

Dr. RÁCZ LAJOS:

ERDÉLY

VASUT-POLITIKÁJA

Erdély vasut-politikája

ERDÉLY VASUT-POLITIKÁJA

GAZDASÁGPOLITIKAI TANULMÁNY

Dr. RÁCZ LAJOS
KER. ÉS IPARKAMARAI TITKÁR
MAROSVÁSÁRHELY

Nagyméltóságu

gróf Bethlen István

belső titkos tanácsos urnak

tiszteletünk jeléül.

*„Minél fejlettebb a forgalom, annál fejlettebb a nép . . .
A forgalom egyenesen előfeltétele az állam fejlődésének ...
Alig van helyesebb fokmérője az ország kulturájának,
mint a forgalom . . .”*

(Eckert: Wirtschafts-geographie, 494. o.)

Tartalomjegyzék

	Oldal
Ajánlás	5
Előszó	9
Erdély vasutpolitikájának feladatai	13
Erdély mai vasutrendszere	16
Jelenlegi vasuthálózatunk hátrányai	22
Régebbi vasutpolitikai törekvések	32
Igéretek és csalódások	39
Erdély jövőendő vasutpolitikája	42
Keleti körvasut	43
Határvasut	54
Nemzetközi vasuti érdekeink	57
Helyi érdekü vasutak jövője	65
Kivánalmak a forgalmi rendszer tárgyi és üzemrendi feltételei tekintetében	72
Erdély vasutpolitikai kivánalmainak összefoglalása	78
Kire hárulók e feladatok ?	81
Irodalmi jegyzetek	83

ELŐSZÓ.

A három erdélyi kereskedelmi és iparkamara — brassói, kolozsvári és marosvásárhelyi — megbíztak a múlt évben, hogy rendszeres tanulmányban foglaltam össze az erdélyi vasuti törekvéseket és tudományos előkészítő munkát nyújtsak a kamaráknak e sürgető nagy feladathoz: Erdély vasutpolitikájának rendszeres kialakításához.

Feladatomban lelkemhez forrt; különös nehézségét azonban sokfelől hangsúlyozták. Mert a múltban a három kamara-kerület érdekeltségei e kérdések körül éles ellentétben állottak szemközt; oly erős volt a surlódás, hogy a kiegyenlítést még ma is többnyire valószínűtlennek tartották sokan, avatottak is, kikkel munkám során tárgyaltam. Magunk azonban kezdettől oly véleményben voltunk és vagyunk, hogy a szűkös lokális érdek fölé emelkedő kutatás megtalálhatja a kiegyenlítő megoldást, amely minden irányban — emberi lehetőségek közt — eleget tehet a jogsult reményeknek.

Munkánk kialakulása közben jött az Erdélyt orvul sújtott oláh-támadás, amely a három kamara területén olyan rendkívül súlyos pusztulásokat okozott. A pusztuláshoz sodrott iparosok-kereskedők ezersebű nyomora a kamarákra sokszorozott, örökre emlékezetes nagy munkafeladatokat keltett; miattuk késett e tanulmányunk. Másrészt soha másként nem szerezhettünk volna, sajnosan szomorú tényervekből ennyire alapos meggyőződést, vasutpolitikai követelményeink és tervezetünk kétséget kizáró indokoltságához. A közgazdasági szempontokhoz e válságos időkben gyakorlatban volt mód vasutainkat katonai érdekből nézve is átértékelni; magam is háborút próbált katonai szemével nézve, talán nem jogosulatlanul terjeszkedem ki — ameddig a hadviselés érdekei engedhetik — a hadászati indokolásra is.

A tanulmány a három erdélyi kamara megbízásából készült ugyan és lelkiismeretesen törekedtem mindhárom kamara eddigi törekvéseinek legjavát továbbfejleszteni, mégis természetesen magánvéleményül, a kérdés tudományos

előkészítő munkájául tekintendő, amelyet ugyan a három kamara részletes megtárgyalása alapjául akar használni, teljesen fennhagyatván azonban a kamarák szabad nézetkialakíthatása. Előrelátható, hogy nem is minden vonatkozásban lesz majd teljesen egyetértő vélemény elérhető az itt tárgyalt tervekre nézve, mert lehetetlen valamennyi érdeknek eleget tenni. Azonban reméljük és hisszük, hogy a magasabb közgazdasági érdekek érvényesüléséhez évtizedek szomorú okulásai és a mai tapasztalatok eléggé megérlelték közvéleményünket.

* * *

Minden vasutpolitikai törekvés, amely nem a gazdaságföldrajz okulásai-ból indul ki, csak tétova kísérletezés, véletlenül juthat csak néhol a helyes módozatra, tudatosan nem.

A földrajz nagy hatalom; emberileg igen csekély mértékben elváltoztatható konzekvenciái előírják meghatározóan az emberi kultúra fejlődés-lehetőségeit és e tényen nem változtat, hogy az emberek ezt csak kivételesen értik meg. A béke munkáinak eredményeit és a háború sorsát jelentős mértékben determinálni, a földrajz egyaránt fontos tényező.

Vasutpolitikánk tehát a földrajz tényeihez kíván kötni minden kiinduló szálát okfejtésénél. A gazdaságföldrajz hasznos tanító, csak szavát kell megérteni. És nem szabad elriadni kellemetlen igazságaitól, amikor Erdély mai vasutrendszerét megpróbálja. És nem szabad igazságaitól semmiféle mellékérdek nyomása alatt eltérni!

Mikor az első vasuttervek Magyarországon megjelentek, Erdély közjogilag és közgazdaságilag egyaránt laza kapcsolatban állt az anyaországgal. Mégis a legelső primitív tervek már gondoltak rá, sőt bizonyos vonatkozásokban jobban, mint ahogyan évtizedekkel később a valóság kialakult.

A 1836: XXV. tc. (de utilibus operibus per societates vel privates struendis) Erdélyre vonatkozólag elég sovány vasutpolitikai anyag ugyan, de az nyilvánvaló belőle, hogy az Erdélyhez vezető irányokat egyaránt Kolozsvár és Nagyszeben felé vélte megállapíthatóknak.

Széchenyi István tervelése Nagyvárad—Kolozsvár—Marosvásárhely—Sepsiszentgyörgy irányában keresték a vasút irányát a Fekete-tengerhez, — egyaránt gondolván Erdélynek az anyaországhoz fűzésére, mint a Nyugat-keleti nemzetközi forgalomba bekapcsolódásunkra.

Hasonló konzekvenciák voltak leszűrhetők azokból a tanácsokból, melyeket *List Frigyes*, a nagy német vasut-apostol a magyarországi vasuthálózat kiképzésére nézve számunkra, több cikkében adott.

Az eredményt végül mégsem rendszeres koncepcióju terv szülte meg, hanem — ahogy jól jegyzi meg *Barthos Andor**: „*esetleges, alkalmi vonalkiegészülések, melyek rendszertelensége miatt valóban, nagyon rászorult vonalhálózatunk a megkorrigálásra, rendszeres vasutpolitika kritikája alapján.*”

Tulajdonképen azonban ezideig öntudatos rendszerü vonalvezetés a magyar vasutpolitikában még nem volt.

Nagyon igaza van *Prinz Gyulának*** , mikor megállapítja, hogy az abszolút-korszakban kezdeményezett vasuttervek nélkülözték ugyan a külön magyar érdekek figyelembevételét, így Magyarországra nem mindenben voltak kedvezőek, azonban közlekedésföldrajzi tekintetben legalább kiválóan átgondoltak voltak, míg ellenben az alkotmányos korszak beálltával felszabadultunk ugyan a közös érdek tulsulya alól, azonban vasutpolitikánk nem tudott az önálló magyar közgazdaságpolitika magaslatára emelkedni. „*A forgalom Budapesten összegyűjtése volt az ismert jelszó, ezenkívül azonban más elv és rendszer nincs is, más gazdasági érdekek nem is találnak kielégítésre. Az utvonalak elhelyezésében politikai és magánérdekek érvényesültek, a gazdasági és közlekedésföldrajzi feltételek csak másod- vagy harmadsorban jönnek tekintetbe . . . Az eredmény : félszázad után Magyarország közlekedésének tökéletlen földrajzi képe. Ősi karaván csapások élettelenek lesznek, forgalmukat illetéktelenül rabolja el az új irányvonal, melyet nem a természet, tehát az emberiség közös érdeke jelölt ki, hanem alárendeltebb érdekek, vagy a megfontolás sekélyisége.*” (Prinz 103. old.)

Elhárítva minden ily mellékérdeket, csak egy célt ismerünk, a közérdeket : *Erdély közgazdaságilag erőssé fejlesztését és hazánknek megtartását !* A tudomány minden lehetőségével, élesen megvilágítva kívánunk minden részletet megvizsgálni, keresve a legjobb megoldást.

* *
*

Jószándéku munkánkat fogadja jóindulat ! Ha megvalósulhatnak terveink, melyeknek jelentős része különben évtizedek gondolatkohójában forrt, alakult ki, legjobbjaink munkája által, — bizton reméljük : *Erdély aranykora még ezután jó el !*

* Részletek a gazdaságosság érvényesítéséhez az államvasutak üzemében. Közg. Szemle 914. 1—2.

** Prinz Gyula : Magyarország földrajza, a magyarföld életjelenségeinek oknyomozó leírása. 1914.

Erdély vasutpolitikájának feladatai.

Sokat tanult és tapasztalt már a világ azóta, mikor az első vasutak ellen a francia tudósok büszkesége, a híres Arago, egész tudományos tekintélyét vitte kockázatos szélmalom-küzdelembe, fejtegetvén, hogy a vasuton utazók betegek lesznek, kergülést kapnak, a tojás rántottává és a tej turóvá lesz, mire megérkezik . . . , mikor még jámbor német pap komoly értekezése vitázott a vasuttal, amely valójában erkölcs-veszedelmes Teufelspuck . . . És amikor nagy magyar főpap és országzászlós ur is egyaránt kikérték, hogy nemes-portájuk közelében füstölni merjen a gyanus masina . . . Vagy amikor jelentős városok bölcs magisztrátusa örvendezve jelentette, hogy sikerült hasznos befolyással kijárhatni, hogy városukat messzire kerülje a vasut, nehogy a derék fuvaros polgárok, vendéglősök, kocsikészítők, lószerszám és egyéb utikészületek csinálói „mesterségükben általa tönkre tétessenek . . .“

Ma már aligha lehet értelmes falusi ember, aki ne tudná, milyen áldás, mekkora előny a vasut.

Ma már minden közgazdasági fejlődést, oly területen, melytől a természet megtagadta a tengerhajózás lehetőségét, — a vasutakkal kell szoros összefüggésben keresnünk. Addig elzárkozott, visszamaradt, kicsinyességben elakadt vidékek embereinek megmozdulása, a világgal érintkezve fejlődése és addig meddőn maradt gazdasági értékek kiemelkedése, csak a régi tengelyfuvarhoz képest óriási haladást jelentő, gyors és tömeges forgalmat lehetővé tevő vasuti szállítás által vált elérhetővé. Ezért a vasutpolitika ma már a gazdaságpolitikának egyik legfontosabb kérdés-csoportja, ahol a népek-országok boldogulásának, vagy tengődve elakadásának existenciális, eldöntő problémáit találjuk. Szomorú, hogy nálunk mégis a gazdaságpolitikának épen ez a területe talán a leginkább elhanyagolt, ahol általában nagyon sok a megoldandó kérdés és megvalósítandó feladat.

Hogy mi sajátosan Erdély vasutpolitikájáról beszélünk, holott helyesen országos magyar vasutpolitikára törekednünk szükséges, az nem a mi elfogultságunk hibája, hanem visszahatásként, hosszú évtizedek mulasztásainak következménye, amelyek mellőzték Erdély fontos vasuti érdekeit. Tekintsünk futólag az ország térképére és láthatja bárki, hogy mily feltűnően el van hanyagolva Erdély vasuthálózata. Sehol az országban más vidéken nincsenek a vonalhálózatban oly alapvető és súlyos hatású hibák, mint Erdélyben. És a vasutak sehol más vidékeinken nem voltak oly fogyatékos szolgáltatára a közgazdasági fejlődésnek, már berendezkedési hiányaik és forgalmi hibáik folytán is, mint épen Erdélyben.

Tehát sehol a vasutpolitika másutt az országban nem oly égető kérdés, mint épen nálunk, ahol ez egyenesen a gazdasági fejlődés vagy elhanyagolás, sőt katonailag is a területmegtartás vagy elvesztés egyik közvetlen alapkérdésévé nőtt

Ezért indokolt Erdély vasutpolitikájáról önálló probléma és feladatkör gyanánt beszélni. Bárha mindig, minden vonatkozásban erős, élő tudat vezet: Erdély vasutpolitikájánál irányadó főérdek gyanánt mégis a magyar nemzeti országos közérdek tekintendő!

Ebből a kiindulásból természetyszerűleg következik, hogy a vasutnak Erdélyt a legerősebben, legtermészetesebben kellene az országtestéhez fűznie, hogy

1) a természetes irányokban megjavuló vonalhálózat által minél intenzívebb belső érintkezéssel pezsdüljön meg lüktetőbb gazdasági-társadalmi életre Erdély minden fejlődésképes magyar és szász vidéke,

2) minél erősebb, minél közvetlenebb gazdasági forgalom fejlődhesék Erdély és az ország testének egyéb részei közt;

3) veszély esetén minél nagyobb erő és anyagtömegeket minél könnyebben és gyorsabban lehessen határainkra vetni;

4) végül pedig, hogy természetes, jó, gyors és olcsó forgalmi iránya legyen az országnak, keletre irányuló forgalma céljára, mert azt ma már minden elemi iskolában tudni kellene, hogy Magyarországnak jövőendő gazdasági sikerek igazában csak keleten teremthetnek.

* * *

Erdély: legszebb gyöngye az országnak, írta nemrég egyik nagy lap, mikor feljajdult az ország lelke a fájdalomtól Erdély pusztulásán. Erdély védbástyája a magyarságnak, írták nehéz szavu történetírók. És mennyire

az, látjuk, akik magunk, kemény és fájdalmas módon csináljuk a történelmet!

Erdély kincsesbányája az országnak, — tudjuk mi, akik jártuk-kutattuk; mi kincs van hegyeiben, micsoda alig megébredett energiák kemény magyar, szivós székely és szorgos szász népében, mi tapasztalva tudjuk.

Ha a vasuthálózat nagy hibáit elhárítva, Erdély úgy amint az ország más szerencsésebb részei már régen megkapták: oly vasuthálózatot és oly vasutkezelést nyer végre, amely megfelel természetes szükségleteinek és fejlődéslehetőségeinek, úgy Erdély a magyarság oly dusan fejlődő erőforrása és a nemzeti gazdagodásnak oly területe lesz, melyet csak amerikai méretekkel mérhetünk.

Ha ellenben ismét a kicsinyességek, a szűkmarkuság, vagy a titkos magánérdekek kerülnek felül, úgy a magyar és székely vidékek, nélkülözvén fejlődésük legfontosabb előfeltételeit, fokozatosan elhanyagoltak, az oláh áradat részenként mosná el a talajt alólunk; a szász vidékek egy része (brassói) kedvezőbb lehetőségek közt talán tovább ellenállna, de az ár azokat is lassan elmosná és egy esetleges új erőpróbánál még sokkal súlyosabb feladat várna reánk...

* * *

Az erdélyi vasutpolitika feladatai ezek alapján:

a) a vonalhálózat okszerű reformálásában és a gazdaságföldrajz, közgazdasági és katonai érdekek szerint energikus kifejlesztésében;

b) egész forgalmi rendszerünk javításában, berendezések korszerű fejlesztésében;

c) a nemzetközi kapcsolatokhoz fűződő érdekeink biztosításában kell keresnünk.

Erdély mai vasutrendszer.

Erdély vasutpolitikai kívánalmait, aki a helyzetről és előzményekről közvetlenül nem tájékozott, aligha értheti meg. Erdély sorsa, így sorsának minden biztosítéka is, annyira nemzeti, országos közérdek pedig, hogy az ország távolabbi részeinek figyelmét, érdeklődését és megértését is meg kell szereznünk fejtegetéseinkhez. Ezért előre kell bocsátanunk néhol oly ismeretést is a mai helyzetről és előzményekről, amely erdélyieknek feleslegesnek látszik, de tulajdonképen számukra sem az, mert az idők múlása lecsiszolja az események élet és már magasabb szempontból tudunk látni és értékelni eseményeket, melyekből egykor izgalmak tulzó hatása soha ki nem egyenlíthető ellentéteket vélt a megoldás elé tornyosulni. Szüksös érdekkörökből kiszabaduló mérlegelés fokozatosan kapcsolhatja össze az ezerágazatu szálakat, magasabb érédekrokonságba.

A vasutpolitika ideális követelményei talán soha és sehol annyira nem szenvedtek olymértvü negligálást, mint épen Erdélyben. Az angol vasutvonalakról irta egy bírálójuk, hogyha tintába mártott legyet bocsátanánk Anglia térképére, sokkal észszerűbb vasuthálózatot rajzolna ki tétova botorkálásával, mint ahogyan a valóságban az kialakult; mert nem lévén Angliában államvasuti rendszer, a magántársulati vasutvállalatok alkalmi vonalkiegészülései nem lehettek országos rendszer kialakítására alkalmasak. Azonban Angliában a vasuthálózat hibáit legalább a hálózat sűrű volta enyhíti. Nálunk Erdélyben, — Európa egyik legritkább vasuthálózatú területén, — a vonalrendszer súlyos hibáit a hálózat rendkívül gyér volta még sokkal súlyosabbá fokozza.

Ha Erdély vasuti térképét vizsgáljuk, következőket állapíthatjuk meg; az egész országban ez országrészen a legritkább a vonalhálózat, ebből is aránylag itt legtöbb a helyiérdekű (részben keskenyágányu) vasut. Amíg az amugy sem magas arányu átlag szerint jutott 100 klm.²re,

6³/₄ klmnyi vasutvonal,* vagyis minden 14·8 klm² területre jutott 1 klmnyi vonal, addig ez Erdélyben odáig csökkent, hogy már Udvarhely megyében 79·4 klm² területre jut csak 1 klmnyi vasutvonal.

Államvasuti vonal Erdélyben aránylag kevés van :

Erdély vasuti forgalmának fő üteréül az illetékes hivatalos vélemény a Budapestről Aradon —Tövisen—Héjasfalván át Brassóhoz, onnét Predealhoz futó államvasuti vonalat tekinti, míg a Budapestről Nagyváradon át jövő Kolozsvár—székelykocsárdi irányt, amely Tövisnél az előbbibe olvad, csak másodrendű jelentőségűnek tekintik, ennek a felfogásnak érvényesül aztán minden következménye is.

A Kolozsvár—székelykocsárdi szakasról ágazik el az Aranyosgyéres—tordai (9 klm.) kis Máv. szárnyvonal (folytatása h. é.); Székely-Kocsárdnál pedig kiágazik mellékvonalként a székely körvasut, mely Marosvásárhely—Szászrégen—Gyergyószentmiklós—Csikszereda—Sepsiszentgyörgy körben összekapcsolását adja és onnét a háromszéki h. é. vasut által Brassóhoz nyer kapcsolatot, Mádfalvától pedig Gyimesbükkön át a romániai Palanca-hoz.

A tövis—brassói Máv. fővonaltól Kiskapusnál elágazik Nagyszebenhez egy államvasuti szárnyvonal.

Ennyiből áll a Magyar Államvasutak egész vonalhálózata Erdélyben és hogy ennek létesülése is mennyire nem megfelelően volt irányítva, arról majd részletesen szólunk.

A Máv. e vonalaihoz különböző magánvállalatu, helyi érdekű vonalhálózatok kapcsolódnak.

Elsőrenden megfigyelhető ezeknél, hogy Erdély egyik predesztinált góczpontjához : Kolozsvárhoz gyér és megfelelőtlen módon van vidéke bekötve. Tulajdonképen csak egyetlen vicinális — a szamosvölgyi vasut kapcsolódik közvetlenül be hozzá, közvetett bekötést ad ugyan a beszterczenaszód vidéknek, de már ezeknél megérzik Beszterce elvonó hatása.

A Torda-abrudbányai vonalnak most Kolozsvárra kevés jelentősége van.

Egyébként aztán köröskörül bekapcsolatlan Kolozsvár vidékéből, amit a Nagyvárad—székelykocsárdi Máv. vonal egyedül bekötni nem bír.

A székely körvasutra, Marosludasnál bekapcsolódó besztercei vonal, melyet mintha szándékosan taszítottak volna el Marosvásárhelyt kereső predesztinált utjából, részben mégis ennek érdekszférájába jutott.

* Angliában 7·7 kl., Németországban 11·5 kl., Belgiumban 28 klm.

Marosvásárhelyhez a Mezőseget, a Marosvölgy közel részeit és délről a Nyárádvölgyet jól bekapcsolni hivatott a maros-tordai h. é. vasutak hálózata, melynek

Marosvásárhely—Kolozsnagyidai,

Mezőbánd—Mezőméhesi,

Marosvásárhely—Parajdi

vonalszakaszai nagyon hasznos szerepre hivatottak; sajnos azonban, hogy keskenyvágányu vonalakként létesültek.

A székely körvasutra kapcsolódik még Szászrégennél a görgényi kis szárnyvonal (korlátolt közforgalomnál.)

A tövis—brassói Máv. vonal Küküllőszögi állomásától Parajdig elágazó h. é. vasutvonal a Küküllővölgyének ad bekapcsolást.

Héjjas-falvától Székelyudvarhelyre fut ki egy h. é. vasut. Mindkettő zsákutcába torkollik el, mögöttük nagy terület marad, a körvasut vonaláig vasutat nélkülöző, keservesen tengődő vidék.

Dél felé Segesvár—Nagyszeben külön kialakuló sajátos érdekszféráját szolgáló keskenyvágányu vicinális keres a tövis—brassói vonalból utat Szentágotán át Nagyszebenbe, a hortobágyfalva—vurpódi kiágazással.

Nagyszebent Alvincnél a Máv. fővonallal az Erdély-délvidéki h. é. vasut (magánvasutv. állami üzemben) köti be, ugyanez folytatja a Kiskapus—Nagyszebeni Máv. szárnyvonalat Olthid—Verestoronynál át Romániához. Ugyanezen vasutvállalat vonala vezet át Nagyszebentől Fogarason át Brassóhoz. Nagyszebenből ágazik ki még a nagydisznódi kis h. é. vonal. Brassó vicinális érdekkörét szolgálja a brassó—háromszéki h. é. vasut zernesti, hosszufalui és berecki vonalaival.

Ezzel be is fejeztük Erdély vasuthálózatának felsorolását.

Erdély vasutvonalainak részletes adatai: *

A vasutak építési

	hossza összesen klm.	hosszából 100 □ klm. területre	esik 100.000 lakosra:
Alsó-Fehér megye	168·0	4·6	73·8
Besztercze-Naszód megye	116·2	2·7	88·8
Brassó	128·6	8·6	123·8
Csik	159·4	3·2	104·4
Fogarás	95·3	3·9	99·3
Háromszék	116·8	3·0	76·7

* 1913. évvégi adatok, a Magy. Stat. Évkönyv, XXII. 1916. 171. old.

Hunyad	"	315·0	4·0	89·9
Kisküküllő	"	112·4	6·6	94·5
Kolozs	"	162·8	3·4	69·3
Kolozsvár thjf. város		8·5	5·2	13·2
Maros-Torda vármegye		145·3	3·5	72·9
Maros-Vásárhely thjf. város		5·5	16·2	19·8
Nagyküküllő vármegye		189·6	5·7	125·3
Szeben	"	225·6	6·2	124·1
Szolnok-Doboka	"	165·8	3·5	64·1
Torda-Aranyos	"	194·4	5·5	107·6
Udvarhely	"	65·2	2·2	51·1

Összesen : 2384·4 klm.

Magyarbirodalom összesen : 21.801·1 6·7 101·8

Erdély területe az egész ország területének kerekén 20⁰/₀-a, amíg az erdélyi vasuthálózat az ország vasuthálózatának csak 11⁰/₀-a.

Még kedvezőtlenebb a kép, ha megállapítjuk, hogy az összes vonalhossznak fele helyiérdekű vasuti vonal és ezen h. é. vonalaknak pedig egyharmada keskeny-vágányu.

Nem lényegtelen annak rövid áttekintése sem, hogyan keletkeztek időrendben az erdélyi vonalak? Mert nem egységes rendszerből alakultak ki, hanem alkalmi kiegészülések toldott-foldott hálózataként keletkeztek.

