

Dombóvár fejlődésének elindítója

a 150 éves

Bátaszék – Dombóvár – Zákány (duna – drávai)

vasútvonal a kezdettől az államosításig.

1.

Az idézett cikkek és írások a megjelenés szerint lettek leírva.

Báttaszék – Dombovár – Zákányi (Duna – Drávai) vasut.

Székhely: Budapest, Sugárut 82. sz.

Engedélyeztetett: az 1870-ik évi XXXIII. törvénycikk által.

Czég: Báttaszék – dombovár – zákányi (duna – drávai) vasút.

Igazgatóság: Elnök: Dr. Herz Vilmos. – **Helyettes-elnök:** Cséry Lajos. – **Igazgatósági tagok:** Cahnspeier Dávid, Majthényi Bálint, Verebélyi Imre, Schloss Gyula, Br. Springer Alfréd.

Felügyelő bizottság: Halász Gyula, Pallavicini Ede őrnagy, Dr. Sztroiny Sándor.

Az üzletet a m. kir. államvasutak igazgatósága kezeli.

Külszolgálat:

I. Pályafenntartás: I. Osztálymérnökség Kaposvárott: *Honhauser Adolf osztálymérnök*, Liehmann Antal segédmérnök. **II. Osztálymérnökség Báttaszéken:** *Helischauer József* osztálymérnök, László Gyula segédmérnök.

II. Forgalom:

Állomások. Zákány. Hivatalnok: Giwischer Nándor. **Csurgó.** Főnök: Zsifkovits Titusz. **Nagy – Atád – Szobb.** Főnök: Erhardt Henrik, Hivatalnok: Alexandrovits Gábor. **Beleg.** Főnök: Horváth Ferencz. **Jákó.** Főnök: Rézmann József. **Kis-Korpád.** Állomási előjáró: Fleischhammer Rajmond. **Kaposvár.** Főnök: Krimszky Géza. Helyettes-főnök: Schlegel Lőrincz. Hivatalnok: Gabel József. **Baté.** Főnök: Imrey Ferencz. **Dombovár.** Főnök: Kostyál János. Hivatalnok: Sesták Márk. **Mágócs.** Főnök: Szabady Gábor. **Szászvár-Máza.** Főnök: Papik Sándor. **Bonyhád.** Főnök: Udvardy Sándor. Hivatalnok: Bundsmann Károly. **Mórág.** Állomási előjáró: Hönigsfeld Ede. **Báttaszék.** Főnök: Stanakovits Nándor. Hivatalnok: Witzel Jenő.

Vonatmozgósítási és műhelyi szolgálat Kaposvárott. Főnök: Prohászka Ferencz. Hivatalnok: Papp János. **Anyagszertár Kaposvárott.** Gondnok: Nietsch Rezső.

Történeti adatok.

A Dráva és Duna közötti vasúti összeköttetés létesítését többen tervezték, így nevezetesen Somsich Miklós és érdektársai 1868. évi április 26-án előmunkálati engedélyt kértek s nyertek egy Dombovártól egyfelől Kaposváron át Zákányig, másfelől Tolna és Szekszárd felé a Dunáig vagy Szekesfehervárig vezetendő gőzmozdony vasútra; 1869. évi május 11-én pedig Pongrácz testvérek kaptak előmunkálati engedélyt egy Zákánytól Kaposváron, Dombováron át Szekszárdig, Báttaszék, Mohács-Baranyaváron át Eszékig, Szekszárdtól

2.

Tolnán, Pakson, Földváron s Adonyon át Budáig építendő gőzmozdonyu vasutra; míg Bartal György és érdektársainak a Dombovártól Tolnán át és Szegszárdon, esetleg Báttaszékre leendő meghosszabítással, s továbbá Bonyhádon át Hidasig vezetendő gőzmozdonyu vasut előmunkálataira 1869. évi október hó 14-én adatott meg az engedély. Bartal György és társai a tolnai, Somsich Miklós és társai a somogyi consortium nevében működtek.

E két consortium által tervezett vasutvonal folytatásául előmunkálati engedélyek adtak még: 1869. évi augusztus hó 24-én Springer Miksa és érdektársainak a Báttaszéktől Baja, Szeged, Arad, esetleg Szegszárd, Szeged-Aradig vezetendő fő- és báttaszék-mohácsi szárnyvonalra, - továbbá a Báttaszék-Szegszárd, Bonyhád-Szegszárd-Buda, esetleg Székesfehérvárra vezetendő vonalra; - 1870. évi szeptember hó 19-én pedig Perczel Miklósnak egy Szabadkától Almásnak, Bikityinek, esetleg Madaras, Borsodnak, s Baján át a Dunához s onnan Báttaszékig vezetendő gőzmozdonyu vasutra. – A somogyi és tolnai consortiumok később egyesülvén, a kormány velők az engedélyezési tárgyalásokat megkezdte, a mely tárgyalások sikeres befejezése alapján az 1870. évi XXXIII. t. cz. által becikkelyezett engedélyokmány szerint az engedélyesek, u. m. gróf Somsich Imre, Bittó István, mint a somogyi, Bartal György és Perczel Béla, mint a tolnai consortium meghatalmazottjai jogot nyertek egy a kanizsa-barcsi vonal zákányi állomásától Csurgón, Kaposváron, Dombováron át Bonyhád és Hidas közt Báttaszékig vezetendő mozdonyvasut építésére és üzemeltetésére.

A pálya alépítménye egy vágány számára volt előállítandó. Mihelyt a forgalom annyira növekedett, hogy az évi tiszta jövedelem mértőként 90,000 frtot ezüstben felülhalad, akkor az engedélyesek, azon időponttól kezdve, midőn az állami kamatbiztosítást többé igénybe nem veszik, azonnal kötelesek minden kártalanítás nélkül egy második vágányt letétni; ellenben az állami kamatbiztosítás igénybe vétele ideje alatt a második vágány lerakása csak külön egyezség alapján követelhető. A pálya al- és felépítménye, minden alkatrészeinek, épületek, pálya-elzárás, jelzések előállítása, illetőleg szállítása körül, valamint a sínutaknak az állomásoknál való elrendezésére nézve, nemkülönben az állomások berendezésénél azon szabványok és szabványrajzok követendők, melyek az állam költségén fogantatva vett másodrendű (Miskolcz-Bánréve) vonalakra nézve megállapítottak. Az engedélyesek köteleztettek 14 nap alatt, az engedélyezési törvény hatályba lépte napjától számítva, 300,000 frtnyi biztosítékot letenni, a vonalozási munkálatokat 4 hét alatt megkezdni, a zákány-dombovári szakasz általános tervezetét 3 hó lefolyta alatt, a dombovár-báttaszéki szakaszét 4 hó lefolyta alatt, az előbb említett szakasznak részletes tervezetét 5 hó lefolyta alatt, az utóbb említett szakaszét 6 hó lefolyta alatt a kormányhoz felterjeszteni s az egész vonalon az építést a részletes tervezet helybenhagyása után azonnal megkezdni.

A zákány-kaposvár-dombovári szakasz az engedélyezési törvény hatályba lépte napjától, vagyis 1870. évi aug. hó 10-től számítva két év alatt, a dombovár-báttaszéki szakasz ugyanazon naptól számítva három év alatt a közforgalomnak átadandó volt. A vitel- és fuvarbérek iránt rendeltetik, hogy az állami kamatbiztosítás igénybevételének egész ideje alatt azok meghatározására a kormány döntő befolyást gyakoroland, azon megjegyzéssel

3.

azonban, hogy a vitel- és fuvarberek leszállítása nem terjedhet ki annyira, miként az által a pálya üzleti és fenntartási költségének fedezése veszélyeztessék. Azon időponttól kezdve pedig, midőn a biztosítás többé igénybe nem vétetik, az árak és fuvarberek felemelése csak a kormány beleegyezésével történhetik. Az árszabási díjak ezüstben, illetőleg ezüst árkeletpótlékkal szedhetők. Az engedélyeseknek megadatott a jog részvénytársaságot alakítani s a szükséges pénz beszerzése céljából névre vagy előmutatóra szóló részvényeket vagy elsőbbségi kötvényeket kibocsátani. Az elsőbbségi kötvények mindazonáltal csak olyan összeg erejéig bocsáthatók ki, melynek kamatoztatása a biztosított tiszta jövedelemnek legföllel 3/5- részét igényli. Az engedélyezett vasutvonalra, megnyitása napjától számítva, az engedély tartamáig az állam átlagosan mérföldenként 25.450 forint tiszta jövedelmet, s ezen felül a kormány által jóváhagyandó törlesztési terv alapján, a kibocsátott tőkének még az engedély tartama alatti törlesztésére fordítandó évi törlesztési hányadot ezüstben akképen biztosít, hogy ha az évi tiszta jövedelem mérföldenként a biztosított összeget és a törlesztési hányadot el nem érné, a hiányt az állam pótolni tartozik.

Ezen biztosított tiszta jövedelem összege azon felvetésben állapítatott meg, hogy a pályához mérföldenként szükséges forgalmi eszközök beszerzési értéke 40.000 forintot o. értékben fog képviselni. Azon összeg, melyet az állam az átvállalt biztosítás folytán fizet, egyedül, mint egy évenként 4 %-al kamatozó előleg kezelendő. Ha a pálya tiszta jövedelme a biztosított évi összeget meghaladja, a felesleg fele része a teljesített előlegek és kamatok lerovására, ezeknek teljes törlesztéséig, a kormánynak azonnal átadandó.

A vaspályától azon években, a melyekben a biztosítást igénybe veszi, sem kereseti, sem jövedelmi, sem más, későbbben ezek helyett behozandó adó fizettetni nem fog. A részvények és elsőbbségi kötvények szelvényei az egész vonal forgalomba helyezte napjától 10 évig adó-, bélyeg- és illetékmentesek. Megengedtetik továbbá, hogy az első kiadásu részvények és elsőbbségi kötvények, ide értve az ideiglenes jegyeket is, bélyeg- és illetékmentesen adassanak ki. Ugyanazon mentesség a kisajátítások átíratási díjaira is megadatott, sőt a bélyeg- és illetékmentesség, a tőkeszerzés, valamint építkezés és az üzlet első berendezése céljából kiállítandó minden szerződés, beadvány, vagy bármely más okiratra is kiterjesztetett. Az engedély tartama az engedélyezett vonal megnyitása napjától számítandó 90 évre állapítatik meg, kezdődik tehát 1873. évi július hó 20-án, s lejár 1963. évi július hó 20-án. A kormány azonban fenntartotta magának a jogot, hogy az engedélyezési törvény hatályba léptétől számítva 30 év lefolyta után az engedélyezett pályát bármikor beválthassa. A beváltási ár meghatározására a vállalatnak a valóságos beváltást megelőző hét év alatti tiszta évi jövedelmei fognak felszámíttatni, mely összegből a két legmostohabb év tiszta jövedelme levonatván, a fennmaradt öt év átlagos tiszta jövedelme fog kiszámíttatni. Ezen átlagos összeg, mely azonban a biztosított tiszta jövedelemnél kevesebb nem lehet, az engedélyeseknek az engedély tartamáig, mint évi járadék fizetendő. Az engedély megszűntével vagy a pálya beváltása esetén az állam a pályát tehermentesen átveszi minden hozzátartozókkal együtt, az engedélyesek azonban az állami előlegek s kamatainak megtérítése után megtartják a vállalat saját kereseteiből alakított tartalékalap

4.

és a künnlevő actív követelések tulajdonát, valamint a vállalat saját vagyonából emelt azon létesítményeket, melyek előállítására a kormány által azon határozott hozzáadással hatalmaztattak fel, hogy azok a vaspályának tartozékát nem fogják képezni.

A fennebiekben ismertetett t. cz., illetőleg engedélyokmány alapján az engedélyesek a részvénytársaság megalakíthatása céljából az alapszabályokat a kormányhoz bemutatták, s miután az alapszabályok 1871. évi márczius hó 3-án helybenhagyattak, a részvénytársaság „Báttaszék-dombovár-zákányi (duna-drávai) vaspálya” név alatt megalakult s cégjét 1871. évi márczius hó 9-én bejegyezteté.

A pálya kiépítése, fölszerelése és az ahhoz szükségelt pénz beszerzésére nézve az engedélyesek Springer Miksa bécsi bankházzal szerződésre léptek 1870. évi október hó 31-én, oly feltétel mellett, hogy a társulat megalakulásával az engedélyesek jogai és kötelezettségei a társulatra mennek át. Ezen szerződés értelmében a pálya kiépítése és fölszereléseért Springer Miksa bankháznak az egész részvény és elsőbbségi kötvényekből álló alaptőke biztosított.

A részvénytőke eredetileg 4.665.200 frtra
az elsőbbségi kötvénytőke 6.982.800 frtra
az egész alaptőke tehát 11.638.000 frtra számított, mely összeg 22 mérföld pályahossznak felel meg. A pálya hosszának véglegesen 21.91 mérföldben történt megállapítása folytán azonban
a részvénytőke 4.636.200 frtra
az elsőbbségi kötvénytőke 6.954.200 frtra
az egész alaptőke tehát 11.590.400 frtra szállítván le, fölös számban kiállított címletek 1874. évben megsemmisítettek. A kötvények és részvények az angol-osztrák bank, illetőleg Biedermann M. L. és Reitzes bankházak útján helyeztetek el, 1871. évi július hó 8-án előrebocsátott aláírás nélkül az utóbb nevezett bankház által 15,000 db. részvény 164 %-os árfolyamon bocsátatván piacra. A pálya zákány-kaposvár-dombovári részének kiépítésére az engedélyokmány, mint már fennebb is említettett, 2 évet szabott ki. E határidő 1872. év augusztus hó 10-én járt le. A fővállalat a részletes kitűzés és tervezés munkálatait az engedélyező törvény szentesítése után azonnal megkezdé, és oly erélylyel folytatá, hogy a zákány-dombovári vonalrészen a közigazgatási bejárás 1871. évi márczius hó 23-ik és következő napjain megejtetett. Az építés ezután megkezdetvén, az 1871. év további folyamában oly örvendetes gyorsasággal haladt, hogy a pályarész megnyitása 1872. év tavaszára volt várható. A Montigny et Monceaux sur Sembre belga gyárban készült sínek azonban az építés folyama alatt az anyag minőségére nézve igen hiányosoknak mutatkoztak; minek következtében a ministerium a sínek kicserélését elrendelé és a megnyitás engedélyezését azon főfeltételhez kötötte, hogy ívekben és fahidakon a belga sínek a megnyitás napjáig más új, belföldi sínekkel pótoltassanak.

Ezen közbejött körülmény az építést annyira megakasztá, hogy az 1872. év tavaszán remélt megnyitás, csak azon év augusztus hó 14-én, tehát négy nappal a kiszabott határidő után

történhetett meg. A második vonalrész Dombóvártól Báttaszékig dombos és hegyes vidéken vonul át; az előmunkálatok itt több időt igényeltek. A részletes tervezet elkészülvén, a közigazgatási bejárás 1872. évi július hó 3-án vette kezdetét. Az ez alkalommal függőben maradt vonalrészek, a szászvári határban és Bonyhád közelében a közigazgatási bejárás 1873. év márczius hó 22-én ejtetett meg. Az alépitmény a helyben hagyott vonalrészek azonnal munkába vétetett s az 1 ½ millió köbmétert meghaladó tetemes földmunkák daczára a kiszabott határidő előtt elkészült és az 1873. évi július hó 12-én megtartott műtanrendőri bejárás után, ugyanezen hó 20-án megnyílt. A vasút felülvizsgálata az első vonalrészen, miután a folyópálya és az állomások fővágányaiban a belga sínek más jó sínekkel pótolattak, 1873. évi márczius hó 3-ik és következő napjain, a második vonalrészen pedig ugyanazon év október hó 2-ik és következő napjain ejtetett meg.

A kisajátítás eddig még csak a zákány-dombóvári vonalrészen bonyolított le, s a munkálatok hitelesítése 1878. évi július hó 8-ik s következő napjain meg is történt; a dombovár-báttaszéki vonalon a kisajátítási ügynek lebonyolítása azonban még hosszabb időt veend igénybe.

A pálya a déli vasutársulat zákányi állomásából kiindulva, Csurgó, Szobb, Beleg, Jákó, Kis-Korpád mellett halad el; ez utóbbi két helység között a vízvázasztót átszeli és a Kapos völgyébe leereszkedvén, Kaposváron és Batén át Dombóvárra vezet. Innen a pálya Mágocs, Szászvár-Máza, Bonyhád és Mórágý közelében elhaladva Báttaszéknek tart, hol a mezőváros tőszomszédóságában épült báttaszéki állomással végződik. Mágocs és Szászvár-Máza, továbbá Bonyhád és Mórágý között a pálya két magasabb vízvázasztón lép át, melyeken, hogy az 1:150 emelkedéssel áthatolhasson, a vonal megfelelő kifejtése és 20-21 méter mély bevágások váltak szükségesekké. Mint különös építési nehézség felemlíthető, hogy a három legnagyobb bevágásban az építés alatt földomlások állottak be; melyek a mágocs-szászvár-mázai vonalrész egyik bevágásában és a bonyhád-mórágýi részen fekvő zsbriki bevágásban oly nagy mérvet öltöttek, hogy a vonalat áthelyezni és itt, valamint a többi omladékos bevágásban a lejtőket kőfalakkal és kőburkolattal biztosítani kellett.

A forgalmi eszközök beszerzésére az építési alapból 834,400 frt fordított.

A fővállalkozó az építés befejezése után munkatöbblet és kárpótlási igény czíme alatt 2,986,779 frt utókövetelést támasztott a társulatnál; a kormány részéről pedig az építésből eredő felülvizsgálati hiányok fejében 275,477 frt követeltetett. – Az erre vonatkozó hosszas tárgyalások végre azon kedvező eredménnyel fejeztettek be, hogy a fővállalkozó a vele 1877. évi június hó 9-én megkötött szerződés szerint azon feltételek alatt, hogy a 408,000 frtnyi értékben még letétben levő biztosítéka, s a társulat által visszatartott 307,000 frt névértékű részvények és elsőbbségek neki kiadassanak, - utókövetelésétől visszalépett és a kormány is az eredeti 275,477 frtnyi felülvizsgálati követelést 141,000 frt maximalis összegre leszállítá. Midőn pedig a társulat az üzlet kezelését az államnak átengedé, - a kormány még az utóbb számjelzett követeléstől is elállott, részben véglegesen elejtvén a felülvizsgálati hiányok pótlása iránt támasztott követelését, részben megengedvén a még fenntartott hiányok pótlási költségeinek az üzleti számlába leendő beállítását. – A kisajátítási függő

6.

ügyek rendezésére e kiegyezés alkalmával a fővállalkozó biztosítékából 65,00 frt visszatartatott, oly célból, hogy ha a kisajátítást elvállalt Bittó István, Perczel Béla, gróf Somsich Imre és néhai Bartal György-féle hagyatékából álló consortium kötelezettségeit nem teljesíthetné, a társulat e visszatartott összegből a netáni igényeket kielégíthesse. . . .

A pálya kiterjedése

Báttaszék – dombovár – zákányi vonal építési hossza 166.216 kilométer
tarifa hossza 166 kilométer

Alépítmény.

