menyházai keskenyvágányú vasút 1893-ban épült, a boros-sebesi uradalom új tulajdonosának, Wenckheim Frigyes grófnak költségén s az arad-csanádi egyesült vasutak mérnöki személyzetének felügyelete alatt. E vasút építtetője azért nagy pénzbeli áldozatokat hozott; ő és néhai Boros Béni, ki a vasút eszméjét először vetette fel s azt közreműködésével meg is valósította, azon célt tűzték ki magok elé, hogy e vasúttal megyénk ezen elhanyagolt, bár éppen nem szegény, vidékét belevonják a forgalom körébe. A vasút az aradi és csanádi egyesült vasutak boros-sebesi állomásától kiindulva s az ottani kőbányát érintve, a déznai völgyben halad Menyházáig. A pálya egész hossza 21,300 mtr. Boros-Sebestől Menyházáig a pálya folytonosan emelkedik; a magasságkülönbség a pálya kezdő és végpontja között 172,53 méter. A vonalnak Déznától Menyházáig terjedő részén, hol a déznai patak völgye igen szűk, sok forduló s azonkívül több lemetszés is vált szükségessé, daczára annak, hogy éppen a terepre való tekintettel keskenyvágány (46 cm) alkalmaztatott. A vasútvonal állomásainak száma hét s azok így következnek: 1. Boros-Sebes rendező állomás, 2. Boros-Sebes vasgyári megálló, 3. Szelezsán-Prezest rakodó-megállóhely, 4. Bohány rakodó-megállóhely, 5. Dézna állomás, 6. Ravna megállóhely, 7. Monyásza megállóhely, 8. Menyháza-fürdő, 9. Menyháza állomás. A fővonalból több iparvágány ágazik ki és pedig: Prezesten a fűrészmalomhoz, Menyházán a márványfűrészhez, a meggyesvölgyi mészkőbányához, a vasolvasztóhoz és a márványbányához. Ez utóbbi iparvágányt egész a Codru hegységig meghosszabbították; hossza 7 km. s legnagyobb emelkedése 70‰.

E vasútvonal építésénél figyelemmel voltak a takarékosagra; a vonalat lehetőleg az uradalom területén vezették, hogy a kisajátításokat elkerüljék; a szükséges töltés-anyag a pálya mellett levő területről véteztett; a hidak, tekintettel az uradalom nagy erdőségeire, fából készültek; a síneknél a szilárdság érdekében már inkább mellőzték a takarékoságot s folyó-méterenkint 10,9 kg. súlyú aczélsíneket alkalmaztak, melyek megengedik, hogy a vonatok 25 kmnyi óránkénti sebességgel haladjanak. A tölgyfa-anyagot az uradalom erdőségeiből nyerték. A pályatest kiépítése 84700 m³ földtöltést s 6000 m³ bevágást igényelt; útátjáró készített 49; a felhasznált kőanyag 2410 m³ volt. A hidak száma 67, összes nyílása 167 mtr; faanyaguk 237 m³. A fővágány hossza 22,037 mtr., a mellékvágányoké 3087; a vágányok összes hossza tehát 25,124 mtr. Felhasználtatott a felépítményre 37,686 drb. talpfa, 608 tonna vasanyag s 15,649 m³ kavics; a váltók száma 23, fordító-korongoké 2. Boros-Sebesen az aradi és csanádi egyesült vasutak állomása közelében van az átrakodó és rendező állomás, ugyszintén egy lokomotív-szín két lokomo-

tív-állással s egyéb állomási berendezéssel. A magas-építményeknél bizonyos csínt fejtettek ki; Déznán csinos felvételi épület és külön árúraktár, Menyháza-fürdő megállóhelyen szintén igen csinos felvételi épület van. Az őrházak száma 5; egyéb építmények: 1 nyílt rakodó, 1 árúbódé, 1 pályafentartási raktár, 2 állomási árnyékszék, 4 igen egyszerű szerkezetű víz-állomási kút, 2 tisztító-gödör, 1 hídmérleg 15,000 kg. teherbirással, 1 lokomotív-szín két lokomotívra (Boros-Sebesen) és egy másik 1 lokomotívra (Menyházán.)