A forgalomnak átadás időrendje szerint keletkeztek :

- 1869 évben Magyar Keleti Vasúttársaság megalakulása.
- 1870 " Nagyvárad—Kolozsvár-i szakasz megépítése.
- 1871 " Kolozsvár—Tövis; Tövisi—Gyulafehérvár; Szekcsárd—Mvásárhely-i.
- 1872 " Kiskapus—nagyszebeni.
- " " Tövis—medgyes—segesvári
- 1873 " Segesvár—brassói.
- 1879 " Brassó—predeáli.
- 1881 " Szamosvölgyi h. é. vasutból Apahida—Dés
- 1883 " Aranyos-Gyéres-- tordai vonal.
- 1884 " lett államosítva az erdélyi vasut.
- 1886 " Szászrégenig fejlődött a szárnyvonal Székelykocsárdtól.
- " " Dész—besztercei.
- 1887 " a Marosludas—Budatelkei szakasz,
- " " a szilágysági helyiérdekű vasut.
- 1888 " létesült a Héjjasfalva—székelyudvarhelyi szárnyvonal,
- " " Budatelke—sajómagyarósi szakasz.
- 1891 " nyílt meg a Brassó—háromszéki h. é. v.
- 1892 " Brassó—zernesti—Sepsiszentgyörgy—kézdivásárhelyi rész,
- " " Brassó—hosszúfalui részek,
- " " Nagyszeben—feleki vonal; Felek—fogarasi vonal,

- 1892 évben Térrét—kovásznai.
 1894 „ Nagyszeben—nagydisznódi vonal.
 1895-6 „ Gyulafehérvár—zalatnai; Zalatna—kénesdi.
 1897 „ Sepsiszentgyörgy—csikszeredai,
 „ „ Szelistye—nagyszebeni,
 „ „ Alvinc—Erdélyszerdahely,
 „ „ Olthid—vöröstoronyi,
 „ „ Csikszereda—csikgyimesi.
 1898 „ Segesvár—szentágotai,
 „ „ szamosvölgyi h. é., Beszterce—borgóprundi,
 „ „ kisküllővölgyi h. é. vonal.
 • közben hat évi szünet, azután
 1905 évben a Székelykocsárd—Marosujvári Máv. szárnyvonal,
 „ „ Szászrégen—Déda „
 1906 „ Sóvárád—Parajd (Kisküküllővölgyi h. é. vasúthoz),
 1907 „ Bethlen—Kisilva (Naszódvidéki h. é. v.),
 „ „ Kézdivásárhely—Bereck (háromszéki h. é.),
 „ „ Mádéfalva—Gyergyószentmiklós Máv.
 „ „ Szászrégeni h. é. vasut államosítása.
 1908 „ Karánsebes—Hátszeg h. é. v.
 „ „ Fogaras—brassói vonal.
 1909 „ Déda—Gyergyószentmiklós Máv.
 „ „ Kisilva—Ó-Radna (Nagyszebeni h. é.),
 1910 „ Nagyszeben—Szentágota—Hortobágyfalva—Vurpód (Nagyszeben—
 segesvári h. é.)
 1911 „ Bánffyhungad—keleceli h. é.)
 1912 „ Torda—Topánfalva—abrudbányai kesk. v. h. é.
 1915 „ Maros-Tordai h. é. vasutak Marosvásárhely—Parajd,
 Marosvásárhely—Kolozsnagyida,
 Mezőbánd—Mezőméhes

A keletkezés sorrendjéből tisztán látjuk, hogy legutoljára kerültek sorra a keleti, székely vármegyék, amelyek csak a legutóbbi időkben kapcsolódtak be a vasuti forgalomba, dacára, hogy az érdekeltség évről-évre mindent megmozgatott, hogy kiszabaduljon a forgalmon kívül rekesztett helyzetéből, tespedésre kényszerült sorsából. A kivándorlás legijjesztőbb arányai épen e forgalomban elhanyagolt megyékben ütköztek ki. Szinte aggódva kell vizsgálnunk, nem későn jött-e már a vasutvonal, mint fejlődésre ébresztő? Kivált, hogy nem is úgy létesült, amint szükséges lett volna.

Megdöbbentő komorságu erről a marosvásárhelyi kereskedelmi és iparkamara 1909. évi jelentésének kemény faragásu megjegyzése:

„Végre tehát, 15 évre az ezen körvasut megépítésének törvénybeiktatása után: bekapcsoltatott a világforgalomba az országnak ezen természeti

kincsektől gazdagon megáldott része is. Akkor, amikor a székelyföld népének jelentékeny része már elbujdosott jobb hazát keresni, elannyira, hogy ezen vasut építési munkáját, amelynek inség — munka gyanánt megkezdését másfél évtizeden át többször sürgették az érdekkörök, — nagyrészt idegen munkásokkal kellett végeztetni!”

*

Amint következő fejezetekben még behatóan tárgyalni kívánjuk, de általában is látható, hogy ez a vasuthálózat nem követte a természetes régi forgalmi utakat, erőltetett új irányt keresett; sokáig mellőzött és később is csak másod-harmadrendű, vagy éppen vicinális bekapcsolásban részesített oly fontos és már régi kulturájú városokat, amelyek ezen mellőzés miatt fejlődésükben elakadtak vagy legalább lassabban fejlődhettek, így Marosvásárhely, Csikszereda, Sepsiszentgyörgy, Székelyudvarhely, Nagyszeben, Besztercze Kézdivásárhely.

Másrészt fontos vasuti gócponttá kapott fel jelentéktelen és fejlődésre képtelen falvakat (Tövis, Székelykocsárd, Marosludas, Mádéfalva) amelyek ennek dacára nem is fejlődtek és a forgalomnak inkább akadályai, mint fejlesztői.

Az egész Erdélyben egyetlen helyen van néhány kilométernyi kettős vágányú vonal, egyébként az egész hálózat egyes. A rendes nyomtávu vonalak igen nagy része mai felépítettségében nem alkalmas erősebb és gyorsított forgalom elviselésére.

A helyzet képéhez tartozik még, hogy a vasuthálózat legtöbb fontos állomása lehetetlenül szűk és megfélemlítő; felvételi és raktárépületekben, épenugy a mozgó szerelvényekben rendkívül sok pótolni való volt már béke időben is.

*

Az erdélyi vasuthálózatnak külföldi kapcsolatait keresve, látszik, hogy Bukovinához, hová fontos gazdasági érdekeink kívánnák az átkapcsolást, nélkülözzük azt. Egész kelet-erdélyi határvonalunkon egyetlen határt átlépő vasutkapcsolatunk van, Gyimesnél; dél-Erdély vonalán pedig kettő: Predeál-rál és Vöröstoronyál.

Ezzel szemben nyugati határunkon: Fiumétől Vlárápassig 14 átkötésünk, északra Csacza-tól Körösmezőig 8, délen Doberljintől Orsováig 5 vasuti átkapcsolásunk van!

Keletre magyar! Onnét derülhet reánk jobb gazdasági élet hajnala. Keletre! De a régi ekhós-kasos szekerek, mokány lovak, meg gyalog karavánok ideje rég múlt. A meglevő vasuti kapcsolatok pedig mennyire nem elegendők és nem eléggé célszerűek, bőven tapasztalhattuk már háboru előtt; sajnos sokkal inkább a háboru alatt is!

Jelenlegi vasuthálózatunk hátrányai.

Aki a gazdaságföldrajznak legalább alapjait ismeri és a térképen tájékozott, különösnek találja, miért kellett az erdélyi fővonal kialakulásánál a régi, középkori karaván-utak irányától oly szeszélyesen eltérni és mesterkélt irányt keresni? Évszázadokkal előbb épenugy, amint most, Magyarországnak Kelet volt legfontosabb forgalmi célja. Ezt a célt és a földrajz-tanulságait, bár nem iskolás okulásból, de élettapasztalásból, úgy látszik, évszázadokkal előbb jobban megértették, a karavánutak kialakulása idején.

Akármilyen naiv dolognak lássék is, úgy Erdélynek legcélszerűbb bekapcsolását, mint Erdélyen át a keleti ut ideális irányát abban a nyíl-egyenes vonalban kell keresnünk, amely Budapestről kiindulva a földrajzi kényszerűségeknek figyelembevételével ki-kitérve, Konstanzához, a nekünk legjobb és legnagyobb fejlődéslehetőségű fekete-tengeri kikötőhöz fut. Ha ezt a vonalat követjük és összehasonlítjuk az ország relief-térképével, akkor megállapíthatjuk, hogy összeesik az országból Erdélybe természetszerűleg befutó predesztinált ut-területek egyikével, amely ugyan, — a Mezőségi haránt domborulatok miatt több akadályt vet ugyan, mint az Erdélybe Arad irányából benyúló (Marosvölgyi) másik predesztinált utterület, azonban a vasuttechnika mai lehetőségeihez mérve ezek a különben sem túlnehéz földrelief akadályok nem bírnak nagyobb fontossággal, kiváltképen annak egybevetése után, hogy ez az Erdélyt teljében átmetsző ideál-irányvonal pontosan érinti Erdély számos legfontosabb kultur-gócponjtját, így közvetlenül fölveszi Kolozsvárt, Marosvásárhelyt, Székelyudvarhelyt és némi esekély kihajlás által Csikszeredát, Sepsiszentgyörgyöt és Brassót is.

Ez előnyei ezt a nagyobb részben régi karaván-utat ajánlották volna a modern vasuti forgalom erdélyi fővonalául, természetesen a földrajzi és közgazdasági fontos okok által kívánt kitérésekkel. Mégis a másik irány vált fővonallá, amely Erdély tulnyomó részét, kivált a magyar-székely nép lakta egész területet, attól teljesen délre szorulva elmellőzte, eleinte makacsul húzódozva közvetett bekapcsolástól is.

* * *

Nem akarunk sebeket föltépni. Ez a tanulmány, amelynél Erdély egészének, az eddig sokban antagonista három érdekerületeknek együttes véleményre juttatását keressük, nem is arra való, hogy a régi idők fájdalmas emlékeit fölujtsa.

Azonban nem szabad elhallgatnunk, hogy a tények alakulása olyan volt, hogy miattuk szinte kiirthatatlanná keményült a leginkább és makacsul elhanyagolt székelységben az a gondolat, hogy évszázadok tapasztalataival indokolt óhajai dacára az erdélyi fővonal irányításánál, — osztrák közgazdasági—politikai érdekhatás alatt — mesterkélten, határozottan elkerültettek a székely megyék, az apró oláh falvak során cikk-cakokban kanyargó irány kedvéért.

Hogy a predesztinált iránytól délre szorult, de ott is természetellenesen eltorzult fővonalból, — különösen Brassó érdekzónájában — a szászok huztak jelentős előnyt,* azt a székely és magyar igazában soha nem sajnálta! Bárha sokszor nem volt meg a kívánatos egyetértés köztük, de a szászok gazdasági erősbülését a magyarság örömmel látja, hiszen fegyvertársak szerepére predesztinált helyzetünk e vidékeken.

A lokális város-érdekek ellentétei is feloldódnak már. Teljesen meddőnek tartjuk és reméljük, a multban elhagytuk az örök versengést: „Erdély fővárosa” Kolozsvár-é vagy Marosvásárhely, avagy Brassó? Magyarország földrajzi kialakultsága, gazdasági fejlődés-irányai és külföldi forgalmi lehetőségeink szerint tisztán láthatjuk már, hogy szükségszerűség: ez ország-részeknek nem egy, nem is kettő, de számos erős gazdasági gócpontja fejlőd-jék ki! Hogy ez nem oly mértékben történt, amint kellett volna, hibás közlekedérendszerünk vétke. Erdélyben bűn volna bármelyik várost a többi rovására előnyösíteni, Kolozsvár, M.-Vásárhely, Székelyudvarhely, Brassó és Nagyszeben stb. - a további fejlődés során még több más város is gócponttá fog kifejlődni. Annál több, minél intenzívebbé fejlődik gazdasági életünk. Feltéve, hogy a mai abszurd forgalmi lehetőségek észszerűen átalakulnak!

Nem a régi divatu féltékenység hívja föl tehát érvelésünket, hanem Erdély és az egész ország egyetemes érdeke, mely nem egyik vagy másik város, hanem az egész Erdély fejlődését sürgeti!

*

A hivatalos vélemény Erdély fővonalául kialakított, szeszélyesen aláfel kanyargó arad—brassói vonalat fogadta el. Egyaránt mellőzte a régi alsó és felső karaván utat, amely utóbbit az 1836. XXV. t. c. is követni

* De Brassó sem jutott általa mindahoz, ami joggal meg illeti.

vélt, mellőzte Nagyszebent és a Vöröstoronyi kijárást. És a helyett, hogy Brassót minél közelebb kereste volna, különös kanyargással északra fordult Gyulafehérvár—Tövisig, onnét a Küküllőhöz szívósan ragaszkodva Hèjjasfalváig követi minden cikk-cakkját, onnét ismét patak völgyekben, de óvatosan elkerülve a bekapcsolásra közel kínálkozó székely Barót-ot és Sepsiszentgyörgyöt, végre Brassóhoz jut.

Ez a vonal sokkal inkább délre szorult és sokkal kedvezőtlenebbül kapcsolódhatik közép és északkeleti Erdélylyel, hogysen bármily erőltetéssel is egész Erdélynek megfelelő fővonalává lehetne.

Forgalma kétségtelenül igen nagy, sőt már béke időben is rendkívül tulterheltté növekedett; már forgalmi előnyösítése is ide vonz nem is reá predesztinált forgalmat is; a Máv. maga mesterségesen is felszította forgalmát egyidőben; később aggódva látta a feladat nagyságát, melylyel megbirkózni alig birt.

A „lehetetlent letetni“, a fővonal erőltetett fejlesztésére minden megtörtént.

El kell ismerni, hogy e vonalra, építményeire és fejlesztésére a Máv. sokat áldozott. Így jutott a jelentéktelen semmiből forgalmi góccá előrán-tott Tövis például oly állomáshoz, melynek területe, építménye mily nagy szükségét pótolna és fejlődés komoly alapja lenne például Marosvásárhelyen. Mig Tövis fejlődésképtelen marad továbbra is, a nagyszerű csomópont-állomás kinosan örli le a mesterségesen rátorlasztott nem természetes forgalmi feladatot. A helyesen választott forgalmi csomópont előmozdítója, könnyítője, fejlesztője a forgalomnak. A hibásan választottak — és ilyenek Tövis és Székelykocsárd — inkább súlyos forgalmi akadályok!

Az arad—tövisi fővonal mesterséges fejlesztésére törekvés jele, hogy a második vágány kiépítése is ez irányban van programmon, sőt részben készen is. Már az 1912. évi állami költségvetés indokolásában mondja a kereskedelemügyi miniszter: a „szajol—arad—piskii fővonalon a második vágány megépítése nem mellőzhető már sokáig. Forgalmi ugyanis oly arányu, hogy a szajol—aradi részen csak 200 tengelyes, az arad—piskii részen pedig 150 tengelyes vonatokkal lehet a teherforgalmat lebonyolítani, ami mellett a vonatok száma a legerősebb őszi napokon mintegy 50-re emelkedik. További fokozást az egyvágányu pálya nem bír el, holott évről-évre számítani kell néhány százalék forgalom emelkedésre. A piski—aradi vonalrészen hirtelen fejlődésre is el kell készülvén lennünk, a szénbányászatnak a Zsilvölgyben történt fejlesztése folytán.“

Az 1913. évi költségvetésben ismét: „A vonat sűrűség már oly nagy e vonalon, hogy annak a forgalom fejlődésével arányban álló további fokozása az egyvágányu pályán nem lehetséges.“ Ezért fokozatosan megindult a kettős vágányra átépítés, anélkül, hogy beható vizsgálat végeztetett volna: természetesen megfelelő fővonalí irány-e ez Erdély számára?

Aki nem elfogultan egyik vagy másik vidékérből, de országos érdekből vizsgálja e helyzetet, meggyőződik, mily lehetetlen állapot ez, amelyben régi kulturájú városok, a magyarságnak oly becses Kolozsvár, Marosvásárhely és a székely városok, a fában, ércben, kőben gazdag és kiaknázási lehetőségül jó vasuti forgalmat kívánó hegyek, a dus termésű Mezőségi, Nyárad és Küüllővölgyi földek, Csik és Háromszéki gazdaghozamu fensikok — mind mellőztettek és a fővonal fejlődésképtelen oláh falvak egész sorához kanyarodott el inkább.

Nem csoda, hogy a kemény székely-magyar fejek nem birtak ebben megnyugodni. Szinte mithikus történetei vannak annak a kornak, — alig pár évtized előtti idő — mikor e vonal-kialakulások folytak.

„Rebellis magyarok, nyakaskodó székelyek földjét célzatosan kerülő osztrák vasuti politika“ — mondta egyik vélemény. Suttogták, hogy egyetlen gyulafehérvári pléh-galléros osztrák tiszt véleménye súlyosabb, mint hat magyar-székely vármegye minden érvelése.

Mások szűrös szemmel néztek körül, kiké volt a föld az új vonalak mentén? És már terjedt is a hír, minden vonalszakasznál, mely torzként kerül a világra, tudni vélték, kiknek közvetlen vagy közvetett érdekeltsége volt az igazi ok, amely nyomósabb, mint egy országrész közérdekei együttvéve.

Higyük, akarjuk elhinni, hogy mindkét keserű panaszt csak az elkeseredés szülte. Már elég erősek vagyunk ahoz, mindkét irányban, hogy megengedhetjük maguknak ez expialó megnyugvást, még akkor is, ha a valóságban talán az egyik vagy másik, avagy mindakettő igaz lett volna is!

Ami elmúlt, maradjon eltemetve. Tipikus osztrák és tipikus német magasrangu tiszték vitáiban, mindkét csoport egyhangú véleményeként hallottuk a veszély napjaiban: Erdélyben a magyar érdek az irányadó! És a világháboruban a magyarság oly szerepet harcolt meg, amely után még akkor is az osztrák centralizmus sötét oduiba kellene visszahúzódniok azoknak az atavista baglyoknak is, akik még most sem vennék észre, hogy világos nappal van végre.

Ami pedig a túlélelmes magánérdeket illeti, nyilvánosságunk kutató fénye azokat is elüzi. Földtulajdonos érdekek szempontjából már nem lehet vasut-politikánkat eltorzítani. Hát maradjanak nyugton e kísértetek is, reméljük nappal velük sem lesz ügyünk többé!

* * *

A másodrendű szerepre visszaszorított kolozsvári vonal iránya egyrészt oly szerencsétlenül van bevezetve, másrészt forgalmi lehetőségei (már béke-

időkben) oly mostohán megállapítva, hogy még természetes hivatottsága révén sem fejlődhetett ki Erdély forgalmi szolgálatában azzá, amire predesztinálva van.

Természetes, szükségszerű marosvásárhelyi irányától már Apahidánál délre törik, sokszorosan kedvezőtlenebb és költségesebben legyőzhetett terepviszonyok közé, amelyek súlyos hatásait minden évben drágán és kemény munkával fizeti meg a pályafenntartás; Székelykocsárdnál eredeti irányával éppen ellentétesen nyugatfelé hajlik Tövisig, onnét bukdácsoló vonalban tart keletre, míg, — ha gondosan nem vigyáztak volna, — még véletlenül a székely Baróthoz vagy Sepsiszentgyörgyhöz jutott volna; de gondos vigyázat sietve még idejében eltérítette tőlük.

Ennek a vonal-megállapításnak nem maradtak el súlyos következményei.

A legjelentősebb magyar-székely területek kiszakadva maradtak a forgalomból. A még alig egy évtizede teljesen kiépült székely körvasut sem oldotta meg e súlyos kérdést, ha némileg enyhített is a bajokon. Mindenestre, úgy ahogyan, bekapcsolta az addig elzárt világu Csik-, Háromszék-megyéket az ország belső vasuti forgalmába és kapcsolatot nyitott a határon túlra. Azonban, oly óriási kerülővel jutnak el, akár az amugy is forgalmi lehetőségekben szintén háttérbe szorított Marosvásárhelyen át, akár pedig Brassó irányában Csikból, Háromszékből az utasok és áruk az ország központja felé, hogy ez a modern üzletvilágban, mikor az idő értéke oly fontos és a költségeknek fillérig kalkuláláson fordul meg minden, — ily idő és költségpazarló vasuti szállítás súlyos terhe a fejlődésnek. A határon át kapcsolásra pedig szerintünk nem a helyes irányt választották meg, helyesebben erőltették keresztül.

Míg a körvasut-menti érdekelttség mégis ma már valahogyan, nehézkesen bekapcsolódott, addigaz alatta elterülő, óriási félkör-formájú terület teljesen kirekesztve maradt a vasuti forgalom előnyeiből.

Ez a terület vasutak tekintetében egész Magyarország legszerencsétlenebb része. Szinte megérthetetlen a közöny, mely ezt a fejlődésre mindenként annyira predesztinált vidéket ilymód mellőzni képes volt. Jobban elrekesztve van ez a vidék a világtól, mint Kína volt aszent Mandzsú-határ falakkal.

Helyesen írta Borszéky, hogy a körvasuton végig utazó; az ismeretlenség homályába, a nagyvilág előtt rejtve maradt vidékek hegyei közt, 26 szolgabírói járás területén tengődő, egymilliót meghaladó székely népnek szenvedéseit nem látta, mert ezeket csak a Marosvásárhely és Székelyudvarhely között kiépítendő s a négy vicinális derékszögben keresztező, — Constanca felé vezetett székelyvasutak lesznek képesek feltámasztani. (Székely vasutak a székelységnek. 1905. 66. o.)

A mai helyzetre jellemző adatok:

Marosvásárhelytől Székelyudvarhely a **régi kocsi** uton, a Rabonbánok útján 81 kilométernyire van; vasuton **243** kilométer utat kell odáig tenni, sulyosbitva Székelykocsárd, Tövis, Héjjasfalva átszálló állomások gyötrelmeivel.

Székelyudvarhelytől Csikszereda légvonalban 30 kilométer. Kocsiuton 50·5 kilométer, vasuton **254** kilométer ut Brassó felé, többszöri átszállással.

Székelyudvarhelytől Sepsiszentgyörgy kocsi uton **92·5** kilométer, de a vasuton Brassó—Tövis—Sz.-kocsárdon át **191** klm.

Tudjuk, mit jelent, hogy a forgalom könnyüése miatt a 100 kilométeres távolságu Szolnok például teljesen Budapest elővárosának gazdasági és általános kulturális előnyeit élvezi, ismerve szerencsésebb vidékek városainak sűrű kölcsönös érintkezhetését és annak hasznait, — méltán lehet a székelység elégedetlen vasuti viszonyaival.

A földrajz nem csak segít, de akadályokat is támaszt. Akkor amikor a kínálkozó kedvező földrajzi lehetőségeket nem tudták észre venni, csoda-e, ha a földrajzi nehézségek legyőzését nem bírták? Valóban karakterisztikus Prinz megjegyzése vasuthálózatunkra: „a relief hatása túl erős, a földhöz kötöttség mértéke nagy . . . A relief hatása erősen érezhető különösen északon és az erdélyi medencében, ahol szolgalmód követték a völgyéseket s összekötő vonalak egyes völgyések között majdnem teljesen hiányzanak“ (107. old.)

A székelyföld abban a korban, mikor a tengelyen szállítás volt a forgalom eszköze a szomszédos Romániával, rajta át a Fekete tengerhez, a távolabbi Kelettel is állandó és élénk összeköttetésben volt; iparosai és kalmárjai e forgalomból igen jól kerestek. A vasuti forgalommal a régi módon versenyezni nem tudván és a vasutforgalmi lehetőségektől leszorítatva, később vámharcok által is sujtva, e vidék teljesen leszorult a tőle eltérülő kelet—nyugati gazdasági forgalom útjából és elvesztette nemzetközi nexusait, sőt az ország belső forgalmával is csak gyér szálak fűzik össze.

* * *

Most, amikor minden elemi iskolában meg kellene már tanítanunk, hogy mindenki, legnagyobbtól legkisebbig, minden erejével törekedjék nemzeti kötelességből és saját életérdekéből is, hogy termelésének eredményét minél magasabbra fokozza, mert intenzív többtermelés nélkül nem fogjuk bírni a világháború miatt ránk tornyosuló nagy terheket, ez időben többé nem maradhat egy országrész, — telve természeti kincsekkel és fejlődésre képes néptől lakva, — ennyire kítaszított, ennyire elmellőzött!

Nemzeti politikai érdekből is sulyos hátrányokat vont maga után e helyzet. A székely—magyar megyék és régi kulturhelyek népe nem volt

képes egymással kellőként érintkezni. Régi időkben, lovon-kocsin sűrű volt a forgalom. Megváltozott gazdasági és társadalmi életviszonyok ez érintkezés módját itt is jelentéktelenné csökkentették, itt is a vasuti forgalomra van utalva a népesség egymással érintkezésében.

Kellő vonalak hiánya és a meglevők helytelen irányítása miatt, a székely—magyar lakosság a földrajzi relief mostoha gátjai által egymástól elszigetelt részekben elzárkozott maradt, nem alakulhatott ki egységes kultúrfejlődése, a magyarság országos kulturéletlültségét is csak ellanyhulva jutott el, a nehézkes forgalom miatt idáig, alig érezhetően hatva e vidékekre, amelyeknél, mint elpangó vizeknél a mozdulatlanság káros, romlasztó hatásai fokozódóan mutatkoztak, gazdasági és általában minden kulturális vonatkozásban.