Az alépítmény csak egy vágányra és a II-od rangú pályák szabványai szerint épült. A pálya szélessége a talpfák színvonalában mérve, az egyenes vonalon 3.2 m., kanyarulatoknál 3.4 m.

a.) Földmunkák

A pálya agyag- és homokrétegeken vonul át. A felhasznált föld összes köbmértartalma 2.800,000 köbméter; ennek nagyobb része a dombovár-báttaszéki vonalra esik, hol 10 – 18.6 méter magas töltések és 15 – 21.2 méter mély bevágások vannak.

b.) Hidak és átereszek

Az engedélyokmány értelmében a műépítmények, a mennyire a pálya magassága megengedi, egészen kőből, különben pedig tiszta fából építhetők. Ez utóbbi engedély dacára azonban a pálya előnyére, a nyílt hidak egy része kőoszlopokkal épült.

Nagyobb kőhíd négy van: egyik 3 nyílással (2 ny. á 4.5 m., 1 ny. á 3.6 m. összesen 12.6 m.; a másik szintén három nyílású (á 2.5 m.).

Nagyobb fahíd négy van:

1. A Kaposhíd 3 nyílással összesen 14.0 m. (1 ny. á 8.0 m., 2 ny. á 3.0 m.)
2. A Baranyahíd öt nyílással összesen 33.2 m. (1 ny. á 10.2 m., 2 ny. á 5.5 m., 2 ny. á 6.0 m.)
3. Egy két nyílású fahíd (2 ny. á 4.5 m.)
4. Egy két nyílású fahíd (2 ny. á 2.0 m.)

Ezekén kívül van kisebb híd és áteresz:

a,) Kőből

	83 darab	(0.45 – 1.0)	
	36 darab	(1.0 – 2.0)	méter nyílással
	11 darab	(2.0 – 4.0)	
	5 darab	(4.0 – 6.0)	
Összesen	135 darab		

b,) Fából

	32 darab	(0.6 – 1.0)	
	22 darab	(1.0 – 2.0)	
	28 darab	(2.0 – 4.0)	méter nyílással
	5 darab	(4.0 – 6.0)	
	1 darab	(8.0)	
Összesen	88 darab		

7.

c.) *Vegyesszerkezetű (támfal, kő, felszerkezet fa):*

	12 darab	(0.45 - 1.0)	
	2 darab	(5.0)	méter nyílással
	1 darab	(6.0)	
Összesen	15 darab		

d.) *Utak:*

A pálya szintjében átvezető út van 167; ezek közül 74 fordító sorompóval zárható.

Útáthidalás a pálya fölött 2 épült.

A pálya alatt elvezetett utak száma 6; az itt épült műtárgyak már a fönebb elősoroltak között foglaltatnak.

Felépítmény

A felépítmény a kormány részéről II-od rangu pályák számára szabványok szerint készült. A folyó pályán és az állomások két fővágányában lerakott vassínek részben a Bécs mellett levő Ternitzer sín- és bessemer-acélgyártó-részvénytársulat telepén, részben a déli vasuttársulat grázi gyárában készültek.

A sín folyó méterenként 47.2 vámfontot nyom.

Az állomások mellékvágányaiban a belga sínek vannak; ezek további meghagyását, vagy esetleges kicserélését illetőleg, a kormány szabad rendelkezési jogát a jótállási idejének leteltéig magának fenntartotta.

A pályán végig vonuló vágány hossza 166.215 kilométer, a mellékvágányok 16.564 kilométer, a műhely vágánya pedig 1350 méter hosszú.

E vágányok nagy része a II-od rangu pályák könnyebb síneiből áll, és csak kis része épült a déli vasút nehezebb síneivel a zákányi állomáson. Nehéz sín van lerakva a fővágányban 594.7, a mellékvágányban 182.2 méter.

Azonkívül a déli vasút területén a zákányi állomás közös használatának céljából 399.4 méter hosszúságra nehéz sínekből álló vágány rakatott le.

A váltók a II-od rangu pályák szabványtervei szerint szerkesztvék, ilyen váltó van összesen 94, csak a zákányi állomáson ott, a hol a duna-drávai vasút vágányai a déli vasút vágányaihoz csatlakoznak, a déli vasút rendszere szerint szerkesztett váltók vannak alkalmazásban; ezek közül 2 saját pályában, és 3 a déli vasút vágányaiban van lerakva.

A talpfák tölgyfából valók, és részint a Zákány közelében ásott kavicsban és a vonal mentében talált homokban, részint a mórági kőbányákból nyert törött kő- és murvában fekszenek.

Magas építmény

Noha az engedélyokmány 5. §-ában az elsőrendű indóházak, és a vonat mozgósításhoz és műhely-szolgálathoz tartozó épületek kivételével faházak építése is meg volt engedve, az egész vasút mentében valamennyi lak- és indóház kőből épült.

8.

Állomások száma 14, ezek közül 6 egyszersmind vízállomás. Ezeken és a nyílt pályán van: 13 indóház, 2 laképület, 4 kettős állomási őrház, 23 egyszerű állomási őrház, 13 szabadon álló árnyékszék, 13 áruraktár, 13 rakoda, melyek közül 4 egyuttal ágyurakoda is, 1 hídmérleg, 3 szabadon álló szénraktár, 1 fafészer, 3 szénraktár a vízállomásokhoz, 2 szivattyúőr-laktanya, 3 mozdonyszín és pedig 2 két-két mozdony, egy 4 mozdony számára, 5 tisztító-gödör a mozdonyszín előtt és 4 szabadon álló vízdaru a fővágány mellett, 2 kicsiny fordító korong kocsik alá, 3 nagy fordító korong mozdonyok alá, 1 műhely tolopaddal, 2 árnyékszék munkások számára, 15 állomási kút.

Az őrházak valamennyien kőből épültek és a fentebbi táblázatban foglalt állomási őrházak levonásával azok összes száma 66.

Vízállomási épület, gőzszivattyú berendezéssel van Belegen, Kaposvárott, Mágocson, Bonyhádon és Báttaszéken. Kaposváron külön vízvezeték épült a műhelyig 224 méter hosszúságban, hasonlóképp Báttaszéken is a malomárokból 1123 méter hosszúságban. Zákányban a mozdonyok táplálására szükséges vizet egy e célra a fűtőházig épített vezetéken át a magyar államvaspálya adja szerződésileg meghatározott áron.

A tatarozási műhely, mely kazánok előállításának kivételével, minden nagyobb mérvű javítások előállítására berendeztetett, az engedélyokmány határozatának az 1872. évi XI. törvényzikk módosítása folytán Dombóvár helyett a kaposvári főállomáson állítatott fel.

Távírda és jelzés

A vonal mentében végig vonuló villanydelejes távírdavezeték az állomásokon 14 Morsée-féle készülékkel van összekötve.

Az állomás fedezésére csak Zákány előtt van egy fordítható távjelző felállítva, a többi állomásokat két-két állandó távjelző fedezi.

Az őrházaknál sem harang, sem távjelző nem alkalmaztatott.

Csatlakozások

Zákányban a cs. k. szab. déli vasút barcs-zákányi és n.kanizsa-zákányi vonalaival és a m. k. államvasutak zákány-zágrábi vonalával.

Megnyitási határidők

A zákány-dombovári vonalrész 1872. évi augusztus hó 14-én, a dombovár-báttaszéki vonalrész 1873. évi július hó 20-án adatott át a közforgalomnak. . . .

A forgalmi eszközök állaga 1877. évi december hó 31-én.

Mozdony

11 darab

Személykocsik

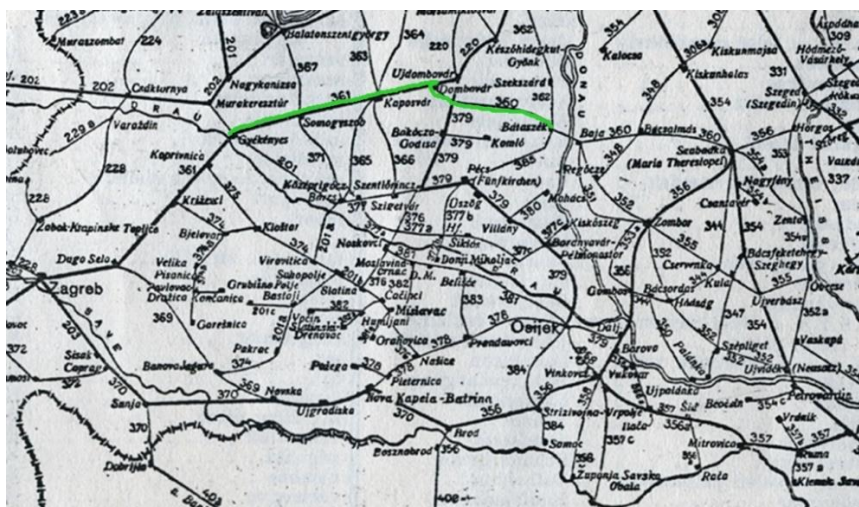
I. és II. osztály	6 darab
II. osztály	5 darab
III. osztály	10 darab
IV. osztály	12 darab
Összesen	33 darab

Teherkocsik

Kalauzkocsi	8 darab
Postakocsi	5 darab
Fedett teherkocsi	116 darab
Nyitott teherkocsi	48 darab
Szénkocsi	48 darab
Hosszfaszállító kocsi	6 darab
Lószállító kocsi	4 darab
Szarvasmarhaszállító kocsi	10 darab
Sertésszállító kocsi	6 darab
Összesen	251 darab
Összes kocsiállomány	284 darab
Hóeke	3 darab

A fedett teherkocsikból 50 darab katonaság és 50 darab katona-lovak szállítására van berendezve.

(Forrás: Magyar Vasúti Évkönyv 1878. (1. évfolyam pp. 111-129. ADT)



Vasúti térkép az 1900-as évek elejéről
(Forrás: vasutallomasok.hu/terkep)

10.

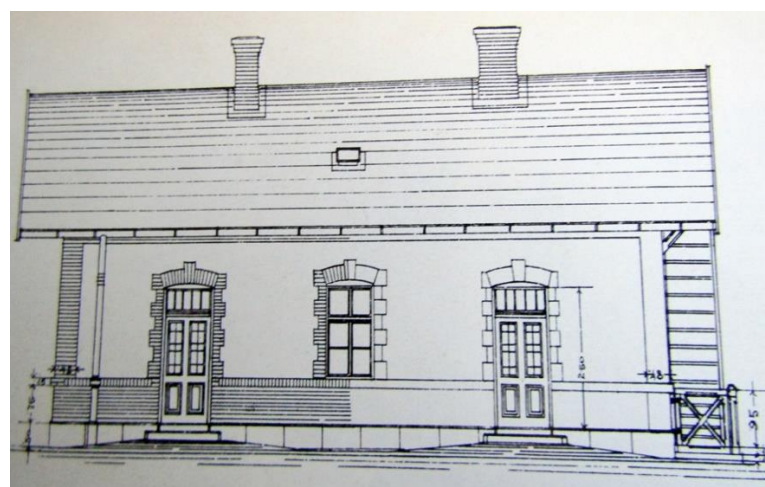
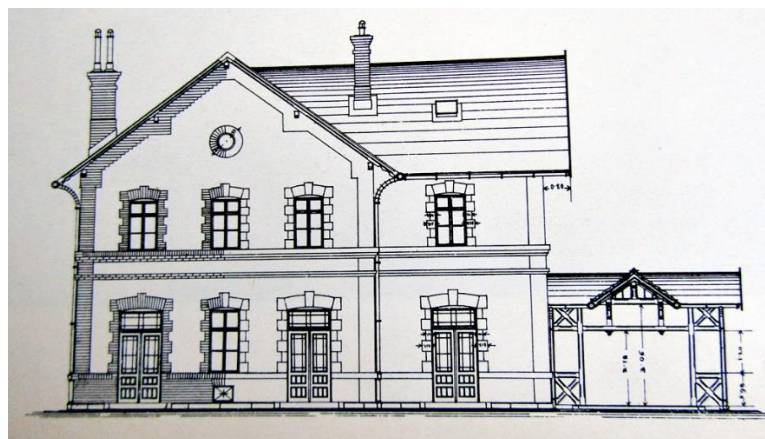
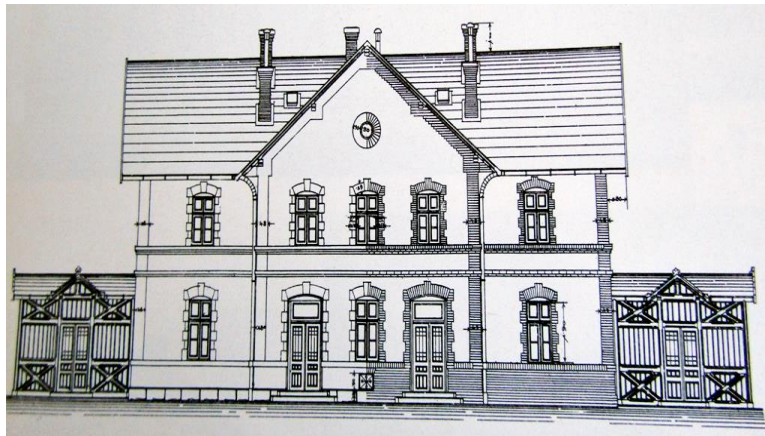


Vasútépítés az 1800-as évek végén (a kép illusztráció)
(Forrás: 125 éves a MÁV 1993. 50. sz. kép)



Korabeli sínfektetés (a kép illusztráció)
(Forrás: 125 éves a MÁV 1993. 241 sz. kép)

11.



Vasúti épületek típusstervei az 1800-as évek végéről
(Forrás: 125 éves a MÁV 1993. 78 – 79 – 80. sz. kép)

12.

Képviselőházi irományok 1869. (V. kötet pp. 200-213. ADT)

486. szám.

Törvényjavaslat

a Báltaszék – Dombovár – Zákányi II-od rendű gőzmozdonyu vasút kiépítése tárgyában.

1. §.

A Báltaszék – Dombovár – Zákányi másodrendű gőzmozdonyu vasút kiépítése tárgyában előterjesztett engedélyokmány, a jelen törvény által teljes érvényűnek nyilváníttatik.

2. §.

Az engedélyokmány becikkelyezése elrendeltetik.

3. §.

E törvény végrehajtásával a közmunka- és közlekedési és a pénzügyministerek bízatnak meg.

Gorove Iván, s.k.

1-ső melléklet a 486. sz. irományhoz.

A Báltaszék – Dombovár – Zákányi vasút engedély okmányának tervezete.

Tartalom

- 1. §. Engedélyesek és engedélyezett vasutvonalak.**
- 2. §. Törvények és rendeletek.**
- 3. §. Határozmányok és tervezetek előterjesztését és módosításait illetőleg.**
- 4. §. Határozmányok egy második vágány előállítására.**
- 5. §. Építési rendszabályok**
- 6. §. Biztosíték.**
- 7. §. Az előmunkák és építés megkezdése.**
- 8. §. Az építés befejezése. Forgalom megnyitása.**
- 9. §. Más pályák beszakadása. Kocsi-kölcsönzés.**
- 10. §. Kisajátítási jogosultság.**
- 12. §. Távírda.**
- 13. §. Vitel- és fuvarbérek.**
- 14. §. A vitel- és fuvardíjak ezüstben számítása.**
- 15. §. A meghatározott árszabásoknak az engedélyesek által leszállítása.**
- 16. §. Az árszabás leszállítása drágaság esetén.**
- 17. §. Katonaszállítás.**
- 18. §. Az államtisztviselők díjmentes utazása szolgálatban.**
- 19. §. Az árszabási illetmény háromszoros megvehetése.**
- 20. §. Jogosultság vállalkozó társakat vehetni.**
- 21. §. Jog részvénytársaság alakítására.**
- 22. §. Ügynökök és forgalmi eszközök felállítása.**

13.

- 23. §. Állami kamatbiztosítás. Forgalmi eszközök beszerzési értéke. Fahidak átalakítása.
- 24. §. Idegen állomások közös használata. Új építkezések Zákányon.
- 25. §. A pályafenntartási költségeknek fölvétele az üzletszámításba.
- 26. §. Határozmányok az esetleg fizetendő állampótlék tárgyában.
- 27. §. Állampótlékok visszafizetése.
- 28. §. Államfelügyeleti jog.
- 29. §. Adók.
- 30. §. Engedély-tartam.
- 31. §. A pálya beváltása.
- 32. §. Az engedély megszűntének következei.
- 33. §. Az engedély-föltételek meg nem tartásából az engedélyesekre háramló következei.
- 34. §. Az engedélyokmány bélyegdíja.

A Báttaszék – Dombóvár – Zákányi vasút engedély-okmánya.

1. §.

Az engedélyesek, úgy mint – Gróf Somsich Imre, Bittó István, mint a somogyi, Bartal György s Perczel Béla mint a tolnai consortium meghatalmazottjai jogot nyernek, egy a kanizsa-barcsi vonal zákányi állomásától Csurgón, Kaposváron, Dombóváron át Bonyhád és Hidas közt Báttaszékig vezetendő mozdonyvasut építésére és üzletére.

2. §.

Az engedélyesek az engedélyezett pálya építésénél és üzleténél kötelesek jelen engedélyi okirat tartalmához, továbbá a közmunka- és közlekedési minister által 1868. évi april 20-án 4973. sz. alatt kibocsátott s az országgyűlés által jóváhagyott ideigl. vasut engedélyezési szabályhoz, valamint az 1867-ki vám- és kereskedelmi szövetség 8. §-ában ideiglen elfogadott vasuti üzletrendhez mindaddig alkalmazkodni, míg ezen ideiglenes szabályok helyett a hazai törvényhozás által hozandó újabb törvények és a kormány által kibocsátandó rendelvények életbe nem lépnek, melyekhez az azok behozataláig, a fennálló szabályokon a magyar kormány által teendő minden változtatásokhoz is alkalmazkodni és azoknak feltétlenül hódolni tartoznak. A mennyiben azonban e törvények és szabályok folytán az engedélyesekre újabb terhek háramolnának, azokért nekik a mélytányosságnak megfelelő kármentesítés fog nyújtatni.

3. §.

A pálya építése és üzleti fölszerelése az engedélyesek által készítendő, s a kormányhoz átvizsgálás és jóváhagyás végett fölterjesztendő általános és részletes tervezetek alapján fog eszközöltetni.

Ezekon felül az építkezésnél különösen a kormány kívánalmai, nem különben a fennálló általános építkezési és rendőri szabályok szerint kell eljárni.

A kormány fenntartja magának, hogy az építési terven változtatásokat tehessen, a mennyiben ilyenek a műszaki vizsgálat vagy a jelen engedély-okmány 2. §-ában érintett ministeri rendelet 6-ik §. határozata szerint intézendő közigazgatási vonaljárás

14.

eredménye, vagy az építés tartama alatt teljesített egyes vizsgálatok nyomán a pályaszolgálat, valamint a közforgalom érdekében és a pálya fennállásának biztosítására, nemkülönben a törvényes határozmányok teljesítése szempontjából szükségesnek fognak találtatni, ezek által azonban a már egyrészt az eszközölt elővizsgálat, másrészt a közigazgatási vonaljárás folytán meghatározott pályanyom és pályahossz-szelvény változást nem szenvedhetnek.

Ha az építés kivitelénél gazdálkodási vagy üzleti tekintetből akár a pályavonal, akár a részlettervek megváltoztatása kívánatosnak, vagy szükségesnek mutatkoznék, miáltal egyébként se a pálya tervezett fő irányának változást szenvedni, se azon esetnek bekövetkezni nem szabad, hogy szemben az elfogadott vonallal a lejt- és irányviszonyok kedvezőtlenebbekké váljanak; ily változások megengedése a kormánytól lesz kikérendő.