A vasútvonal felszerelése: 2 drb. három-csatlós, 3·3 t. tengelynyomású, 10 t. adhaesió súlyú lokomotív a bécsi Siegl-féle gyárból, továbbá személykocsik és fedett vagy nyitott teherkocsik. A személy és fedett teherkocsik az aradi Weitzer János-féle waggongyárból, a nyitott teherkocsik az aradi és csanádi egyesült vasutak aradi gépgyárából kerültek ki. A kocsik igen jó szerkezetűek s nagy terhet bírnak el. A személyszállító kocsik az I., II. és III-ik osztálynak felelnek meg s minden osztályból két kocsi van, az összes személykocsik száma tehát 6. Az első osztályú kocsik kiállítása igen fényes. Ezenkívül van: 2 kombinált podgyász- és postakocsi, tíz 8 kerekű fedett s 21 nyitott teherkocsi 6 t. teherbirással, 10 négykerekű nyitott teherkocsi 4 t. teherbirással, 1 hajtány s 6 pályakocsi. Járművekre összesen 93,000 frtot fordítottak.

A vasút kiépítése 210,000 frtba került; ehhez hozzáadva, a járművek 93,000 frtnyi költségét, a teljesen felszerelt vasút költsége 303,000 frtra vagyis kilométerenkint 13,765 frtra rugott. E vasút például szolgálhat a jó és olcsó keskeny vágányú vasutak építésére.

5. Az aradi közúti vaspálya.

Ezen vaspálya az aradvárosi személy- és árúforgalom közvetítésére 1869-ben építettett és akkor e célból egy részvénytársaság alakult, melynek feladatává e pálya létesítése és fentartása, továbbá egy téglagyár kezelése tétellett. A vaspálya 1869. évi október 24-én adatott át a forgalomnak; hossza 1870-ben 10·2 kilométer volt, 1871-ben 11·6, 1872-ben pedig 12·17 kilométerre növekedett s azóta egész napjainkig ezen állapotban van. A társulati alaptőke 3400 drb. 100 frtos részvény alapján 340,000 frtot tőn, melyből azonban 1875. elején 80 darab már törlesztetett. Az említett évben a társaság bevétele a vaspályából 62,855 frt, kiadása ugyanerre 57,319 frt, jövedelem ezen üzlet után 5536 frt volt.

A vaspálya forgalma 1875-ben a következő volt: szállított 270,963 személy és 545,293 mmázsa teher. A bevétel volt a személyszállítás után 27,291 frt 90 kr., a teherszállítás után pedig 33,893 frt 11 kr. A forgalom lassú emelkedést mutat. — 1885-ben szállított 336,146 személy, kik összesen 33,216 frt 45 krt fizettek. A teherforgalom volt 718,891

métermázsa, melyért 30,289 frt 28 kr. folyt be. A személy és teherszállítás utáni összes bevétel tehát 63,505 frt s 73 kr. volt. 1890-ben a személyforgalom 360,134 személylyel volt képviselve, kik 34,926 frt 60 kr. szállítási díjat fizettek. Szállítatott ugyanez évben 721,972 métermázsa teherárú a melyből 32,117 frt 2 kr. volt a bevétel. Az összes bevétel tehát személy és teherforgalom után 67,043 frt 87 kr. volt. Végül az utolsó évben, melyre nézve adatokkal rendelkezünk, 1893-ban, szállítatott e vaspályán 447,216 személy, kik 44,242 frtnyi díjat fizettek; teherárú szállítatott 803,850 métermázsa, miből 34,368 frt folyt be. Az összes bevétel tehát 78,610 frt volt.

Mint azelőtt, úgy most is, a lóvasút sokkal nagyobb bevételt eredményez a téglagyárnál. A jövedelemben emelkedés mutatkozik, mivel a személyforgalom csekély fogyását a teherforgalom emelkedése messze felülmulja. A legutóbbi évben, 1896-ban, 27,215 frt s 48 kr. tiszta nyereség mutatkozott; ebből a tartalékalap javára fordítatott 2721 frt 54 kr., a részvényesek között kiosztatott 22,305 frt; a többi az igazgatók és tisztviselők jutalékára, nyereségyenlegre stb. fordítatott. Egy részvényre 9 frtnyi osztalék jutott. Az aradi lóvonatú vaspálya a múlt évben a brüsseli »société anonyme d'éclairage«-nak adatott el. Az eladáshoz Arad sz. kir. város törvényhatósági közgyűlése 1896. évi október hó 14-iki közgyűlésében hozzájárult, de azt a miniszterium eddig nem hagyta jóvá.