* * *

Erdélynek Felsőmagyarországgal összeköttetését vizsgálva, látjuk, hogy Kolozsvártól észak—keleti területen h. é. vonalcsökevények nagy számmal vannak ugyan, Déstől pedig h. é. hálózatokon át Szatmár felé dőcögös átkapcsolás tulajdonképpen van is, csak forgalmi kihasználása nem fejlődött ki, tényleg azonban Felsőmagyarországhoz forgalmunk ma tulajdonképpen Nagyváradig lekanyarodó nagy kerülővel történik, aminek gazdasági hátrányait sajnos, régóta szenvedjük, hadászati hátrányait pedig legutóbb tapasztalhattuk ki.

Délmagyarország vonalhálózatával elég kedvező kapcsolások vannak, csak forgalmi kihasználásuk hagy fenn sok kívánni valót még.

* * *

Általában megállapítható, hogy Erdély vasuthálózata mai állapotában képtelen Erdély közgazdasági fejlődését szolgálni, sőt egyes vonatkozásokban egyenesen káros is arra.

Pedig — ez elhanyagolt országrész eddigi forgalma is több figyelmet érdemelt volna, még akkor is, ha a vasutak egy rideg magánvállalat kezében volnának. Hogy mennyire nem jelentéktelen irányok ezek vasutjövödelmezőségi szempontból, azt láthattuk abból az anyaggyűjtésből, amelyet a Maros hajózhatóvá tétele kérdéséhez évek előtt rendeztünk, amelynek adataiból részletesen kiderül, hogy az erdélyi ipari-kereskedelmi és bányavállalatok évente mily sok milliókra menő összegeket fizettek a vasuti szállításokért.

Egyszóval, bármennyire elhanyagolt maradt is Erdély, belső erői ki-fejlődésre törekvők. És arról abszolút nem lehet még beszélni sem, hogy

a vasútjövendelmezőség kétségessé válhatna. Különösen akkor, ha a forgalmat megkönnyítő vonalhálózat-korrektúra meg lesz, mely az egész Erdély közgazdasági életére úgy fog hatni, mint a vetésre a tavaszi langyos eső.

Erdély szerencsétlen vasuthálózata, amely nem tudta megérteni a kínálkozó földrajzi természetes lehetőségeket, másrészt nem tudta megkorrigálni a földrajzi relief elválasztó, fejlődéstgátló hatásait — nem csupán Erdély nagy részének sorsát rontotta meg, hanem országos közérdeket is sért.

Erdély egyik legfontosabb része az országnak, nem csupán a földjében rejlő kincsek és termelő lehetőségek, valamint értékes magyar és szász népelemei miatt, hanem kiváltképpen annál a nagy jelentőségnél fogva, amelylyel az ország testének zárt földrajzi egészként biztosabb védelmezhetése szempontjából bír.

Magyarország önvédelmének lehetősége és sikere keleti részén Erdély sorsával függ szorosan össze. E vonatkozásban Erdélyt Magyarországhoz nem csupán hatalmi okok, nem csupán nemzeti kapcsolatok és nem csak gazdasági vonatkozások fűzik, hanem mindezeket megelőző és náluk is erősebb: földrajzi vonatkozások is. A hegyrendszer és vizeinek rendszere Erdélyt Magyarországhoz utalja és köti. Magyarországot védekezési szempontból Erdély teszi zárt egészszé. Ezért minden vérzivataros időközön túl is fennmaradt és újra szorosabbra fűződött kapcsolata; a földrajzi okok nem mulók, hatásuk keresztül sugárzik minden politikai, gazdasági és nemzeti vonatkozáson, akkor is, ha tudatos fölismerésükhöz nem jutnak el olykor az emberek.

Ily országrésznek az ország testéhez szoros kapcsolódását a vasutpolitika eszközeivel fokozni, elsőrendű feladat volna. Egy futó pillantás meggyőz, hogy Erdély az országhoz vasutilag gyéren van kötve, két irányban, és e vonala is Erdély területére futva egy tétova, rendszertelen hálózatban bonyolódnak el.

Ez a helyzet katonailag nagyon hátrányos; ennek beható fejtegetése most még, épen ez okból lehetetlen. De egyes vonatkozásokat — úgyis közismertek — nem szabad elhallgatnunk.

A vasutaknak katonai jelentőségét nagy háborunk soha nem képzelt színvonalra emelten mutatta meg. Katona Bélának, (Magyarország közgazdasága 1915. évről Bpest 1916.) alábbi sorai tartós emlékezetre és komoly figyelemre méltók e vonatkozásban:

„Németországnak és Ausztria-Magyarországnak nemcsak az biztosította a fölényét az ellenségei felett, hogy jobb katonái, tehetségesebb és előbbrelátó vezetői vannak, hanem az is, hogy jobbak, sűrűbbek, teljesítő-képesebbek a vasutai s hogy közlekedési eszközei és utjai fejlettebbek. Többször hallottuk azt is, hogy sok minden egészen más-képen lehetett volna még nálunk is, ha ott, ahol egyvágányu a vonalunk, kétvágányu lett volna s ahol viczinális vasut jár, ott fővonalakon mehetnének gyorsvonatok; s ha nagy transversális folyó és folyamrendszerünk alkalmasabb vízi úton való teherszállításra és ha a Balkán-felé vezető vasutaink — kivált az osztrákok által annyira kifogásolt kelet-boszniai vonalak — kellő időben épültek volna ki.

Most értettük meg csak igazán a háboru előtt elkövetett mulasztások horderejét.

Államvasutaink időről-időre felmondták a szolgálatot, mert vagy a pálya volt tulterhelve, vagy az állomások voltak szűkek; a vicinálisokon szégyenletes viszonyok uralkodtak; a vasutak nem is mindig ott épültek, ahol arra szükség volt és nem mindig arra vezették őket, amerre kellett volna; sok vasutunk zsákutcába visz s ezért nem is lehetett igazán hasznukat venni. Ausztria mesterséges akadályokat emelt az elé, hogy Magyarországnak a Nyugattal zavartalan vasuti kapcsolata legyen, nehézségeket gördített a kassa—oderbergi vasut második sín-párjának kiépítése és az annabergi csatlakozás elé, a lawocznei közvetlen gyorsvonati csatlakozást s a münchen—bpesti közvetlen forgalmat megghiusította, nem engedte meg a mi határszéli vasutainknak Bukovinába való átvezetését; egész vasuti, tarifális és menetrend programja pedig arra irányult, hogy bennünket elzárjon Nyugateuropától.* (385. old.)

Csodálatos, hogy oly perfid szomszédnak, mint Románia, melynek ravasz szekaturáit és nyílt-burkolt tendenciáit épen vasuti vonatkozásokban különösen oly régóta tapasztalhattuk, annyira végzetesen hinnünk kellett, hogy a vele bekövetkezhető háboru lehetősége számításba nem vétette még idejében Erdély vasutrendszerének reformját. Az a sok milliárdnyi kár, amelyet a meglepett és vandálul pusztított székely és szász vidékek szenvedtek, sokszor-sokszorosa annak az áldozatnak, amellyel az állam ez országrész annyiszor kért, sürgetett vasutpolitikai kívánalmait teljesíthette volna. Pedig folyton felhangzott kívánalmainknak vezérhangja mindig az volt: mentsük meg Erdélyt!

Aki látta Csik—Háromszék—Brassó—Udvarhely népét, mindent hátrahagyva, pár napi élelmével karavánokban menekülni, nagyobbrészt gyalog, az tudja mit veszített Erdély. Aki látja közvetlenül az elpusztult részeket és fájdalmasan olvassa a kárbejelentések százszor fekete sorait, az érti, hogy itt nincs tovább halogatásnak helye, az már nemzetellenes mulasztás volna! Ezt a földet, ezt a népet meg kell tartanunk! És hiába omlott székelyek-szászok és bajorok nemes vére a hegyeken, hiába harcolták ki újból nekünk, ha megtartásáról nem gondoskodunk!

Részletektől tartózkodva, annyit feltétlen megállapíthatunk, mert hiszen nemcsak nálunk köztudomásu, de a még nem régen kémek ezreitől átkutatott Erdélyt alaposan ismerő ellenségeink is jól tudják, hogy az országhoz kapcsolódó két vonalunk katonailag sem kielégítő, sem vonalirány-vezetését, sem mai berendezkedési, fejlettségi fokát tekintve. Javaslataink későbbi fejezetbe tartoznak erre nézve.

Nagy hiányosság továbbá vasuthálózatunkban, katonai érdekből, hogy Máramaros vasuthálózatától a besztercei vasuthálózatához, onnét a székely körvasuthoz nincsen a határ védelemre kellő csapat-átvitelre vasuti kapcsolat. Máramarosból ma csak Debreczen—Nagyvárad—Kolozsvár—Székelykocsárd—Mvásárhely óriási kerülővel tolhatók el a csapatok:

A körvasut kerülő, nehézkes és könnyen sebhető vonala nem elegendő Csik és Háromszék védelmére, míg a most vasutat nélkülöző, körülvelt területnek átlós vasútja: Erdély természetből predestinált fő vasutiránya meg nem lesz, addig gyors csapat és anyag kivetés a határvédelemre, szerfölött nehezen és késedelmesen történhetik.

Hadászatiilag igen káros még a sok vicinális többé-kevésbé elért, de átlagosan alacsony fejlődésszínvonal, de legkiváltképen a keskenyvágányu vonalaknál rendkívül zavaró határu átrakodások kényszerűsége.

Katonailag igen nehéz helyzetet okozott a mai háboruban eleinte az is, hogy Erdélynek nem volt Bukovinához vonatkapcsolata. Hogy a beszterceborgó—dornavatrai oly sokszor sürgetett vasutvonal milyen fontos hadászati, tanúsítja, hogy sürgős létrehozása a háboru alatt nélkülözhetetlen volt. Reméljük, a vonal állandó kiépítése nyomban a háboru után megtörténik és Ausztria vasutpolitikusai nem akadályozzák többé kapcsolatunkat.

Ha akkor indokolt volt, mikor magyar honvédeket vittünk Csernovitzhoz, az osztrák testvérek már majd akkor is türjék el, mikor a bukovinai gazdasági életforgalom hozzánk keresi természetes útját.

Régebbi vasutpolitikai törekvések.

Természetesen, Erdély népe nem nézte békés nyugalommal, hogy a létesülő vasuthálózat kijelölésénél negligálták legfontosabb érdekeit. Különösen a kereskedelmi és iparkamarák voltak állandóan hangos szószólói az erdélyi kívánalmaknak. Azonkívül a különösen hátrányos helyzetben, egészen a legutóbbi évtizedig teljesen elhanyagolt vármegyék közül, kivált Csik—Háromszék—Udvarhely megyék fejtettek ki nagy agilitást, mellettük a városok közül főleg Kolozsvár és Marosvásárhely. Magántársadalmi uton is folyton megújult a kívánalmak hangoztatása. Kiváltként a Székely Társaságok Szövetsége és az Erdélyi Magyar Közművelődési Egyesület részéről.

A helyzet tisztán értéséhez szükségesnek látjuk vázlatosan áttekinteni az eddigi kívánalmak lényegét.

A legrendszeresebben a három erdélyi ker. és iparkamara kutatott — dolgozott és harcolt e téren. Egy nagy, alapbontó baj van fejtegetéseiknél: egészen ezideig egymás nélkül terveltek, kívánalmaik így természetesen nem lehettek összehangzók és kölcsönösen gyöngítették egymást.

A kolozsvári kamara régebbi vasuti kívánalmaiból legkiemelendőbbek:

A Kolozsvár—Marosvásárhely—Székelyudvarhely—Csíkszeredai vonal érdekében hangoztatott óhaj, amely főbb részeiben maig is teljesen fentartandó tervezet marad; a kolozsvár—tölgyes—paskani—jassy—odesszai vonal-terv amely Kolozsvár város akciójával kapcsolatos; az 1914. évi kolozsvári földgáz-értekezleten a Székelyföld érdekeire tekintettel Marosvásárhely érintése irányához hajlott e tervezet, melynek nemzetközi forgalmi jelentősége és számunkra fontossága felől azonban már lényegesen megoszlottak a nézetek.

Erdélynek Bukovinához és azon át Oroszország felé nyitandó közvetlen nemzetközi új vasuti kapcsolata harmadik erdélyi fővonalként.

A helyi érdekű vasuttervek tekintetében pedig:

a kolozsvár—gyalui;

kolozsvár—zilahi;

kolozsvár—kissármási;

Szamosujvár—kissármási;

Nagyenyed—toroczkói;

Abrudbánya—brád—branyicskai helyiérdekű vonalakat sürgette a kolozsvári kamara, buzgón érdeklődve és együtt működve Erdély egyéb részeinek vasutügyi kívánalmai terén is.

A kolozsvári kamara már az első erdélyi vasutak építésének megkezdése idejétől kezdve állandóan erős kritikát gyakorolt; vasutpolitikai törekvései már a hetvenes években öntudatosak és helyesebbek voltak, mint a tényleg megvalósult tervek; nagyon sok hiba elkerülhető lett volna, ha e kritika meghallgatásra talál illetékes helyeken.

A kolozsvári kamara azideig, míg a marosvásárhelyi kamara (1891) megalakulhatott, a székelyföldi megyék érdekeiért is állandóan készséggel szállt sikra. A különösen egymásra utalt vidékek egyetértő törekvését sokáig zavarólag keresztezték oly felmerült tervek, amelyek mélyebb közgazdasági kutatás nélkül és fontos okok nélkül ellentéteket keltettek Kolozsvár és Marosvásárhely közt; ezek kirekesztését reméljük és ez érdekvidékek magasabb közös érdekek szálaival szorosan újból összekapcsolását.

Különösen hasznos részletmunkát teljesített a kolozsvári kamara az egyes állomások és berendezéseik viszonyainak állandó figyelemmel kísérése és javítások folytonos sürgetése által is.

A brassói kamara energikus, hatásos vasutpolitikai agitációja hamar meghozta ezen vidéknek legszükségesebb fővonalai kedvező összeköttetést. Attól kezdve vasuti kívánalmai, szintén mihamar sikeresen sürgették Brassó—Fogaras—Nagyszeben vasuti kapcsolatát. Vonalhálózat tekintetében így újabban főleg Nagyszeben kedvezőbb forgalmáért és a h. é. vonalak fejlesztésért maradt programjában még sürgetendő. E tekintetben egész forgalmi érdekszférájának gondos közgazdasági átvizsgálatával törekedett oly vonaltervek megállapítására, amelyek egyrészt bekapcsolják vidékének forgalmát Brassóhoz, másrészt kapcsolatot nyernének más vicinális vonalterületek forgalmával. (erről még h. é. vasutainkról szóló fejezetünkben.)

Több figyelmet áldozhatott tehát a vasutak forgalmi, üzemrendi és tarifális vonatkozásaira, — sokrészben sikereket aratott akcióiról még erre vonatkozó fejezetünkben szólunk.

A legnagyobb mértékben szenvedett és panaszkodhatott vasuti elhanyagoltság miatt Erdélyben a Székelyföld. Így a helyzet természetéből folyik, hogy legtöbbet harczolt és vitázott e kérdések körül, negyedszázados fennállása alatt, a marosvásárhelyi kereskedelmi és iparkamara. Hiszen csak a legutóbbi évtizedben kapcsolódott be kerülete, úgy-ahogy, a vasuti forga-

lomba és még ma is vasutilag legmostohábban ellátott része az egész országnak.

A csak 1891. évben létesült kamara már a következő évben beható tanulmányok alapján részletes javaslatokkal fordult a kereskedelemügyi miniszterhez, a Székelyföld vasuti óhajait kérve figyelembe venni. Még akkor csak néhány szárnyvonal futott be területére, csonka zsák-utak gyanánt. Helyesen emelte ki a kamara, hogy

„a gazdasági bajok, melyekkel a székely nép évtizedek óta küzdeni kénytelen, sokkal mélyebben gyökereznek, semhogy azok orvoslására e kisebb jelentőségű vaspályák lényegesebb befolyást gyakorolhatnának és pedig annyival kevésbé, minthogy azok nem épültek mindig ez országrész gazdasági érdekeinek teljesen megfelelő irányban. E bajok sikeresen orvoslását csak attól reméli a kamara, ha az egész székelyföld nemzetközi, vagy legalább országos jelentőségű fővonalai s azokhoz csatlakozó helyi érdekű vasutak hálózatának a segélyével jelenlegi félreeső helyzetéből kiemeltetvén, az ujkori világforgalom hatalmas versenyében cselekvő részt vehet“.

Már e felterjesztésében egységes erdélyi vasuthálózatot sürgetett a kamara.

A kamara 1892. évi memorandumára az 1894. évi költségvetés tárgyalásakor a kereskedelemügyi miniszter oly kijelentést tett, hogy a helyi érdekű vasutak fejlesztésével „első sorban törekedni fog a székely vasutak létesítésére“ és igyekezni fog, hogy „a jövő év folyamán e vasutak egy részének létesítése biztosítottassék.“ Az e célra kellő előzetes költségekre föl is vétetett a költségvetésbe 800.000 ft.

A székely kamara ugyan nem vicinálisokat kért, hanem a székelyföldnek az ország és a világ magas forgalmába bekapcsolását; amint 1893. évről kiadott jelentésében írja, több mint egy év múltán sem nyert választ 1892. évi memorandumára; örömmel üdvözli ugyan az első kezdést, de ismételten kiemeli, hogy „a székelyföldi vasuthálózat megállapításának s e vasutak kiépítésének a kérdésénél nem csupán egyes vármegyék vagy egyes városok helyi érdekeiről van szó, hanem a székelyföldnek, a magyar birodalom keleti őrszemének, a magyar fajnak nemzeti érdekeiről . . . a magyar nemzeti állam integritásának az érdeke parancsolja, hogy a köteleket a magyar medence s a birodalom keleti határán elszigetelten fekvő székelyföld között minél inkább szaporítani kell.“ Így határozottan kifejezi aggodalmát, hogy a kormány által tervbe vett vicinális program természetesen nem tudhatja a kívánt rendszeres hálózat hivatását betölthetni és „az

egységes terv nélkül épülő vasutak nem lesznek annyira célirányosak s annyira gazdaságosak, mint az kívánatos volna, sőt esetleg itt-ott oly hátrányokkal is járhatnak, oly bajokat is teremthetnek, amelyek elhárítása később csak nagy áldozatok árán lehetséges“.

Helyesen kifogásolta már 1893-ban a kamara úgy a Brassó—kézdivásárhelyi (háromszéki h. é.) vasut, mint az akkor még csak tervelt Sepsiszentgyörgy—csikszeredai vasutvonal irányát, kiemelve, hogy ezen vidékek természetes forgalmi igényei keletnyugati vonalirányt kívánnának, tehát például a kézdivásárhelyi vonal, mely északról délnyugatra hajló és a keletnyugati kívánt irányt éles szögben törí, sem Háromszékmegye, sem az ország forgalmi érdekeinek nem felel meg. Fokozza az anomáliát, hogy a kézdivásárhelyi áru és személyforgalom, — bárha Brassó és Kézdivásárhely eltérő irányban ugyan, de egyforma távolban fekszik Ágostonfalvától, — mégis odáig csak Brassóhoz elkerüléssel, 78 kilométer uttöbblettel, — nagy idő és költség pazarlással, — juthat el. A tényleg a kifogásolt módon létesült székely körvasutnak Csikszereda—sepsiszentgyörgyi északdéli iránya szintén a predesztinált utiránytól nagyon eltérő, óriási kerülőjű utat jelent. Sajnos, ez idejekorán hangoztatott kritika nem birt érvényesülni.

A székelyföld vasutérdekeit akkor a kamara négy fő szükségletben foglalta össze, (ma már több tekintetben eltérő azonban programja):

Apahidától Marosvásárhelyen át Héjjasfalváig építendő átlós vonal által javasolja megvalósítani az erdélyi fővonalat.

Nemzetközi vonalakul kívánta akkor a Mvhely—Szászrégen—Tölgyes—Piatra—Jassy—Odessza kapcsolatot, a Mvásárhely—Parajd—Gyimes—oknai kapcsolatot, végül az Ágostonfalva—Kézdivásárhely—Sósmező—focsanii kapcsolatot létrehozatalát. (Évi jel. 215. old.)

Javaslatokat tett több helyiérdekű hálózatra, melyekkel Gyergyót, Csikszeredát, Szászrégent és Udvarhely környékét kívánta megeleveníteni.

A kamara már a székely körvasut hivatalos tervelgetésekor nyíltan és határozottan kifejezte erről ellentétes véleményét.

„Ezen tervezett körvasut sem népforgalmi, sem közgazdasági tekintetben az érdekeket ki nem elégítheti teljesen, mert ha pl. a Székelyföldön legelszigeteltébb s eddig a vasutat nélkülöző Csikvármegyét tekintjük, annak csak a legnagyobb kerülővel és sok idő veszteséggel lehet majd a körvasuton a fővonalra eljutni, valamint a termelvényeket nagy költséggel elszállítani“.

„A székelyföldnek . . . lesz egy körvasutja, mely közgazdasági életének fellendítésére kevés befolyást fog gyakorolni“. (Évi jel. 1894. 239. o.)

A Nyugat-Keleti predesztinált iránytól kedvezőtlenül eltérő és a székelyföld zömét ismét elkerülő körvasut helyett a kamara sugár vonalakat kívánt tranzverzális átszelésre, ami megfelel a közfelfogásban később általánosult Kolozsvár—Marosvásárhely—Székelyudvarhelyi iránytervnek tulajdonképpen. Bárha nem mindenben kívánalmainak megfelelően, de mégis a kamara ismételt sürgetésének következeként tekinthető az 1895. VII. tc. (erről részletesen még a következőkben) egyrészt a székely körvasut mai vonalát irta elő megvalósítandóként, másrészt e körvasutnak alkalmas pontjától Székelyudvarhelyhez vezetendő, máig sem létesült vonalat rendelt megvalósítani.

A kamara 1896. évi jelentésében sem hallgathatja el, hogy „más elvek szerint vélte előnyösebben megoldhatónak“ a feladatot és ha a székelyföld vasutügyi mellőzésének megszüntét kívánja is látni e törvényben, kifejezésre hozza, hogy „még mindig nem nyernek kielégítést ez által a székelyföldnek a vasutakhoz fűződő érdekei“. Számításokkal illusztrálja, mi csoda nagy kilometrikus, idő és pénz pazarlást jelent Csik és Háromszék megyéknek, — a kívánt átlós vonal nélkül — a körvasut nagy kerülője.

A gazdasági és ipari elmaradást, dacára a földben rejlő kincseknek, termelőlehetőségeknek és a nép megfelelőségének — a szükséges közlekedési berendezés hiányának rovására jegyzi és rámutat az évente megdöbbenően fokozódó kívándorlásra.

Az évről-évre megújított kívánalmakat a kamara többször foglalta beható memorandumokba, amelyeknél (1906. és 1913.) már a vezérmotivum mindig az, hogy — Kolozsvártól Aranyosgyéres—Maroskecezi átkötéssel Marosvásárhelyhez, onnét Székelyudvarhely—Csikszereda—Sepsiszentgyörgy—Magyarbodza irányban elsőrangú fővonal képeztessek ki;

a tölgyesi átkötés Romániához létesüljön;

a dornavatrai átkötés Bukovinába valósuljon;

a Maros—Nyárad—Küküllő és lenntebb a Homoród völgyek helyi érdekű összefüggő hálózata egymással kapcsolódva kiegészüljön.

Erősebb hullámokat még a kamara vasutpolitikai nézet-kialakulása 1913—14. évben vetett, amikor Kolozsvár városa által javasolt Kolozsvár—Szászrégen—Tölgyes—Piatra—Jassy—Odesszai nemzetközi fővonal tervével szemben kifejtette, hogy Marosvásárhely és a mögötte levő részek elkerülése mily káros volna nemcsak helyi, de országos érdekből is. E tervezet-

tel szemben az előbb felsorolt, Kolozsvárt úgy, mint Marosvásárhelyt egyaránt figyelembe vevő tervezetet kívánja megvalósíttatni.

* * *

Erdély vasutügyeiért gyakran szálltak sikra az erdélyi városok és vármegyék. Marosvásárhely 1869. évben már a Kolozsvár—Marosvásárhelyi fővonalat sürgette és később is minden alkalmat felhasznált ez érdekében dolgozásra.

Kolozsvár városa ismételten indított akciót oly célból, hogy vidéke a mostaninál kedvezőbb módon kapcsolódjék be hozzá. — Messzebb ágazó programként az újabb időben (1913—14) a Kolozsvár—Odesszai vasut-terv ügyében (erről hátrább) fejtett ki erős agitálást.

Csikszereda városa 1914. évben a gyimesi határvonal érdekében becses kutató és komoly figyelmet érdemlő vita-iratot adott közre.