4. §.

A pálya al-építményét lehet csak egy vágányra előállítani, és ennek megfelelőleg a terület kisajátítása egyelőre annyi térfogatra szorítkozhatik, a mennyi egynyomu sínúthoz és a kitérőkhöz, nem különben az állomásokra megkívántatik. A mennyiben azonban tekintettel a jövőre, a ministerium czélszerűnek ítélendi a földterületet már most kétvágányu vasutra kisajátítani, az engedélyesek erre méltányos és külön megállapítandó kárpótlás mellett köteleztetnek.

Mihelyt a forgalom az engedélyezett vonalon annyira növekedett, hogy az évi bruttó-jövedelem mérföldenként 90 ezer o. é. forintot ezüstben felülhaladt, akkor az engedélyesek azon időponttól kezdve, midőn az állami kamatbiztosítást többé igénybe nem veszik, azonnal kötelesek minden kártalanítás nélkül egy másik vágányt letéetni; ellenben az állami kamatbiztosítás igénybevételének ideje alatt, a forgalom növekedténél a ministerium kívánhatja a második vágány előállítását, csakhogy ezen esetben a részletek külön egyezség útján fognak az engedélyesekkel megállapíttatni.

5. §.

A munkálatok kivitelénél az engedélyesek által a következő általános rendszabályok lesznek követendőek:

a.) Alépítmény

A maximális emelkedési viszony legyen ugy, mint egy áll a százhuszonöthez (1:125.)

A kanyarodásoknak a nyílt pályán 300 meternél kisebb félátmérővel nem szabad birniok.

A mennyiben azonban a minimal félátmérő – és a maximal emelkedés alkalmazásával a dombvár-báttaszéki vonalszakaszon aránytalanul nagy munkák szükségeltetnek, az esetben a fenn meghatározott félátmérő a mondott szakaszon – mindazonáltal csupán a kormány beleegyezésével, - 250 méterre leszállítható, és az emelkedési viszony egy századra (1:100) felemelhető. Ezen maximal emelkedési viszonyok és legkisebb kanyarulati félátmérők alkalmazhatása felett, mi az építési nehézségektől függ – a kormány határoz.

A pálya szabályszerű (normal) keresztzelvényeire nézve a bevágásoknál és töltéseknél, a falazatokon és azok közt azon szabályok és szabványrajzok követendők, melyek az állam költségén fogantatba vett másodrendű (Miskolcz-Bánréve) vonalaknál megállapítottak, s nevezetesen, melyek szerint a pálya koronaszélessége ott, hol a sínek talpfán fekszenek, egyenes vonalakban 3'1, kanyarulatokban 3'4 méterre határozottatott.

Ezen szabványrajzokkal megegyezőleg kell a kövecs-ágyat előállítani s annak azon időben, midőn a pálya fenntartási költségeknél az üzleti számadásba felvétele kezdődik, a talpfák befödésével, a keresztzelvény szabványokban meghatározott mértékkel kell bírnia, ezenkívül még az építési alapterhére a pálya hosszában pályamérföldenkint legalább 300 köbméternyi kavicsmennyiség, mint tatalékkövecs helyezendő el.

A műépítmények, a mennyiben a pálya magassága ezt megengedi, boltozandók, vagy kőlappal befödendők, s így egészen kőanyagból állítandók elő.

A mennyiben a pálya magassága ezen szerkezetmódot nem engedné, ezen esetben úgy a műépítmények, mint a nagyobb hidak is és minden pálya melletti és feletti hidak egészen fából készíthetők.

b.) Felépítmény

A felépítmény és minden alkatrészének előállítása illetőleg szállítása körül valamint a sínutaknak az állomásoknál elrendezésére nézve azon szabályok és szabványrajzok követendők, melyek az állam költségén fogantatba vett másodrendű (Miskolcz-Bánréve) vonalakra nézve megállapítottak.

A kitérőknél a talpfák kizárólag tölgyfából, egyébként pedig tölgy- vagy a legkipróbáltad rendszer szerint telített (impregnált) bükkfából készíttessenek és szállítsanak.

Az engedélyesek kötelesek a nyílt pálya és az állomások sínutainak előállításához szükséges felépítmény – anyagokon kívül ezeknek még egy százalékát, valamint minden 25 kitérő után legalább egy teljes kitérő és keresztvágány szerkezetet is, az azokhoz szükségelt talpfákkal együtt, mint tartalékanyagot az építési alaptól előállítani.

Az állomások mellék-vágányaira az egész pályahossz 10 százalékánál több nem fog követeltetni.

A fölépítményekhez szükséges mindennemű vasanyagot és fölépítményi gyári készítményeket kötelesek az engedélyesek lehetőleg belföldön beszerezni.

A mennyiben ki nem elégítő ajánlatok miatt ezen anyagok szállítása szükségképen külföldről eszközöltetnék, ez esetben egyrészt a beszerzési hely iránt az engedélyesek és a kormány közt egyesség hozandó létre, másrészt a külföldről szállított anyagok és gyári készítmények után járó behozatali vám egészen az engedélyeseket fogja terhelni.

c.) Épületek, pályaelzárás, jelzések.

Mindazon épületek, melyek a vontatási és műhelyi szolgálathoz szükségesek – valamint az elsőrendű felvételi épületek és a kormány megállapítása szerint vagy egészen kőből vagy pedig gerendaváz falakkal (Riegenwände) állítandók elő: szintugy minden – helységek

16.

közvetlen közelébe eső épületek is. – A többi épületek fából – de kőalapzatokra előállíthatók.

Minden állomási berendezés azon szabályok és szabványrajzok szerint előállítandó, melyek az államköltségen fogamatba vett másodrendű (Miskocz-Bánréve) vonalaknál hason munkálatokra nézve megállapítottak.

Ugyanez áll általában a pálya elzárása és korlátozása, valamint a jelzési készülétek és az egész jelzési rendszerre nézve is.

d.) Állomások.

Az engedélyezett vaspálya a kanizsa-barcsi vonal Zákány állomásánál veszi kezdetét és a báttaszéki állomással végződik.

A két végállomás között mintegy 10 részint közbenső állomás részint megállási hely létesítendő.

Az üzleti szolgálton szükséges épületeken kívül Dombováron a vontatási szolgálathoz szükséges építkezések és a tatarozási műhelyek fognak előállíttatni.

A közbenső állomások osztályozása, valamint a dombovári állomáson és a két végállomáson a szükségletnek megfelelőleg előállítandó berendezések meghatározása a részletes tervezet felterjesztése alkalmával fog a kormány által véglegesen megállapíttatni.

Az engedélyezett vonalon a végállomások vízállomási berendezéseit bele nem értve összesen legalább 4 vízállomás – részint egy, részint két víztartóval – építendő.

Különben az állomások a magyar királyi másodrendű államvasutak szabványrajzai szerint állítandók elő, fenntartatván azonban a jog, egyes állomásoknál nagyobb hosszakat rendelhetni.

Az állomások egyáltaljában úgy építendő, hogy azokat szükségkép meg lehessen hosszabbítani.

Az engedélyezett pálya Zákányon a déli vasutal és a zákány-zágrábi vonallal egy közös pályaudvarral fog bírni.

e.) Üzleteszközök.

Az üzleteszközök, melyek alatt csak a gőzmozdonyok és szerkocsik – valamint felszerelésük, továbbá a személy, teher- és köveskocsik, hóekék, tehát minden járművek értendő, a magy. kir. államvasutak részére megállapított szabványok és szerkezeti szabályzatok szerint állítandók elő.

Az engedélyeseknek határozottan tiltva van – az üzleteszközök szállítását – fővállalkozókra bízni sőt, kötelesek lesznek azokat – a kormány által arra alkalmasoknak ismert gyárakban közvetlenül megrendelni, s az e részbeni eredeti szerződéseket a kormánynak megbírálás végett előterjeszteni.

f.) A munkálatok minősége.

17.

A mi a teljesítendő munkálatok és a szállítmányok minőségét általában illeti, e tekintetben az engedélyesek által irányadóul veendő az, hogy az engedélyezett pályának előállításához és felszereléséhez szükséges minden munkálatok és szállítmányok legalábbis annyi és oly egyen-értékkel bírjanak, a mennyivel azon hasonló munkálatok és szállítmányok bírnak, melyek az állam költségén fogantatba vett másodrendű vonalaknál teljesítették, illetőleg szállítottak.

A mi továbbá a teljesítendő munkálatok mennyiségét illeti, e részben kötelesek az engedélyesek az általuk készítendő vonalakat és állomásokat oly módon előállítani, miszerint megfeleljenek mindazon igényeknek, melyek egy czélszerűen és gazdaságosan kezelt üzletnél megkívántatnak.

Önkényt értetik, hogy az engedélyesek az építés alapterhére tartoznak mindazon munkálatokat is végrehajtani, illetőleg anyagokat szállítani, melyek a fentebbi határozmányokban elő nem soroltattak ugyan, de a melyek a pálya tökéletes és üzletképes előállítására és felszerelésére, valamint üzletbevitelére, továbbá személyzetének elhelyezésére, végül üzleti helyiségei és raktárai berendezésére szükségeltetnek.

Az engedélyesek kötelesek egyszersmind az üzleti felszerelés gyorsabb felhasználásának alávetett részeihez, úgy szintén az egyéb felszerelési ingóságokhoz és készletekhez is, az építési alaptól tartalékokat és pótdarabokat oly arányban beszerezni, a minő arányban azok beszerzése egy másodrendű vasutnak megfelel.

Ugyanez áll az üzletbetételre szükségelt elhasználási anyagokra.

6. §.

Az engedélyesek kötelezik magukat, 14 nap alatt azon naptól számítva, melyen az engedélyezési törvény hatályba lépett, magyar földtehermentesítési, vagy magyar vasuti kölcsön-kötvényekben, tőzsde árfolyam szerint számítva 300,000 forintot osztr. ért. biztosítékot Budán, a magy. kir. központi állampénztárnál letenni.

Kötelesek továbbá az engedélyesek ugyancsak az engedélyezési törvénynek hatályba lépte napjától számítandó 3 hónap alatt kimutatni, hogy a vállalat egész részvénytőkéje 30 százalékának befizetése biztosítva van.

Azon esetben, ha ezen kimutatás meg nem történnék, az engedély önként megszűntnek és a biztosíték elveszettnek tekintendő.

A letett biztosíték az engedélyeseknek azon arányban fog visszaszolgáltatni, a mely arányban a forgalomnak átadott szakaszok hossza az engedélyezett vonalak összes hosszához álland.

7. §.

Az engedélyesek kötelesek:

a.) a vonalazási munkákat 4 hét lefolyta alatt megkezdeni;

18.

b.) a zákány-dombovári szakasz általános tervezetét 3 hó lefolyta alatt, a dombovár-báttaszéki szakaszát 4 hó lefolyta alatt – az említett szakasznak részletes tervezetét 5 hó lefolyta alatt, az utóbbi említett szakaszét 6 hó lefolyta alatt a kormányhoz felterjeszteni,

c.) az egész vonalon az építést a részletes tervezet helybenhagyása után azonnal megkezdeni.

Az a.) és b.) alatt jelelt határidők az engedélyezési törvény hatályba lépte napjától számíttatnak.

8. §.

Az engedélyesek kötelezik magukat az engedélyezett vonalakat a következő határidők alatt befejezni és a forgalomnak átadni:

a.) a zákány-kaposvár-dombovári vonalszakaszt az engedélyezési törvény hatálybalépte napjától számítva két év alatt,

b.) a dombovár-báttaszéki vonalszakaszt ugyanazon naptól számítva három év alatt.

9. §.

A kormány fenntartja magának a jogot, hogy a mennyiben más pályák beszakadása, a pályaudvarok közös használata, kocsikölcsönzés és minden ezekért járó kárpótlás tárgyában az illető társaságok közt egyezmény nem jöhetne létre, egy ilyennek feltételeit meghatározhassa.

10. §.

A kisajátítási jog az 1868. év LV. t. cikk értelmében, az engedélyezett pálya kiépítésére az engedélyeseknek megadatik.

11. §.

Az engedélyesek kötelesek a postát és postakezelőket az 1867. évi vám- és kereskedelmi szövetség 8-ik cikkében elfogadott 1851-ki november 16-án kelt vasút-üzletrend 68. §. értelmében ingyen szállítani, mire nézve a közmunka- és közlekedési miniszternek, egyetértve a kereskedelmi miniszterrel, szabadságában áll egy minden végállomásról naponként induló vonalnál minden irányban, úgy az indulási órát, mint a menet gyorsaságát megszabni.

Valahányszor a postaszolgálat több, mint egy nyolczkerekű, vagy két négykerekű kocsit vesz igénybe, az engedélyesek mindannyiszor a megkívántatott minden további kocsiért mérföldenként jutányos kárpótlást nyerendnek, mely közmegegyezéssel fog megállapíttatni.

Ha az illető miniszterek jónak találnák, hogy az engedélyezett pályán mozgó-posta, mint ez már más vonalakon fennáll, rendeztessék, ez esetben az engedélyesek által a nyolczkerekű, vagy négykerekű közönséges kocsik helyett a kormány igényeinek megfelelőleg felszerelt nyolcz- vagy négykerekű mozgó postakocsik ingyen állítandók és fenntartandók.

19.

A postakezelés számára minden, a kormány által engedélyezett vonalon kijelölendő levél fel- és kiadási állomásokon, magában a pályaeépületben alkalmas posta-iroda ingyen engedendő át. A vonalak üzletbetétele után netán továbbra felmerülő szükségletek kielégítése tekintetéből külön egyezmény fog létrehozni.

Köteleztetnek továbbá az engedélyesek a postahivatalnokok vagy szolgák kísérete nélkül elindított posta-küldeményeket, az érték-küldemények kivételével az illető állomásra díjmentesen szállítani és kiadni.

Levelezések, melyek a vasutüggyvitel tárgyában az igazgatóság és alárendelt közegei, vagy ez utóbbiak egymás közt folytatnak, az illető pályavonalakon és a pályaintézet hivatalnokai által díjmentesen szállíttathatnak.

12. §,

Az engedélyesek kötelesek az államkormány kívánatára az államtávírdá-vezetékeknek pályájuk hosszában saját birtokukon és területükön való felállítását ingyen megengedni.

A távírda-igazgatóság azonban köteles a távírda-oszlopok felállítási helyeinek, valamint a vezetőhuzalok más megerősítési pontjainak megállapításánál, az engedélyesek megbízottjaival egyetértőleg járni el s azokat úgy választani, hogy azok miatt se a vasúti üzlet, se az üzleti személyzet biztonsága ne veszélyeztessék.

Továbbá kötelesek az engedélyesek a pályájuk mentén felállított távírda-vezetéseket saját személyzetük által minden díj nélkül őriztetni, a kisebbszerű megromlásokat legalább ideiglenesen helyreállítani, az e végre szükséges eszközöket azonban a távírdai igazgatóságtól kapják.

Az állam viszont köteles az engedélyeseknek minden utért való külön díjfizetés nélkül megengedni, hogy üzleti távírda-huzalaikat a pálya hosszában létező, vagy azon felállítandó állami távírdai vezeték oszlopaira megerősíthessék, azonban, valamint a huzaloknak, úgy a megerősítés módjának s az arra használt eszközöknek az államtávírdáknál e tekintetben dívó rendszerbe teljesen beillőknek kell lenniök s azért a vasúti üzleti vezetékeknek az államoszlopokhoz való erősítése, vagy csak állami szakértő közeg felügyelete és ellenőrzése mellett történhetik, vagy pedig azt maga a távírdai kormány hajthatja végre, mindkét esetben úgy a vezeték szereit beszerzésnek, mint a megerősítésnek és felügyeletnek teljes költségeit az engedélyesek hordozzák.

Ugyanez áll azon esetre is, ha az állam a pálya hosszában állami távírda-vezeték felállítását nem tartaná szükségesnek, csak hogy ekkor az üzleti vezeték felállításának minden költsége az engedélyeseket fogja terhelni. Ez utóbbi esetben azonban a vezeték kiépítése a távírda-igazgatósággal kötendő külön egyezmény és csak az ez által erre adott engedély értelmében történhetik.

A pályamentén az állami oszlopra erősített, vagy ezek nem létében a külön e célra épített vasutüzleti távírda vezetékeket az engedélyesek az állam szokott ellenőrködése alatt, kizárólag csak azon sürgönyzésekre használhatják, melyek a vasúti üzlet céljaiból az

igazgatóság és alárendelt közegei, vagy ez utóbbiak által egymás közt folytattnak. jogosítva van azonban a kormány a pályagazgatósággal egyetértve ezen üzleti vezetékeknek, a mennyire az üzleti szükséglet megengedi, úgy állami, mint magánsürgönyök továbbítására illő ellenőrzés melletti használását kívánni és elrendelni.

Ez esetben azonban a használat módja és a távítás díjának az engedélyesek s az államtávírdai kormány közti megosztása külön egyezmény által fog szabályoztatni. – Hasonlóan kölcsönös egyezmény útján állapíthatnak meg azon feltételek is, melyek alatt a vasut-üzleti vezetékek felépítését, úgy szintén azon évi átlány mennyiségét is, melyért a kész vezetékek jókarban tartását huzalmérföldenként az állam magára vállalja.

Ha a vaspálya töltés szélesbítése, vagy más helyre való tétele, vagy az engedélyesek bárminemű érdeke a már meglevő távírda-vezetékeknek kimozdítását s máshova áthelyezését tenné szükségessé, akkor úgy a saját-, mint az állami vezetékek áttételének összes költségeit az engedélyesek kötelesek viselni. . . .

(A törvényjavaslat a továbbiakban pénzügyi kérdésekkel foglalkozik.)

A Hon 1869 december 16. (7. évfolyam 289. szám pp. 1-2. ADT)

Nyílt kérdés a közlekedési miniszter urhoz.

Ha valaki Magyarország térképére tekint, és annak dunántúli részét figyelmére méltatja, önként feltűnik előtte azon körülmény, hogy a hazánk ezen részében létező vasutaknak majdnem minden vonalait, a legjelentékenyebbeket kizárólag a déli vasúti társaság bírja, s ennél fogva vasut-szállítási tekintetben valóságos monopoliumot gyakorol. . . .

És e szabad verseny, hála Isten, már küszöbön van!

Lassan, igen lassan fejlődik; de fejlődik!

A zákány-zágrábi vonal elkészült, e folyó hónapban már megnyílik rajta a közforgalom; igaz, hogy e rövid pálya magában véve nem is igen ártana a déli vasúti társaságnak; de ha zákányi pont Kaposváron, Dombóváron, Báttaszéken keresztül a Dunával, és aztán nem sokára Bajával, Szabadkával, s ezen keresztül az egész felső alfölddel összekapcsoltatik, akkor megnyílik a szabad verseny, mely mint egyenjogu társ képes lesz ellensúlyozni a déli pálya önkényeskedéseit.

Ezen kapcsolat pedig el nem maradhat; mert:

Míg a Tolna-somogyi vasúti consortium csak helyi érdekektől ösztönözve működött, igen természetes, hogy országos részvétre nem igen számíthatott; de mióta Zákány-Zágrábon keresztül Fiumével, Báttaszék-, Baján keresztül pedig Szabadkával, és ezen át a dus alföldnek felső részével érintkezve (az alföldet) a tengerrel a legrövidebb vonallal csatolhatja össze, kihatolt a magán érdek szűk köréből, s országos, sőt nemzetközi jelentőségre emelkedett. . . .