III. Hajózás és tutajozás.

Aradvármegye folyói közül a megye területén csak a Maros hajózható oly hosszúságban és annyi ideig, hogy hajóforgalma a közgazdasági életben számottevő tényezőnek nevezhető. Bővebben tehát csak ezen folyó hajózási viszonyaival fogunk foglalkozni, míg a Körösök hajózási viszonyait, melyekre nézve kevés a pozitív adat, csak röviden érintjük.

A Maros hajó- és tutajforgalma már is jelentékeny s megvan-nak hozzá a természeti feltételek, hogy még nagyobb legyen. Mostanság ugyanis a folyó csak nagy és középvízállásnál hajózható és tutajozható, ellenben kis vízállás esetén az sok helyen oly sekély, hogy nemcsak a hajózás, de még a tutajozás is lehetetlenné válik. Ilykép a közlekedés a Maroson többnyire már augusztus közepe táján megszűnik s csak tavasszal a jégzajlás után nyílik meg újból. Ennek oka pedig nem a kicsiny vízmennyiségben, hanem a folyó rendezetlen voltában rejlik. A folyó az Alföldön is, — ellentétben a legtöbb alföldi folyóval — még rendkívül nagy eséssel, ennek folytán nagy sebességgel bír s medrének átalakításán folyton nagy erővel működik. Sok helyen nagyon szétterül s ezáltal sekélylyé válik, másutt pedig zátonyokat alkot; a sekély részek és

zátonyok kis víz esetén aztán megakadályozzák a hajó- és tutajközlekedést. Ha ellenben a folyó medrét rendeznék, vagyis a zátonyokat eltakarítanák s a medret egyes helyeken szűkebbre szorítanák, a mi egyáltalában nem követel oly nagy munkát, a mely nem volna kivihető; jól rendezett, egyenletes mélységű s a jelenleginél szűkebb mederben a Maros még kis vízállásnál is hajózható volna; a másodpercenként lefolyó vízmennyiség kis víznél sem kevesebb soha 35 m³-nél s ez a vízmennyiség a folyó nagy esése daczára is biztosítaná a hajózáshoz szükséges mélységet. Ha ellenben a tervezett arad-csanádi s a torontáli öntöző-csatornák kiépülnének, a folyónak kis víz esetén alig maradna 10 m³ vízmennyisége s ez esetben csak oly szerkezetekkel volna hajózhatóvá tehető, mely a vízfolyást meglassítva, a vízszint magasabbra emelné; ily célra alkalmazhatók volnának a külföldön kis víznél használt úszógáták.

A jelenlegi viszonyok mellett a Maros középvízállásnál egész aradmegyei szakaszán hajózható. Gőzhajózással is tétettek kísérletek, melyek arra az eredményre vezettek, hogy kisebb gőzhajók a Maroson a közepesnél valamivel nagyobb vízállás mellett járhatnak ugyan, de az út a meder egyenetlenségei mellett nagyon bizonytalan; a vízszínek igen gyors változásai folytán nem lehetne a hajójáratot hosszabb időre berendezni. Ez az oka annak, hogy a Maroson mindez ideig rendszeres gőzhajózás nincsen. A meder rendezése tehát a gőzhajózás érdekében is kívánatos volna, de annak magában kellene foglalni a nagyon éles kanyarok eltüntetését is, mivel ezek a vontató-gőzösök használatát igen megnehezítik, sőt lehetetlenné teszik.

A folyó tehát a hajózás érdekében szabályozásra szorúl. E szabályozás fontos közérdeket képvisel; fölismerte ezt az állam is és elvállalta a szabályozás végrehajtását. A szabályozandó szakasz Zámtól a Maros torkolatig terjed s a szabályozás különféle partvédművek építéséből fog állani, melyek Zámtól Aradig, hol a kő olcsó, kőből, innen lefelé pedig rőzséből készülnének. A szabályozás összes költsége — eltekintve a mozgógátáktól — 7.000,000 frtra számított ki. E munkálatok részletenkint, hosszabb időkbén volnának végrehajtandók; ez idő szerint azonban az állam alig fordít évenként 20—30,000 frtot azokra, s a szabályozás végrehajtása csak igen messze jövőben remélhető. Aradmegye területén mederrendezési munkák csak Paulis községhatárában történtek, hol a Maros medre nagyon el volt vadulva.