A megyék közül Maros-Torda-, Csik-, Háromszék- és Udvarhely-megyék voltak legagilisabb küzdők, mert legmostohább helyzetben szenvednek is egészen a mai napokig.

* * *

A társadalmi akciók közül, melyek időnként Erdély vasutügyeiért indultak, leginkább kiemelkedők az Erdélyi Magyar Közművelődési Egyesület és a Székely Társaságok Szövetségeinek mozgalmai.

Az EMKE kiadványaiban gyakran visszatérő téma Erdély vasutjainak fejlesztése. Kiváltként jelentős módon közremunkált e téren 1914. évben. (A kolozsvári földgáz értekezlettel kapcsolatos akciójával).

A Székely Társaságok Szövetsége éveken át állandó akciót folytatott e téren is, mely legáltalánosabb érdeklődést a tusnádi 1902. évi székely-kongresszus révén keltett.

Ez alkalommal, sajnos, a javaslatok és tervezések oly tömege gyült össze és azok szigorú kirostálásától, — a helyes módok egyetlen megállapítás módjától — ugylátszik ildomossági tekintetek tartották vissza a tárgyalást, úgy hogy végül a tervek sorozata, több egymással ellentétes változatban, sőt némely határozatban egyenesen káros formában is, mint nyersanyag került általánosságban kifejezett óhajok kapcsán eredményül ki.

Az 1912. évben, Csikszeredában tartott székely kongresszus már kevésbé szétágazó, inkább közvetlen valósítás lehetőségét kereső programot kívánt.

Az Erdéllyel foglalkozó régebbi közgazdasági irodalom többé-kevésbé avatottan nagyon sokat foglalkozott Erdély vasutaival; rendszeres vasutpolitikai speciális tanulmányunk még azonban nem volt.

A legfigyelemreméltóbb, bár láthatóan műkedvelő munkája, Borszék Soma irodalmi munkássága volt; munkáját, egyéniségét kora nem tudta méltányolni. Nemes törekvései legnagyobb tiszteletre méltók. Írásaiban régies frázisokon át izzó magyarsága világol keresztül. Tervezetei gyakran levegőbe lépnek a mostoha bércekről, de számos vonatkozásban ma is hálásan megbecsülendő derék gondolat magvetője volt ez ügynök.

* * *

A legujabb elvi fejtegetések közül legtöbb figyelemre méltó Bodrogi Sándor Máv. ellenőr memorandumja, amelyben az ország vasutainak fejlesztésére, egyebek közt Erdély vasutjaira nézve is részletes javaslatokat terjesztett a kormány elé.

A sok avatottsággal és legjobb szándékkal készült tervek készítőjének, sajnos, nem volt, ugyilátszik kellő alkalmja Erdély sajátos közgazdasági, nemzetpolitikai, hadászati érdekeit közvetlen behatóbban megismerhetni, erre vezethető vissza, hogy egyes vonatkozásokban inkább az elméleti vasutpolitika, mint a gyakorlati életérdekek mértékével mérhető. Tervei tartalmazznak azonban hasznos okulásokat, amint a részlet-kérdéseknél azokra még rátérünk; mai formájukban azonban nem elégítik ki jogosult igényeinket. Más részeiben pedig inkább károsak volnának Erdélyre, mint hasznosak. Ilyenként kiemeljük már itt különösen a bukovinai nemzetközi kapcsolatnak olyként tervezését, amelynél ezen új fővonalunk Dés—Bethlen—Ilva—Dornavatra irányban alakulna ki, tehát magosan felszorulva Erdély északi szélére. Régen, nagyon sokszor, életérdekként sürgetjük a bukovinai fővonalai kapcsolatot, amely közgazdasági — hadászati érdekből egyaránt fontos, azonban — amint még kifejtjük — Erdély olyként várja e kapcsolatot, hogy ez a fővonalai forgalom ne csak fűtülve menjen el Erdély mellett, hanem Erdély vasutrendszeréből olyként fejlődjék ki, hogy abból Erdély közgazdasági reményeinek és Erdély határvédelmének legyen elsőrenden haszna. Bizony itten nem a vasutpolitikai elmélet elsőbb fontossága, hogy minél rövidebb legyen Budapest—Czernovitz stb. fővonalai kapcsolat, — mert így tényleg ily magasra tolódva volna földrajzilag is a legcélszerűbb az irány — hanem az a fő, hogy Erdély testéből, Erdély forgalmilag fontos vonalrendszeréből fejlődhessen ki ez az új nemzetközi fővonalunk.

Ezen az indokoláson, Erdély elmaradt fejlődésének energikus pótlásának nemzeti jelentősége tudatában, bizony az sem gyöngít, hogy állítólag katonai vagy polgári illetékes hivatalos tényezők Erdély érdekeinek kellő ismerete hiányában a helytelenebb módozatot választották; azon mérlegelni és változtatni kell.

Bodrogi javaslatai körül sajnosan elmérgesedett vita folyt az utóbbi időkben.

Szeretnők, ha e kérdések körül pedig végleg kirekeszthető volna a nézetek ki-egyenlítésének elmérgesedő formája, mert az vagy avatatlanság, vagy a burkolt magánérdek tünete; közérdekért dolgozunk, minden atomját mérlegelve, széthúzó viták meddő hadizaja helyett minden erővel Erdélyért szeretnők a hivatottak munkáját egyesítve látni.

Igéretek és csalódások.

Igéretekben nem volt Erdélynek soha hiányossága. Azonban körülbelül Khuen-Héderváry gróf, volt miniszterelnök tréfás megjegyzése felelt meg a komoly valóságnak is, aki egyszer, — panaszkodó székely küldöttségnek, — azt mondta: „olyan messze vannak innét a jó székelyek, hogy mire óhajtasuk idáig eljut és azokat átértve a kormányok értük valamit tenni akarnak, akkora meg is buknak.“

Bizony, nemcsak a jó székelyek, de Erdély több más vidéke is, — hasonló helyzetet panaszolhattak. Ha minden vasutügyi kormányígéret megvalósult volna, Erdélyben már talán egészen felesleges lenne ez egész vitásunk.

Való igaz, hogy minden kormánynak van elég gondja, érthető, ha a régmúlt kormányok ígéretei helyett saját gondjaival foglalkozott mind. Van azonban Erdély vasutpolitikájában magasabb ígéret is, maig meddően, beteljesületlenül: az 1895. évi VII. tc., amely első figyelemre méltóbb állami méltánylása a székelyföld vasuti érdekeinek. E törvény maig is csak részben valósult meg, az a rész sem úgy, ahogy helyes lett volna. E törvény vonalkoncepciója nem felelt meg már akkor sem az erdélyi vasutrendszerrel kifejlődött magasabbrendű felfogásnak, de legalább némi haladást jelentett, a cselekvés felé. Megvalósulásához mégis — a körvasut-részeknél több mint egy évtized kellett, a székelyföldet átlósan átkötő vonalterv pedig — fontosabbik része — még ma: huszonkét évre sem valósult meg! Ha szent, országos törvényünk ily soká meddőn hagyja ígéretét, teljesületlen hagyja a fölébresztett reményeket, — mily ígéretben lehet aztán remélnünk?!

Mindig elért az erdélyi érdekeltség valami méltánylást, valami ígéret-eredményt, valahányszor megmozdult legfontosabb közlekedésügyi érdekeiért. De megvalósulását óhajának ritkán és lemersékelt formában kapta meg.

Amikor népében feszülő belső energiáinak, földjének lehetőségei tudatában világforgalmi kapcsolatokhoz emelkedést kért, sürgetett és remélt — akkor másodrendű vonalat, többnyire éppen csak vicinálisokat, vagy csiribiri

játékszerű keskeny-vágányuakat kaphatott, amelyek épen hogy valamely lassan döcögő fejlődést tettek lehetővé, az epedett erőteljes, nagy ütemű közgazdasági fejlődés helyett!

Nem csoda, ha mind pessimistikusabban nézték ez ügyek egész sorsát.

Mégis, 1913. évben, különös reményt nyújtó, benső megértést mutató visszhangot nyert egyik vármegye akciója; a kereskedelemügyi miniszter Csik-vármegyéhez következőket írta (12.782/1913. IV. 5.):

„A Székelyudvarhely—csikszeredai vasutvonal kiépítése tárgyában folyó évi február hó 14-ikén kelt felterjesztésére értesitem a közönséget, hogy a magam részéről teljesen méltányolom azon nemzeti, kulturális és gazdasági indokokat, melyek a közönséget az említett vasutvonal kiépítésének szorgalmazásánál vezették. Ezen, a székelység nagy érdekei szempontjából jelentőséggel bíró indokokra való tekintettel magam sem zárkózom el a kérdésnek tőlem telhető kedvező felkarolása elől és biztosítom a közönséget, hogy amint az államvasutak folyamatban levő és még végrehajtandó, immáron az egész ország közforgalmi igényeinek kielégítése szempontjából halaszthatatlan beruházási munkálatai kielégítettek s az állam pénzügyi helyzete azt megengedi, nem fogok késni a kérdéses vasutvonal ügyében a törvényhozás részéről az 1895. VII. tc.-ben lefektetett célzatnak megfelelően s a közönség által képviselt magasabb érdekek szemelőtt tartásával a szükséges lépéseket megtenni.“

Ugyanazon évben Teleszky János pénzügyminiszter nyilatkozott így (február 14-én: Csik és Udvarhelymegyék kérelmére) hogy „abban a szerencsés helyzetben vannak, hogy speciális érdekeik összeesnek az ország, a kereskedelmi politika érdekeivel.“

Miért oly későn!? Mikor már-már megért vetésünk, jött a világot végig sűvöltő nagy vihar . . .

Miért nem jutott ez a megértő méltánylás évekkel előbb hatalomhoz, hogy meg is valósulhatott volna ígérete, legalább a kívánalmak egyrésze?! De sok minden másképen fordult volna 1916-ban, Erdély fekete őszén! . . .

A háboru hatalmas ekéje súlyos és fájdalmas sebeket barázdált Erdély áldott testébe, de drágán, keservesen mégis oly igazolásokat szerezünk ezuton a mi réges régóta sokat hangoztatott vasuti kívánalmainkhoz, hogy azok teljesülése többé bizonyára nem fog elmaradni. Magasrangu katonák véleménye gyökeresen megváltozott a vasuti kívánalmak tekintetében és e változás egyenesen a mi sajátos, rég sürgetett vasutpolitikai óhajaink erősítője lett. Másrészt közgazdaság-politikai felfogásunk és cselekvés lehetőségeink is nagyot változtak.

Örvendetes előhírnökei ennek gróf Klebelsberg Kunó államtitkárnak és csak a napokban gróf Bethlen Istvánnak e tárgyú nézetnyilvánításai, amelyeket Erdély közvéleménye nagy örömmel fogadott, mert Erdély fontos közérdekeinek azelőtt szokatlan mérvű megértését és méltánylását mutatják. Erdély vasutpolitikája rövidesen kiszabadul a csalódást termő ígéretek 'utvesztőjéből. Ugy tudjuk, hogy a kormány céltudatos, energikus kezű vasutpolitikai megoldásra készül e területen. Valamennyiünket készen talál, hogy a leghelyesebb megoldás érdekében készséggel közremunkáljunk.

Erdély jövődő vasutpolitikája.

Erdély keleti határain a hegyek még mindig ágyuk dördülésétől visszhangzanak. Erdély vasuthálózatát még mind kemény küzdésre feszülő haderőnk nagy szállítás-feladatai tartják titánilag fokozott energiával használatban; most bizony csak a jövődő vasutpolitikájáról beszélhetünk; de reméljük, hogy ez a jövődő már közel.

Láttuk Erdély mai vasutrendszerét és hátrányait. Vizsgáltuk, mit kívánt Erdély időközönként újra szövegező, de általánosságban időmultán is azonosan nyilatkozó közvéleménye, Erdély különböző érdekrétegződése szerint. Az így előállott érdekellentétekkel szemben megtaláltuk az egészet egységes érdekké kiegyenlítő országos, nemzeti közérdeket, mely nem egy erős erdélyi várost, hanem sok, minél több: népességben, erőben, gazdagságban gyorsan fejlődő erdélyi várost akar; minél inkább egész Erdély intenzív fejlődését, országos és nemzetközi forgalomban élénk, cselekvő részvételét kívánja!

Ennek alapfeltétele, hogy Erdély töredezett-foltozott vasuthálózata helyett végre már ezen célt öntudatosan szolgáló rendszeres vasuthálózatot nyerjen.

Kiegészítve — tegyük hozzá — a Maros szabályozás rendkívüli közlekedés-politikai jelentőségű tervének megvalósításával, amely korántsem áll ellentétben, régimódi vasuti felfogás szerint, a vasutfejlesztéssel, hanem szervesen kiegészíti azt nemzeti gazdasági feladataiban. Mert tisztában kell lennünk a közlekedés politikai kívánalmaink végső konkluziójánál, hogy magában véve vasutpolitikai eszközökkel Erdély közlekedés-javítási igényei ki nem elégíthetők; a legbőkezűbb vasutfejlesztés sem jelent teljes megoldást, ha a viziutaink hajózhatóvá tétele mielőbb meg nem valósulna!

Az aradi, brassói, kolozsvári, marosvásárhelyi és szegedi kereskedelmi és iparkamarák 1912. október hóban a magyar parlament képviselőháza elé terjesztett memorandumának végkonkluzióit ma is változatlanul hangoztatjuk, amely szerint:

„a Marosnak a torkollattól Marosvásárhelyig terjedő szakasza, megfelelő mederrendezési és partszabályozási munkálatokkal, minél előbb hajózásra alkalmassá teendő.“

Erdély terményeinek, erdei és bányatermékeinek továbbítása más, itten hiányban levő terményeknek az országból idehozása, oly tömeg-áru-szállítási feladatokat jelent, amelyek csak viziuton láthatók el, a kívánt olcsósággal. A vasut erre mindig drága lesz. És kell egyéb feladatokra. Helyesen találta el a jellemzést Hieronymi Károly miniszter korában, aki a vasutaknak ily célra használatát ahoz hasonlította, ha valaki csupán telivéreket tart az istállójában és ígáslovak helyett is azokat használja.

És hogy mit jelent a vizi-ut nekünk itten, az tisztán kiderül abból a tényből, hogy az a rendkívüli nagy tömegű fa és fél készfaáru, amely Erdélyből Romániába megy, tulajdonképpen igen-igen csekély kis részben marad ott, hanem a feketetengeri kikötőkhöz megy, onnét behajózva megkerüli egészen Európát és Angliába, másrészt az északi német kikötőkből folyamhajókon az Elben és Rajnán fölmege Németország belsejébe.

* * *

Erdély vasutpolitikai kívánalmait két főcsoportra oszlók: egyik, a sürgősebb: a vonalhálózat céltudatos átalakítása és kifejlesztése: Erdély sajátos érdekeire és az ország egyéb részeinek érdekeire egyaránt tekintettel, mindkét vonatkozásban különös figyelemmel a nemzetközi forgalmi céljainkra.

Másik főcsoportba foglalhatók össze mindazon óhajok, amelyek a vasuti forgalom célszerű kihasználhatóságát biztosító tárgyi és üzemrendi berendezésekre vonatkoznak.

Keleti körvasut.

Erdélynek oly vasuthálózatra van szüksége, amely megpezsztithesse egész területének fejlődését; nem szabad tehát akármelyik rész előnyét bármely más részek rovására keresnünk. Oly rendszert képzelünk el e feladat megoldására, amely ha megvalósul, bizonyára egyike lesz az ország legfontosabb vasuti alkotásainak, már egy oly jelentős országrész erős fejlődéshez segítése miatt is, de azonkívül az egész ország nemzetközi kereskedelme, de egyuttal hadászati érdekei tekintetében is.

Erdély vonalhálózatának szerintünk oly keleti körvasut alkossa gerincét, olyan fővonal, amely *Budapestről indulva, Nagyváradon, Kolozsváron*

át Marosvásárhelyt, Székelyudvarhelyt, Csikszeredát, Sepsiszentgyörgyöt-Brassót, Fogarast, Nagyszebent, Alvincet, Aradot, Szolnokot érintve Budapestre tér meg és amelyen — az egyes szakaszokban sűrű kitérőkkel, helyenként kettős vágányrészletekkel — két egymással szemközt forduló, állandó körforgalom ellenvonatai Erdélyt és az ország testét a természetes vérkeringés intenzívitásával kapcsolják össze.

Ez a fővonalterv az, amely egész Erdélyt egyaránt kielégíteni alkalmas, amely polgári és katonai érdekből egyaránt legcélszerűbb, országos és provincialis érdekből egyaránt fontos.

Tekintsünk végig e vonaltervezet indokoltságán, minden szószaporítás nélkül, azokból a szempontokból, amelyek szerint eddigi fejtegetéseinkben is minden részletet mérlegeltünk: a földrajzi és közgazdasági szempontból, magyar nemzeti országos kultur érdekből és hadászati okokból indokolt és lehető-e?

Ha Erdély domborzati térképét vizsgáljuk, kétségtelen, hogy ez a két főut legalkalmasabb — legkönnyebb lévén, — az ország közép részéből Erdélybe vasuti kapcsolódásra. Kolozsváron túl, Erdély zöme felé — amint helyesen mondja Prinz — a Mezőségi domborvonulatoknak a vasutvonal predesztinált irányára keresztbe helyezkedése bizonyára nehézkesebbé teszi a vonalvezetést. Azonban épen azért vált a vasut nagy fejlődés-étappe jelentőségűvé minden más közlekedési formával szemben, hogy a földrelief kedvezőtlenégeit az ember a vasuttal legkönnyebben legyőzheti. És ha behatóan vizsgáljuk, ez a földrajzi nehézkesség nem is olyan komolyan nehéz. A Semmering-vasut, a svájci vasutak és a Colorado-vasut munkái után micsoda komikus dolog volna egy ily országosan fontos fővonalunk predesztinált irányára ellen ily kismérvű technikai és pénzügyi akadályokkal eltérítést magyarázni.

Marosvásárhelytől Székelyudvarhelyig futó szakasznál már vannak nagyobb relief nehézségek, de nem súlyosak.

Erősebb földrajzi megfontolást diktál a Székelyudvarhely—Csikszeredai vonal, amely tényleg keményebben fölugró, makacsabbul kedvezőtlen reliefalakulás ellen kell, hogy küzdjön. A domborzatviszonyok és a legrövidebb irányt kereső internacionális érdekeinek kedvezőbb utként Székelyudvarhelytől közvetlen Brassó felé terelnék az irányt. Azonban az alább behatóan kifejtendő közgazdasági, nemzetpolitikai és katonai fontos érdekek itt még nyomósabban megkívánják, hogy bármily munka és költség áldozattal, de feltétlenül urrá legyünk a relief kedvezőtlen alakult viszonyain. Ezt már az 1895. VII.

tc. alkotásakor a törvényhozás bizonyára teljesen belátta, ezt a vonalat már az a törvény határozottan megvalósítani ígérte.

A Brassó—Fogaras—nagygyebei utvonal szintén domborzati nehézségeket mutat, azonban e nehézségek az ott már meglevő vonal által nagyobb részt le is győzték, annak fővonallá fejlesztése már nem oly súlyos feladat, mintha új vonalról volna szó, pedig mi akkor is ezt javasolnók, mert Fogaras vidék és Nagyszeben erős fejlődéshez. segítése megkívánja, azontul országos okból is így fogjuk megindokolhatni.

Közgazdaságilag a keleti körvasutnak azonnal szembevetendő jellegzése, hogy amíg a mostani vonal csak Dél-Erdély érdekeit képes szolgálni, azt sem kifogástalanul (Nagyszeben, Fogaras, Háromszék panaszolják), addig a keleti körvasut, anélkül, hogy bármely részt a többivel szemben előnyösítene, Erdély egész testének egészséges vértől lüktető forgalmi főerőül szolgálni hivatott és képes.

Ami a részleteket illeti, a mai vasutrendszer birálatánál felsoroltakra visszautalással, csoportonként emeljük ki a legfontosabb érdekblokkokat.

* * *

A fő-ütköző pontok Erdély különböző érdekeltégi vidékei között, végső okokra visszavezetve minden fejtegetést, következők voltak:

négy érdekeltégi körzet törekedett magának minél több előnyt biztosítani a vasutak által:

- 1., a Kolozsvárhoz kapcsolódó észak-erdélyi rész,
- 2., a Marosvásárhelyhez fűződő székely megyék,
- 3., a Brassóvidék, végül
- 4., a Nagyszebenhez érdekközösen fűződő délnyugati részek.

Odáig emelkedni, hogy nem egymás sorsa árán, hanem egymás fejlődésétől tovább segítve, helyesebb a haladást keresni: az az idő még akkor erre nem volt alkalmas.

Megállapítható bármely vasutitérképről, hogy a négy érdekeltégi körzetből a legerencsésebben került ki a brassói vidék, mert korán rákapcsolódhatott, amint különben az indokolt is volt, az ország egyik nagy kelet—nyugati nemzetközi vasutvonalára, — jelentős előnyöket tudott szerezni úgy az ország belső részeivel megkönnyült forgalmából, mint a nemzetközi forgalomból.

Régebben e megállapításból panaszok és vádak diszharmonijája zajdult ki. Mi nem keressük, miként és hogyan — de elfogulatlanul megállapíthatjuk e vidék elért sikerét és nem vádként, hanem példaként állítjuk elő!

A többi vidéknek is épen olyan módon kellett volna sikra szállnia érdekeiért; talán több sikert értek volna el.

Viszont le kell azzal számolni, hogy Erdély vasuthálózatának teljes kifejlesztése le nem érvelhető oly módon például, hogy "párhuzamos vonalak létesítése" veszélyes.

Ez a szó — párhuzamosság* — még most is vérforraló hatású az erdélyrészi vasuti érdekekért küzdők között. Érthető is, mert soha nagyobb visszaélést érvelésben, mint ez volt. A Kolozsvár — Mvhelyi vonal sürgetői ez ellenérv falának ütköztek rendszerint első sorban: hogy „a tövisi vonallal párhuzamosan új fővonal kialakítása fölösleges, de másrészt nagyon káros is a jelenlegi fővonal érdekelttségi vidékeire“, hallották untalan; szerencsére már az utóbbi időben teljesen kikopott ez a merőben indokolhatatlan érvelés. Ez a két vonal először is nem párhuzamos; másodszor a tövisi vonal egészen más rendeltetésű volna, minthogy Erdély fővonala legyen; jelenleg a mesterségesen is nagvobbrészt rászorított erdélyi főforgalommal együtt oly abnormis megterhelésű, hogy még a négy év óta fokozatosan tervelt kettős vágányu kiépítése is csak úgy tudná e forgalom elviselésére képesíteni, ha egyuttal állomásait és berendezéseit is igen nagy arányokban szaporítanák és kifejleszténék.

De ha Erdély forgalmának zöme áthárulna tőle természetesebb útjára, akkor sem érezné meg e vonal érdekelttsége annak hátrányát. Mert ugyan miért fontos az a tövis — aradvidéki érdekekre, hogy vonalaikon gördülnek át azok a parajdi sóvonatok, botfalusi cukorvonatok stb. stb. is, amelyeknek uticélja Debrecen, Kassa, Budapest, Wien stb.

Végül kialakuló tervezetünk különben sem akar e vonal rovására egy betűnyivel sem hatni, sőt terveink fontos alkateleme annak tovább fejlesztése.

De ily cimen Erdély sajátos vasuthálózata ellen érvelni — ma már nem lehet.

* * *

A keleti körvasút előbbieken eltervelt vonalának kialakulása nem jelentené azt, hogy a küüllővölgyi mai fővonal teljes elsenyvedésre kárhóznék. Az északról dél felé kiegészülő és egymáshoz egész Erdélyben össze kapcsolódó helyi érdekű vonalhálózatok nagyon fellendülő forgalmának rend-

* Mikor jutunk vasutilag legalább odáig mi is, ahol most van Németország, ahol a vasutpolitika legtipikusabb képviselői szerint már többé nem annyira az új irányok keresése a fontos, hanem „a meglevők szolgáltatóképességének fokozása, hogy a gyorsan növekvő forgalmat bírják; e célra szolgálnak: a megrövidítővonalak építése, a párhuzamos vonalak építése, a kettős-hármas-négyes sínparók, a biztonsági berendezések, mozdony és kocsi park-szaporítása, nagy állomási (kivált áruszállítási) építmények . . .“ (Blum: Transportwesen. 429. o.)

kivüli fontos felgyűjtő vonala lenne ; hasonló jelentőségű volna a Küküllőszög—parajdi, továbbá a mai székelykörvasuti vonalaknak is. Levezetőjei és enyhítői volnának a keleti körvasut időleges tulterheléseinek ; fontos kiegészítői annak katonai szempontból. Jelentőségük nem veszne el, hanem más formákban fejlődne ki, olyanokban, amelyekre természetszerűleg inkább predesztináltak is.