Ha a most felhozottakat, mélyebben megfontoljuk, csodálkoznunk kell, hogy a magyar közlekedési miniszterium a Zákány-báttaszéki vasut iránt mindeddig annyira csekély

érdekeltséget tanusított, miként a mult országgyűlésnek 1868-dik évi 333-dik ülésében hozott 2981. számú határozatát még a mai napig sem teljesítette, és az ország határozatilag kifejezett közkívánatának ellenére a báttaszék-zákányi vasut létesítését folyvást késlelteti. .

....

Azt is hallottam felemlíteni, miként a báttaszék-zákányi vasut nem fogja magát kifizetni és örökös terhére marad az országnak, mely kamatait biztosítja.

A kik ezt állítják, lehetetlen, hogy Somogy, Tolna, Baranya, felső Bács és alsó Pest megyék természetének már is nagy mennyiségét, annál kevésbé azon képességet ismerjék, melyre ezen vidék olcsó és gyors szállítási eszközök mellett képes, a tömérdek, gabona, bor, fa, gyapju, bőr, s. a. t. mellett, - a baranya megyei várallyai kőszénbányák, még ma nem is gyanítható mennyiségben fogják a báttaszék-zákányi vasutat táplálni, s önállólag fenntartani, - hát ha még Baja és Szabadkával összekacsoltatik és a felső alföldnek is szolgálhat!

Akkor a báttaszék-zákányi vaspálya egyike lesz a legjövedelmezőbbeknek!

Azért ismételve csodálkozásunkat kérjük: Miért kedvez a közlekedési miniszter ur oly sokáig a déli vaspálya monopoliumának; miért nem teljesíti a mult országgyűlésnek 2981. számú határozatát?

Pesten, 1869. december 12. Dőry János, Tolnamegye, Szakcsi választó-ker. orsz. képvis.

A Hon 1869. december 24. (7. évfolyam 296. szám p. 3. ADT)

- A m. törvényhozó testület elé e következő négy vasut engedélyezéséről szóló javaslatok fognak előterjesztetni: 1. A dunadrávai vasut, mely a Duna jobb partjáról Bajától ágazik el és Báttaszék, Dombóvár, Kaposváron keresztül a déli vasúthoz csatlakoznék Zákánynál; mérföldenként 29,000 forint bevétel volna garantirozandó.

Pesti Napló 1869. december 31. (20. évfolyam 300. szám p. 156. ADT)

... Anyagi tekintetben elég körülményesen kifejtette annak hasznait Dőry János ur; mi még csak annyit teszünk hozzá: miként e pálya, illetőleg igen olcsó – egy mértföldnek évi biztosítása csak 28,300 forintban van megállapítva, mely összeget – ha egyszer a forgalom megindult – azon több millió mázsákat meghaladó gabona, bor, fa, dohány, gyapju, bőr, kő és kőszén árucikkek, melyek nem csak az átszek Somogy- Tolna- és Baranyamegyékből, hanem alsó Pest, felső Bács és alföldről is e pályán fognak szállítatni, egy pár év múlva teljesen fedezni fogják.

Szabad legyen még a Baranyamegyében Szász környékén létező kőszéntelepeket megemlítenünk, melyek ma alig aknáztatnak ki; miért? mert a közlekedés nagy nehézségei miatt most e helyütt a bányászat nem igen fizeti ki magát, de ha a vasut, mint tervezve van éppen Szász mellett vonuland el, évenként egy millió mázsánál magasabbra fog szökni a termelés, melynek legnagyobb része nyugot felé fog elszállítatni.

Mindezeket a fontolva és mélyebben gondolkozó államgazda be fogja látni s az elmondottaknál fogva a báttaszék-zákányi vasut kiépítését, mint sürgetőleg szükségessé, ép oly hön pártolandja, mint azt az előrelátó politikus Magyarország és Fiume közti kapocsnak egyik nélkülözhetetlen biztosítékaként üdvözlendi.

Az ország képviselőházától pedig rendületlenül reméljük miként fentidézett határozatához következően, a „báttaszék-zákányi vaspályának biztosításáról szóló törvényjavaslatot elfogadni s azt a felsőháznak is elfogadásra ajánlani fogja.” Perczel Béla

A Hon 1870. március 09. (8. évfolyam 55. szám p. 3. ADT)

. Ezen meggyőződésünkben nem adhatunk hitelt azon hírnek, mely Tolna és Somogy megyékben mint „vox populi, vox Dei” szájról szájra jár. Ugyanis az az általános vélemény, hogy magas kormányunk az 1868-ban még pár excellence jobboldali Tolna és Somogymegyét megjutalmazandó, ezen vasutat helyezte nekik kilátásba, most azonban miután az említett megyék 12 ellenzéki képviselőt küldöttek, ezen merényletükért bűnhődniök kell és a büntetést magas kormányunk úgy hiszi a legsujtóbban alkalmazhatónak, ha a két megye anyagi felvirágzásának életfeltételét, és a hazai kereskedelem egyik fő ütőerét a Zákány-Báttaszéki vasutat kiépíttetni nem engedi.

Azért ismételve teljes tisztelettel kérjük a magas kormányt, méltóztassék a m. k. közlekedési miniszter urat oda utasítani, hogy a Zákány-Báttaszéki vasut kiépítéséről szóló törvényjavaslatot haladék nélkül az országgyűlés elé terjessze.

Kelt Pesten, 1870-ik évi martius 7-én. Dőry János Tolnamegye szakcsi választókerületének országgy. képviselője. Szluha Benedek Tolnam. szegzárdi választókerület országgy. képviselője. Szluha Ignác Tolnam. pinczehelyi választókerület országgy. képviselője.

A Hon 1870. május 19. (8. évfolyam 114. szám p. 1. ADT)

A zákány-báttaszéki vasut.

Mint olvasóink országgyűlési tudósításainkból tudják, a miniszterium e napokban terjesztett a képviselőház elé a zákány-báttaszéki, vagyis a Duna-Dráva közti 250 négyzetmérföldnyi termékeny vidéket átszelő vasutvonalnak kiépítéséről szóló törvényjavaslatot. A miniszterium ezzel, habár kissé későn eleget kívánt tenni a képviselőház által a mult évben adott azon utasításnak, hogy e tekintetben elkészíttetvén a szükséges előmunkálatokat, a szerződést, engedélyokmányt és törvényjavaslatot a mostani országgyűlésnek, ha lehet elején, bemutassa.

Az előleges szerződés a szóban levő vasut kiépítésére somogy- és tolnamegyei birtokosok s gazdákból álló consortium meghatalmazottjaival mérföldenkénti 28.300 ft kamatbiztosítás mellet kötött meg.

Miként az érdekelt vidék lakóinak a képviselőházhoz intézett kérvénye kiemeli, e vasut a képviselőház mult évi határozata óta országos, sőt nemzetközi fontosságra emelkedett az

által, mert időközben kiépülván a zákány-zágrábi vonal és készülőben lévén a rillach-buixen és innsbrucki irány, e pályák által a szóban lévő vasút a közepduna mindkét partján összehalmozódó s a Tolna, Baranya s Somogy megyékben termelni szokott nyersanyagokat a legrövidebb uton szállítandja akár Fiuméba, akár Felső Olaszországba; akár Schveiz felé.

Nagy fontosságot nyer e vonal az által, hogy a consortium meghatalmazottjai késznek nyilatkoztak Báttaszékről Baján keresztül Szabadkáig egy másodrendű vasutat hasonló feltételek mellett kiépíteni. Ez uton a báttaszéki vonal Szabadkánál találkozva az alföldi vasuttal ennek mindazon terményeit átvenné, összekapcsolná továbbá a nyugoti vidékeket Szegeden Aradon át Erdélylyel s Romániával, tehát stratégiai tekintetben is nagy jelentőségű lenne.

A Hon 1870. június 12. (8. évfolyam 133. szám p. 1. ADT)

Dőry János beszéde a képviselőház jun. 11-ki ülésében.

T. ház! Mielőtt előttem szóló képviselő úr Irányi Dániel a zákány-báttaszéki vasutvonal tárgyában mondott beszédének egyes tételének czáfolatába bocsátkoznám, szabad legyen röviden a vasutépítésről valamit elmondanom. Én úgy tudom, hogy az egész világon a vasutépítések körül két főérdek szokott irányadó lenni: t. i. hadászati és kereskedelmi. Minden vasutnak megvan a maga hadászati fontossága és úgy meg lesz az a báttaszéki vasutvonalnál is. De nem minden vasutnak van kereskedelmi jelentősége. Mert oly terméketlen vidéken a hol földművelés és kereskedelem még primitív állapotban vannak, oly vidéken vasutat építeni nézetem szerint annyit tenne, mint a lakosságot tulzott adóval terhelni. Ámde azon vidék melyen a báttaszék-zákányi vasutvonal keresztül megy nincsen ily helyzetben. Mert el merem mondani, hogy Magyarország összes vasuthálózatában alig lesz négy vonal mely ennél jövedelmezőbb, következve, kereskedelmi szempontból legfontosabb lenne. Ezen állításomat igazolni fogják mind azon t. képv. társaim, kik Tolna, Somogy, Baranya megyék földrajzi helyzetét, az ottani föld termékenységét, a lakosság szorgalmát, a vidékbeli ipar és kereskedelem virágzó állását ismerik. A t. képviselő ur tájékoztatása végett csak annyit vagyok bátor megjegyezni, hogy azon háromszög, a mely Buda, Mohács és Zákány közt elterül 250 négyzet mértföld, de lakosainak száma nem 400 ezer mint az a pénzügyi bizottság jelentéseiben foglaltatik, hanem 636 ezer, kik évenként különféle adó fejében 1,600,000 ftot fizetnek az ország pénztárába, és e nagy vidék pusztán, elhagyatottan maradt az ország keblében, nincsen egyetlen utja, a melyen az őszi és téli hónapokban termékeit elszállíthatná. 1867-ben t. i. a ránk erőszakolt osztrák curatelát leráztuk magunkról, s az ország gazdái lettünk, e három megyének lakosai esdekelve kérték a törvényhozást sziveskedjék őket is a vasut áldásaiban részesíteni és a 67-i törvényhozás bölcsessége méltányolva a jogos kérelmet, elhatározta a zákány-báttaszéki vonal kiépítését és azt, mint a hazai ipar és kereskedelem fejlesztésére nélkülözhetetlen vonalat, határozattá emelte 1868. dec. 4-én. . . .

A t. képviselő azt mondja, hogy a vasut drága – hogy a vasut vicinális vonal, hogy párhuzamos vonal és hogy azon vasutak, melyeket az igen tisztelt közlekedési miniszter úr

a pénzügyi és vasuti bizottság és az osztályok ajánlólag tettek le a ház asztalára, ugyanazon vasutat a t. képviselő ur kamatbiztosításra nem érdemesnek – következőleg ki nem építendőnek declarálja.

Összesen tehát nem akarván a t. képv. ház türelmét fárasztani, Tolna és Somogyvármegyéknek kivitelre szánt évi nyers terménye 5.606,833 ft. A t. képviselő úr erre azt mondhatná, hogy ha csakugyan oly jövedelmező lesz ezen vasut, mint a minőnek én azt festettem, akkor tessék kamatbiztosítás nélkül kiépíttetni. Engedelmet kérek, ezt mondhatja a t. képv. úr, s mondhatnám én is egyes ember, de nem mondhatja egy törvényhozó testület s egy kormány anélkül, hogy a nemzetet nem compromittálná, mert 1868 óta nem változván a körülmények, ma is vagy éppen oly szükséges a zákány-báttaszéki vasut, vagy ép oly felesleges mint 68-ban volt. Ha felesleges akkor ugy hiszem a törvényhozó testület a kormánnyal együtt nem járt volna el correct, mikor a vasutat megszavazta, ha pedig szükséges akkor a kormány s a törvényhozó testület nagy bűnt követne el legalább 600,000 becsületes honpolgáron, ha ezen vasutat a t. képviselő nézete szerint ki nem építené mert 600,000 szorgalmas honpolgárnak anyagi jólétét tenné tönkre.

A Hon 1870 november 18. (8. évfolyam 278. szám p. 1. ADT)

A képviselőház 239-ik ülése nov. 18-án d. e. 10 órakor.

Elnök: Somsich Pál; jegyző: Széll Kálmán. A kormány részéről jelen volt Kerkapoly Károly, Gorove István, Bedekovics Kálmán, Eötvös József br., Szláv J.

A mult ülés jegyzőkönyvének hitelesítése után elnök bemutatja Somogy megye kérvényét, melyben a zákány-báttaszéki vasutnak Dombovára tervezett géptartározási műhelyét Kaposváron kéri létesíteni,

Vasúti és Közlekedési Közlöny 1871. április 13. (2. évfolyam 15. szám p. 125. ADT)

A duna-drávai pálya zákány-dombovári vonalára kirendelt politikai megjárás Lovetzky Adolf miniszteri titkár tapintatos vezetése mellett teljes sikerrel befejeztetett ugy, hogy a pályának építkezése most már akadály nélkül megkezdett. Építkezési vállalkozókra nézve érdekléssel lehet azon körülmény, hogy a pálya 1 – 2 mérföldnyi vonalrészekben kedvező feltételek mellett adatik át építésre.

Vasúti és Közlekedési Közlöny 1871. május 04. (2. évfolyam 18. szám p. 150. ADT)

A dombovár-zákányi vasutvonal igazgató tanácsa a mult hó közepén tartotta ülését Pesten, melynek egyik főbb tárgya volt az állomásokról véleményezni. A politikai bejáró bizottságtól megállapított állomáshelyek az igazgató tanács által is nagy részben helyeseltettek; a Baté és Berki községek közti versenyben Baténak adott elsőséget, hol Gaál Dénes földbirtokos már az eszme megpendítésénél tetemes áldozatot ígért hozni, s állja is szavát; Korpád és

Jákó egyenlő rangu állomást nyernek. Kónyi vagy Beleg lesz-e állomási hely, a többi állomási helyek is végeldöntés végett a miniszteriumhoz terjesztettek.

Vasúti és Közlekedési Közlöny 1871. június 01. (2. évfolyam 22. szám p. 183. ADT)

A báttaszék-dombovár-zákányi vonal építését Springer Miksa bécsi bankár vállalta el. Működött e vonalon 650 munkás, 18 kőműves, 180 lóval és 90 kétfogatu szekérrel. Elkészült az aléptímenyből 6 ½ %. Anyagkészlet 12,000 darab küszöb.

Vasúti és Közlekedési Közlöny 1871. június 08. (2. évfolyam 23. szám p. 191. ADT)

A báttaszék-dombovár-zákányi pálya igazgatósága 48 darab teherkocsit rendelt meg a m. kir. állampálya vaggongyárában, - 25 darab személy- és 8 vasuti vezető kocsit a neuhauseni ipartársulatnál, s végre 80 darab kerékpárt Ganz és társa gyárában.

Vasúti és Közlekedési Közlöny 1871. június 15. (2. évfolyam 24. szám p. 199. ADT)

A zákány-dombovár-báttaszéki vasut zákány-dombovári szakaszán levő Toponár község határában, a gróf Festetics Dénes úr által sérelmezett és ugy a vasuttársulat, mint a vasutépítészeti igazgatóság által javasolt vonalváltozás a kormány által jóváhagyott véglegesen.

Vasúti és Közlekedési Közlöny 1871. június 18. (2. évfolyam 25. szám p. 208. ADT)

A m. k. vasutépítészeti igazgatóság javaslatára a báttaszék-dombovár-zákányi vasut közigazgatási bejárásának megkezdése folyó évi július 3-ik napjára Dombovárra tüzetett ki. E közigazgatási bejárás vezérlete Loveczky Adolf ministeri titkárra bízott, szakértő közegül a kormány részéről Ráth Péter főmérnök küldetvén ki, az illető törvényhatóság szokásos értesítése mellett.

Vasúti és Közlekedési Közlöny 1871. június 29. (2. évfolyam 26. szám p. 216. ADT)

Uj kibocsájtványok. A jövő hét folyamában, feltéve, hogy a börzén nem borul el a jó idő, három uj vasuti értékpapír kibocsátása várható. Legelőször is az Unionbank bocsátaná ki a gömöri pályának 12 év múlva visszafizetendő 3 millió frt értékű kötvényeit. Ezeket hihetőleg a duna-drávai (somogyi) vasut papírjai követnék, melyeket a Klein és Reitzes-féle bank-consortium bocsát ki. A harmadik végre a lundenburg-gruszbachi pálya értékpapírjainak aláírása.

Vasúti és Közlekedési Közlöny 1871. június 29. (2. évfolyam 26. szám p. 217. ADT)

Dombovár-báttaszéki vonal. A dráva-dunai pálya dombovár-báttaszéki vonalán a politikai megjárás Lovetzky miniszteri titkár vezetése mellett július 3-án kezdődik meg.

Vasúti és Közlekedési Közlöny 1871. július 06. (2. évfolyam 27. szám p. 222. ADT)

A báttaszék-dombovár-zákányi vonal építését Springer Miksa bécsi bankár vállalta el. Működött e vonalon 1743 munkás, 11 kőműves, 684 lóval és 38 kétfogatu szekérrel. Elkészült az alépítményből 13 %, az épületekből 0.2 %. Anyagkészlet 192,000 darab küszöb.

Vasúti és Közlekedési Közlöny 1871. július 27. (2. évfolyam 30. szám p. 247. ADT)

A báttaszék-dombovár-zákányi vonal építését Springer Miksa bécsi bankár vállalta el. Működött e vonalon 1609 munkás, 162 kőműves, 956 lóval és 10 kétfogatu szekérrel. Elkészült az alépítményből 28.7 %, az épületekből 2.7 %. Anyagkészlet 142,686 darab küszöb.

Vasúti és Közlekedési Közlöny 1871. augusztus 24. (2. évfolyam 34. szám p. 280. ADT)

A báttaszék-dombovár-zákányi vonal építését Springer Miksa bécsi bankár vállalta el. A zákány-dombovári vonalon működött 1011 munkás, 213 kőműves, 507 lóval és 6 kétfogatu szekérrel. Elkészült az alépítményből 50 %, az épületekből 8.7 %. Anyagkészlet 49,486 darab küszöb és 88,818 m. egyéb anyag, a dombovár-báttaszéki vonalon működött 261 napszámos, 28 kézműves, 34 lóval és 28 szekérrel; elkészült 10.8 % a földmunkálatokból.

Vasúti és Közlekedési Közlöny 1871. szeptember 28. (2. évfolyam 39. szám p. 318. ADT)

A báttaszék-dombovár-zákányi vonal építését Springer Miksa bécsi bankár vállalta el. A zákány-dombovári vonalon működött 1025 munkás, 164 kőműves, 513 lóval és 6 kétfogatu szekérrel. Elkészült az alépítményből 58.9 %, a felépítményből 61 %, az épületekből 12.5 %. A dombovár-báttaszéki vonalon működött 648 napszámos, 72 kézműves, 263 lóval és 28 szekérrel; elkészült 10.8 % a földmunkálatokból, és 3 % az épületekből.

Vasúti és Közlekedési Közlöny 1871. október 19. (2. évfolyam 42. szám p. 347. ADT)

Báttaszék-Dombovár-Zákányi (Duna-Drávai) vasut.