A hajózás érdekében történnek a meder-tisztítási munkálatok is, melyeket szintén az állam végeztet. Ezekre valóban nagy szükség van, mivel a gyors folyású víz temérdek fatörzset, gyökeret, követ stb. sodor a Marosba, melyek a hajózásnak állandó veszedelmeit képezik. Erre a célra az állam 3—4000 frtot költ évente a Zámtól a Maros torkolatáig terjedő szakaszon. A Maros jelenlegi hajó- és tutajközlekedése már számot

tesz; a forgalomnak főhelye Arad, hová a szállított termények legnagyobb része érkezik eladás végett. Szeged felől búzával és tengerivel megrakott hajók jönnek, felülről pedig a fa képezi a szállítás főtárgyát. Nagy mennyiségű fenyő-szálfá érkezik innen tutajokba összekötve; a tűzifát nagyobb részt a tutajokon, de hajókon is szállítják; a szálfát az aradi fűrészgyárak, a tűzifát pedig a fakereskedők veszik meg. A fenyőfa Erdélyből való és nagy részét Zámban eresztik útjára tutaj alakjában. Szálfából évente mintegy 200—250,000 m³, tűzifából pedig 80—100,000 érkezik Aradra. A hajó vontatása lovakkal történik.

Aradváros rajta van a marosi közlekedés fejlesztésén. Az 1887-ben életbe lépett hajózási szabályrendeletben a vontató út szélessége 10 méterben állapítottatott meg; használatáért díjat nem fizetnek. A szabad kikötőkül kijelölt helyeken 8 napig kikötési díj nem szedetik, másutt ellenben ennek kötelezettsége mindjárt az első napon beáll. A kikötésnek és kirakodásnak az érkezés sorrendjében kell történni. A rendre való felügyelettel és a díjak beszedésével egy partfelügyelő van megbízva, a ki szükség esetén rendőri segílyt is vehet igénybe. A kikötési díjak a hajó minősége szerint 5—30 krajczárban, $\frac{1}{4}$ tutaj után pedig 5 krajczárban állapítottatott meg. A rakóhely használatáért járó díjak szintén megfelelően vannak szabályozva.

A Körösök hajózási viszonyairól kevés mondani valónk van. A Fehér-Körös nyaranta oly sekély, hogy ott hajózásról, de még tutajozásról sem lehet szó. A Fekete-Körösön ellenben van némi hajózás Vadásztól lefelé, hol tűzifát szállítanak hajókon, melyek azonban csak középvízállásnál közlekedhetnek; nagy vízállásnál ugyanis az alacsony nyílású hidaktól, kis víznél pedig a folyó sekélysége miatt nem járhatnak; a hajózás így az évnek aránylag rövid szakára van korlátozva. Tutajozás, fenyőerdők hiányában, alig van.

IV. Posta, távirida és távbeszélő.

1. **A posta** forgalma úgy a városban, mint a megyében igen nagy lendületet nyert a közel multban. A legutóbbi évek alatt a posta forgalmának haladása már nem oly feltűnő, sőt egyes küldeményeknél visszaesés is mutatkozik; mindazáltal az összes forgalom még most is öregbedik, habár az emelkedés jóval lassabban történik, mint azelőtt. Igen érdekes a helyi kereskedelem jellemzése szempontjából azon adat, hogy az Aradon feladott csomagok száma egyre fogy, míg az érkező csomagok száma határozott emelkedést mutat. Világosan tanúskodik ez arról, hogy az aradi kereskedelem vidéki piaczeit mindjobban elveszíti, a mennyiben a közönségnek jó része egyenesen a fővárosi vagy idegen czégektől szerzi be szükségleteit. Igen jellemző adat, hogy az 1896-ik évben az aradi posta-

hivatalok forgalma nagyságra nézve negyedik volt az országban, csak a budapesti, zágrábi és fiumei mulván azt felül.