Az egész keleti körvasut-terv különben a ma érintett összes vidékek számára magasabb forgalmi fokozatot jelent a mainál ; csupán a tövis—héjjasfalvi stb. vonalrészeknek jelenti mai fővonalí fokozatuk elvesztését.

Azonban, ha e vonalszakasz kis városait : Segesvár, Medgyes, Erzsébetváros, amelyek 45 esztendő óta már dusan kiélvezték a közvetlen fővonal előnyeit, összehasonlítjuk azoknak a városoknak egész hosszú sorával Marosvásárhely, Székelyudvarhely, Csíkszereda, Sepsiszentgyörgy, Fogaras, Nagyszeben, amelyek viszont 45 év óta mereven mellőzve voltak és emiatt fejlődésükben sokat vesztek ; ha összehasonlítjuk a város-jelentőségeket, a népességi számarányokat, a termelési, kereskedelmi — másrészt katonai érdekeket, akkor lehetetlen, hogy 3 kisebb városnak a félszázad előtti helytelen vonalvezetéssel juttatott előnyök rideg megörökítéseért a számára kétszerannyi, fontosság szerint pedig sokszorosan jelentősebb többi erdélyi város fejlődés-vágyai maradjanak méltánylás nélkül.

Még az sem volna indokolatlan, ha ezek azt mondanák : félszázadig mi vártunk és epekedtünk hiába, míg a küküllővölgyi kis városoknak minden vasuti reménye tetésen teljesült ; most újabb félszázadig mi vagyunk soron !

De nincsen ily megalkuvásra sem szükség. Erdély eddig mellőzött felsorolt városai és nagy vidékeik, a keleti körvasuttal elnyerik vágyaik teljesültét, anélkül, hogy a küküllővölgyi vasútvonal veszendőbe menne ; mert annyira sokszorosan át lesz kapcsolva a kétirányú fővonal-körhöz, hogy mai forgalmi jelentőségüket nem fogják elveszíteni Medgyes, Segesvár és Erzsébetváros sem. Amint, hogy nem is akarjuk, mert ezekben az erős energiájú, szorgalmas, derék népű városokban Erdélynek szintén becses energia-forrásait látjuk, amelyeknek továbbfejlesztését szintén határozottan és őszintén óhajtjuk !

* * *

A keleti körvasut erdélyi érdekelttségi területcsoportjait sorra véve, látjuk, hogy

a kolozsvári vidék ugyan korán rákapcsolódott Erdély fővonalára, de mert ez a vonal nem helyesen irányítva futott be Erdély testébe

és mert forgalmi felhasználására sem törekedett a Máv. ugy, amint kellett volna, másrészt, mert Kolozsvár nem hálózta keresztül vicinálisokkal háttérterületét, e két okból nem élvezhetett oly mérvű fejlődéslehetőségeket, mint például Brassó.

A másik végleten, délről:

Nagyszeben — az egyik középkori karaván ut fontos pontja — ki-maradt az új fővonalból. Mellőzését szárnyvonallal (Kiskapus), a vöröstoronyi kivezetéssel, végül a segesvárihoz kapcsolódó vicinális (keskenyvágányu) hálózattal energikusan törekedett ugyan korrigálni, mégis visszamaradt nagyon a remélt és predesztinált nagyobb fejlődéséből.

Legsúlyosabban járt azonban Marosvásárhely és gazdasági háttére: a Székelyföld.

Hosszu ideig csak az 1871-ben épült csonka zsák utvonal futott be Székelykocsárdtól Marosvásárhelyig, mely csak 1885. évben egészült ki Szászrégenig és csak 1905-ben haladt tovább Dédáig, 1909. évben nyílt meg a székely körvasut teljes forgalma Csikszeredán, Sepsiszentgyörgyön át, kapcsolódva (onnét a háromszéki h. é. vasut vonala által) Brassóhoz is.

A Marosludas—besztercei vonal csak 1887. évben indult meg.

A Maros-Tördát és Udvarhely megyéket szolgáló helyiérdekű (sajnos: keskenyvágányu) vasutak forgalma pedig 1915. évben valósult meg.

Kolozsvár félt Marosvásárhelytől, Brassó Nagyszebentől és viszont, minden kölcsönös kombinációban.

Legélesebbé váltak ez ellentétek két kérdésnél: régebben az arad—tővisi és a nagyvárad—kolozsvári vonalak tekintetében (ahol Dél-Erdély és észak-keleti Erdély ellentéte ütött erősen ki) és a másik a legutóbbi években a javaslatba került tölgyesi új nemzetközi vonal kérdésében, ahol a kolozsvár—szászrégeni vonalterv került éles ellentétbe az így újabb elmellőzés sorsától aggódó Marosvásárhellyel, mely e vonalra közvetlen rákapcsolódásához indokoltan ragaszkodott.

Az elvi harcokban voltak olyan motívumok, amelyek ma már szerencsére teljesen mellőzhetők.

Elsősorban ilyen végleg kirekesztendő ellentét: a magyar-székely és szászvidékek nemzetiségi szemközt állítása. Bármelyik oldalról történik ez, a legnagyobb mértékben elítélendő, mert országos közérdekkel ellenes. Csöndben terjeszkedő és aztán kilesett alkalommal hetvenkedve próbálkozó oláh áradatban mi egymásra vagyunk utalva. Meg kell egymást értenünk! Meg is tudjuk, láttuk, ha akarjuk. És érdemes is. A szász népben meg-

becsülhetetlen szívósság, akaraterő, szorgalom van. A magyar-székely hevesebb és rapszódikus vérében viszont szintén oly energiák és képességek vannak, amelyek békében és harcban egyaránt megbecsülhetetlenek! Örvendjünk, ha egymást erősíthetjük!

A régi ágaskodó egymásszólásnak legyen vége; a brassói és nagyszebeni szász majd békében is olyan szeretettel nézze a székelyt, mint mikor a minap ragyogó szemmel nézte, mikor honvédek jöttek házat-földjét életük árán védeni. A magyar székely pedig békés erényeikért becsülje meg viszont őket és kövesse szívós munkában példájukat.

* * *

Amíg a mai fővonal tulajdonképen csak egyetlen nagyobb erdélyi városnak: Brassónak vált előnyére (annak sem eléggé), a kisebbek közül pedig leginkább csak Segesvárnak és Medgyesnek, — addig a tervezett keleti körvasut egy csapásra fejlődésnek indítaná az összes nagyobb erdélyi városokat: Kolozsvárt, Marosvásárhelyt, Székelyudvarhelyt, Csíkszeredát, Sepsiszentgyörgyöt, Brassót, Fogarast és Nagyszebent.

Nem volna igazságtalan, a többi rovására kedvező semmi irányban, de egész Erdélyt szolgálná, mert az ismertetendő bekapcsolás-módok útján a székely körvasut felső sorbeli városi érdekeltisége (Szászrégen, Ditró, Gyergyószentmiklós), másrészt a Küküllő völgyi nagyon komoly figyelmet érdemlő érdekeltiség (Segesvár, Erzsébetváros, Medgyes, stb.) — szintén figyelemben részesülnének.

A keleti körvasut mentén nagy kifejlődéshez jutó nyolc erős városi góczpont oly lüktető közgazdasági életnek erős alapjává növekedne, amivé a most lekicsinyelt városok már régen lennének, ha nem tagadták volna meg tőlük évtizedeken át a fejlődés, közlekedés-politikai lehetőségeit.

E városok fontos közgazdasági jelentőségét talán felesleges fejtegetnünk. Kolozsvárról, amely város évszázadokkal ezelőtt „kincses Kolozsvár”, az iparos szorgalom és kalmár ügyesség aranyföldje volt és a középkorban aránylag több volt mint ma, amikor vasutvonala elhanyagolt maradt. Ha Kolozsvárhoz avatott kezű megoldással helyesen kötik be vicinálisokkal közvetlen környékét és természetes háttérül hozzá predestinált északi Erdélyt, — ha erőforrásul a Mezőségre is sikeresebben tekinthet, közvetlen nexusokat nyer Marosvásárhelyhez és a székelyföldhöz, jobb kapcsolatot keletre: úgy Kolozsvár ismét egyikévé fejlődik az ország közgazdaságilag legfontosabb városainak.

Marosvásárhely — talán nincs az országban város, amely oly rendkívüli erőfeszítést és oly mérvű áldozatot hozott volna a fejlődésért, mint ez a város, mely tudatában a magyarság előre tolt kulturbástya szerepének, szinte beidegződött küzdelmet viv a haladásért és magyarságáért. Közgazdaságilag a Marosvölgy termő vidékének, a Mezőség forgalmilag hozzá bekapcsolt részletei dus termésének, földgáz kihasználási lehetőségének, a tőle északkeletre fölfelé huzódó erdős hegyvidék tenger fakincsének, bányagazdagságának, a szintén hozzá kapcsolódott Nyárádvölgy mezőgazdasági-, erdei és bányászati érdektömbjének áttekintése meggyőzhet arról mindenkit, hogy Marosvásárhely is közgazdaságilag fontos gócpontul hivatott.

A Kolozsvár—Marosvásárhelyi mostani összeköttetés, Székelykocsárd forgalmi viharfokán keresztül már béke időben, normális forgalmi viszonyai között is időnként megbénulva bonyolódott le.

A Kolozsvár—marosvásárhelyi kapcsolatot lényegesen megjavítaná a marosvásárhelyi kamara által indítványozott Aranyosgyéres—maroskecei átkötés. A mezőségi ideál-vonal tervétől a marosvásárhelyi kamara a mezőségi talajviszonyok rendkívül alkalmatlansága miatt tért át e megoldáshoz. Bizonyára még mindig kerülőt jelentene, az ideális vonal iránytól e megoldás, de így is óriási megkönnyebbülés volna, mihelyt Székelykocsárd kikapcsolásával közvetlen, saját vonalán irányulhatna Kolozsvár—Marosvásárhely forgalma.

A kereskedelemügyi miniszter a kamara sokszor ismételt javaslatára, 1907. évben olyként válaszolt, hogy „ha a gyakorlat a székelykocsárdi állomásnak a forgalom rendes lebonyolítására alkalmatlanságát bizonyítja, úgy a maroskecei átvágás aktuálissá lesz“. (54.205 –1907. VII. 15.) Az alkalmatlanság tíz év alatt régen és bőven bebizonyult; most kivált a háborúban azonban ríktóan szembetűnt.

A maroskecei átvágás tervét a marosvásárhelyi kamara, mikor a román háború kitörésekor Székelykocsárd forgalmi akadályként addig is sajnosan ismert szerepét még élesebben kirívóan tapasztalta, ismét javaslatba hozta; kifejtve, milyen forgalmi könnyítést érhetnénk el vele, fejtegetve hogy Székelykocsárd, — az ott szolgálatot teljesítő vasutasok idegőrlő tulmunkája daczára is, — képtelen a rátornyosuló tulterhelésnek megfelelni. Ez átvágás rövid pályája mindenütt könnyű terepen futna, nehezebb feladatot sehol sem adna, a hadifoglyok ezreinek munkája, a teljesen bevált katonai vasúti csapatok vezetésével, pár hét alatt megvalósította volna. Sajnos, a kamarának ez a javaslata is megvalósulatlanul maradt.

Kolozsvár és Marosvásárhely közt a Mezőség: gazdaságföldrajz és statisztika beszélhetnek mezőgazdasági nagy jelentőségéről; az agrogeologia beszélhet a talajanyagviszonyok nyomán a további terméslehetőségek intenzív fejleszthetőségének magas arányairól; a geologia és az iparpolitika szólnak: a földgázkutak kincseiről. Érd és már kibontakozó tervek arról, mily óriási hatása és becsü e terület egész Erdély közgazdasági fejlődése tekintetében. Közgazdaságilag a Mezőség földgázvidéke az ország legfontosabb területei közé tartozik; természetes, hogy nem maradhat Erdély vasutpolitikájában mellőzött.

„A közgazdasági érdekek mellett a Mezőségnek két erős magyar város, Kolozsvár és Marosvásárhely közé kapcsolása magyar nemzeti szempontból is eminens érdek. Mulasztásokat kell helyrehozni, hogy a magyarság térvesztése itt ne csak megszűnjön, hanem a visszahódítás is megkezdessék. Nem is olyan régen több magyar lakott a Mezőségen és ugyszólván az egész terület magyar birtok volt. Ma fenyeget az oláhság számbeli tulsulya és következetes térfoglalása“. (Mvhelyi kamara évi jel. 1906. 79. o.)

Tovább haladva a tervelt vonalon:

Székelyudvarhely, Csikszereda, Sepsiszentgyörgy, Kézdivásárhely — a felületes szemlélőktől lekicsinyelt és fejlődés-képtelenségnek vélt régies, kisvárosi milieu; primitívus termelési és kereskedelmi viszonyok; sok panasz, sok terv és reménytelen elakadás; időnként hangos, sok és szép szavak, aztán apathikus, elkesernyészült várakozás... Milyen fájdalmasan megérzett és még fájóbban megírt impressziók! Oly magyar városokban, amelyek természettől predesztinált kultur-fejlődés központok, gazdag közgazdasági gócpontok volnának, ha szerencsétlen közforgalmi viszonyaink nem kárhoztatnák holt vizek pangó sorsára.

Udvarhely, Csik, Háromszék-megye egymással kapcsolódó és ma még közgazdaságilag teljesen visszamaradt bányavidéke felfokozott érdeklődésünkre méltó.

A természet pazar kézzel mérte kincseit e vidéken. Hoffmann Géza (Székelyföld kincsei) és Barabás Endre (Udvarhely megye közgazd. leírása) tömör felsorolásai után is sokszorosan képtelennek tűnik fel e megyék elhanyagolt vasutügyi helyzete.

A legkülönbébb bánya-termékek nagy változatát találjuk:

Gyergyóban (Vasláb, Szárhegy, Tekerőpatak) a karrarai márvánnyal vetekvő fehérmárvány, geologusok becslése szerint rendkívül nagy településben található. A vaslábi-márványbánya csak hosszú évek folytonos panaszai által tudott magának a vasutaktól méltánylást kieszközölni, addig rakodási és szállítási vágányai képtelenek voltak.

A balánbányai rézmű még újabb nagy jelentőségre fog jutni.

Gyergyóremete határában évtizedekkel ezelőtt aranybányát találtak, hajtani is kezdték, de mert a kiválasztás céljára az ország távoli részeibe kellett, tengelyen vinni az aranytartalmu termelvényt, a kiválasztható arany értéket elfogyasztották a költségek, a bányászat abba maradt, a bánya helye is feledésbe ment.

A Hargitában kiderített kincsekről még csak nagyon halkan beszélnek, legjobb jeleként, hogy mielőbb komolyan lesz róluk beszélni való.

Délfelé „a Homoród és Vargyas pataka közötti hegyláncban nagy tömegű színes márvány található, valamint szép gabbró és serpentin. Ezek és a korondi gyönyörű aragonit különböző disz munkák készítésére kiválóan alkalmasak. Igen gazdag e megye barna vaskőben és barna szénben. A vaskővonulat Lővéte és Szentkeresztbánya határában kezdődik és még Vargyas, Füle, Magyarhermány, Bodvaj, Kisbaczon Bibarcfalva, Száldobos, Bardóc Felsőrákos határán mutatkozik; található még Korond határában is 60% vastartalommal. A Bibarcfalva és Kisbacon környékén található vaserégsorozat körülbelül 16 km² és átlagos vastartalma 34%; míg a Száldobos és Bardóc környéki 13 km² terjedelmű és 40—50% vastartalma. A Magyarhermány—Bodvaj vidéki vasmennyiség egy millió köbméterre tehető. A bodvaji vasérc 42% vasat tartalmaz s itt egy kisebb vasolvastó jelenleg is fennáll, de a tárnák össze vannak omolva. A barnaszén Alsósófalván, Etéden, Medeséren, Mádéfalván, Derzs, Petek, Vargyas és Füle határán található. Ujabban Krászna határában kőszéntelepet találtak, mely 4720 hőegységet fejt ki. A kőszén területe 16 millió m² 0·10—1·5 m. vastagságban. Nevezetesebb ásványok még: pirit, barnakő és az igen ritka kristályos haematit Vargyason; közönséges haematit Magyarhermány és Kisbacon határában; opál Oláhfalva mellett, Fülében és Vargyason; Kalcit az almási-barlangban, mint cseppkő, Korondon, mint mésztuff és aragonit; sphärosiderit Fülében; gipsz Parajdon és Kerelő-Szentpálon; augit Zetelakán; mészkőben különösen gazdag a Rika-hegység; tőzegtelep van Szentkeresztbánya mellett továbbá Mádéfalván és Udvarhely mellett, ebből fakad bitumenes Szejke-forrás. A trachit nagy mennyiségben Gyepesen, Keményfalván és Jánosfalván fordul elő; Jánosfalva határában értékes pala is...! (Barabás: Udvarhelymegye 41.)

A parajdi sóvidéket kell még ehhez kiemelnünk, hol csodás bőségű sótelepülések, sokhelyt tisztán a földből kitorlott óriás tömbökben is, dus lehetőséget adnak kibányászásra még hosszú ideig. Továbbá a több vidéken található jó kaolint és festékföldeket.

Erdély vasutpolitikájának e területen speciális feladataként az erdélyi széntelepülések sorsa azért is fontos, mert nem csupán e bányáérdekeltségek javáról, de iparfejlesztés alapérdekekről is van szó.

A sors megtagadta azt a sok ezer-év differenciát, amivel hamarabb kellett volna e településeknek keletkezniök, hogy magas caloriájú jó fekete szénre érhesse nek maig. De a mi erdélyi barnaszenünk is kincs, amelyet nem volna szabad így elhanyagolnunk.

Helyesen mondja Hoffmann*: „ha Cseh és Stájerországok barnaszéne viruló bányászatnak képezheti alapját, miért hasznavehetetlen az erdővidéki, amely semmivel sem áll hátrább azok tüzelési értékénél?”

A homoródalmásai, bodoni, baróti, szárazajtai, köpeci stb. megismert szénmedencék, szakértők becslései szerint csak csekély részei rendkívüli területű széntelepüléseknek, melyek innét nagy mennyiségben, más vármegyék alatt is, elágaznak. (Hoffmann Székelyföld kincsei 61—62. o.)

E megyék népe kincsek fölött jár, tantaluszi gyötrődéssel küzdve gazdaságilag gyarló viszonyok közt. Nem megdöbbenő-e a megfigyelés, hogy „Udvarhely megye lakói, kivált a kereszturi járásból, nagyon sokan szoktak eljárni téli munkára Petrozsény, Lupény és Vulkán vidékére a kőszénbányákba, míg a Homoródmentiek a közeli köpeci

szénbányában találnak foglalkozást. Így 1900-ban az említett három helyen 1420 székely munkás dolgozott, míg Hunyad megye bányaműveinél dolgozó székelyek száma meghaladta a 2100-at . . .” (Barabás E. Udvarhely megye közgazdasági leírása, 57. old.)

* * *

E természeti kincsekben gazdag vidék vasutvonallal átszelése „nemcsak gazdasági okokból, hanem népmentési szükségből is sürgőssé vált. Innét leginkább megdöbbentő a kivándorlás. Ez az a vidék, mely a gazdasági kultúra hiányait leginkább szenvedti s amely emiatt anyagilag, erkölcsileg és fizikailag satnyul. A legtömörebb és legtisztább székely nép kiáltó bajai halaszthatatlan kötelességünkbe teszik, hogy ennek az összekötő vasutnak mielőbb (államköltségen, mert hiszen a leszegényedett vidék maga erején képtelen) kiépítését ismételten sürgezzük.” (Marosvásárhelyi kamara évi jel. 1910.)

* * *

A keleti megyék sok száz és száz ásványviz-forrását, melyek közül olyik már világnevezetességű kiváló hatásáért, amelyek nagy jövőjű *fürdőtelepek és messzedeigazó nagy forgalmu kutatóállatok* lehetőségeit adnák — megfelelő közlekedési viszonyok között.

Háromszék-megyének a sepsiszentgyörgy—brassói vonal útján fővonalra kapcsolódása a dus háromszéki sik nagyjelentőségű mezőgazdasági, állattenyésztési, fatermelési közgazdasági érdekeit indítaná erős fejlődésnek.

Brassó és érdekeltségi vidékkörzetének közgazdasági fontosságát fejtegetni szinte felesleges; abban a szerencsés helyzetben van a mai fővonallal, hogy fejlődésének szolgálatába állithatta, bárha nem oly mértékben, amint indokolt volna. Brassó is újabb, sokkal nagyobb fejlődéslehetőségek elé tekinthet, ha részese lesz a keleti körvasút által Egész Erdély gazdasági fellendülésének. A fogaras—fensiki forgalom fővonalai kialakulása is igen kedvező hatású lesz Brassóra.

A Brassó—fogarasi vonalrészleteknek elsőrendű vonalként átalakítása kiemelné elzárkózott életéből e vidéket, melynek az Olt-völgyben mezőgazdasági érdekei, a hegyeken régi nagyhirű, de ujabban visszamaradt állattenyésztése, hegyeiben erdői, földjében bányakincsei az országba vonását teljesen indokolják.

Nagyszeben és környéke iparilag egyikévé fog fejlődni, jobb forgalom mellett, az ország legnevezetesebb iparvidékeinek; minden előfeltétele meg van hozzá, ha rákapcsolódik a magas-forgalom útjára, fejlődése mértőföld-járóvá gyorsul.

A Szászsebes—Nagyszeben—fogarasi vonalszalag hegyvidéke is egyike a geológiai reménységek területeinek, hol még kevés ugyan a bizonyosság, de sok indokolt feltevés, néhol azonban már komoly kutatáseredményis (kőszén, kátrány, réz stb.) újabb bányavidékek feltárását engedik remélni.

* * *

Közgazdaságilag is indokolt kiemelnünk, nem csupán általában kulturszempontról, hogy a keleti körvasút, a jól hozzá kapcsolódó székely körvasutttal és h. é.

hálózatokkal — turisztikai szempontból is elsőrendű jelentőségű lesz. Erdély csodás természeti szépségei vetekednek a Magas-Tátráéval, csak eddig forgalmilag voltak elhanyagolva. Ha kedvező közlekedési viszonyok közt könnyen megközelíthetők lesznek, nagyarányú idegenforgalom kifejlődése várható.

* * *

Ezzel a vonalhálózattal, mely többé nem töredezett ütemű, nehézkesen döccenő forgalmat nyújt, hanem egységes, rendszeres fő ütőeret nyer a keleti körvasutban és ennek szervesen kiegészítő véredény-rendszerül céltudatosan egész Erdélyt áthálózó h. é. vonalaival Erdélynek oly stíli vasut-rendszere fejlődik ki, amelynek hatásaként egész Erdélyben, mint ájulásból életre kelő ereiben pezsdül meg az életerő.

Az ország szívéhez, a felvidékhez, dél-Magyarországhoz, a Nyugat-Európai vonalterületekhez épügy, mint a Konstanzai tengeri kikötőhöz kedvező kapcsolatba kerülünk. Egységes — benső forgalmunk fejlődik ki az országgal, kedvezően rákapcsolódunk a Nyugat-Kelet nagy forgalmi fejlődéséhez és bármikor teljes erővel biztosítani képesek leszünk keleti határainkat minden alattomos ellenséggel szemben is. A keleti körvasut több, mint gazdaságipolitikai érdek: nemzeti politikai szükségesség!

* * *

Költség-kérdés ugyan nem lehet akadály ily országosan fontos vasut-politikai feladatnál, de még sem mellékes kiemelnünk, hogy Erdély e természetes vérkeringésszerű forgalmát biztosító fővonal terve a mai vonalak oly kedvező kombinálásával elérhető, amint a részletes irányfelsorolásból láttuk, hogy új vonal csak három részletnél szükséges: a rövid aranyosgyéres—maroskecei átvágás, továbbá a marosvásárhely—székelyudvarhely—csikszeredai szakasz, végül nagyszeben—olthidi kiszögélést megrövidítő átvágás. Egyebükt csak a pálya-megerősítő, átépítési feladatai válnak szükségesebbé.

Határvasut.

A jelenlegi háboruban, mikor a román alattomos támadás ránk tört, Erdély vasuti helyzetének még egy sajátos hátrányosságát tapasztaltuk. Irhatunk róla, mert ellenségeink ugyis általában tudják, de meg már sokkal inkább kifejtettük erőkombinációinkat, hogy sem többé befolyásolhatná

hadiérdekeinket. Ez a hátrány: hogy északi megyéinkhez s rajtuk át Ausztria északkeleti határ-részeihez nincsen Erdélynek oly vasuti kapcsolata, amellyel fentről határvédő csapatok tömege gyorsan letolható lett volna. Amikor a múlt őszön az északi szakaszokból az erdélyi vonalra akartunk gyorsan csapatokat taszítani, Galiciából és Máramarosból a csapatokat és anyagokat M.-Sziget—Debrecen—Nagyvárad—Kolozsvár—Székelykocsárd és onnét Beszterce, vagy Marosvásárhely stb. irányban elosztva kellett, óriási kerülővel szállítani.