Pályázat

A Báttaszék-Dombovár-Zákányi (Duna-Drávai) vasut igazgatóságánál a következő 2 állomás töltendő be. A forgalmi és kereskedelmi szolgálat osztályfőnöki állomása és az üzletvezetői állomás a vonalon. Pályázóktól megkiváncatlik, hogy a magyar és német nyelv birtokában legyenek, s eddigi alkalmaztatásukat igazolják. Az igényeket tartalmazó kérvények alulírt igazgatóság (Pest, Józseftér 6. szám) f. év november 3-ig nyújtandók be.

Pest, október hó 15. 1871.

Az igazgatóság.

Vasúti és Közlekedési Közlöny 1871. november 02. (2. évfolyam 44. szám p. 361. ADT)

Zákány-báttaszéki pálya (22 mérföld). Zákány-dombovári vonal (kiépítési határidő 1872. aug. 10.) alépítmény 92, felépítmény 68.8, épületek 35 százalék. Dombovár-báttaszéki vonal (kiépítési határidő 1873. aug. 10.) alépítmény 4.5, felépítmény 4 százalék.

Vasúti és Közlekedési Közlöny 1871. november 16. (2. évfolyam 46. szám p. 380. ADT)

Báttaszék-Dombovár-Zákányi (Duna-Drávai) vasút.

Pályázat

A Báttaszék-Dombovár-Zákányi (Duna-Drávai) vasutigazgatóságnál következő állomások töltendők be u. m.

A központban

Több állomás a könyvvezetési és agyagkezelési-, a forgalmi és kereskedelmi-, a vonatmozgósítási és műhelyi-, és végre a pályafenntartási osztálynál. Évi fizetés 600-tól egész 1200 forintig.

A vonalon

Több állomás az üzletvezetőségénél	Évi-fizetés 600-tól egész 1000 forintig
Több állomásfőnöki állás	600-tól 900 forintig
Több hivatalnoki állás a pályafenntartásnál	800-tól 1000 forintig
Egy műhelyvezetői állomás	1200-tól 1600 forintig
Egy műhelyi számvevői hivatalnoki állomás	600-tól 800 forintig

A szolgaszemélyzetnél

Egy művezetői állomás	Évi-fizetés 590-tól egész 730 forintig
Egy gép gondviselői állomás	400-tól 540 forintig
Egy szivattyú gondnoki állomás	400-tól 540 forintig
Egy műhely raktárnoki állomás	400-tól 540 forintig
Több pályafelügyelői állomás	400-tól 540 forintig
Mindezen fizetésekhez megfelelő lakbér vagy természetbeni lakás van rendszeresítve.	

A vonatkísérő személyzetnél

Több mozdonyvezető állomás	Évi-fizetés 530-tól egész 730 forintig
Több vezetőnoki (conducteur) állomás	320-tól 400 forintig

és szolgálattétel alkalmával a megfelelő mérföldpénz.

Pályázóktól megkívántatik, hogy a magyar és német nyelv birtokában legyenek és eddigi alkalmaztatásukat igazolják.

Az okmányokkal kellően felszerelt kérvények alulírt igazgatósághoz (Pest, József tér 6. szám) folyó évi december hó 1-ső napjáig nyújtandók be.

Pesten, 1871. évi november 12-én.

Az igazgatóság.

Vasúti és Közlekedési Közlöny 1871. november 30. (2. évfolyam 48. szám p. 393. ADT)

A zákány-báttaszék-dombovári vasut zákány-dombovári vonalán (kiépítési határidő 1872. aug. 10.) alépítmény 93, felépítmény 75, magas építmények 38, - dombovár-báttaszék vonalán (kiépítési határidő 1873. aug. 10.) földműveletek 12, alépítmény 5.5, magas építmények 5.6 százalékban készültek el.

Vasúti és Közlekedési Közlöny 1871. december 14. (2. évfolyam 50. szám p. 408. ADT)

A báttaszék-dombovár-zákányi vasuttársulat azon kéréssel fordult a kormányhoz, engedtesse meg, hogy a vontatási szolgálathoz szükséges épületek s tatarozási műhelyek ne Dombováron hanem Kaposváron létesíttessenek. E kérelembe a közlekedési miniszter beleegyezett s az e vasutra vonatkozó becikkelyezett engedélyokmány illető §-ának módosítása iránt törvényjavaslatot nyújtott be.

Vasúti és Közlekedési Közlöny 1871. december 28. (2. évfolyam 52. szám p. 423 ADT)

A zákány-báttaszék-dombovári vasut zákány-dombovári vonalán (kiépítési határidő 1872. aug. 10.) alépítmény 94, felépítmény 78, magas építmények 38.3, - dombovár-báttaszéki vonalán (kiépítési határidő u. az) földműveletek 12, alépítmények 5.8, magas építmények 15.7 százalékban készültek el.

Vasúti és Közlekedési Közlöny 1871. december 28. (2. évfolyam 52. szám p. 430. ADT)

Báttaszék-Dombovár-Zákányi (Duna-Drávai) vasut.

A teljesen befizetett ideiglenes részvényjegyek 1872. évi január 1-én lejáró 5 százalékos kamatai a következő helyeken fognak ugyanezen ideiglenes részvényjegyek megbélyegzése mellett kifizettetni, u. m. :

Bécsben: az angol osztrák banknál, Pesten: az angol magyar banknál drb-ként 5 forint ezüstben,

Lipcsében: az általános német hitelintézetnél darabonként 3 tallér 10 ezüst garassal,

M. Frankfurtban: az osztrák-német banknál darabonként 5 frt 50 kr. délnémet értékben.

Pesten, 1871. évi december hó 24.

Az igazgató tanács.

A Hon 1872. január 25. (10. évfolyam 20. szám p. 2. ADT)

A képviselőház ülése jan. 24-kén.

. . . . Döry János azt tartja midőn a zákány-báttaszéki vasut gépházát és az azzal kapcsolatos épületeket, az igazgatótanács Dombováron épülendőknek ajánlotta, kétségkívül fontos okai lehettek, mutatja ezt azon körülmény is, hogy maga a törvényhozó testület, egyetemben az akkori közlekedési miniszterrel, ezen ajánlatot elfogadták, és a mi több, ezen ajánlat ma már

kötelező erejű, a mint arról az 1870. 33. t. cz. 5. §-a tanuskodik. Valóban sajátságos, hogy az engedélyesek helyébe lépett társulat a törvény szentesítése után másfél évre tolaikodik, azon kéréssel, hogy a gépház Dombovárról Kaposvárra tétessék át. Azután kikel a jelentés ellen, mely feldicséri Kaposvárt, de hallgat a Dombovár mellett szóló indokokról.

A ki figyelemmel vizsgálta a zákány-báttaszéki vasut térrajzát, az meggyőződött, hogy e vonal Zákánytól Mágócsig, kisebb bevágások kivételével sík pálya, az ugynevezett hegyi pálya Mágócsnál kezdődik, itt történnek télen a leggyakoribb közlekedési akadályok; az igazgató tanács igen bölcsen járt el tehát, midőn a gépházat a tőszomszédságban fekvő Dombovára ajánlotta, nem pedig Kaposvárra, mert onnan öt mérföldnyire fekszik. Van azonban ennél egy sokkal fontosabb indok, mely a gépház építtetését Dombováron követeli.

. . . . Dombováron négy vasút fog összpontosulni. Szóló nem mérnök, de nincs ember, a ki laicus eszével elhitesse, hogy a gépház Kaposvárra való, mely transennalis hely, holott Dombováron négy vasut összpontosul. Ebből logikai lánczatban következik egy harmadik indok, mely finandialis szempontból szinte nagy fontosságu. – Néhány év mulva Dombováron a forgalom annyira ki fog fejlődni, hogy a gépházat, miután tudja hogy Kaposváron lesz építve, - vissza kell Dombovára helyezni. Az ily épületeket közép calculus szerint egy millióba fognak kerülni és akkor el lesz fecsérelve egy millió az amugy is tulterhelt adózó közönség rovására. Ezek azok az indokok, melyek a jelentésből ugy látszik készakarva kihagyattak.

És most áttér a jelentésben felhozott érvekre, melyek Kaposvár mellett szólnak. Azt mondja a jelentés, hogy Kaposváron van gymnasium, reáliskola. Igaz, Dombováron nincs gymnasium, de Kaposváron sincs oly reáliskola, melyben a magasabb gépészetet lehetne tanulni. Ilyen iskola Magyarországon csak egy van, Budán. Azt mondja a jelentés továbbá, hogy Dombováron nincsenek lakások. Ez is igaz, de mint argumentum semmis, mert a mi nincs, az lesz, mert az ottani főbérlők a dombovári nagy magtárat lakhelylyé fogják átalakítani, s ott 50 család kényelmesen lesz elszállásolva olcsóbb pénzért, mint Kaposváron, a hol az ottani iparosok oly lakbéreket kérnek, mely még a pesti háziuraknak is becsületére válnék. Azt mondja a jelentés, hogy Dombovárott nincs kórház, erre azt mondja, hogy a megye és egyesek áldozatkészségéből egy év mulva Dombovárott is lesz ilyen, mely az ottani igényeknek megfelelőend, mint a kaposvári az ottaniaknak. Végre a legnagyobb súlyt arra fekteti a jelentés, hogy Kaposvárnak 6000 lakosa van, a míg Dombovár alig dicsekedhetik két ezerrel; ez is igaz, hanem ebből azt következtetni, hogy Kaposvárra tétessék a gépház, olyan argumentatio, mint „Baculus in angulo, ergo pluit”.

Végül arra kéri a házat, hogy az általa felhozott indokok fontolóra vétele, s a már meglévő törvény tisztelete mellett, a gépház és vele kapcsolatos épületek felállítását Dombovára elrendelje.

Vasúti és Közlekedési Közlöny 1872. január 25. (3. évfolyam 4. szám p. 1. ADT)

A duna-drávai vasut ideiglenes igazgató bizottsága junius 8-án alakult meg, s miután a társulat alapszabályai felső helyen megerősítették, a társulat márczius 12-én végleg

létesült; a vasut közigazgatási megjárása a zákány-dombovári részen márczius hóban, a dombovár-báttaszékin pedig april hóban történt meg, mire a pálya kiépítése 1 - 2 mérföldnyi kis részletekben egyes vállalkozóknak átadatott.

Vasúti és Közlekedési Közlöny 1872. január 25. (3. évfolyam 4. szám p. 28. ADT)

Báttaszék – dombovár – zákányi vasut. (másodrendű pálya)

I. vonalrész: Zákány – Dombovár. Megnyitási határidő 1872. augusztus 10. Hossza: 13.23 mérföld.

II. vonalrész: Dombovár – Báttaszék. Megnyitási idő 1873. augusztus 10. Hossza: 8.57 mérföld. – Az egész pálya hossza: 21.8 mérföld.

Az egész pályának általános tervezete a társulat által a kormány elé terjesztetett és helybenhagyatott.

Ez alkalommal az engedélyezési okmányban kikötött 1:125 arányu legmagasabb emelkedés 1:150-re határozottatott. – A vonalnak Bonyhád városához közelebb hozatala iránt tett tanulmányok eredményhez nem vezettek. A vonal meghagyatott a Bonyhád és Hidas közötti völgyben.

Az általános tervezet alapján a részletes tervezet elkészülvén, a közigazgatási szemle az első pályarészleten 1871. márczius 23-án, a másodikon julius 3-dikán és a következő napokon történt.

A második részletből egy darab nem szemléltetett, mivel Szászvár és Császa községek képviselői, miután határukba állomás nem esik, nem akartak tárgyalásokba bocsájtkozni. – Ez ügy legközelebb a miniszterium által fog elintéztetni, és csak akkor fog a szemle megtörténni.

A közlekedési szolgálatra és a javításokra szükséges építkezéseknek Dombovárról Kaposvárra való áttétele érdekében az országgyűlés elé törvényjavaslat terjesztetett, mely az elfogadásra vár.

Az első vonalrészen Zákány és Dombovár között a földmunkálatok befejezésükhöz közelednek; az építkezési tárgyakból a falazottak elkészültek, a fából készítendőők részben a hordozó szerkezetekkel el vannak látva. A sínek 2 ¾ mérföldön lerakattak és a kavicsolás is megkezdett.

Az épületek a csurgói áruraktár kivételével föld alatt állanak. A magyar állam- és déli vasutakkal közös zákányi pályaudvar fölötti tárgyalások befejezettnek tekinthetők. – A mondottak után a zákány-dombovári vonalrésznak szerződészerű megnyitása (1872. aug. 10.) biztosan várható.

A második vonalrészen, Dombovár és Báttaszék között szintén megkezdettek a földmunkálatok; da a már bevégezett nem jön számba a még bevégezendővel szemközt.

31.

A boltozatos tárgyak között szintén elkészült egynéhány. A műépítkezések most télnék idején nyugosznak, és csak az építkezési anyagok szerzésére és elosztására törekszenek.

A többi munkálatok még nem kezdetek meg.

Vasúti és Közlekedési Közlöny 1872. február 01. (3. évfolyam 5. szám p. 37. ADT)

A zákány-báttaszék-dombovári vasut zákány-dombovári vonalán (kiépítési határidő 1872. aug.10.) földműveletek 94, felépítmény 85, magas építmények 38, - dombovár-báttaszéki vonalán (kiépítési ideje u. az) földműveletek 13, alépítmény 15.7, magas építmények 0.4 százalékban készültek el.

Vasúti és Közlekedési Közlöny 1872. március 21. (3. évfolyam 12. szám p. 91. ADT)

A zákány-báttaszék-dombovári vasut zákány-dombovári vonalán (kiépítési határidő 1872. aug. 10.) alépítmény 0.5, felépítmény 89.6, magas építmények 43.3, - dombovár-báttaszéki vonalán (kiépítési határideje u. az) földműveletek 17, alépítmény 15.7, magas építmények 0.6 százalékban készültek el.

A Hon 1872. április 11. (10. évfolyam 84. szám p. 3. ADT)

A zákány-dombovári vasuti munkálatokat apr. hó 9-én egy vegyes bizottság a helyszínén megvizsgálta. A bizottság tagjai: Nagy L., Kleeblatt főfelügyelő, Springer fővállalkozó, Blaskovi és Walter főfelügyelők, Hartig Vincze, Peskei főmérnök, Papp mérnök és többen. Zákánytól Batéig a vasut már kész; a Dombovár felé menő részen erélyesen foly a munka. Remélik, hogy a vonal a kitűzött időre elkészül.

Vasúti és Közlekedési Közlöny 1872. április 25. (3. évfolyam 17. szám p. 150. ADT)

A zákány-báttaszék-dombovári vasut zákány-dombovári vonalán (kiépítési határidő 1872. aug. 10.) alépítmény 6.6, felépítmény 91.7, magas építmények 49, - dombovár-báttaszéki vonalán (kiépítési határideje u. az) földműveletek 17, alépítmény 15.7, magas építmények 1.3 százalékban készültek el.

Vasúti és Közlekedési Közlöny 1872. május 23. (3. évfolyam 21. szám p. 184. ADT)

A zákány-báttaszék-dombovári vasut zákány-dombovári vonalán (kiépítési határidő 1872. aug. 10.) alépítmény 6.6, felépítmény 92, magas építmények 55.3, - dombovár-báttaszéki vonalán (kiépítési határidő u. az) földműveletek 30.7, műtárgyak 13, magas építmények 5.6 százalékban készültek el.

Vasúti és Közlekedési Közlöny 1872. június 27. (3. évfolyam 26. szám p. 224. ADT)

A zákány-báttaszék-dombovári vasut zákány-dombovári vonalán (kiépítési határidő 1872 aug. 10.) alépítmény 6.4, felépítmény 95, magas építmények 67.1, - dombovár-báttaszéki vonalán (kiépítési határideje u. az) földműveletek 41, műtárgyak 20.5, magas építmények 87 százalékban készültek el.

Vasúti és Közlekedési Közlöny 1872. július 25. (3. évfolyam 30. szám p. 259. ADT)

A zákány-báttaszék-dombovári vasut zákány-dombovári vonalán (kiépítési határidő 1872. aug. 10.) alépítmény 6.6, felépítmény 96, magas építmények 74, - dombovár báttaszéki vonalán (kiépítési határidő u. az) földműveletek 52, műtárgyak 22.5, magas építmények 9.5 százalékban készültek el.

Vasúti és Közlekedési Közlöny 1872. augusztus 15. (3. évfolyam 33. szám p. 282. ADT)

A Báttaszék-dombovár-zákányi vasut.

A báttaszék-dombovár-zákányi vasut zákány-dombovári vonalrészre f. hó 14 adatott át a közforgalomnak, Zákány, Csurgó, N. Atád-Szobb, Beleg, Jákó, Kis-Korpád, Kaposvár, Baté és Dombovár állomásokkal.

Az összes állomások személy- és árufelvételre vannak berendezve.



Zákány állomás. (Forrás: vasuallomasok.hu/regi kepek)

33.



Csurgó állomás.
(Forrás: [vasutallomasok.hu/regi kepek](http://vasutallomasok.hu/regi_kepek))



Beleg állomás.
(Forrás: hungarican.hu – OSZK – Képeslapok)

34.



Somogyszob állomás.

(Forrás: hungaricana.hu – Zempléni Múzeum, Szerencs – Képeslapok)



Kaposvár állomás.

(Forrás: hungarican.hu – Zempléni Múzeum, Szerencs – Képeslapok)



Dombóvár állomás. (a jelenlegi Dombóvár – alsó)
(Forrás: hungaricana.hu – OSZK – Képeslapok)

Báttaszék-dombovár-zákányi (duna-drávai) vasút.									
IDEGLENES MENETTERVE									
a zákány-dombovári részvonalon									
közlekedő személy-szállító vonatoknak.									
Érvényes az üzem megnyitása napjától további intézkedésig.									
Mértföld	Állomások	1. sz. vegyes vonat			Mértföld	Állomások	2. sz. vegyes vonat		
		óra	perc	idő			óra	perc	idő
—	Zákány indulás	6	31	reggel	—	Dombóvár indulás	2	37	reggel
1.66	Csurgó	7	43	"	1.97	Báté	3	59	"
4.01	Nagy Atiad-Szob	9	24	"	3.78	Kaposvár	5	27	"
5.38	Beleg	10	25	"	5.80	Kis-Körpád	6	50	"
6.80	Jákó	11	25	"	6.40	Jákó	7	17	"
7.40	Kis-Körpád	11	52	"	7.82	Beleg	8	22	"
9.41	Kaposvár	1	29	"	9.14	Nagy Atiad-Szob	9	20	"
11.23	Báté	2	44	"	11.54	Csurgó	11	01	"
13.20	Dombóvár	4	02	délut.	13.20	Zákány	12	08	délben

Ezen menetrendnél a pesti idő irányadó.

Csatlakozások.

Az 1. sz. vegyes vonat csatlakozik Zákányban: a cs. kir. szab. déli vasut Kanisáról illetőleg Budáról, Sopronon át Bécsből és Pragerhof-Triestből reggeli 6 óra 6 perccel érkező 205/602 sz. személy, és Baresből reggeli 2 óra 52 perccel érkező 611/216 sz. vegyes vonatához a déli m. kir. államvasut Zágrából reggeli 2 óra 37 perccel érkező 4. sz. vegyes vonatához.