Aradon 4 postahivatal van és pedig a főhivatal a belvárosban, egy hivatal a vasútnál, egy a várban és egy Gáj külvárosban. Ezek között a belvárosi, vagyis a főhivatalnak a forgalma a többieket messze felülmulja. Aradvármegyében 54 postahivatal van és pedig a következő községekben: Al-Csill, Almás-Kamarás, Apateleak, Arad-Mácsa, Arad-Szent-Márton, Bánkút, Berzova, Bokszeg, Borosjenő, Boros-Sebes, Buttyin, Csermő, Dézna, Elek, Glogovác, Gurahoncz, Gyorok, Gyulavarsánd, Iltyó, Kisenő, Kis-Pereg, Konop, Kovaszincz, Kurtics, Lőkősháza, Maros-Szlatina, Megyes-Bodzás, Muszka-Magyarát, Nagy-Halmágy, Nagy-Pél, Nagy-Zerénd, Otlaka, Pankota, Paulis, Pécska, Petris, Radna, Repszeg, Seprős, Sikló, Silingyia, Simánd, Soborsin, Székudvar, Szemlak, Talpas, Taucz, Ternova, Tótvárad, Uj-Szent-Anna, Vadász, Világos, Zaránd és Zimándujfalu.

Érdekes lesz, ha a postaforgalom számadatait egy régibb és egy újabb évre nézve közöljük. 1878-ban érkezett Aradra 350,326 bérmentesített s 8460 bérmentetlen levél, 78,786 levelezőlap, 61,354 nyomtatvány, 260,430 hírlap, 6590 árúminta, 105,102 portómentes levél. A postautalványokra befizettetett Aradon 4.866,959 frt., kifizettetett 2.551,263 frt. A kocsipostán érkezett 29,754 darab csomag és 58,194 darab pénzes levél, utóbbi 10.761,210 frt értékkel. Aradvármegyébe ugyanazon évben érkezett 358,753 bérmentesített s 14,112 bérmentetlen levél, 73,404 levelezőlap, 51,858 nyomtatvány, 352,206 hírlap, 161,280 portómentes levél s 23,580 árúminta. Postautalványokra a megyében befizettetett 466,169 frt, kifizettetett 126,056 frt. A kocsipostán érkezett 40,454 darab csomag s 6.489,442 frt értékű 37,476 drb pénzeslevél. A postai feladásról a korábbi évekre vonatkozólag nincsenek adataink, de a beérkezett küldemények mennyisége is eléggé megvilágítja a forgalom nagyságát. Most lássuk egy újabb év forgalmát. 1895-ben Aradra érkezett 707,860 közönséges levél, 311,520 levelezőlap, 189,740 nyomtatvány, 204,340 portómentes levél, 117,920 ajánlott levél, 2160 levélpostai utánvétel, 119,180 csomag, 15,800 pénzes levél, 18,410 utánvétel s 173,913 drb utalvány 4.524,547 forint értékben. Ugyanazon évben feladott Aradon 145,800 ajánlott levél, 920 levélpostai utánvétel, 128,300 csomag, 18,420 pénzes levél, 53,040 utánvétel, 106,677 utalvány, mely utóbbiak értéke 3.865,028 frt volt. A pénzes levelek értékére, továbbá a hírlapforgalomra vonatkozó adatok hiányoznak; a mi ez utóbbit illeti, úgy az Aradra érkező, mint az itt feladott hírlapok számát hozzávetőleg $\frac{1}{2}$ millióra tehetjük.

Ugyanezen évben (1895) Aradvármegyébe érkezett 674,720 közönséges levél, 306,100 levelezőlap, 216,980 nyomtatvány, 281,540 portómentes levél, 92,760 ajánlott levél, 2740 levélpostai utánvétel, 97,980 csomag, 14,120 pénzes levél, 37,320 utánvétel, 67,964 utalvány 1 984,670

forint értékben. Feladatott ugyanazon év folyamán a megyében 124,980 ajánlott levél, 1040 levélpostai utánvétel, 54,420 csomag, 26,520 pénzes levél, 13,580 utánvétel s végül 162,581 utalvány 3.664,157 frt értékben. A pénzes levelek értékére s a hirlapok számára vonatkozó adatok itt sem állanak rendelkezésünkre, sőt e helyt a hirlapforgalmat hozzávetőleg sem állapíthatjuk meg. Ugyancsak hiányzanak a feladott levelek, levelezőlapok, nyomtatványok stbre vonatkozó számadatok is, miután ezeket, nem lévén érték a posta felelős, nem is tartják számon.