Mit jelentett ez olyankor, amikor más rendkívül fontos érdekű szállítás feladat (az evacuálás) is oly megterhelést okozott — azt láttuk.

Micsoda nagy jelentőségű lett volna és ki tudja: lehet még újra valaha — ha a Visóvölgyi vonaltól a besztercei és onnét a székelykörvasuti hálózat egymással közvetlen kapcsolatban áll?! Ez a külső, bordavonal, amely hadászatiilag szerintünk elengedhetetlen kíváncsi Erdély vasuthálózatában: lenne az erdélyi határvasut, mely ellen bizonyára a nagymérvű költségességet, másrészt pedig a vasut-gazdaságosság problémáját fogják előhozni.

Azonban, amíg költségesség szerintünk akadály nem lehet oly vasutvonalnál, amely Erdély megvédésére nélkülözhetetlen, addig másrészt a gazdaságosságot még csak nem is tartjuk problematikusnak. Mert a háboru után a nyugat—keleti forgalom eddig nem képzelt arányokban fog kifejlődni, ha — mint igazunkban hiszünk, — mi győzünk. Németország keleti áruforgalma is a mi vasutainkon át rendkívül mértékben felfokozódik. Nagyon megfontolást érdemlő, hogy e forgalom egyrészét nem volna-e helyesebb ily oldal átvonulásra terelni, ez Északmagyarországtól Erdély délkeleti sarkáig kiegészülő vonalra, ahol (bár nem kevesebbet futnának nálunk, tehát vasuti jövedelmünk nem csökkenne), de az országos főforgalmi vonal tulterheltsége megenyhülne s azok a vonalak saját gazdasági érdekeink szolgálatára inkább felhasználhatók volnának.

Másrészt saját belső forgalmunk is szerfölött erős fejlődést remélhet. Erdély földrajzilag predestinált, hogy Magyarországnak eminenter fontos és nagystilű iparvidékéül fejlődjék ki. Ha forgalmi lehetőségeink megadatnak, ha eddigi szerencsétlen vámpolitikánk kelet felé helyesebbé válik, amit már a háboru remélt sikere internacionális viszonyaink gyökeres megváltoztatása révén ígér, csak teljes belátással tudjuk használni; végül a háboru nagy terhei elviselhetésének energikus fejlesztésre ösztönző hatása alatt, minden jel Erdély ily fejlődését engedi remélni. Gazdaságilag sem marad meddő e vasuti terv sem tehát, mely észak felé közvetlenebb kapcsolatokat nyit meg javunkra.

Ez a *határvasut*-terv különben csak általánosságban látszik olyan meredekül nagy feladatunk: a néhány nehezebb részlettől eltekintve, általában nem oly súlyos visóvölgyi, helyesebben borsai vasutvonaltól a besztercei vonalterülethez, lent pedig ettől (Disznajóig) a székely körvasutig — tulajdonképpen tehát csak két helyen válik szükségessé új pályarész építése, egyébként a meglevő vonalak átalakításával teljesen kiképződik egy vonalhálózat, amely Mármarostól legdélibb Erdélyig vonuló határvasutként, főleg katonai célra, de gazdasági érdekből is mielőbb különösen jelentőséges szolgáltatokra volna képes.

Nemzetközi vasuti érdekeink.

Magyarország gazdasági jövője — Keleten van. Nem maradhatunk Nyugatra nyers anyagot exportáló állam; minél inkább iparosodunk, annál élénkebben kidomborodnak hivatásunk körvonalai a világ gazdasági rendszerében. Széchenyi forrongó jós-mondásaitól Hegedüs Loránt alapigazságokként leszűrődő konkluzióihoz nagy gazdasági-fejlődési ut vezetett. Hegedüs azon néhány sora, melyben jövőnk predesztináltságát gazdasági téren abban látja: minél több keleti nyersanyagot behozva, kész iparcikk gyanánt vinni vissza* — klasszikusan adja ennek megállapítását.

Nem jelenti ez mezőgazdasági érdekeink elhanyagolását. Sőt inkább folyton fejlődő és dus mezőgazdasági termelést és ez ágazatban dolgozók boldogulását akarjuk. Hanem a mi termésünket mi akarjuk elfogyasztani. És hogy ez lehető legyen, ahoz a vevőközönséget minél szélesebb néprétegekben — csak Keletre dolgozó kikészítő-ipari tevékenységünk adhatja meg.

Földrajzi helyzetünk is predesztinál e szerepre, amelyet a politikai államkialakulások és érdekkapcsolatok csak elősegítettek. Zavaró motívum csak Szerbia nyíltan ellenséges és Románia kétés szerepe volt, de most végre ez is tisztázható és rendbeszedhető lesz.

A földrajzi előnyt nem használtuk ki eléggé e vonatkozásban sem. A földrajztudós szemével néző Princz helyesen bírál: „a kedvező közlekedés-földrajzi helyzetet ma még az állam távolról sem aknázza ki eléggé. Az Alföldet gyűrüként övező hegységek centrifugális elterelő hatása emberi munkával kellően ellensúlyozva nincsen“. (99.o.) Ha az előnyt kihasználni nem tudták, mennyire nem csodálható, hogy a hátrányok ellen küzdeni nem bírtak.

A Keletre törekvés még fokozottabban indokolt lesz a jövőben; eredményeink után remélhetjük, hogy a központi hatalmak fognak a világháborúból győztesként vagy legalább a remis-eredményben is erősebbként kikerülni; akkor a Kelet renaissance is fog elkövetkezni. Ázsiának már egyszer, régen

* Magyarország jövője a háború után.

nagy kulturát átélte és a mithikus multban csodás gazdagságu területei támadnak új életre; az ázsiai vasutak, — mintha varázserejük volna, — amerre vonaluk forgalmat teremt, máris új életre keltik a Tigris és Euphrates mesés országát és a többi, messze, határtalan mezőket, melyekről a mezőgazdasági termés áradata fog megindulni felénk. Nem szabad és nem lehet nyersanyaggal versenyeznünk továbbra is a világpiacokon; iparunk-kereskedelmünk számára nyílnak, ott messze keleten, tág perspektívák!

E fejlődés során még nagy szerepre lesz hivatva ismét a Fekete-tenger, mely rég van pihenő-csendben; időtlen-idők előtt volt az aranygyapjú-mesének csodás gazdagságról híres vidéke. Hosszu ideig holt tengernek tartották; most jött el újabb nagy korszaka.

Kelethez és annak innét való forgalmi kulcsához: a Fekete-tengerhez kell tehát törekedjünk! Erdély gazdasági nagyra-fejlődéséhez is ott vannak a lehetőségek!

A Fekete-tengerhez törekvésben Erdélynek kivált északkeleti és közép része találta magát korlátozva. Dél-Erdély a brassó—predeáli kapcsolaton át már előbb megkapta lehetőségeit, de a Székelyföld és Kolozsvár érdekeltségi területe sokáig teljesen eltérítve és máig is kedvezőtlen helyzetben maradtak.

A kívánság pedig eziránt valósággal sóvárgóan hangzott állandóan. Mint a börtönben ártatlan szenvedő érzi igazságtalan sorsának sokszorozott terhét és levegő, mozgás, szabadság után vágyik — úgy hangzik Erdély elhanyagolt állandó panasza és vágya a világforgalmi utakért, egyetlen módjukért, hogy kicsinyes, szűkös viszonyaikból kiszabadulva fejlődést, haladást érhesse el.

Már szinte szándékosnak tekintik a mellőzést. A nyugodt *Borszéký* szavai szerint is:

„eltereltek minket a Fekete tengertől, pedig nekünk a szomszédságunkban levő Fekete tengert nem létezőnek tekinteni nem lehet; iparunk és kereskedelmünk felvirágozása érdekében a Fekete-tenger egyedüli román kikötőjével, Constancával nekünk a kapcsolatot a székely vasutak folytatólagos kiépítése által, Magyarbóda határállomásig okvetlenül vagyis minden áron létre kell hozni... Ujjászületésünk jelen korszakában tehát csak a Fekete-tenger constancai kikötőjét lehet nekünk a székelységet megmentő tényezőnek tekinteni és csak a székely vasutaknak ez irányban kiépítése fog nekünk új életet adni.” (4. old.)

* * *

Ha vasúthálózatunk keleti határátszelő vasutvonalait összehasonlítjuk az ország más határterületeivel, a rendkívül elhanyagoltság feltűnően látható.

Nyugati határainkon, Fiumétől a Vlára-szorosig 14 helyen van a határon át vasuti kapcsolatunk. Északon Körösmezőig 8 helyen; délen Doberljintől Orsovaig 5 helyen. Ezzel szemben Erdély keleti vonalán egyetlen átkötés van (Gyimes), dél-Erdélyben kettő (Predeal, Vöröstorony).

Erdély Bukovinához egyáltalában nem birt vasuti kapcsolatot nyerni; ennek következtében csökkent minimálisra odairányuló forgalmunk. Még a vasutakat megelőző időkben észak-keleti Erdélyből, kivált Besztercéről rendszeres és nagymérvű ipari kivitelünk volt Bukovinába. A besztercei derék szász iparosok a legmodernebb exporteur-fogalmak szerinti belátással, specialisan a bukovinai kivitelre külön termeltek és szervezkedtek (különféle szakmákból való Association-jaik). Besztercei iparosok és kalmárok gazdagságának főforrása volt e kivitel, amely egyszerre megcsappant, mikor az osztrák vasutak galicia—bukovinai vonalán az osztrák ipar olcsó vasuti szállítással vehette fel a versenyt a tőlünk nehéz hegyi utakon átvergődő tengelyfüvarforgalommal.

Hányszor sürgettünk Erdély részére vasuti kapcsolatot Bukovinához. Mindannyiszor megtört kívánalmunk az osztrák vasutpolitika merev ellenzésén (amelynek irántunk tanúsított rideg magatartását ez épügy jellemzi, mint a hirhedt annabergi-csatlakozás esete.)

Bukovinához kapcsolat nekünk fontos gazdasági érdekünk. Ennek tudatában szegült az öntudatos osztrák vasutpolitika makacsul ellene a dornavatrai átkapcsolási vágyunknak.

Azonban a dornavatrai vonal nem csak a mi gazdasági érdekünkben fontos; hanem *hadászati*lag is. Mennyire igaz volt ez érvelésünk, mutatja, hogy amit békében makacsul gátoltak, a háboruban sietve meg kellett teremteni, mert nélkülözhetetlennek bizonyult. Kár, hogy csak improvizált tábori vasutként, azonban annak állandó jellegűen rendszeresen átépítése már most szükséges volna; a forgalmat ez nem zavarná; amikor már vasuti hid összes alkatrészeit, fokozatosan, úgy cseréljük ki, hogy rajta folytonos forgalmunk nem szünetel, egy pálya megerősítő átépítése csekély feladat. Most már reméljük, nem áll útjába osztrák politika; ha kellett, mikor magyar honvédek vittünk rajta Bukovina felmentésére, kelljen akkor is, mikor békés munkánk céljaira igényeljük.

A bukovinai átkapcsolásnak azonban nem szabad úgy létesülnie, amint már több tervezetben megrajzolni kívánták irányát: nem szabad a magyar-bukovinai fővonalnak pusztán elméleti vasuti érdek után indulva gyors és

közvetlen irány kívánás miatt a Szilágyságon át keresni átkapcsolást (Bodrogi-féle terv, ugyszintén egy régebbi kolozsvári terv stb.) Mert az esetben a magyarországi fogalom, és az átmenő nemzetközi fogalom is Erdély északi részein csak átsiklik, de nem fog Erdély érdekszférába gyökerezővé lenni. Olyan irány keresendő — és a határvasuti, valamint keleti körvasuti terveinkből könnyen kikombinálható — amely Bukovinát Erdély derék-részenek vonalain át köti fővonalunkra, amelyhez jó kapcsolatot nyer Erdély többi része is. Káros és veszélyes volna olyan megoldást keresni, amelynél Erdély közgazdasági érdekei mellőztetnének ismét. Nem kívánjuk mi azt más országrész kárával. Ugy is ott van, fentebb a tiszai és visóvölgyi vonalaknál a lehetőség arra, hogy Északkeleti-Magyarország is jusson Bukovina felé fővonalhoz. Semmi szavunk az ellen, sőt ajánljuk kialakítását, de Erdély egyik existenciális érdeke, hogy bukovinai saját kapcsolatunk a saját érdekeink szolgálatára legalkalmasabban valósíttassék.

A kolozsvári és marosvásárhelyi kamarák programjában és vasuti-akcióban évtizedek óta állandó a kívánság keletre irányuló forgalmunk javítására. És érthető, hogy amikor a világforgalmi út helyett vicinálisokat vagy másodrendű fővonalai szerepre terelt vonalakat kapnak, nem voltak meglegedve.

A székelykörvasutról helyesen állapítják meg, hogy csak belkereskedelmiértékű lesz, kifejtik, hogy csak az átlósan kívánt székely-fővonalától remélik, hogy a Fekete-tengert Constanzánál könnyebben hozzáférhetővé teheti.

Épen ezért nem tudnak nagyon örvideni a végre megadott új — gyimesi — átkapcsolásnak sem, sőt komoly figyelmet érdemelnek az alább részletesen sorra kerülő megjegyzések, melyek ezt a vonalat úgy közgazdasági, mint katonai szempontból tévedésnek tekintik.

A Fekete-tengerhez törekvésnek számos eltérő változata merült fel idők folyamán, a szerint, hogy melyik fekete-tengeri kikötőhöz kapcsolódás vélték kívánatosnak és helyesebbnek, más vasutpolitikai tervek is keletkeztek.

Az első tervek a Duna-torkolati kikötőket és lehetőségeket keresték, vasuti célpontul főleg Galachoz törekedve.

Később felmerült az Odesszai-kapcsolat terve. Majd a várnai-kapcsolaté. Végül a konstancai-kikötő irány került felszínre és maradt szerintünk elvileg győztes vélemény.

Ha behatóan vizsgáljuk, földrajzi szempontokból e terveket, úgy kétségtelen, hogy Erdély számára kedvezők ugyan, közelség, alkalmas vasuti kapcsolat szempontjából a duna-torkolati kikötők is, azonban egyáltalában

nem bírnak oly fejlődés lehetőséggel, földrajzi okokból, hogy a várható nagy Nyugat-keleti forgalom lebonyolításához képessé fokozhatásokat remélhetnők.

Az odesszai terv pedig tulmessenye nyul; céltalanul hosszú és drága vasuti kerülővel juthatna a Fekete-tengerhez és magában véve az orosz területre kapcsolódott forgalmi végpont is nagyon nem kívánatos.

A várnai kikötő nekünk viszont délre nagyon messze van, fölöslegesen hosszú vasuti szállítás többletet okozó.

Földrajzilag leghelyesebben választott irány, amely Konstanzt keresi, hová Magyar Bodza—Buzeu-i kapcsolat kedvező vasuti irányt hozna létre, és a kikötő földrajzilag is erős fejlődésre képes.

Külpolitikát tárgyalni nem akarunk. Azonban köztudomásu, micsoda szerepü a mai világháboruban a tengerre vágyakozás oka. Oroszország Konstantinápolyért és a Fekete-tengerből szabad tengeri utjáért, Szerbia adriai kikötőkért és német részről is a tengeri forgalom szabadsága a legmélyebb oka az egész világháborúnak. Miért csak nekünk nincsenek ily határozott törekvéseink?! A Fekete tenger irányában. Területszerzésre nem vágyakozunk, de garantálnunk szükséges odairányuló utunk zavartalanságát.

Már a jelenlegi hadi-helyzet is feljogosíthat bennünket arra a biztos reményre, hogy Románia makacs rosszindulata többé nekünk nem árthat, úgy mint ártott eddig; mézes-mázos külsőbe burkoltan, titkon minden eszközt kárunkra használt.

Akár megszűnik perfidül használt állami önállósága, akár kemény, egészséges rendezés után újból életre kelni hagyjuk, mindenként gondoskodhatunk régi perfidiájának gyökeresen elhárításáról. Így vasutpolitikai érdekeink számára is végre biztonságokat szerezhetünk.*

Megköveteljük, hogy Konstanzához szabad vasuti forgalmi lehetőségünk legyen, amelyen a mi szállítmányaink egy vonásnyival sem kezelhetők kedvezőtlenebbül, mint sajátjuk. A határtól az odavitelnek megfelelő gyorsaságu és haladéktalan továbbítást; kocsikészletünk gyors visszaszolgáltatását; megfelelő díjtétel kezelést; a Konstanza kikötőben érdekeink szabad érvényesülését, kikötői illetékek stb. tekintetében egyenlő elbánást és e kikötő megfelelő fejlesztését.

* Ami rosszakarát egyáltalán e téren elképzelhető, azt alattomosan mind felhasználta ellenünk Románia. A magyar fakeskedelmi érdekképviseletek dossier-iben dus bokrétaí találhatók e chikane-riáknak; kivált 1913-ban vált ríktívá a helyzet, mikor Predeal és Gyimes kapcsolatnál a magyar vonalakon kocsi tenger tömege halmozódott össze, mert Románia oly aprotékosan és lassan vett át továbbítást, időnként teljesen el is akasztván azt, hogy keleti forgalmunk ez irányai problematikusakká váltak.

Nem Merkur—Ceres—Carmen vonatok mesterkélt forgalmi rendszere, hanem feltételeiben biztosított szabad forgalom kell nekünk ; e célra energikus magatartás és a magyarság érdekeinek megértő képviselése kell hozzá.

* * *

Különösen figyelniünk kell saját szállítmányainkon kívül a nyugati-északi országokból rajtunk át keletre irányuló vasuti transito-szállítmányokra is, amelyek vasutainknak igen nagy jövedelmi tételt jelentenek és amely szállítások tekintetében már évek előtt veszélyes versenyzést észlelhettünk. Az osztrák (galíciai-bukovinai) vonalokról, elkerülésünkkel, romániai vonalakra térült igen nagy mennyiség. Helyesen állapítja meg Barthos Andor, hogy Románia céltudatosan „e célból igyekezett felszabadulni a vasuti egyezményekből, hogy az irányítás tekintetében szabad kezét nyerjen s az egyezményes irányokat: Orsova, Vöröstorony, Predeal, Gyimes mellőzve, érdekeinek megfelelően saját leghosszabb vonalán Itzkanyig szállítson ; átmenő forgalmunk egy része ottan így feltétlen elvész*.

* * *

Erdély ipara-kereskedelme a régebbi évszázadokban rendszeres, sűrű érintkezésben volt nemcsak a szomszédos moldvai-oláh városakkal, hanem a messze Kelettel. Ez állandó érintkezés fokozatosan csappant, mikor, vasuti és tengerhajózási technika fejlődése miatt a tengelyfuvar magas szállítási-költsége folytán versenyzésre többé nem volt képes. Másrészt a balkán vámküzdelmek miatt akadt meg fejlődése. Természetes fogyasztó területeit veszítve, annak visszanyeréséhez kellő, megfelelő vonalrendszert hiába sürgetve, Erdély ipara, kevés kivétellel visszahanyatlott. De annyira mégsem, amint felületesen mondani szokták ; az erdélyreszi ipar belső fejlődéslehetőségei ma sem kicsinyelhetők ; kereskedelmünk pedig exportvonatkozásokban is olyan képességeket bizonyított, hogyha megfelelő közlekedési lehetőségekhez jutunk végre, a fejlődés itt hatalmas ütemben fog újra előrelendülni. Mi, akik járjuk, kutatjuk Erdély földjét, vizsgáljuk népe energiáit, tudjuk mily kincsek vannak e földben és mily képességek népében ! A forgalmi kínai-falakat döntsük meg és rövid időn gazdag, fejlett városokká nőnek a mai kicsinyelt, falusias erdélyi városok, számottevők messzeágazó nyugati-keleti forgalomban.

* * *

* Barthos Andor: Részletek a gazdaságosság érvényesítéséhez az államvasutak üzemében. Közg. Szle. 1914, 1—2. 470. o.

Az a vonal terv, amely Kolozsvártól Szászrégen felé, Marosvásárhely elkerülésével vezetne, ha tényleg Tölgyesen és román vonalakon át Odesszához forgalmi főirányá fejlődne ki, ismét súlyos csapást jelentene Erdély egyik fontos városára: Marosvásárhelyre, annak ismét oly súlyos következményű elkerülését okozná, amely nemcsak további fejlődéslehetőségeit tagadná meg, de meglevő fejlődés-eredményeiben is károsítaná,* megismétlése volna, fokozottan, a negyven év előtti hibás vasuti politikának. És a kitűzött cél érdekében tulajdonképpen egyáltalában semmivel sem indokolható, hogy miért kellene egy ily vonalnak még 3 vízvázlatzó nehézségeinek kemény leküzdése árán is feltétlen elkerülnie tüntetőleg a Marosvölgy legnagyobb fejlettségű városát?

De alapjában véve Erdély és az ország egyetemes közgazdasági érdekeiből vizsgálva is az egész odesszai terv célt tévesztett. A vasuti kapcsolatot odáig túlhosszu, nagyon sok új kiépítést kíván, létesülése esetén is nagy vasuti fuvar költségtöbbletet jelent. Az orosz vasuti kapcsolódás magában rejt sok bizonytalanság elemeit. De mindezeket túl tekintve, közgazdaságilag azért sem indokolt ily nagy nehézségű terv erőltetése Odesszához, mert Odessza nekünk sohasem válhatik fontos piacunkká.

Oroszország ugyan, az eljövendő békében, ismét piaca lesz iparnak, sőt reméljük, fokozottabban, mint előbb. De ezen ipari bevitelünkre legkevésbé alkalmas irány Odessza, ahova a rendkívül olcsóbb tengerifuvar által előnyösebb költséggel jut el, akár London iparcikke, mint Csikszeredáé. Nekünk Oroszország belsőbb, kontinentálisabb, északibb részeihez kell keresnünk utakat, — Bukovinán — Galicián keresztül, oly helyekre, ahova már az orosz kikötőkből szintén hosszabb vasutifuvar révén, megrágultan jutnak el a tengerről olcsón jött nyugati versenyárak, ahol tehát már az angol-francia iparral szemben versenyképesebben léphetünk fel.

Onnét ide irányuló forgalomért sincsen okunk ily tervet forszírozni. Dél-Oroszország nyersterményeire normális időkben nincsen szükségünk; amikor és amennyiben mégis ezek forgalmi lehetősége aktuális, az is minden bizonnyal inkább fogja ezentul is keresni a dunai víziutat, tapasztalat szerint, a drágább vasuti szállításnál.

* * *

Erdély számára valóban predesztinált kikötő: Konstanca!

Nekünk keletre, Törökországba, azon át Ázsia belsejébe van legfőbb kereső utunk. Oda Konstanza irányba legkedvezőbb. A Dunatorkolati kikötők

* Mvhelyi kamara 1913. évi rendk. közgyűl. (jun. 11.) 17. o.

is hasonlók e célra, de földrajzi fejlődéslehetőségekben szegények, Konstanzával szemben.

Konstanzához kell tehát keresnünk Erdély vasuthálózatának legkedvezőbb összeköttetéseit. Jelenleg is van ilyen kapcsolatunk: Predeálon, Bukaresten keresztül. Ez az irány Dél-Erdély számára ezentul is fontos marad; azonban nem marad egyedül kielégítő.

A keleti magyar körvasutból, Sepsiszentgyörgynél Magyar-Bodzához kiágazó nemzetközi vonal létesítése lesz szükséges, amely onnét a már Buzeu-völgyben vezetett román vonalig rövid kapcsolást kíván csupán.

Ez a vonal kívánatos több okból:

Közvetlenebb, rövidebb irány keleti forgalmunkra; e célra nemzetközileg jobban biztosítható gáttalan kihasználhatása, mint a predál-bukaresti amelynél egy főváros folyton meg-megtorló forgalmán kell a mi nemzetközi forgalmunknak átvergődni, aminél tényleg is elég fennakadást keltő ok támadhat, az ürügyekre pedig épen özön alkalom nyílik. A magyarbodza—buzeui—csernovoda—konstanzai utirány lesz hivatva a mi keleti forgalmunk főútó-erétől kifejlődni, ha erős kezünket rajta tarthatjuk, hogy valóban az is lehessen.

* * *

Megfontolást érdemel az a törekvés is, amely Nyugat-Románián át közvetlen vasúti összeköttetést keres Bulgáriába, Szófiához.

Igaz, hogy Sofiájá-hoz Szerbián keresztül jobb utunk nyílik, azonban mindenre számítva és Erdély közvetlenebb utkapcsolatot kereső igényeire is nézve, nem szabad elhanyagolnunk a Nagyszeben—Vöröstoronytól Románián keresztül Sofijához vezető irányt, amelynek kialakulásához megvannak kevés kivétellel úgy Romániában, mint Bulgáriában a vonalak, csak a bulgár Sonovit—plevnai és a román corabiai vonal közt keresendő az átkötés, amihez természetesen a már évekkal előbb tervezett corabiai Duna-áthidalás megvalósulása nélkülözhetetlen előfeltétel.