A 2. sz. vegyes vonat csatlakozik Zákányban: a cs. kir. szab. déli vasut Kanisára, Budára, Pragerhof-Triestbe és Sopronon át Bécsbe délután 12 óra 35 perccel érkező 601/206 sz. személy, és Baresba délutáni 4 óra 3 perccel induló 215/612 sz. vegyes vonatához; a déli m. kir. államvasut délutáni 3 óra 53 perccel Zágrába induló 1. sz. személy vonatához.

PESTEN, 1872. évben.

124 1—2

AZ IGAZGATÓSÁG.

Az első menetrend.

(Forrás: Vasúti és Közlekedési Közlöny 1872. augusztus. 15.
(3. évfolyam 33. szám p. 286 ADT))

Vasúti és Közlekedési Közlöny 1872. szeptember 12. (3. évfolyam 37. szám p. 317. ADT)

Báttaszék – dombovár – zákányi (duna-drávai) vasut. Üzletbevételek.

A zákány-dombovári részvonalon az üzlet megnyitásának napjától, azaz 1872. augusztus 14-től 31-éig.

szállíttatott 2438 utazó, ezekből a bevétel	1969 frt 61 kr
szállíttatott 56,299 vámmázsa podgyász, gyors és teherszállítmány ezekről a bevétel	7228 frt 48 kr
összesen	9198 frt 09 kr

Pesten, 1872. szeptember hó 6-án.

Az Igazgatóság.

Ellenőr 1872. október 18. (4. évfolyam 242. szám p. 64. ADT)

- A báttaszék-dombovár-zákányi (duna-drávai) vasutvonalon fekvő állomásokon is, hivatkozással a folyó évi január hó 25-én 221. szám alatt kiadott körrendeletre, a szarvasmarha fel- és lerakása a fennálló 1859. évi állatjárvány szabályrendeletek 44. §, 5-ik pontjában foglalt feltételek szoros foganatosítása mellett megengedtetik; s a vaspályaigazgatóságok értesítése, valamint az e részben szükséges közhirrététel iránt is egyuttal intézkedés tétetett.

Kelt Pesten, 1872. október hó 13-án

A földművelés, ipar és kereskedelmi m. k. ministeriumtól.

Vasúti és Közlekedési Közlöny 1873. január 02. (4. évfolyam 1. szám p. 5. ADT)

Báttaszék – dombovár – zákányi (duna-drávai) vasut körrendelete.

Sajnálattal kellett tapasztalnunk, hogy a személyzetünk közül némelyek, dacára a szolgálati utasításokban foglalt biztonsági utmutatásoknak, személyi biztonságukat gyakran – könnyelműségből vagy tán szolgálati tulbuzgóság által veszélyeztetik.

Szükségesnek találtuk tehát, - a személyzet biztonságát öregbíteni óhajtván, részletezve és határozottan azon szabályokat legszigorubb miheztartás végett közölni, melyek követése a személyzet megsérülésének és sajnos baleseteknek elkerülésére feltétlenül szükségesek.

Szigoru kötelességévé tesszük a szolgálati főnök uraknak, hogy ezen szabályokat a körlevél vétele után összes alárendelt személyzetük közt eltejeszszék s pedig valamennyi hivatalnok úr által elolvastassák, - a szolgaszemélyzetnek felolvassák és megmagyarázzák és tudomásulvételét, valamint teljes megértését, egy e célra elkészítendő iven, valamennyi hivatalnok ur, a szolgálak, ugy az állomási s raktári munkások és kocsitolók sajátkezű aláírása által elismertessék; elrendeljük továbbá, hogy valahányszor egy új egyén szolgálatba fogadtatik, ezen rendszabály neki felolvasandó s megmagyarázandó, s a tudomásulvétel valamint megértés sajátkezű elismerése ez említett ivre rávezetendő.

Ezen kívül kötelesek a szolgálati főnök urak ezen szabályokat negyedévenként legalább egyszer, az összes szolgál- és munkás-személyzetnek újra kihirdetni s ezen újboli kihirdetés megtörténtét az említett iven a hó és nap megérintésével feljegyezni.

Vizsgáló közegeink által ezen meghagyás betartását szigorral fogjuk ellenőriztetni, s maguknak meggyőződést fogunk szereztetni, vajjon a szolgálati főnök urak részéről a meghagyott újboli kihirdetések teljesítettnek-e, s vajjon az utasítás a személyzet részéről követtetik-e? Ott, hol habár csak legcsekélyebb figyelmen kívül hagyást veendünk észre, az illető mulasztók ellen a legszigorubban fogunk eljárni.

Pesten, 1872. évi december hó 6-án.

Az igazgatóság.

Vasúti és Közlekedési Közlöny 1873. január 09. (4. évfolyam 2. szám p. 10. ADT)

A XI. törvényczikk csekély jelentőségű és csak azt rendeli el, hogy a báttaszék-dombovár-zákányi vasutnak a vontatási szolgálathoz szükséges építkezései és tatarozási műhelyei nem mint eredetileg kívántatott, Dombováron, hanem Kaposváron állapíttassanak meg.

Vasúti és Közlekedési Közlöny 1873. június 05. (4. évfolyam 23. szám p. 181. ADT)

A m. k. közmunka és közlekedési miniszterium körrendelete.

. Elismeréssel kell nyilatkoznom különösen a báttaszék-dombovár-zákányi és magyar északkeleti vasutársulatokról, mely előbbinek személyzete kivétel nélkül, utóbinak pedig szolgaszemélyzete egészen, de tisztai személyzete is nem jelentékeny kivétellel bírja a magyar nyelvet s mely utóbbi társulatnak ez irányban tett további erélyes intézkedések által körrendeletem célját teljesen biztosítva látom.

Budapest, 1873. évi május hó 20-án.

Tisza Lajos.

Vasúti és Közlekedési Közlöny 1873. július 24. (4. évfolyam 30. szám p. 238. ADT)

Báttaszék – dombovár – zákányi (duna-drávai) vasut. Hirdetmény.

Van szerencsénk a t. cz. közönségnek ezennel tudomására adni, hogy a dombovár-báttaszéki vonalrész f. é. július 20-án Mágocs, Szászvár-Máza, Bonyhád, Mórág és Báttaszék állomásokkal a közforgalomnak fogjuk átadni.

Ezen állomások személy és áruforgalomra mind be vannak rendezve.

Az ezen vonalrész megnyitásával egész vonalunkon életbe lépő új menetrend külön hirdetmények által közzé van téve.

A zákány-dombovári részvonala nézve érvényben álló árszabások a dombovár-báttaszéki vonalra is alkalmaztatni fognak.

Budapest, 1873. július havában.

Az igazgatóság.

BÁTTASZÉK-DOMBOVÁR-ZÁKÁNYI (duna-drávai) VASUT.

Menetrend változtatás.

A dombóvár-báttaszéki vonalrész megnyitásával — melynek napja annak idején külön közzé fog tétetni — személyszállító vonataink a következő menetrend szerint fognak közlekedni.

Mérték	Állomások	1. sz. vegyes vonat			3. sz. vegyes vonat			Mérték	Állomások	2. sz. vegyes vonat			
		óra	perc	idő	óra	perc	idő			óra	perc	idő	
1.66	Zákány ind.	3	36	délu.	7	—	reggel	1.08	Báttaszék indulás.... ind.	3	37	reggel	
2.40	Csurgó 4	34	"	"	7	52	"	3	59	"	3	54	
1.32	Nagy-Atád-Szob... 5	39	"	"	9	04	"	2.13	Bonyhád 4	52	"	5	—
1.42	Balog 6	01	"	"	9	50	"	1.24	Sárvár-Máza..... 5	18	"	5	33
0.61	Jákó 6	30	"	"	10	27	"	2.53	Mágocs 8	16	"	6	46
2.01	Kis Korpád 6	43	"	"	10	45	"	1.54	Dombóvár..... 6	51	"	7	32
1.82	Kapuvár 7	48	"	"	12	03	"	1.96	Báté..... 7	31	"	8	25
1.96	Báté 8	56	"	"	12	53	"	1.52	Kapuvár 8	33	"	9	40
1.54	Dombóvár 9	10	"	"	1	52	"	2.01	Kis-Korpád..... 9	08	"	10	35
1.54	Mágocs 9	47	"	"	2	39	"	0.61	Jákó 9	21	"	10	53
2.03	Sárvár-Máza..... 10	52	"	"	4	—	"	1.42	Balog 9	59	"	11	38
1.24	Bonyhád 11	25	"	"	4	46	"	1.32	Nagy-Atád-Szob... 10	30	"	12	29
2.13	Mórág 12	16	"	"	5	49	"	2.40	Csurgó 11	23	"	1	37
1.08	Báttaszék 12	37	éjél	"	6	13	este	1.66	Zákány Előző éjél	12	—	2	17

A tömítetben nyomtatott számok az esti 6 órától reggeli 6 óráig számított éjjeli árakat jelentik.

Ezen menetrendnél a pesti idő irányadó. — Mindezen vonatokkal I., II., III. és IV. osztályú utasok szállíthatnak.

C S A T L A K O Z Á S O K.

Az 1. sz. vegyes vonat csatlakozik Zákányban: a déli vasut 215/612 sz. ve. yos vonatához Kanizsáról, illetőleg Budapestről és Triestből, 601/206 sz. személyvonatához Barcs, illetőleg Pécs és Eszék-ből; a nagy. kir. államvasut 2. sz. személyvonatához Zágrábról.

A 2. sz. vegyes vonat csatlakozik Zákányban: a déli vasut 601/306 sz. személyvonatához Kanizsára, illetőleg Budapestre, Triestbe és Bécsbe 215/612 sz. vegyes vonatához Barcs, illetőleg Pécs és Eszékre; a nagy. kir. államvasut 1. sz. személyvonatához Zágrábra.

BUDAPEST, 1873. évi június hó.

AZ IGAZGATÓSÁG.

Az első teljes vonali menetrend.

(Forrás: Vasúti és Közlekedési Közlöny 1873. július 24. (4. évfolyam 30. szám p. 240. ADT))



Báttaszék állomás.

(Forrás: hungaricana.hu – Zemléni Múzeum, Szerencs – Képeslapok)

Vasúti és Közlekedési Közlöny 1874. január 15. (5. évfolyam 3. szám p. 21. ADT)

Báttaszék-dombovár-zákányi (duna-drávai) vasut.

E vasút második vonalrésze a Dombovár-Báttaszéki m. év július 20-án adatott át a forgalomnak s így e pálya egész engedélyezett hosszában befejezettnak nyilvánítható. A felülvizsgálat e vasut mindkét szakaszán m. évben ejtetett meg, mely alkalommal a vasut hossza 21.9 mtflddel állapítottatott meg.

Vasúti és Közlekedési Közlöny 1874. október 01. (5. évfolyam 40. szám p. 386. ADT)

Báttaszék-dombovár-zákányi (duna-drávai) vasút. (Megállapodási helyek megnyitása.)

Folyó évi október hó 1-én a duna-drávai vasuton a következő megállapodási helyek fognak a személyforgalom számára kísérletképen megnyitni: Szomajom (30. sz. őrház Kis-Korpád és Kaposvár között), Nagy-Berki (47. sz. őrház Baté és Dombovár között) és Csoma (49. sz. őrház Baté és Dombovár között).

A menetdíj, a megállapodási helyeken felszálló utazóktól, a megelőző állomástól, a megállapodási helyekre utazóktól pedig a megállapodási helyet követő állomásig – számítva fog beszedetni.

Ugyanezen határozatok szerint fog a podgyász helyében fizetendő szállítási díj is számíttatni; ez utóbbi illetékei azonban a megállapodási helyeken nem fognak beszedetni, miért is azok kalauz által megjelölendő állomáson az utazók által utólag lesznek megfizetendőek.

Valamennyi személy-szállító vonat ezen megállapodási helyeken 1 perczig fog időzni; az illető elindulási idők a menetrend hirdetményekből láthatók.

Vasúti és Közlekedési Közlöny 1875. július 01. (6. évfolyam 26. szám p. 208. ADT)

A báttaszék-dombovár-zákányi (duna-drávai) vasuton Kis-Korpád és Kaposvár állomások közt „Kaposmérő” megállóhely a f. évi april hó 1-én a személy- és podgyász-forgalomnak átadatott.

Vasúti és Közlekedési Közlöny 1875. július 22. (6. évfolyam 29. szám p. 232. ADT)

Duna – drávai vasut		Megállapított összeg	Ebből már tényleg befektetett összeg
I. Az üzleti bevételekből megtérítés feltétele mellett fedeztetni engedélyeztetett.			
1. Szászváron: egy szénrakodóra 1568.61			
- hídmérlegre	1850.00	3.418.61	3.418.61
2. Kocsifűtésre			
		3.146.68	3.146.68
3. Teherkocsik berendezésére, katona-szállításra			
		992.83	992.83

40.

4. Kaposváron egy épület megvételére	240.00	240.00
5. Teherkocsik átalakítására	9.000.00	9.000.00
6. Gabonaszin előállítására Kaposváron	7.400.00	7.400.00
összeg	24.198.12	24.198.12
II. Az üzleti kiadásokból 1874. év végeig törölni előirányoztatott	700.00	700.00
III. Még ezentul szükséges beruházások		
1. A Zákány melletti kavicsbánya 6.000 és a hozzá szükséges vágányokra 3.000	9.000	
2. Mórágyni kavicsbánya 2.000 és a hozzá való vágányra 3.000	5.000	
3. Szobb állomáson, felvételi épület nagyobbítása 3.000 vágányszaporítás 3.200	5.200	
4. Kaposvár állomáson indóház nagyobbítás 4.500 vágányszaporítás 10.300 hozzá való földmunka 2150	16.950	
5. A Jákói, K.Korpádi és Mórágyni indóházak nagyobbítása 4.320	3.900	
6. Gabona szin felállítására Dombováron és Bonyhádon 4.320	8.640	
7. Mórágyn egy hídmérleg előállítására	1.500	
8. Három megállapodási hely előállítására	3.450	
9. Kisebb beruházások és leltári tárgyakra	10.000	
III. összeg	62.940	
Főösszeg	87.838.12	24.898.12

Vasúti és Közlekedési Közlöny 1875. szeptember 02. (6. évfolyam 35. szám p. 273. ADT)

Nagymányok megállóhely megnyitása.

A Báttaszék-Dombóvár-Zákányi (duna-drávai) vasut Bonyhád és Szászvármáza állomásai közt f. é. szept. 1-én megállóhely fog „Nagy-Mányok” elnevezéssel a személy felvétellel megnyitni.

Vasúti és Közlekedési Közlöny 1875. szeptember 16. (6. évfolyam 37. szám p. 287. ADT)

Báttaszék-Dombóvár-Zákányi (duna-drávai) vasut.

E vasút hossza 161.981. Az összes befektetett építési tőke felszereléssel együtt 1874 végén 11,590,400 forint volt. Építkezések vagy nagyobb mérvű helyreállítások 1874-ben nem eszközöltettek e vasuton. Állomások száma 19.

Vasúti és Közlekedési Közlöny 1875. szeptember 23. (6. évfolyam 38. szám p. 294. ADT)

Báttaszék-Dombóvár-Zákányi (duna-drávai) vasut.

E vasuton 1874-ben 114.347 személy és 2,166.076 vámmázsa áru szállított.

Bevétel: személyek után 74.656 frt 25 kr, málha után 1719 frt 61 kr, gyors és teheráru után 215,361 frt 01 kr, különfélékből 16,793 frt 70 kr, összesen 308,530 frt 67 kr.

Kiadás: általános igazgatásra 53,219 frt 55 kr, pályafelügyelet és fenntartásra 81,734 frt 08 kr, forgalmi és kereskedelmi szolgálatra 92,010 frt 88 kr, vonatmozgósítási és műhely szolgálatra 66,402 frt 98 kr, különfélékre 14,659 frt 03 kr, összesen 308,026 frt 52 kr.

Vasúti és Közlekedési Közlöny 1876. május 25. (7. évfolyam 21. szám p. 167. ADT)

Báttaszék-dombovár-zákányi (duna-drávai) vasut. Hirdetmény

A tisztelt cz. utazó közönséget van szerencsénk ezennel értesíteni, miszerint Zákány és Csurgó állomásaink között „Gyékenyes” továbbá Mágocs és Szászvár-Máza állomásai között „Szaltnak” nevű személyforgalomra berendezett megállapodási helyek f. évi junius hó 1-jén megnyitván, vegyes vonataink ezen megállapodási helyeken egy perczig fognak rendesen tartózkodni.

Vonataink elindulási idejét ezen megállapodási helyekről a f. évi junius 1-től fogva érvényes általános menetrend hirdetmények mutatják.

Budapest, 1876. május hóban.

Az igazgatóság.

Vasúti és Közlekedési Közlöny 1876. július 13. (7. évfolyam 28. szám p. 219. ADT)

A duna-drávai vasut zákány-dombovári vonalrészéhez a zákányi kavicsbánya vágány 840, a dombovár-báttaszékihez pedig a mórággyi szintén kavicsbánya vágány 570.5 méter hosszal csatlakozik. Mindkettő 1,436 vágánytávval bír, és forgalmi eszközeivel együtt a vasutársulat tulajdona.

Vasúti és Közlekedési Közlöny 1876. augusztus 03. (7. évfolyam 31. szám p. 243. ADT)

A duna-drávai vasuton 1875-ben 1.488 vegyes, 282 teher és 289 önköltségi – összesen 2.059, 1874-ben összesen 1.420 vonat közlekedett, ezenkívül volt segély vagy próba mozdonnyal és hókével 9, 1874-ben 27 különmenet. – Vegyes vonatok által 31.880, tehervonatok által 2.277, összesen 34.157, 1874-ben összesen 22.307, s ezenkívül még önköltségi vonatokkal 1875-ben 2.983, 1874-ben 1.753 vonatmérföld lett befutva. – A vonatmozdony munkaképessége általában minden közlekedett vonatonál 61.6, 1874-ben 62.1 %-kal volt kihasználva.

30 perczen felüli vonatkozás a vegyes vonatoknál összesen 183 fordult elő, melyek közül 55 elsőrangú vonat bevarásából, 60 szomszéd pályák csatlakozó vonatainak bevarásából, 62 az állomásokon előfordult kezelésből, 5 idő viszontagságokból és 1 baleset folytán keletkezett. Ezen eredmény megítélésénél azonban tekintetbe veendő azon kedvezőtlen körülmény, hogy a duna-drávai vasuton a menetrend szerinti menetsebesség (3 mérföld óránként)

egyszersmind a megengedett legnagyobb menetsebesség lévén, késések, miként az elsőrangú pályáknál történik, a menetsebesség gyorsítása által nem pótolhatók.

Vasúti és Közlekedési Közlöny 1877. augusztus 09. (8. évfolyam 32. szám p. 260. ADT)

Báttaszék-dombovár-zákányi (duna-drávai) vasut.

A duna-drávai vasutársulatnál 4 pályaoári állás 230 frt évi fizetéssel, szabad lakás és egyenruha élvezete mellett a magyar nyelvet szó és írásban bíró kiszolgált altisztekkel betöltendő.

A folyamodványok az 1873. évi II. t. cz. értelmében a cs. k. közös hadügyminiszterium vagy a m. kir. honvédelmi ministerium által kiállított igazolvánnyal felszerelve az alólírott üzletigazgatósághoz (Budapest Gyárutcza 7. sz. a.) folyó évi szeptember 15-ig beküldendő.

Vasúti és Közlekedési Közlöny 1877. augusztus 16. (8. évfolyam 33. szám p. 267. ADT)

Új vonalak és állomások megnyitása.