2. **A táviró** forgalma, a postáéhoz hasonlóan, sőt még inkább, úgy Arad város, mint a megye területén nagy emelkedést mutatott a közel multban, jeléül annak, hogy a közönség mindjobban felismerte ezen intézménynek nagy gyakorlati hasznát. Csupán a városközi távbeszélő behozatalakor mutatkozott a táviró forgalmában némi csökkenés, mely azonban csak időleges volt, és utána hamar ismét emelkedés következett be. — Aradon 2, a megyében pedig 23 táviró állomás létezik; ez állomások száma az utóbbi években is többször szaporodott s várható, hogy az a közel jövőben is még szaporodni fog. 1880-ban Aradon kívül még csak egy táviró-állomás volt a megyében (Kisjenőn), 1885-ben már 18 s azóta szaporodott fel 23-ra.

Az alábbi táblázat az aradvárosi és megyei táviró-forgalmat tünteti fel az 1880., 1885, 1890. s 1895. években.

	Arad város		Aradvármegye	
	feladatott távirat	érkezett távirat	feladatott távirat	érkezett távirat
1880-ban	29058	31576	1019	905
1885-ben	35728	39809	12778	13332
1890-ben	38806	41293	15689	15344
1895-ben	60735	63406	41142	33232

3. **A távbeszélő** Aradon már 1885. óta van használatban, míg a megyében sokkal később lépett életbe. Az aradvárosi távbeszélő kezdetben magánvállalat volt s csak 1890-ben államosított. Az államosítás nagy hasznára vált a közönségnek. Annak folytán ugyanis a távbeszélő egyrészt olcsóbb, másrészt felszerelésben és kezelésben jobb lett, s használata a közönségre nézve előnyösebbé vált. Csakis ekkor kezdte a közönség a távbeszélőt nagyobb mértékben igénybe venni. A távbeszélő 1885-ben 10 állomással nyílt meg, de azok száma még azon évben 25-re szaporodott fel. Ezután nem mutatkozott nagyobb emelkedés, míg a táv-

beszélő állami kezelésbe nem ment át. A 90-es években az államosítás után rohamosan emelkedett a távbeszélő előfizetőinek száma; 1895-ben már 345-re rugott, míg a távbeszélő hálózat hossza néhány száz kilométernyi volt. Ugyanez évben a helyi távbeszélőnél körülbelül 520,000 kapcsolás történt. A távbeszélő hálózat nemcsak Aradvárosra, hanem a várra és Uj-Aradra is kiterjed. A távbeszélő használati díja havonként 5 frt; azelőtt e díj jóval magasabb volt, a mi használatának elterjedését sokáig hátráltatta.

4. A **városközi telefon**, mely Aradot Béccsel, Pozsonnyal, Győrrel, Budapesttel, Szegeddel és Temesvárral köti össze, az 1893. év végén készült el s 1894. évi január elsején adatott át a közhasználatnak: A közönség, mely ez intézmény létesítését igen óhajtotta, gyakran veszi azt igénybe. 1895-ben a hivatalnál megfizetett beszélgetések forgalma következőleg alakult: *a*) Bécsbe: beszélgetés 775, service taxé 17, visszavonás 77. *b*) Belföldre: beszélgetés 4184, service taxé 159, visszavonás 278. A hivatalhoz érkezett beszélgetések: *a*) Bécsből: beszélgetések 497, service taxé 8, visszavonás 26. *b*) Belföldről: beszélgetés 2905, service taxé 50, visszavonás 200. Az összes felszámítható díjak 9121 frt 48 kr-ra rugtak, a helybeli előfizetőktől beszedett díjak összege pedig 17,371 frt 4 kr. volt.