Helyi érdekű vasutak jövője.

Említettük előbb, hogy Erdély egész vonalhálózat-hosszának fele h. é. vasuti és e h. é. vonalaknak viszont egyharmada keskenyvágányu. Olyan forgalmi feladatok is, amelyek országos érdekűek, Erdélyben számos irányban helyiérdekű vasutakra hárulnak.

Azokkal a sóvárgó vágyakkal szemben, melyekkel Erdély népe sürgeti az országos és nemzetközi forgalomba megfelelő bekapcsolódását, a vicinálisok, kivált a keskenyvágányuak apró mozdonyai a türelemre-kapatás naiv gyermekjátékai hatását keltik a szemlélődőben.

Sóváran várjuk a világiorgalomba léphetésünket és lassan döccenő, nehézkesen működő vicinálisokat kaptunk helyette.

A vicinálisok szerepe, a nagy vonalakhoz kapcsoltan forgalom-gyűjtő és elosztó tevékenységben: fontos és tiszteletre méltó! De velük nem lehet kielégíteni egy országrésznek, — kivált külforgalmi és hadászati okokból annyira fontos országrésznek, vasutfejlesztési kíválmait!

Erdélyben vicinálisokkal akarták a vasutrendszer hiányait pótolni. És az elkeseredett érdekeltség, saját erőivel is erre törekedett, úgy gondolkozva: „jobb egy kicsi vasut, mint semmi.“ Pedig ha jól meggondoljuk, még abban káros is a nem helyén való vicinális-építés, mert pénzügyi érdekeivel gátolója lesz a később egyébként mégis létrejövő normális vasuti berendezésnek.

Különben Erdélyben nem abszolute sok a vicinális vasut, hanem

1.) nem vicinális vasutaknak való vonalak lehetőségeiken tulmenő feladatait erőltetik velük több irányban;

2.) nincsen megfelelő földrajzi és közgazdasági előkészítettség az egyes vicinális hálózatok megválasztásában és egyes vidékek és gócpontjaik h. é. vasutfejlesztési érdekei nagyon el vannak hanyagolva;

3.) az egyes h. é. vasuthálózatok nincsenek egymással oly hálózati és forgalmi kapcsolatban, amint földrajzi, közgazdasági közérdekek, másrészt saját gazdaságossági és jövedelmezőségi érdekeik is megkívánák;

4.) nincsenek oly üzem-fejlődés fokon, amely úgy közgazdasági érdekből, mint sajátos gazdaságossági érdekből is kívánatos volna.

* * *

Ezeket a kérdéseket sorra menve, gazdaság- földrajzi és gazdaság-politikai szempontokból végzett előbbi kutatásaink eredményeiként megállapított fővonaliszükségletekre vissza gondolva, nem vicinálisnak predesztinált vonalakul kell tekintenünk Erdély mai vicinális vonalai közül főleg

— a szamosvölgyi vasutat, amely az ország testével Erdélyt összekötő harmadik főirányként kapcsoló vonal, feltétlen államosítandó és energikusan fejlesztendő, a bukovinai átkötésnél is különösen figyelembe részesítendő.

— Háromszéki h. é. vasut Sepsiszentgyörgy—brassói vonalát,

— az Erdély délvidéki h. é. vasutak Brassó—Fogarás—Nagyszebeni vonalát, minthogy e két utóbbi Erdély fő-forgalmi vonalának predesztinált irányába esik és a nagy feladatokhoz képest lehetőségeik oly helyzetet adnak, minthatazongocára rakni akarnánk a hatalmas teher-autók sok tonnányi terhelését.

Különösen kirívó e visszasság a keskenyvágányu vasutaknál, amelyek átrakodási idő és költség pazarlása közgazdaságilag és hadászatiilag egyaránt képtelen dolog. Aki tudja, hogy a sóváradi harcok idején Marosvásárhelyen mily feladat volt a csapatok, munició és anyagok szerfölött gyorsan és rendkívüli tömegben átvaggonozása, amelynek sikerén fordult meg pedig akkor az egész nagy front részlet sorsa (vele Marosvásárhely és sok egyéb is) az tisztelettel adózik a magyar vasutas határ alan, önfeláldozó munkaszolgáltatásának és katonai szolgáltatás-képességünk energiája iránt is — de fogcsikorgatva néztük ezt az óriási és kockázatos erőfeszítést, amely helyett, ha normális nyomtávban épültek volna e vonalak, csupán egy éles fűtty kellett volna a jövő vonatsorok gyors továbbindításához!

A marosvásárhelyi kamara minden alkalmat felhasznált, évek során át, hogy a keskenyvágányu vasutépítés közgazdasági és hadászati hátrányait hangoztassa. Az avatottabb vasuti szakértők véleménye is egybehangzó e téren. Sajnos, a tények fejlődése odavezetett, hogy a hivatott tanácsok ellenére, a szegénység szűkös eszközei miatt, máshol kellő belátás hiányában, Erdélyben több vonalterület fejlődött ki keskenyvágányu vasutakkal. Ezek, amint a marosvásárhelyi kamara hangoztatta, a későbbi vasutépítési lehetőségeknél is károsak, mert pénzügyi érdekeik által gátjai a később lehetővé válhatott rendes nyomtávú vasutépítésnek.

Azonban a meglevő keskenyvágányu vonalak, már nagy kilometrikus mai mennyiségük miatt is, a valóságból ki nem radirozhatók; meglételükkel számolni kell; átépítésük egyelőre kilátástalan reménység. Tehát leg-

alább segíteni kell a mai képtelen helyzeten, amely igen jelentős részben elérhető azáltal, ha a most egymástól elszigetelt ilyen vonalterületek egymással kapcsolatba hozatnak.

Mi ugyan bűnnek tartjuk merőben most kezdődő irányokban újabb keskeny vágányuak építését, de a ha marostordai keskenyvágányu vonalterületet a Segesvár—nagyszebeni vonalhálózattal közvetlen, hasonló, kapcsolatot köthetné össze, úgy a szükség nyomása alatt, kénytelenségből ezt az átkötést már szintén keskenyvágányunak kellene kívánnunk, mert a két vonalterület csak így kap zavartalan összekapcsolást.

Azonban olyan új keskenyvágánnyal tervezett vonalat, amely nem valamely ilyen összekötő-kiegészítő lenne, már meglevő keskenyvágányu vonalterületeknél, hanem egészen új vonalrendszert kezdene, egyenesen eltiltani kívánnánk!

Nagyon helyesen fejtegeti Bodrogi Sándor vitairataiban, hogy valósággal vasutpolitikai abszurdum, ha egyesek keskenyvágányu vasutvonalakig redukálnak oly vonalérdekeket, amelyek elsőrendű jelentőségűek!

Másik szempontból vizsgálva h. é. vonalhálózatainkat, feltűnik a rendszertelenség és elhanyagolás egyes vidékek és városi gócpontok tekintetében. Már kiemeltük, hogy Kolozsvárhoz egyrészt nincsen jól bekötve közvetlen környéke, másrészt távolabbi vidékéhez, észak keleti Erdélyhez, mely pedig földrajzilag és közgazdaságilag hozzá predesztinált terület, a meglevő vicinális hálózat sem célszerűen köti.

Kolozsvárról h. é. vasuti érdekeiből, népélelmezési, fakitermelési stb. szempontokból első sorban

a gyalu-hidegszamosi terv megvalósítása sürgős, amelynek előkészítése már 1907-ben engedélyezése óta folyik is; utánna a

Kolozsvár-zilahi h. é. vasut terve volna sorra kerülő, mely terv Kolozsvár vidékének lokális érdekein kívül, Nagykároly irányában észak felé nyíló kapcsolatok révén, magasabbrendű fontossággal is bír;

a szilágyi vonal-területnek a Nagyvárad—kolozsvári vonálra átkapcsolása bizonyára könnyebb és olcsóbb volna a szintén felmerült sőt, 1908-ban engedélyt is nyert Szilágysomlyó—csucsai h. é. terv által, amely irányban postautó-járáttal kísérleteztek; azonban nyomatékosan kell figyelmeztetnünk, hogy ily megoldás ismét Kolozsvár hátrányára válnék, azonkívül a szilágysági vasutak és a kolozsvári vonal között ma minden vasuti forgalomból kiszakadt terület-tömb forgalmi megelevenítése sem valósulna úgy meg, mint ahogyan e területet átlósan átszelő Zilah—kolozsvári vonal-terv utján ez elérhető volna.

A Szamosujvár—kissármási tervezett átkötés Kolozsvár érdekeiből szintén aggályos, mert a Beszterce-vidéki forgalmat részben Kolozsvár elkerülésével vezetné el; azonkívül a Kolozsvár—marosvásárhelyi fővonalterv által feleslegessé is válnék.

Azt a tervet, amely zilah—dés—beszterce—dornavatrai összefüggő vonalat keres (sőt annak magasabbrendű vonalként fejlszetését sürgeti) nem helyeselhetjük, különösen Kolozsvár, de egész Erdély érdekében szintén károsnak tartjuk, mert külforgalmunknak fejlődésképes részleteit Erdély kikerülésével, vagy csak részben legészakibb vidékünkön futtatná keresztül.

Az abrudbánya—brád—branyicskai h. é. vonaltervek, amelyek most forgalomból kiszakadt, szerfölött extenzív kulturált, de nagy fejlődés-lehetőségekkel, bíró erdő és bányakincsekben gazdag nagy terület-tömböt hasitanának át, Kolozsvárra nézve az által birnak, — bár meszebbágazásu — vonatkozással, mert kapcsolatban vannak a torda—kolozsvári h. é. közvetlen vonaltervvel, amelynek útján, ez új életre pezsdülő területtömb forgalmából jelentős rész volna Kolozsvárhoz terelődő.

* * *

Marosvásárhely h. é. vasutszükséglete a marostordai h. é. vasutakkal igen kiváló szolgálatot nyert, helyesebben teljes mértékben akkor nyert volna, ha azok rendes nyomtávban, nem pedig keskenyvágányuként épültek volna.

Marosvásárhelynek sürgős h. é. vonalérdeke maradt még a közel jövő feladatául: közvetlen kapcsolatot keresni a Küküllővölgyekkel, azokon túl a segesvár—nagyszebeni h. é. vonalhálózattal, amint előzőkben kifejtettük.

Amint a marosvásárhelyi kamara állandóan sürgette:

Parajd, amely már úgy a Küküllő-szög —parajdi, mint a marosvásárhely—parajdi vonalnak is meddőségbe fullasztó zsák-végállomása, kiszabadítandó e helyzetből és a régen tervezett, elvileg elintézett, elő is készített gyergyószentmiklós—parajdi vonal megépítésével metszendő e vasuttalan blokk, melyen erdő és bányakincsek kívánnák és hálálnák meg főleg e vonalnyitást.

Az udvarhelymegyei vasut-szegény vidékek megélénküléséhez egyik kiváltként nélkülözhetlen, indokolt terv az 1902. évben már engedélyezett, de sajnosan elakadt homoródvölgyi h. é. vasut (délről Homoródnál, északon Szentegyház falunál Máv. vonalakhoz kapcsolódással). A homoródvölgyi h. é. vonalnak szerencsés vonalirányítása lehetővé tehetné e vidék sokféle, dus bányakincseinek kedvező kihasználását, fürdőinek fellendülését. E vonal tovább vezetésével, a Homoród—Hévíz—Sárkány h. é. vonal úgy a felső-vidék, mint Fogaras és környéke érdekében különösen hasznossá lehet.

A háromszéki h. é. vasut Sepsiszentgyörgy—brassói vonalrészének államosítása a keleti körvasut létesítésével tovább már nem maradhatna el. Ezzel a brassóvidéki (zernesti és a hosszufalui) vonalrészek elszakadnának a háromszéki (Sepsiszentgyörgy—berecki) vonaltól ; azonban a tovább fejlődés nagy lehetőségei nyílnak ez utóbbi vonalnál, amely létesítendő újabb kiágazásaival hivatva lesz Háromszékvármegye ma még elhanyagolt nagyobb részének forgalmát jelentősen kifejleszteni, amire képessé fogja tenni az a változás is, hogy a keleti körvasut fővonalához (esetleg a létesülő m.-bodzai átmenő vonalhoz is) fog bekapcsolódni.

Kézdivásárhely és vidékének újra ébredése várható ez alakulástól. A multban a székelység ipari-kereskedelmi munkában egyik legfontosabb gócpontja volt e város, ma mintha nehéz álomban tengődne, tömlöcszerűen elzárt helyzetben (Borszéky 20—21).

A marosvásárhelyi kamara egyik évi jelentésében (1907.) kézdivásárhelyi forrásból származó, szinte tragikusan komor sorokban vázolja a helyzetét :

„Népének életrevalósága egykor élénk összeköttetést tartott fenn Romániával és ez vagyonossá tette. Azóta a szerzett vagyon pusztul és jórésben elpusztult, magával sodorván a lakosság ezreit. Szomorú elhagyatottság feküdt a messze kitolt délkeleti határszög területére, hol immár napszámos sorba sülyedt utódok és lakatlanul maradt házak jelzik az elpalástolhatatlan pusztulást.“

A gazdaság-földrajzi bőkezű lehetőségek és az emberi energiák, szívós-élelmes színszékely népében ma is meg vannak !

Ha elrekesztett, elmellőzött, inferioris forgalmi helyzetéből ismét szabadon rákapcsolódhatik az országos és a nyugat-keleti külforgalomra, az ország e legtávolabbi, kiszögellő sarkában ismét virágzó és erős magyarság áll őrt szilárdan magyar nemzeti érdekeinkért.

Viszonylagosan kedvező kialakuláshoz jutott Erdély déli része ; rendkívül sokat lendített e fejlődésen az Erdélyvidéki vasut és ebbe később beolvadt Brassó—fogarasi h. é. vasut, kivált a brassói kamara sürgetéseinek következménye, hogy vonalfejlődése tulemelkedett a vicinális színvonalon, sőt előző fejtegetéseink szerint ez irány teljes államosításra és fővonalhoz behasználásra predesztinált.

Brassó vidékének helyi érdekű vasuti újabb programjánál fontos a már fent említett

Homoród—Kőhalom—fogarasi terv, ugyszintén a háromszéki h. é. vasuthálózat kifejlesztése.

A nagyszeben—segesvári h. é. keskenyvágányu vonalhálózat továbbfejlesztésére figyelmet érdemlők az 1913. évben már előre haladt sorsu tervek;

a Nagyszeben—segesvári helyiérdekű vasut részvénytársasága megkapta az előleges engedélyt egy keskenyvágányu vasut építésére Nagyszeben állomástól Resinárig, hossza körülbelül 14 km. Ezzel lenne csatlakozásban a Nagyszeben város és Resinár község által építendő, ugyanily vágány szélességű körülbelül 6—7 km. hosszú iparvasut Resinár végállomástól kiindulva, egy Resinár mellett fekvő még megnyitandó kőbányáig. A Nagyszeben—resinári vonal terve már elkészült s a magyar királyi kereskedelmiügyi miniszteriumnak beterjesztetett s a politikai bejárás elrendelése kérelmezett; megkapta továbbá az előleges engedélyt egy keskeny vágányu vasut építésére Szentágotától vagy a fentemlitett helyiérdekű vasut részvénytársaság Nagyszeben—segesvári vonalának más alkalmas pontjától a Lesses és Nagysink mellett fekvő katonai raktárokig; innen Kissinken át, csatlakozva az erdélyi déli vasut Alsószombatfalva állomásához, esetleg az állomástól a déli vasut vágányába fektetendő harmadik sín pár kiépítésével Fogarasig s a városon keresztül az ottani pályaudvarig.

E keskenyvágányu hálózatnál is épügy, amint a marostordai vasutaknál, nem hallgatjuk el aggodalmunkat a keskenyvágány okozta gazdasági és katonai érdekhátrányok tekintetében.

Minthogy ez a két keskenyvágányú hálózatszoport remélhetőleg összeköttetésbe kerül és ez által Erdély közepétől egészen délig, fontos területeket kapcsolnak e vonalak össze és a fővonalra két helyen bekapcsolódnak, megfontolandó volna az orosz-rendszerű, átállítható kocsitengelyek módszere, mely útján átrakodások idő és költségpazarlásait takarítnók meg.

*
* *

Már az egyes tervezeteknél és kiegészítéseknél meg is jelöltük, itt áttekintésül emeljük még ki, hogy az előbbi vonalképzésekkel elérhető volna, hogy az erdélyi helyi érdekű vonalhálózatok északról-déli határig és keresztben is folyamatosan kapcsolódhatnak, aminek rendkívüli előnyei volnának közgazdasági érdekből, a vasutak saját jövedelmi érdekeiből is, végül megbecsülhetetlen szolgálatot teljesíthetnének akkor a helyi érdekű vonalak is hadászati érdekek számára.

Ily folyamatos irány kapcsolódások közt legfontosabbak volnának (sokféle vegyes kombinálás lehetőségével)

— a besztercei vonalak, a marostordai vasutakkal, onnét Balavásáron át a Segesvár—nagysebeni vonalterülethez ;

— a Hargitától Homoródvölgyön, Erdővidéken át Fogarasig ;

— Zilah—Kolozsvár—Torda—Abrudbánya--Arad--Branyicskai vonalak.

Erdély h. é. vonalai ily módon szabadulnának ki elzárkozott, magukra utalt, messzebbi relációkból kiszakadt helyzetükből és magasabbrendű forgalmi jelentőséget érnének el.

* * *

A helyi-érdekű vasutak kérdésével kapcsolatban komoly figyelmet érdemel kiváltképpen Erdélyre nézve sokféle okból rendkívül indokoltsággal, az utóbbi években több-izben felmerült terv az autóbusz-vonatok járatásáról. Néhány év előtt a Müller-vonatrendszer megvalósítását tervelték, nemrég állítólag a Daimler r. t. és a Skoda-gyár közös terve került szóba. (Békeffy Géza: Autóbusz-vonatok: Világpiac.)

Ez utóbbi tervelői a vicinálisok teljes lealkonyodását látják ez új közlekedési forma révén. A h. é. vasutak óriási létesítés költségével szemben tényleg jelentős különbség aránytalanul csekélyebb létesítés-költségük. Nagy előnyt jelent sinhez nem kötöttségük is. „Az autóbusz vonat — mondja a tervezet* bemegy minden községbe, ahová a vonat nem juthat el. Felveszi az utasokat, egy gyűjtő állomásról, esetleg a községházáról, összeszedi a teherárut és viszi a másik községbe vagy a fővonalra. Az autóbusz-vonat a szükséghez képest menetrendszerűen naponta több járatot is indítana, különösen nyáron Erdélyben, ahol a fürdőhelyek talán épen a közlekedési nehézségek miatt vannak annyira elhanyagolva.“ Kiemeli a tervezet, hogy az autóbusz vonat maga fejleszti a szükséges villanyerőt, és ha este rendeltetés helyére jut valamely községbe, ottan a vonat ellátja a község villanyvilágítását is.

Minden esetre igen nagy fontosságu és feltétlen sikert ígérő terv; azonban tulajás, hogy a h. é. vasutakat teljesen pótolja; a mezőgazdasági, erdei és bányászati termelvények nagy súlyu és mennyiségű tömegei azontul is a sinvasutak szállítás feladatkörében fognak maradni. A kisebbtömegű és értékükhöz képest kis-súlyu áruszállítás és a személyforgalom azonban szerfölött sokat várhat a gépkocsivonat járatoktól és kétségtelen, hogy ez idea vállalatként is kiváló sikerü lesz.

* * *

Oly irányokban, amelyekben még a helyiérdekű vonalak létesülése nem volt elérhető, a kamarák ismételten sürgették az állami autójáratokkal kísérletezést.

Igy a brassói kamara sürgetésére a Szentágota—nagysink—szombatfalvi járat kérdése részben megvalósuláshoz jutott már egyidőben.

A marosvásárhelyi kamara már évek előtt a kereskedelemügyi minisztertől kérte posta-autó-járatok beindítását; egyik ily járatot Marosvásárhely—Dicsőszentmárton—Medgyes közt javasolta, több más járatot pedig különböző fürdőhelyeknél.

Az előbbi megvalósuláshoz közel is jutott 1913. évben, előbbi szakaszon könynyebb is lett volna megvalósítása, Medgyesre átvzetését gátolta a medgyesi Küküllőhid, amely csak 4 tonna teherbirásu, amely ily célra nem elegendő.

* Id. cikkirő szerint, ki a tervezet betekintésére hivatkozik.

Kivánalmak a forgalmi rendszer tárgyi és üzemrendi feltételei tekintetében.

Még a jelenleginél sokkal fontosabb és kedvezőbb vonalrendszer mellett is nagyon káros volna forgalmi rendszerünk sok sajátos fogyatékosága. Így együtt azonban kiválóan alkalmasak forgalmi fejlődésünk súlyos hátrányokkal nehezítésére.

Alaptévedés volt az erdélyrészi vasutpolitikában a tövis—héjjasfalvi irány, délre szorult vonalának fővonalként erőltetése és mesterkéltné kialakítása, Pedig ennek a köznevezési, sajnos, nagyon következetesen vezették végig. Már e vonal kettős sín-páru kiépítéséről volt, állami költségvetés-tervezet indokolásokban szó, amikor a felsőbb vonalakon a kitérőkben, állomástérbővítésekben, állomásberendezésekben, raktárakban stb. a legnagyobb restanciák súlyos hatásait szenvedték.

A javasolt keleti körvasút tervezet megszünteti az ily egyoldalú elbánást és Erdély egészét egyformán részesíti a vasuti forgalom előnyeiben.

A fővonalhálózatnak úgy kell kialakulnia, hogy a remélhetőleg nagyon erősen fejlődő forgalmat bírja. E célból a kettős sín-pár megfontolása mielőbb elkerülhetetlenné válik. Most kettős vágányunk egész Erdélyben jelenleg csak egy kicsiny szakaszrészben van, mindössze néhány kilométer hosszban, eltekintve a kisebb-nagyobb hadikitérőktől.

Bizonyára legkívánatosabb volna, hogy a keleti körvasút később, fokozatosan teljesen kettős vágányúvá épüljön ki. Sőt nem tartjuk túlzottnak reményünket, hogy kelet-nyugati forgalmunk annyira fog fejlődni, hogy a kettős vágány mellett szükségessé fog válni a kizárólagosan tehervonatok forgalmára rendelt sín-pár megépítése. a német-országi Massengüterbahnen példájára.

Addig is azonban, míg e fejlődés fokot-elérhetjük, szükséges, hogy a kialakítandó keleti körvasút egyes szakaszai a gyors és könnyű kitérések lehetővé tételére mielőbb váltakozóan kettős vágányuakká építtessenek ki.

* * *

Egyes vonalszakaszokban oly hosszúak az állomásközhöz, hogy azokat is új állomások beiktatásával, forgalmi célból is, de jól megválogatással, közgazdasági célból is, rövidíteni kell, kiváltképpen a tehervonat forgalom érdekében, amely különösen a sűrű személyvonatforgalom idején, így sokkal célszerűbben osztható be, időben és területben, mint a mai nagy állomás-távolságok mellett.*

* Nálunk az átlagos állomástáv 9-9 km., Angliában 6-7, Poroszországban 5-7, német magánvasutaknál éppen csak 3-7 km.

A forgalom gyorsasága oly szempont, amelyre különös tekintettel kell lennünk, oly korban, melyben az idő — érték.

Rendkívül elhanyagolt volt Erdély ezen vonatkozásban, már a békeidőkben is; az egész országban legmostohábban nyert osztályrészt a gyorsvonatokból. És a gyorsvonatok is, gyakran, csak a menetrendkönyv szerint voltak gyorsvonatok...

Méltányos figyelmet joggal elvárhat Erdély ezen vonatkozásban is! A keleti körvasút csak úgy kapcsolódik be kellőleg az ország testének főútó-érhálózatába. Annál inkább, mert hiszen, a személyforgalmi statisztika és a logikus elgondolás szerint épen az ország központjától távolos részek lakói vannak a gyorsvonatokra leginkább szorulva.

A statisztika szerint, a vasuton szállított utasok számából jutott százalékban:*

	gyorsvonatokra	személy és vegyes vonatokra
Környékforgalomban	1. ¹	98.9
1—30 klm.	8. ⁵	91. ⁵
31—200 „		
Középforgalomban		
201—300 klm.	35. ²	64. ⁸
301—400 „	30. ¹	69. ⁹
Nagytávolsági forgalomban		
400 klm. felül	42. ⁰	58. ⁰

Bizonyára megfontolandók a talajdomborzat nehezítő viszonyai; tudvalevőleg a talajemelkedés pro méter 3 milliméternyi mérve már felére leredukálja a mozdony húzó erejét és 10 mm-es méterenkénti emelkedés $\frac{1}{10}$ -edre csökkenti a húzóerőt. Azonban, ha az ország más hegyvidékére, a mi hegyeinknél ridegebb, nagyobb emelkedések dacára rendszeres, sűrű gyorsvonatjárás tartatik fenn, úgy itt sem lehet többé technikai nehézségekre hivatkozni. Gazdaságossági okra pedig még kevésbé; Erdély és az ország központja közti és az átmenő irányu forgalom úgy meg fog duzzadni, hogy ily aggodalom feleslegessé válik.