. . . . A báttaszék-dombovár-zákányi vasuton Kaposvár és Baté állomások között fekvő „Taszár” megállapodási hely f. évi június hó 15-én a személyforgalomra megnyitott.

Vasúti és Közlekedési Közlöny 1877. november 29. (8. évfolyam 48. szám p. 387. ADT)

Báttaszék-dombovár-zákányi (duna-drávai) vasut.

Árlejtési hirdetmény

Alólírt üzletigazgatóság, II. rangú pályákra való 10.000 db. ütközési, 40.000 db. közbeeső- és 1.000 futóméter váltó-talpfa szükségletének szállítást árlejtés útján óhajta biztosítani. Az árlejtési határidő f. é. december hó 6-ának délelőtti 11 órájára állapítatik meg, mely határidőre a bérmentesített, lepecsételt és megfelelő felírással ellátott ajánlatok az alólírt üzletigazgatósághoz nyújtandók be.

Később beérkező ajánlatok nem vétetnek figyelembe.

A talpfákra vonatkozó ajánlatokban az általános és különleges feltételeink elfogadása kiemelendő s az árak pályánk egyik állomására bérmentesen szállítva értendő.

A szállítási feltételek s a talpfák méretei anyagkezelésünk irodájában (Gyárutcza 7.) naponként 10 – 2 óráig betekintheők.

Az ajánlatok f. é. december hó 16-án estig az ajánlattevőre nézve kötelezők; az oly ajánlkozó, ki ajánlatának elfogadásáról a mondott ideig írásbeli értesítést nem nyert, ajánlatát visszautasítottak tekintse.

Budapest, 1877. november hó 15-én.

Az üzletigazgatóság.

Vasúti és Közlekedési Közlöny 1878. január 02. (9. évfolyam 1. szám p. 6. ADT)

A báttaszék-dombovár-zákányi (duna-drávai) vasút üzletvezetése f. é. január 1-én ment át a magyar államvasutak igazgatóságának kezelésébe.

Vasúti és Közlekedési Közlöny 1878. május 01. (9. évfolyam 18. szám p. 140. ADT)

A báttaszék-dombovár-zákányi vasút üzletének a magyar államvasutak igazgatósága által leendő ellátása iránt megindult tárgyalások folyamán, nevezetesen a szerződés aláírása előtt a ministerium a bizottság nyilatkozatát kívánta a szerződés azon részére, mely szerint a duna-drávai vasút szolgálatában álló üzletigazgató s a végleges minőségben kinevezett központi és külszolgálati személyzet, a szerzett jogok épségben maradása mellett 1878. január 1-től a magyar államvasutak igazgatósága által átvétetik, s e személyzeti, illetőleg bizonyos személyzeti létszám, az illető vasutnak a szerződés felbontása által bekövetkezhető különválasztása esetén a duna-drávai vasuttársulat által ismét visszavétetik. 1878. január 1-én a duna-drávai vasuttól a magyar államvasutak szolgálatába, illetőleg az annál fennálló nyugdíjintézetbe 108 egyén volt átveendő összesen 84.650 ft jelenleg élvezett évi fizetéssel.

Vasúti és Közlekedési Közlöny 1878. december 18. (9. évfolyam 51. szám p. 406. ADT)

Uj menetrend. A magyar kir. államvasutak igazgatóságának értesítése szerint a duna-drávai vasuton 1879. január 1-én új menetrend lép életbe, mely szerint Zákány és Kaposvár közt minden irányban két vegyes vonat, Kaposvár és Báttaszék közt minden irányban egy vegyes vonat naponta és végre Dombovár és Kaposvár közt a heti vásárra utazó közönség érdekében kedden és pénteken vegyes vonat fog közlekedni.

Vasúti és Közlekedési Közlöny 1879. július 30. (10. évfolyam 31. szám p. 247. ADT)

Duna-drávai vasuton beszereztetett illetőleg létesítetett:

3 darab tizedes mérleg – 2 db. a kaposvári és 1 db. a dombovári állomás számára.

2 db. mozgó sertésrakodó – 2 db. borrakodó bak.

A dombovári állomáson egy házi kut.

A kaposvári műhely számára egy gőzfeszmérő.

A báttaszéki állomáson egy vízállomási kut, és az összes állomások számára iratpolczok.

Vasúti és Közlekedési Közlöny 1880. június 27. (11. évfolyam 76. szám p. 413. ADT)

Báttaszék-dombovár-zákányi (duna-drávai) vasút.

F. évi július hó 1-én Jákó és Beleg állomások között fekvő személy- és podgyász felvételre berendezett Kutas nevű megállóhely a forgalomnak átadatik.

Vasúti és Közlekedési Közlöny 1880. október 29. (11. évfolyam 129. szám p. 1. ADT)

Kisajátítási munkálatok hitelesítése.

A báttaszék-dombovár-zákányi (duna-drávai) vasut dombovár-báttaszéki vonalrészén a kisajátítási munkálatok hitelesítése f. hó 19-én kezdetet meg s a mai napon fejeztetett be. A zákány-dombovári vonalrész kisajátítási munkálatai már 1878. évben hitelesítve lettek, e szerint tehát most már az egész vasutvonal ügyei rendezvék s így remélhető, hogy a központi telekkönyv e vasutról is rövid idő alatt meg fog nyittatni.

Vasúti és Közlekedési Közlöny 1880. december 24. (11. évfolyam 153. szám p. 806. ADT)

A báttaszék-dombovár-zákányi (duna-drávai) vasutvonal államosítása.

Utóbbi időben minduntalan felmerül a báttaszék-dombovár-zákányi (duna-drávai) vasut államosításának híre s az „Egyetértés” már azt is tudni véli, hogy a kormány által részvényenként 156 frttal megajánlott beváltási árt a vasuttársulat elfogadni nem hajlandó. Miután e vasut már tényleg állami kezelés alatt áll, részünkről a vasút címleteinek convertálása iránt colportált célzatokat nem tekinthetjük egyebeknek, börzei manuevereknél, jó lesz tehát, ha a közönség e hírekkel kellő óvatosságot tanúsít.

Tolnamegyei Közlöny 1883. január 21. (11. évfolyam 4. szám p. 3. ADT)

A duna-drávai vasut dombovár-zákányi részét már legközelebb elsőrendű vasuttá alakíthatják át; s akkor Debreczentől egész Fiumeig egy vonalban lehet megtenni az utat.

Tolnamegyei Közlöny 1883. szeptember 16. (11. évfolyam 38. szám p. 3. ADT)

Miért nem építik ki a duna-drávai vasutat a Dunáig?

E kérdésre az „Egyetértés” így felel . – A közlekedési ministerium a duna-drávai vasutnak Báttaszéktől a Dunáig való kiépítését a magyar kereskedelem, ipar és földművelés kárára, folyton elodázza, halogatja. Egy pillantás a térképre meggyőz mindenkit, hogy az a 463 kilométer hosszú vasut vonal, a mely Fiumétől Báttaszékig terjed, valóságos csodaszülött, a melynek nincs párja széles e világon, mert az ország egyetlen tengeri kikötőjét egy legelővel köti össze. Ez aztán a non plus ultrája a magasabb kereskedelmi, közlekedési és pénzügyi politikának! Tagadhatatlan, hogy ha ez uton haladunk továbbra is, sokra fogjuk vinni. És ez így van tíz év óta! És még semmi nesze sincs, hogy a közlekedési miniszteriumnak szándékában volna e bajon segíteni, dacára annak; hogy a báttaszéki legelő, a melynek közepén a duna-drávai vasutnak vége szakad, csak tizenhárom kilométernyi távolságra van a Dunától, az országos kereskedelem főútőerétől. Pedig a lapok évek óta hirdetik, hogy a Dunát az Adriával – nemcsak vasutak, de hajózható csatorna által is – össze kell kötnünk, ha azt akarjuk, hogy kereskedelmünk felvirágozzék, kivitelünk gyarapodjék; de a közlekedési miniszteriumnak – úgy látszik – mindezekről tudomása nincsen. Még az esetben is, ha e 13

kilométer hosszú vasuti vonal kiépítése tetemes költséggel és szerfelett sok technikai nehézséggel volna eszközölhető csak, még ez esetben is minden követ meg kellett volna mozdítani a miniszteriumnak, csak hogy az összeköttetés – Fiume és a Duna közt e ponton mielőbb létrejöhessen, mert tőszomszédja Bajának és Bánságnak; Báttaszék és a Duna közt nincs semminemű technikai nehézség, a mely akadályokat gördítene a vasút építése elé; nem kell ott átfurni hegyeket, nem kell betölteni feneketlen mocsarakat s ennél fogva a költség szempontjából sem igazolható e vasut kiépítésének halogatása, sőt ellenkezőleg; épen a finanziaális szempont követeli a haladéktalan kiépítést, mert az országban nem létezik oly 13 kilométernyi vasut, a mely a jövedelmezést tekintve megmérkőzhetnék ezzel s mely a forgalomnak oly lendületet adott volna, mint ez fogna adni.

Vasúti és Közlekedési Közlöny 1884. január 13. (15. évfolyam 5. szám p. 64. ADT)

Az első erdélyi és báttaszék-dombovár-zákányi (duna-drávai) vasutak államosítása befejezett ténynek tekinthető, a mennyiben a megváltás iránti szerződések az illető igazgatóságok által f. hó 10-én s illetőleg 11-én aláíratván, a szerződésekhez már csak a részvényesek közgyűléseinek és a törvényhozásnak helybenhagyása lesz eszközölendő. A létrejött szerződés jóváhagyása végett az első erdélyi vasut igazgatósága február hó 14-ére, a báttaszék-dombovár-zákányi (duna-drávai) vasut igazgatósága pedig február hó 15-ére hívta egybe a részvényesek rendkívüli közgyűlését; a szerződések szerint mindkét vasut már a f. évi január már a f. évi január hó 1-ső napjától az államvasutak által kezeltetik.

Vasúti és Közlekedési Közlöny 1884. február 27. (15. évfolyam 24. szám p. 249. ADT)

A báttaszék-dombovár-zákányi (duna-drávai) vasutársulat részvényesei holnap rendkívüli közgyűlést tartanak, melynek napirendjére a kormánnyal kötött beváltási szerződés helybenhagyása s a társulat átalakulása van kitűzve. – A megváltási szerződés szó szerinti szövegben következőleg hangzik u. m.:

„Szerződés mely a báttaszék-dombovár-zákányi (duna-drávai) vasutársulat vonalainak a magyar állam által leendő átvétele és fokozatos beváltása iránt, egyrészt a magyar államot képviselő közmunka és közlekedési és pénzügyi magyar királyi ministerek, másrészt pedig a báttaszék-dombovár-zákányi (duna-drávai) vaspálya-társulat között a következőkben kötöttet:

1. §. Egyetértőleg megállapítatik, hogy az állami megváltási jog, mely a báttaszék-dombovár-zákányi (duna-drávai) vasutnak az 1870. évi XXXIII. t. cz. által becikkelyezett engedélyokmánya 31-ik §-a értelmében csak 1900. évi augusztus hó 10-én lépne hatályba, a jelen szerződésben körülírt módok szerint és feltételek alatt már most érvényesíttessék.

Ehhez képest a magyar állam visszahatólag 1884. évi január hó 1-ső napjától kezdve átveszi és fokozatosan beváltja a báttaszék-dombovár-zákányi (duna-drávai) vasutársulat vonalait,

nemkülönben mindennemű ingó és ingatlan vagyonát, u. m. a pálya testét, építményeit, felszerelési és forgalmi eszközeit, anyagkészleteit, készpénzeit avagy pénztári maradványait és összes cselekvő követeléseit, úgy a mint ezek a társulat könyveiben és leltáraiban 1884. évi január hó 1-ével felvéve találtnak; ellenben lemond azon előlegek és kamataik megtérítésére való igényeiről, melyeket állami biztosítás címén a társulatnak kiszolgáltattott. – Egyszersmind az elsőbbségi tartozásokból eredő kötelezettségek kivételével, melyeket az állam az alábbi 2. §. értelmében csak a társulat helyett s csak az ott kitett mértékben teljesítendő, - átvállalja a társulatnak a pálya üzeméből eredő minden néven nevezendő szerződéseit, tartozásait és kötelezettségeit is.

2. §. Kötelezi magát a magyar állam, hogy a báttaszék-dombovár-zákányi (duna-drávai) vasúttársulat 1873. évi április hó 15-én 6,982,800 forint, - illetőleg utólagos leszállítás folytán 6,954,400 forint erejéig felvett 5 §-os ezüst elsőbbségi kölcsönről kibocsátott s még forgalomban lévő részletkötvények 5 %-os kamatait ezüstben, mint szintén a kisorsolt részletkötvénynek névszerinti ezüst értékét is, a helyben hagyott törlesztési tervhez képest a részletkötvényekben megjelölt és a budapesti és bécsi hivatalos lapokban közhírré teendő helyeken, 1884. évi január hó 1-től kezdve a báttaszék-dombovár-zákányi (duna-drávai) vasúttársulat helyett, a jövedelmi, illetőleg a tőkekamatadó és szelvénybélyeg-illeték levonása nélkül pontosan kifizeti.

A báttaszék-dombovár-zákányi (duna-drávai) vasut által az 1875. évi XLI. és 1876. évi XI. t. cz. alapján felvett 165.400 forintnyi arany új beruházási kölcsön 6 %-os kamatait és törlesztési szükségletét úgy mint eddig – de a részvényesek terhelteése nélkül jövőre is a magyar állam fogja a báttaszék-dombovár-zákányi (duna-drávai) vasúttársulat helyett fizetni.

3. §. 1884. évi január hó 1-étől kezdve a részvények beváltására az alábbi 4. §-ban megállapított idő elteltéig még be nem váltott minden részvény után, a megállapított lejárat napokon félévi részletekben 5 %-ot ezüstben fog a jövedelmi adó és a nyilvános számadásra kötelezett vállalatok adójának, illetőleg minden létező vagy jövőben netán behozandó bármi néven nevezendő más adónak levonása nélkül, de úgy a részvények, mint az elsőbbségi kötvények után fizetendő szelvénybélyeg levonásával az állam kormánya saját terhére az illető részvény-tulajdonosoknak a m. kir. központi állampénztárnál Budapesten, vagy a társulati igazgatóság javaslatára időnként a kormány által megállapított s a magyar és osztrák hivatalos lapokban közzéteendő fizetési helyeken kifizetni.

4. §. A magyar állam kötelezi magát 1885. évi április hó 1-től számítandó hatvanhat év leforgása alatt a báttaszék-dombovár-zákányi (duna-drávai) vasúttársulatnak az alapszabályok 6-ik §-a szerint forgalomban lévő 23.181 darab részvényét a jelen szerződéshez csatolt sorsolási, illetve törlesztési terv szerint, és pedig a kisorsolt részvények minden egyes darabját 200 forint, azaz kétszáz forintjával o. é. ezüstben adó- és illetékmentesen a részvénykamatokra nézve előírt hirdetés mellett és fizetési helyeken készpénzben magához váltani.

A kisorsolt és beváltott részvények, melyek a megtörtént beváltást feltüntető bélyeggel ellátva – az összes részvények beváltásának megtörténteig a kormány őrizete alatt tartatnak, a társulati részvényesek közgyűlésén szavazatra nem jogosítanak.

5. §. Jelen szerződés folyományaként a báttaszék-dombovár-zákányi (duna-drávai) vasutársulat a kormány és az igazgatóság között egyidejűleg megállapított alapszabályok értelmében át fog alakulni. Az átalakult társulat képviselőjének díjazására a magyar állam a részvények teljes beváltásáig 2.000 forint évi átalány összeget fog kifizetni.

6. §. A báttaszék-dombovár-zákányi (duna-drávai) vasutársulat köteles minden könyveit, leltárait, számadásait a teljes irattárát a magyar államnak átadni és rendelkezése alá bocsátani, mely utóbbi ezen okiratokat akként fogja megőrizni, hogy azok úgy a beváltás folyama alatt, mint azután is, a kereskedelmi törvény 207. §-ában előírt időpontig azok által, kik a törvény szerint erre jogosítva vannak, használhatók legyenek.

7. §. A jelen szerződés jogerőre emelkedése után, a magyar állam a báttaszék-dombovár-zákányi (duna-drávai) vasut kezelésére és az efeletti rendelkezésre nézve korlátlan jogot nyer, de a pályatestre és forgalmi eszközökre nézve a feltétlen tulajdonjog csak akkor lép jogérvényre, a mikor az állam a báttaszék-dombovár-zákányi (duna-drávai) vasut összes részvényeit beváltotta, addig is azonban a magyar állam tulajdoni jogainak biztosítására ezen szerződés a vasuti központi telekkönyvekben melyek mielőbbi megnyitásának kieszközlésére a társulat magát kötelezi, a báttaszék-dombovár-zákányi (duna-drávai) vasut összes vonalaira és ingatlanaira előjegyeztetik.

Ezen előjegyzés mindazonáltal a társulatot terhelő, - a jelen szerződés 2-ik §-ában körülírt két rendbeli elsőbbségi kölcsön biztosítására nézve az alapszabályokban megállapított elsőbbséget meg nem változtathatja.

8. §. Mihelyt az állam a báttaszék-dombovár-zákányi (duna-drávai) vasut részvényeinek utolsó részét teljesen beváltotta, ezzel a báttaszék-dombovár-zákányi (duna-drávai) vasut engedélye végleg megszűnik, s az államnak jogában álland a társulat képviselőinek minden további megkérdezése és külön engedélye nélkül az ezuttal csak előjegyzéssel biztosított feltételes tulajdonjogait a báttaszék-dombovár-zákányi (duna-drávai) vasut összes ingatlanaira és vasuti vonalaira feltétlen tulajdonjoggal bekebeleztetni s a jelen szerződés alapján a telekkönyvi átírásokat a magyar állam javára eszközlésbe vétetni, oly joghatálylyal azonban, hogy a fentebbi 2-ik §-ban felsorolt – jelzálogilag biztosított s azon időpontig esetleg még be nem váltott elsőbbségi kölcsönök egyidejűleg az államra, mint közvetlen adósra fognak átszállani.

9. §. Ezen szerződés és ebből folyó minden beadványok, okmányok és az egész leszámolási művelet bélyeg és illetékmentes.

10. §. Jelen két egyenlő példányban kiállított szerződés a báttaszék-dombovár-zákányi (duna-drávai) vasutársulatra nézve, a részvényesek közgyűlésének, és a magyar államra nézve a törvényhozásnak jóváhagyása után válik kötelezővé és jogerejűvé.

Budapest, 1884. január hó 11-én. Gróf Szapáry Gyula m. k. pénzügyminister s. k., Bárány Kemény Gábor közmunka- és közlekedésügyi minister s. k., - a báttaszék-dombovár-zákányi (duna-drávai) vasutársulat részéről Bittó István s. k. Herz V. s. k.

Vasúti és Közlekedési Közlöny 1884. március 21. (15. évfolyam 34. szám p. 334. ADT)

Báttaszék-dombovár-zákányi (duna-drávai) vasut.

E vasutnál az átlagos jövedelem, tekintettel arra, hogy 1878-ban és 1881-ben üzleti hiány mutatkozott (vagyis ez években a bevételek a kiadásokat sem fedezték) csak 0.14 %-ot tesz, mihez képest a kötvények járadékánál 2.9228 % a hiány, mely egyébként a legkedvezőbb évben (1882-ben) is még 2.3828 % -ot tesz.