5. A **megyei telefonhálózat** legujabb keletű, mert csak 1896-ban létesült a kereskedelemügyi miniszter kezdeményezésére. Kiépítésének eszméje a vármegye törvényhatósági bizottságának 1894. évi febr. 28-án tartott közgyűlésében merült fel. Hosszas tanácskozások és tárgyalások után 1894. évi okt. 8-án 758/894. kgy. sz. a. kelt végzésével, a vármegye törvényhatósága elhatározta, hogy: *a*) A távbeszélő-hálózat vezetékének fővonalai, t. i. Aradtól a járási székhelyekre s onnan ismét a járásbeli postaállomással bíró mindazon községekbe, hol legalább 3 előfizető jelentkezése biztosítva van, a vezetékek vármegyei közköltségen állítanak fel s ehhez képest a községek éppen úgy, mint a magán előfizetők, csupán a postahivataltól a községhezáig terjedő magánvezetékek előállításáról gondoskodnak. *b*) A körülbelül 35,000 frtra számított ebbeli építési költségek fedezése végett 1895. és 1896. években 20%-os törvényhatósági pótdadó vettetik ki; s e mellett: *c*) A pótdadó kivétel további ismétlésének elhárítása végett a távbeszélő-hálózat fentartási költségei, melyek évi 2000—2000 frtra számíthatók, az útfentartási költségvetés terhére vétetnek fel, míg az alispáni hivatal és a járási szolgabiroóságok előfizető állomásai után az előfizetési díjak a vármegye házi pénztárából viseltetnek.

Ezen alapon a közhasználatú törvényhatósági távbeszélő hálózat, a vármegye 54 postaállomással bíró községe közül egyelőre 25 község bevonásával állapított meg s a hálózat kiépítése az 1895. év őszén a nagy-

váradai posta- és távirdaigazgatóság vezetése alatt megindíttatván, 1896. évi július hó 8-ikán tényleg üzembe is vétetett.

A távbeszélő hálózat jelenleg a következő községekben és a következő számú előfizetőkkel van helyi központokkal t. i. a postahivatalokkal összekötve, u. m.: 1. Kurtics 3. 2. Mácsa 3. 3. Gyorok 4. 4. Pécska 5. 5. Szemlak 1. 6. Világos 7. 7. Pankota 6. 8. Ternova 1. 9. Mária-Radna 2. 10. Paulis 6. 11. Berzova 7. 12. Tótvárad 2. 13. Soborsin 3. 14. Nagyhalmagy 2. 15. Borossebes 5. 16. Gurahonc 4. 17. Boros-Jenő 5. 18. Csermő 5. 19. Apatele 2. 20. Kis-Jenő 7. 21. Székudvar 2. 22. Sep-rős 3. 23. Elek 5. 24. Medgyes-Egyháza 4. 25. Nagy-Pél 2; összesen 96 előfizetővel. Viszont Arad szab. kir. városban a törvényhatósági távbeszélő hálózaton ugyan kívül eső, de a vármegyei előfizetőkkel a városi központ útján kapcsolási viszonyban áll, 400 előfizető létezik.

A vármegyei állomások közül, a medgyes-egyházait kivéve, 24 község jegyzői székhelyet képez, a postaállomással nem bíró jegyzői székhelyek közül pedig Mikalaka és Zsigmondháza, mint az aradi, Berza és Prezest, mint a borossebesi s Medgyes-Bodzás, mint a medgyes-egyházai állomások előfizetői, a távbeszélő-hálózatba szintén bevonják, úgy, hogy a vármegye 100 jegyzői székhelye közül 29 telephonösszeköttetéssel bír.

A létező telephon-hálózat kiépítési költségeinek összege 26,175 frt 80 kr. volt. Ezen kívül az egyes előfizetőktől az előfizetői magán vezetékek előállítására és az előfizetői állomások berendezésére beszédetett és a posta- és távirdaigazgatósághoz beküldetett 6356 frt 62 kr.

A telefon-vezeték hossza ez idő szerint 527⁸/₁₀ klmter. A helyi központokat — kapcsolási állomásokat — minden telephon-állomáson az illető postahatal kezeli s ugyancsak a postahivatalok kezelik a nyilvános állomásokat is. Az előfizetési díj, a saját állomással bíró előfizetők részére, ugyanazon járás területén évi 30 frt (közhivataloknak 15 frt), a többi járással való összeköttetésre további 30 frt s az Arad szab. kir. várossal való összeköttetésre külön további 12 frt évenként. — Nem előfizetők a nyilvános állomás használatáért 5 percenként 50 krt és 10 kr. felhívási díjat fizetnek. A jövedelem az államkincstárt illeti.