Ez igen silány eredmény teljesen igazolja egymaga is a duna-drávai vasut államosításának helyességét.

Vasúti és Közlekedési Közlöny 1884. április 04. (15. évfolyam 40. szám p. 376. ADT)

Indoklás „a báttaszék-dombovár-zákányi (duna-drávai) vasut megváltásáról” szóló törvényjavaslatához.

Az első erdélyi vasut vonalainak megváltásáról szóló egy idejűleg benyújtott törvényjavaslat indoklásában már jelezve lett, hogy az 1883. évi XXIV. t. cikk szempontja alá eső, állami biztosításban részesülő vasutak közt a báttaszék-dombovár-zákányi (duna-drávai) vasut is bennfoglaltatik. Ezen vasutra azonban az idézett törvény már csak azért sem volt alkalmazandó, mert az a vasutársulattal kötött szerződés alapján 1878. év óta már különben is a állami kezelésben áll.

A budapest-pécsi vasutnak 1882. év végén történt megnyitása óta egyébiránt mindinkább érezhetővé vált annak szüksége, hogy ezen, dombovár-zákányi vonalával a budapest-fiumei irányban közbeneső vasut, a m. kir. államvasutak déli vonalaival nem csak kezelésileg, hanem mint azok kiegészítő része szervesen egyesíttessék, illetőleg államosíttassék, és pedig nem csak az árszabásoknak egységes képzése céljából, hanem azért is, hogy a mind nagyobb mérvet öltő forgalom meggyőzhetése érdekében az említett dombovár-zákányi vonal, mely a másodrangú vasutak szabványai szerint van kiépítve, a szükséghez képest s függetlenül a vasutársulat beleegyezésétől, mint melyre különben is csak az állami biztosítás felemelése esetében lehetett volna számítani, - első rendűvé legyen átalakítható.

Fokozza továbbá e vasut államosításának szükségét a baja-szabadkai vonal tervezett kiépítése is, minthogy az ily módon keletkező transversalis vonal csak az állam feltétlen rendelkezése alatt kezelhető úgy, hogy a forgalom a fővárostól mesterséges uton el ne tereltessék.

Midőn tehát lehetősége mutatkozott annak, hogy a vasút államosítása az állam pénzügyi érdekeinek kockázata nélkül már most eszközöltethessék, ez az első erdélyi vasut mellett, a báttaszék-dombovár-zákányi (duna-drávai) vasutra nézve is első sorban és egyidejűleg volt megkísérelendő.

Az e részben a báttaszék-dombovár-zákányi (duna-drávai) vasutársulat meghatalmazottjával megindított tárgyalások a f. évi január hó 11-én létrejött, a

vasutársulat részvényeseinek f. évi február hó 28-án tartott rendkívüli közgyűlése által helybenhagyott szerződés megkötését eredményezték, mely szerződés a tiszavidéki vasút vonalainak beváltása iránt létrejött, az 1880. évi XXXVIII. t. cikk által becikkelyezett szerződéssel jobbra azonos alapelveken nyugszik, részleteire nézve pedig csaknem teljesen megegyezik az első erdélyi vasút vonalainak megváltása iránt kötött szerződéssel s ettől csakis annyiban tér el, hogy mivel a máris állami kezelésben álló vasut külön személyzet felett nem rendelkezik, ezek átvétele és igényei iránt nem volt szükséges intézkedni, s hogy továbbá az igazgatóság a felügyelő bizottság részére csak 2.000 forint évi átalány összeg fizetése biztosított.

További eltérést képez végre az első erdélyi vasut megváltása iránt kötött szerződéstől azon határozmány, hogy míg az első erdélyi vasutnál az elsőbbségi kötvények és a részvények szelvényei után fizetendő bélyeg illetéket maguk az illető címlettulajdonosok külön-külön viselik, addig a báttaszék-dombovár-zákányi (duna-drávai) vasut elsőbbségi kötvényeinek szelvényeit terhelő bélyeg-illeték is, a részvényesek közgyűlése által e részben már korábban hozott határozathoz képest a részvények szelvényeiből fog levonásba hozatni.

A báttaszék-dombovár-zákányi (duna-drávai) vasut részvényeinek 66 éven át folyó beváltására szükséges évi törlesztési hányad a mellékelt törlesztési terv szerint 9,645 forint 94 krt tevéen ezen összeggel az eddigi évi biztosítási teher emelkedni fog, mely kiadási többletet bizonyára ellensúlyozni fogja a vasut végleges átvételével a kezelési költségeknél várható megtakarítás, a mennyiben a külön számadások, kocsiszámlálás stb. megszüntetése folytán, az igazgatási teendőknek nagymértékű egyszerűsítése lesz elérhető.

Ezen vasut államosítása egyébiránt főleg azon fennebb már kifejtett előnyt rejti magában, hogy a budapest-fiumei irányban az árszabások megállapítása és a dombovár-zákányi vonalon a forgalom érdekében szükséges átalakítások tekintetében az állam teljesen szabad kezet nyer.

Az előadottak alapján van szerencsénk a megváltási szerződést, illetőleg az annak becikkelyezését tárgyzó törvényjavaslatot a t. képviselőháznak elfogadásra ajánlani.

Budapesten, 1884. évi márczius hó 25-én.

Gr. Szapáry Gyula s. k.

m. kir. pénzügyminister.

B. Kemény Gábor s. k.

közm. és közl. m. kir. minister.

Uj - Somogy 1922. augusztus 13. (4. évfolyam 183. szám p. 1. ADT)

1872. augusztus 14-én reggel 4 óra 45 perckor érkezett Kaposvár állomásra az első személyszállító vonat Dombóvárról. Mint az ilyen megnyitó vonatoknál szokásos, ünnepélyesség nem volt. Ennek oka egyrészt a korai idő lehetett; másrészt – és ez valószínűbb is – a nagyközönség távolmaradásának oka, hogy a közönséget egy kis csalódás érte.

Ugyanis a közönség nem igen tudta, hogy vicinális vasutat kapott, melynek vonatai csak 25 kilométeres sebességgel haladhatnak. De néhány nappal a vonal megnyitása előtt megtudták, hogy egyelőre csak 13 kilométer sebességgel nyitható meg a vasutunk, míg az építő vállalat a Zákány és Dombóvár közt lefektetett összes síneket – rossz minőségük okából – kicserélni nem fogja. E kicserélésre a közlekedési kormány 6 havi terminust adott a vállalatnak. E határidőt a vállalat be is tartotta és így 1873. február 1-től kezdve már 25 kilométeres sebességgel haladtak a vonatok.

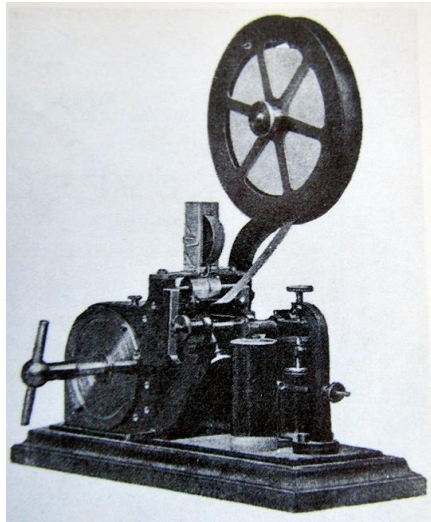
Fenti nap óta naponta már mindkét irányban két-két személyszállító vonat járt. E vonatok száma meg is tartatott addig, míg a Budapest-Pécsi vasut 1882. november 16-án a forgalomnak át nem adatott. E vasut megnyitása a Zákány-Dombóvári vasut fontosságát nagyban előmozdította, mert közvetlen kapcsolatot képezett a Budapest-Fiumei vonalba. De előbb a Zákány-Dombóvári vonalat elsőrangúvá kellett átalakítani.



Vasútállomás személyzete az 1870-es évek elején. (a kép illusztráció)

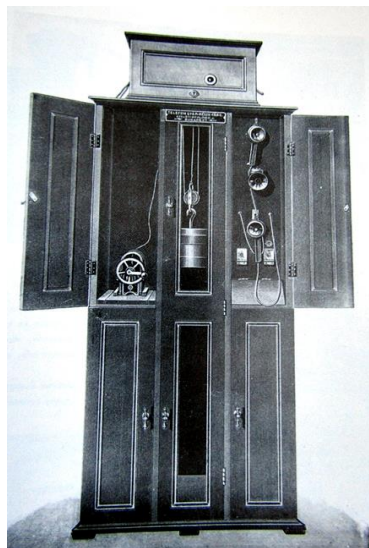
(Forrás: 125 éves a MÁV 1993. 200. sz. kép)

51.



Távíró készülék az 1870-es évekből. (a kép illusztráció)

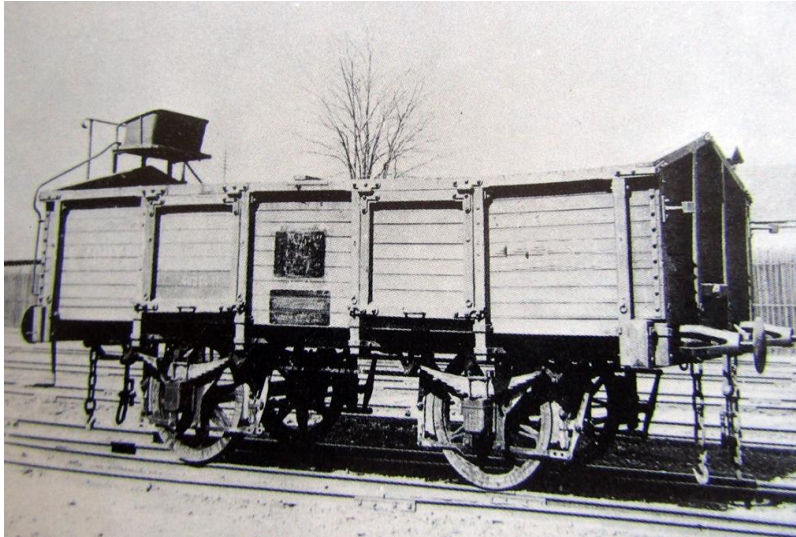
(Forrás: 125 éves a MÁV 1993. 92. sz. kép)



Őrházi harangmű telefonnal az 1890-es években. (a kép illusztráció)

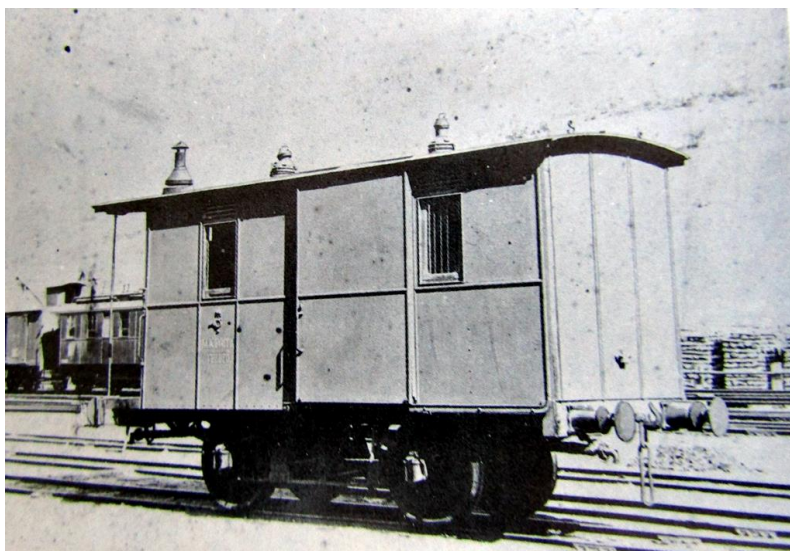
(Forrás: 125 éves a MÁV 1993. 91. sz. kép)

52.



Szénszállító kocsi az 1870-es évekből. (a kép illusztráció)

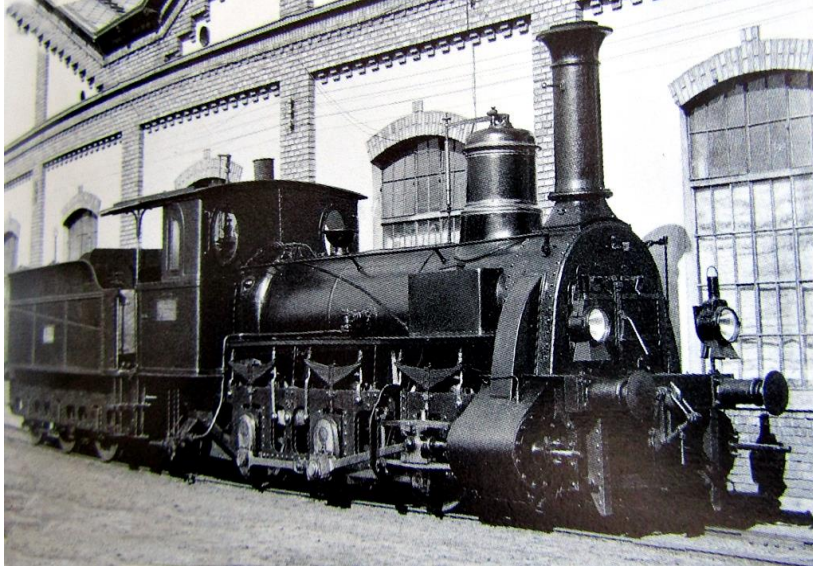
(Forrás: 125 éves a MÁV 1993. 125. sz. kép)



Kéttengelyes poggyáskocsi az 1880-as évekből. (a kép illusztráció)

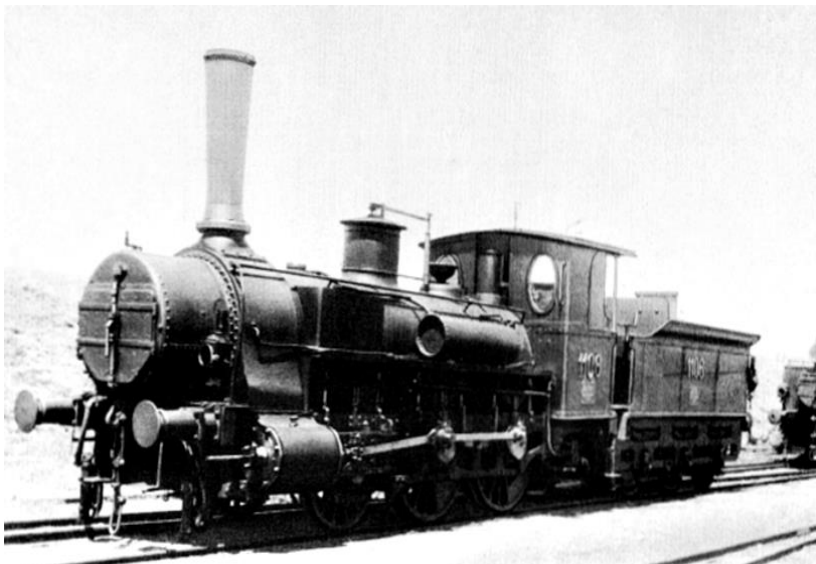
(Forrás: 125 éves a MÁV 1993. 123. sz. kép)

53.



Tehervonati gőzmozdony az 1870-es évekből. (a kép illusztráció)

(Forrás 125 éves a MÁV 1993. 98. sz. kép)



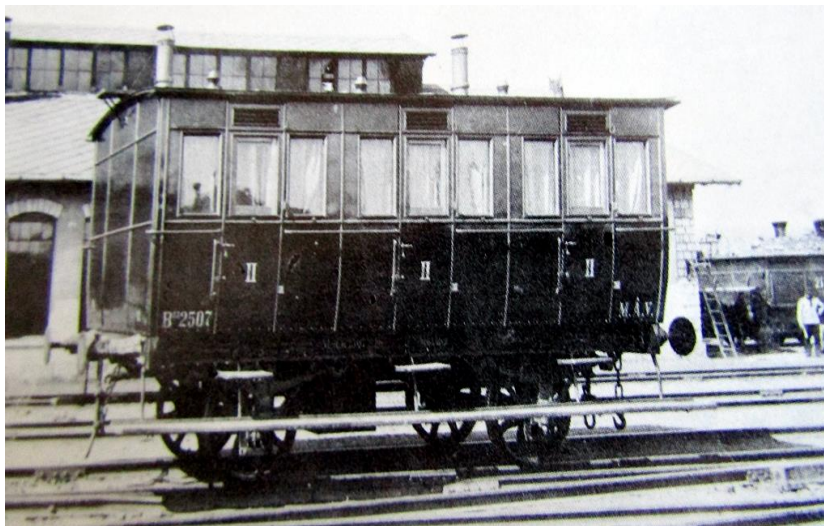
Személyvonati gőzmozdony az 1860-as évek végéről. (a kép illusztráció)

(Forrás: 125 éves a MÁV 1993. 97. sz. kép)

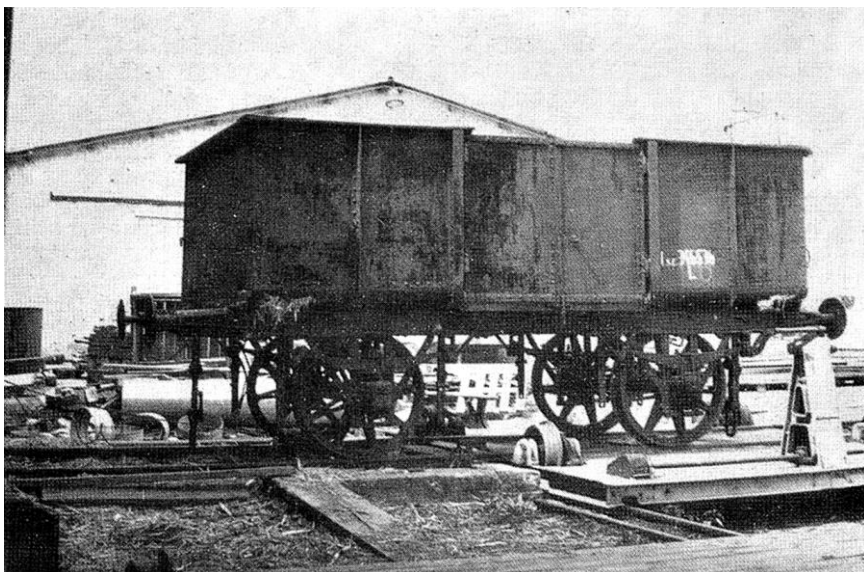
54.



III. osztályú kéttengelyes személykocsi az 1860-as évekből. (a kép illusztráció)
(Forrás: Közlekedéstudományi Szemle 1962.)



Kéttengelyes, oldalajtós II. osztályú kocsi az 1870-es évekből. (a kép illusztráció)
(Forrás: 125 éves a MÁV 1993. 117. sz. kép)



Egy dombóvári kötődésű 1800-as években gyártott kéttengelyes teherkocsi. A kocsi a vasútnál történt selejtezése után a dombóvári Fatelítő Üzemhez került és az 1980-as évek végéig ott volt üzemben míg el nem szállították felújításra, majd a Vasúttörténeti Parkba került. (Forrás: DRSzN fb. csoport)

Az összeállítás az Arcanum Digitális Tudománytár (ADT) oldalain fellelhető anyagokból készült.

Hivatkozások a cikkek mellett.

Összeállította: Vati László Dombóvár, 2022. február 23.

Az összeállítás részben vagy egészben szabadon felhasználható az összeállítóra való hivatkozás után.