A teheráru forgalom gyorsítás-lehetőségét már előbb az állomásközpontok kurtításával előírtuk, melyhez még a nagy tehervonatmozdonyok szaporítása és az állomások, raktárak kibővítése és a gyorskezelés vaskezü megvalósítása járul feltételül. Bizonyos könnyen romló áruknak, korlátolt mértékben, gyorsvonaton szállítása is kívánatos.

A helyi érdekű vasutaknak is ki kell emelkedniök végre az élclapszínvonalról, a forgalom pontossága és gyorsasága náluk sem megvalósíthatatlan.

* * *

A helyi é. vasutak forgalmi, tarifális és gazdaságpolitikai khaoszában egységes rendet teremtetendő, nem riadnánk vissza olyan radikális megoldástól sem, amely valamennyi magyarországi vicinális vasutat kötelezően állami kezelésbe vétetni; így elérhető volna, hogy a vicinálisok lehetőleg egységesülő, egymást kiegészítő rendszerbe kapcsolhatnának és ahelyett, hogy most néhol inkább nehezítik, mint elősegítik a forgalmat annak hathatós tényezőjévé fejlődnének.

* Magyar Statiszt. Évk. XXII. 1916.

Megfelelő menetrendi beosztás után e révén a mai mozgó felszerelés kedvezőbb kihasználása és sok nehézség kiküszöbölése is elérhető volna.

* * *

Erdély vonalain megdőbbentő elhanyagoltságot tapasztalunk fontos városok vasuti állomásainál. Az állomási épületek és berendezéseik gyarlók, szűkek, alkalmatlanok sok helyen, úgy a személyfelvételnél, mint különösen árufelvételnél.

A mesterségesen forgalmi gócponttá erőltetett Székelykocsárdra és Tövisre pazarolták az államvasutak, minden fejlesztés-lehetőségüket? Alig megyünk tőlük tovább, közgazdaságilag sokkalta jelentősebb helyek, így például Marosvásárhely és a székelyföldi városok állomási viszonyai többnyire minden kritikán alul vannak és valóban kinos erőltetéssel tudhatja az állomások személyzete e képtelen berendezés mellett is szolgálatát kellőként teljesíteni.

Ha pedig kisebb állomásokra megyünk, úgy — jobb hallgatni; külön kötetet kellene összeírniuk, mi minden kellene azoknál. Még a háborúnak, talán egyetlen, szerencsés hatása volt, hogy nagyon sok helyen az állomási pályatér képtelenségeit rendezték, kitérők, rakodók, raktárak sietve épültek, amely munkánál a vasuti csapatok kiváló szerepet vittek, hasznos okulásunk, hogy hadseregünk vasuti csapatai erősen fejlesztendők volnának, amelyeket békében is fel lehetne használni, kivált a hadászatiilag fontos vonalak továbbfejlesztési munkálataihoz.

A római császári légiónak örökös munkája helyesebb katona-képzés is volt, mint a mi kaszárnyaudvari és gyakorlóterei képzésünk céltalan testmozdulat és játékszerű csapatformációs gyakorlatok.

Látjuk, hogy mi mindenhez kell a katonának érteni. A mezei munkás magyar olyan telefonszerelő, vasutépítő, hidász stb. hogy gyönyörűség. Mennyivel intenzívebb lett volna ez, ha békeszolgálat idején sem a mozdulatok formáságai ölték volna el az időt, hanem akkor is vasutépítés, hidépítés, táviró, telefonszerelés állami munkáiban vettek volna részt gyakorlatul. Mindenesetre első lesz ezután is a harctéri fegyverszolgálat tanítása, de nyomban utána az ily technikai tudások lesznek a katona képzésben soron. És még az állam meg is takarít, mikor egyébként meddő százazrek munkaerejét hasznosítja.

* * *

Mennyire fontos a Kolozsvár—marosvásárhelyi vonal, mily helytelen volt a békében annyira elhanyagolni, azt bizonyítja, hogy a románháború kitörésekor a legelső, halogathatatlan feladat volt e vonalakon pótolni sok-sok mulasztást. Drágán vett tanulság, de minden kétséget elhárít a jövőre teendőkre nézve is. Már is sok történt: kitérők, rakodók építése, hosszú szakaszoknak új állomás közbeiktatásokkal megrövidítése, pályae erősítések, Kolozsvár—Apahidán nagyszabású vonattároló és rendező telep, ugyanennek Marosvásárhelyen is építése. Reméljük, hogy ami most gyors és improvizált munka, annak állandósulása nyomon fog következni és ami helyes okulásokat ez irányban a háború markáns tényérvei adtak, azokról háború után sem fognak illetékes helyeken elfelejtkezni!

Most azonban feltétlen folytatni kívánatos e munkát.

Aki az olasz front mögött járt, csodálkozással látja, hogy mily nagyszabású és nagy költségű munkálatokat végeztünk a háború alatt, katonai erővel és óriási anyagi áldozattal. Régi római imperátorok nagy katonai kulturmunkái elevenülnek meg, modernül. Pompás, kiépített utak, ahol azelőtt sziklákon bukdácsolunk át. Hegy-talaj rendezések; messzeágazó vízvezetékek oly vidékeken, ahol az előtt esőviznél egyéb iható nem volt. Mindez háború után is megmarad, áldásként az olasz front mögötti osztrák tartományoknak, amelyek saját erőikből ezt soha meg valósítani nem bírták volna. Milliókba kerülő munkák voltak ezek.

Nem sajnáljuk és nem irigyeljük!

Azonban most következhetnének mi, magyarok, Erdélylyel. A paritás most az volna, hogy a műszaki csapatok, a hadifoglyok tömegei, a két állam közös anyagi áldozatai most már Erdélyben váltsanak valóra ily nagy terveket, fokozatosan épüljenek ki a legszükségesebb vonalak a vasúthálózat megjavítására és forgalmai anarchiánk elhárítására!

* * *

Ami Erdély vasutpolitikájának tarifális vonatkozásait illeti, elsőrenden a különböző tarifák egységesítését kell kívánnunk; továbbá a keleti tengeri kikötőkhöz és onnét tengerentúlra, egyezményes, kombinált közvetlen díjszabások rendszerének kifejlesztését.

Végül, — bár mai viszonyok közt pénzügyi okok merednek az ellen — Erdély egyes területein, bizonyos szállítmányokba feltétlen tarifális kedvezményt tartunk szükségesnek, mert csak így tudjuk azok versenyképesen bevezetését lehetővé tenni.

Erdélynek specifikus termelési viszonyai, international és intranational forgalmi érdekei, mostani súlyos károsodásai után, új életre keltése céljából, megkívánják e téren a kivételes kezelést. Semmi esetre sem lehet ez egyeseknek, hanem érdek-szaktáknak adott segítés.

Az erdélyi vasúterdekek háttérbe szorulására jellemző, hogy az 1917. évi Máv refakcia jegyzéknek 38 tételre csökkent sorozatában az erdélyi speciális óhajok nagyon kevésbé érvényesülhettek. Így jellemző, hogy ásványvíz szállítási díjkedvezmény csak a budai Lukácsfürdő vállalat kristályvizének van engedélyezve, akkor, amikor Erdélyben a természetes, kiváló gyógyhatású ásványvízforrások gazdag sokasága várja a kihasználás kedvezőbb lehetőségeit. A szén-refakciáknál is hiába keressük az erdélyi szénmedencék érdekeit.

Pedig csakis tarifális eszközökkel volna elérhető az erdélyi szénmedencék kedvezőbb kihasználása. Még az értékesebb erdélyi szenek is elakadnak bizonyos forgalmi sugáron kívül, mert ott már találkoznak a messzebb szállítást értékel jobban bíró nagyobb kaloriás szenekkel. Még inkább érzi inferioris helyzetét az erdélyi barnaszén-érdekeltség, mely ma ugyszólván alig tud valami eredményt elérni.

Pedig nagyon helyesen fejtegeti Hoffmann, ha az osztrák, hasonló barnaszenek virágzó iparvidékek fontos tényezői lettek, az erdélyi barnaszén számára is jövőt remélhetünk. De szállítási lehetőségekkel és tarifális eszközökkel elősegítése és védelme szükséges volna.

Hasonló megfontolásra int az erdélyi márványbányák kihasználhatóságának kérdése is, mert tisztára abszurd dolog, hogy bizonyos külföldi, távolabbi termőtelephelyű

márványfajok ma olcsóbb szállítással juthatnak el például Budapestre, mint a gyergyói márvány! A tarifa bizonyára inkább arra hivatott az államvasutak kezében, hogy a magyar vállalatot elősegítse, megvédje a külföldivel szemben, nem pedig, hogy kiszolgáltatassa kedvezőtlen versenylehetőségeknek.

A brassói kamara már évekkal előbb felhívta a figyelmet arra is, hogy szállítási kedvezmények eszközével mily jelentőségessé volna fejleszthető az erdélyi turó és sajt produkció, mely az ország népelelmezésének fontos tényezőjévé volna kialakítható.

A brassói kamara kerület egyik vállalata 1912. évben már 200.000 kg. évi forgalmat ért el sajt és turó termékeivel. Az államvasutaktól tarifakedvezményt sürgetett a brassói kamara (Évi jel. 1912. 80—82 o.) sajnos hiába. Pedig az erdélyi sajt és turó, mint a szegényebb fogyasztó rétegek fontos néptáplálkozási anyagai nagy fontossággal érhettek volna el. Hasonló érdeke van a marosvásárhelyi és kolozsvári kamarák több juh-tenyésztő hegyvidékének is.

* * *

A mozgó berendezésben az ideosztott mozdony és kocsiszerelvények szaporítását kell sürgetnünk. Időnként gondos belső adatgyűjtés útján revideálniuk kell a vasutaknak e szerelvény megoszlásukat, tekintettel a mi forgalmunk ismert egyirányu természetére. És a beállott helytelen eloszlódást kiegyenlíteniök.

A szerelvények bizonyos speciálizálása is kívánatos. Így a gyorsan romlásnak kitett áruszállítmányok továbbítására nagyobb számban fűthető, illetve hűtő kocsik szükségesek, amelyek egy részének személy és gyors vonatokhoz rendszeres kapcsolása is kívánatos.

* * *

A sajátos erdélyi vasutpolitikán tulmenő általános vasuti problémákat lehetőleg kerülünk e fejtegetésekben. Vannak mégis, amelyekre rá kell térnünk, mert súlyos hatásukat rendkívül érezzük. Ilyen például a vagon-készlet gazdaságos kihasználásának kérdése. A vasutak, helyesen, a fekbér fegyverével, időnként felemeléssel is, szorítják a szállító-érdekeltséget, hogy a vagonok és raktárak ne maradjanak hosszú ideig, főlőlegesen is igénybe véve, hanem mielőbb más szállítmányokhoz legyenek használhatók. Azonban ez csak egyik oldal. A vasutrendszerben és kezelésben is vannak hibák, számosságok, amelyek a vagonok gazdaságos kihasználását nehezítik, időpazarló irányítások és vesztegelések révén. Arra kell tehát törekedni, hogy valamely, a vasutak által fuvarozásra vállalt árumenyiség a rendeltetési helyre minél hamarabb, a vaggonnak minél rövidebb ideig igénybevételevel jusson. Amikor a vasutak még mindig nem törekednek e célt energikusan, a célszerűtlen vonalhálózatunkban és lassu, nehézkes kezelésükben rejlő hibák kiküszöbölésével elérni, addig a fekbér fegyvere magában nem elegendő. Az erdélyi hálózat iskolapéldája lehet annak, hogy vasutgazdaságossági, de természetesen közgazdasági szempontokból is milyen nehézségeket és károkat okoz a célszerűtlen, nem előrelátó vonal-irányvezetés.

* * *

Menetrendi részletes kívánalmakról most helytelen volna beszélni. Mig tart a háboru és amig ennyire közvetlen közelünkben zajlik, menetrend-pontosságról és tartós javulásokról nem sokat beszélhetünk,

A visszatérő rend napjaiban lesz helyén való erről szólani.

Általában azonban kiemeljük, hogy amennyire túloz az avatatlan közönségpanaszaiban, amelyek nem ismervén a menetrend-kialakítás rendkívüli nehézségeit, gyakran levegőből kapott kívánalmaktól hangosak, úgy másrészt meg kell állapítanunk, hogy hosszú éveken át az erdélyrészi vasuti menetrend gerinces részeiben behatóbb változás és javuló tendencia nem volt tapasztalható.

A normális forgalmi viszonyok helyreállításakor, úgy is tabula rasa állván be, nagy és gyökeres razzia előzze meg az új menetrend tervezését: felesleges járatok, felesleges állongálások csökkentésével, a komolyan szükséges járatok és kapcsolatok fejlesztésével, a forgalom gyorsítása és könnyítése jegyében készülhessen új menetrendünk!

* * *

Vasutgazdaságossági szempontból kiemelni szükségesnek tartjuk azt a lehetőséget, amely Erdélyben a szénfűtés-megtakarítására nyújt kedvező alkalmat, könnyen megvalósítható és olcsó villamos vontatásra ad módot.

Egész keleti hegyvidékünkön igen sok helyen lehet találni olyan kedvező völgyalakulásokat, amelyek könnyen alakíthatók át, völgyzáró-gáttal nagystílű vízduzzasztókká, amelyek lehetővé teszik vizierők olcsó villamos energiává átfarmálását, oly mértékben, hogy egész vonalhálózatrészek villamos vontatásra volnának berendezhetők.

* * *

Még megemlítjük az ismételten nyilvánult óhajt, mely szerint szükségessé teszik már a mai forgalmi érdekek, de még inkább a bizonyosra vehető fejlődés, hogy a Máv üzletvezetőségek tovább decentralizáltassanak és pedig a közép-erdélyrészi vonalak Marosvásárhelyen, a dél-erdélyi vonalak Brassóban nyerjenek új üzletvezetőségeket.

Végül kiemeljük még, hogy általában, de kiváltképpen tarifális szempontokból a porosz és utabban annak nyomán az olasz államvasutaknál bevált kerületi közlekedési tanácsok* intézménye, különösen oly országrészeknek, mint Erdély, mely már a központtól távolfekvése miatt is nagyon érzi, hogy érdekei nem tarthatók bent a központnál oly állandó figyelemben, nagyon szükséges volna, de nem papiros-intézményül, hanem gyakorlatban működéshez és hatáshoz jutva.

* Azokban a kereskedelmi és iparkamarák delegáltjai is szerephez jutnak!

Erdély vasutpolitikai kívánalmainak összefoglalása.

Véleményünk szerint következőkben tömöríthetők össze Erdély existenciális jelentőségű vasutpolitikai kívánságai:

A vasuthálózatra vonatkozólag.

1. Erdély vasutforgalmi fővonalául, a *keleti körvasut* alakíttassék ki, amelyen Budapest—Nagyvárad—Kolozsvár—Marosvásárhely—Székelyudvarhely—Csikszereda—Sepsiszentgyörgy—Brassó—Fogaras—Nagyszeben—Arad—Budapest körvonalban, ellenvonatokkal, állandó körforgalom tartassék fenn.

2. A keleti körvasuttól *nemzetközi* forgalmi kapcsolat biztosíttassék, forgalmi érdekeink teljes megóvásával:

— *Konstanca-kikötőhöz*, mely Erdélyre legfontosabb, Magyarbodza—Buzeu-i új vonalkapcsolaton;

— *Gyimesen át* (a román kapcsolatok javulásával) a Dunatorkolati kikötőkhöz és

— *Predeálon*, Bukaresten át a mai kapcsolatok javítandók;

— *Vöröstoronyi átszeléstől*, meglevő román és kiegészítendő bulgár kapcsolaton át Sofijá-ig kiegészítetendők.

3. Főleg Erdély *katonai* védelme érdekében a máramarosi Felsővissó völgyet, Besztercevidéket és a felső-Marosvölgyet haránt összekötő *határ vasut*, a meglevő vonalterületek összekapcsolásával, létesüljön.

4. Ez a határvasut és általa Erdély belső vasutrendszere, nyerjen nemzetközi vonal kapcsolatot Dornavatrán át *Bukovinához*.

5. E tervekkel kapcsolatban különösen kívánatos, úgy közgazdasági, mint katonai érdekekből az országból Erdélybe futó harmadik főirányként a *szamosvölgyi h. é. vasut* államosítása, energikus fejlesztése és a bukovinai átkapcsolásnál is figyelemben részesítése.

6. *A helyiérdekű vasutak* tekintetében:

a most elhanyagolt területek legszükségesebb terveiből kiemelendők.

- Kolozsvár közvetlen környékének bekötése ;
- a szamosvölgyi vasutterületnek Kolozsvárhoz bekapcsolása ;
- Marosvásárhely—segesvári vonal által a Marosvölgy—Nyárádvölgy, Küküllővölgyek, Segesvár—Nagyszebeni—Fogaras vidékek haránt összeköttetése ;

- a homoródvölgyi h. é. vasutvonal létesítése, délfelé folytatva Kőhalomtól a Fogaras vidékhez ;

- háromszékmegyei h. é. vonalhálózat újabb fejlődése.

Az így jelzett irányokban a különböző h. é. vonalterületeknek egymással, kiegészítő összekapcsolódása, közgazdaságilag és hadászatiilag fontos egységes rendszerbe kialakulása.

7. *A gépkocsivonat-járatok* létesítése (személy és áru forgalomra), különös tekintettel a fürdőkire, bányákra stb.

A forgalom tárgyi és üzemrendi feltételei tekintetében.

1. *A hálózat oly jellegű kifejlesztése*, mely mennyiségben fokozódó és gyorsuló forgalmat zavartalanul lebonyolítani lehetővé tehet. Amíg többszörös sín-pár és a speciális tömeg-tehervonalhálózat ideálja elérhető lesz az egész keleti körvasuton, addig :

- egyes váltakozó szakaszok, kitérő célra, kettős kiépítése ;
- állomások szaporításával az állomás-közök rövidítése ;
- állomásterek bővítése, rakodók, raktárak, felvételi építmények és berendezések fejlesztése.

2. *A forgalom gyorsítása*: gyorsvonatok szaporítása. Áruforgalomból is sürgős (romló áruk stb.) gyorsvonati szállítása lehetőséghez képest.

3. *A mozgó szerelvénykészlet* gyarapítása; gondos, kiegyenlítő kezeléssel az egyoldalu forgalom okozta hátrányok elhárítása ; vaggonkészlet gazdaságos kihasználására törekvés.

4. *Menetrendi vonatkozásokban* :

- fölösleges járatok, fölösleges állások korlátozása, a szükségesek lehetővé tétele érdekében ;

- háború utáni első normális menetrend szigorú közgazdasági kutatások alapján előkészítése ;

5. *Tarifális vonatkozásokban* :

- a tarifa eltérések kiegyenlítése, egységes rendszer ;

— tarifakedvezmények Erdély szenei, közetei, ásványvizei, fatermékei és földgázvidék termékei stb. céljaira;

— közvetlen tengerentuli kombinált dijszabások, ha erre megjön a lehetőség.

6. *A helyi érdekű vasutak* forgalmi inferioritását megszüntetni lehetőleg általános állami kezeléssel, energikus fejlesztéssel, a gyorsaság, pontosság irányában.

7. *Erdély vizierőinek* (és vizierő-lehetőségeinek: völgyzáró gátak által) villamos áramfejlesztéssel villamos vontatás céljai kihasználása.

8. A közuti rendszernek, de különösen a vasuti állomásokhoz vezető közutaknak energikus, céltudatos fejlesztése.

Kire hárulók e feladatok?

Tervezeteink korántsem oly vérmesek és levegőbe vágatók, mint voltak vasutpolitikai forrongó korunk első tervelőié, kik keresztül-kasul fővonalakat sürgettek minden völgyhajlás számára. Törekedtünk a meglevő helyzettel számolni, hogy felhasználva, ami arra jó, vonalrendszerünk pazarlás nélkül, mégis szisztematikusan és közgazdasági, nemzetpolitikai és katonai célokból egyaránt megfelelően lehessen Erdély életerőinek gazdag forrása.

Erdély vasuthálózatának ily kialakítása nem csupán provinciális, erdélyi érdek, amint ezt már évtizedek óta hangoztatták az erdélyi ker. és iparkamarák. Hanem országos érdekü is. Azért is, mert Erdély közgazdaságilag fontos, úgy az egész ország belforgalmára, mint nyugat-keleti nemzetközi nagy forgalmi érdekeinkből, amelyek még ezentul fognak igazán és erős ütemben fejlődésnek indulni. De másrészt Erdély megtartása és által az ország további részei épségének is katonai megóvhatása érdekében szintén.

Nem oly vasutpolitikai érdekek tehát ezek, amiket vicinális vasutak útján kielégíteni lehetne. Előbbiekben részletezett programmunkból láthatólag a keleti—körvasut és a határ—harántvasut

kialakítása feltétlen állami feladat. Ha az előbb ajánlott módozatokat követve valósulnak meg e tervek, úgy tulajdonképen nem is jelentenek oly mérvű áldozatokat, amelyekről szabad volna visszariadnunk, tudva a hozzájuk fűződő országos érdekek fontosságát.

Reméljük, tul is vagyunk azon a korszakon, amelyben az állam elsőrendű vasutpolitikai feladatait is a lokális érdekeltség vállára kívánták áttolni. Az erdélyi, elhanyagolt vidékek, képtelen forgalmi viszonyok miatt gazdasági fejlődésben visszatartva, most a háboru miatt speciálisan is súlyosan károsulva, oly feladatra, saját lokális érdekeiket túlhaladó, állami közérdeket szolgáló vonalak létre hozására, nem is vállalkozhatnak. Ábrándnak szép volt Borséky ideája, amely a székely tőkeerők összegyűjtésével, saját erőkből kívánta valósítani a székelyvasutakat, de még akkor sem lenne helyes, ha lehető volna! Sajnos azonban nem is lehető . . .

A fővonal és a határvasut kialakítása állami feladatok! És pedig oly sürgősek, melyeket a háboru után azonnal meg kell valósítanunk; költségkérdés ennek gátja nem lehet.

Töredelmesen meg is valljuk, szakítván a régi szokással, egyáltalában nem kutattuk, adtuk—kivontuk—osztottuk a költségek tételeit. Nyíltan kimondjuk, nem is érdekel bennünket, hogy egy pár millióval több-vagy kevesebb költséget jelent-e a vonalvezetés, mert szükségessé válik ottan valamely alagut, vagy áthidalás. Mert a keleti körvasut oly életszükséglet, oly nagyon régóta elvont létszükség Erdélynek és épen úgy az egész országnak, hogy itt néhány milliók, itt vagy ott, nem fontosak. Olvasatlan mérni a milliókat az eredmény ingó serpenyőjébe: megtanultuk a háboruban.

Ha majd meg jön a béke, jobban fogjuk tudni, hogy idejében hozott áldozatokkal mily sokat takaríthattunk volna most is meg! Ez a vonal kell, hogy Erdély az ország sokszorozott közterheit arányosan elbirhassa, erőssé fejlődjön és a mienk maradjon! Jobb lesz a béke építő célu millióival biztosítani ezt, mint újabb tusák sokszorozott étkü mérlegén áldozni számálhatatlanul.

Külömben is megvagyunk győződve arról, bármily nagy áldozatot igényelne is a multak mulasztásának pótlása és Erdély vasutrendszerének energikus, céltudatos megvalósítása: Erdély nagy erővel meginduló belső közgazdasági fejlődése és nemzetközi forgalmunk növekedése gazdaságosan kamatoztatni fogja az áldozatokat.

A helyi érdekű vasutak sürgősen szükséges új vonalainak létesítésénél, meglevő hálózatoknak egymáshoz kapcsolódó kiegészítésénél viszont a lokális érdekelttség és annak tökéli vonandók előtérbe. És meg vagyunk győződve, hogyha Erdélyben a vicinálisok nem egymástól elszigeteltek és a fővonallal nem mai módon lazán, nehézkesen kapcsolódók lesznek, hanem Erdély vicinális hálózata rendszeresen kiegészül, részeiben egymáshoz és a fővonalakkkal is szorosan, rendszeresen kapcsolódik és ha végül a vicinálisok mai forgalmi alsórendűségükből általános állami kezeléssel felemelkednek, úgy vasutgazdasági, jövedelmezőségi színvonaluk nagyot fog emelkedni, e miatt aztán a fokozatos fejlődéshez kellő lokális tőkeerők bevonása mindinkább könnyebbé és biztosabbá is válik.

* * *

Jól tudjuk, mindez nem megy olyan simán, mint egy májusi álom. Nehéz és kemény részletmunkákat kíván meg Erdély vasutpolitikájának ismertetett kialakulása. De bizunk, hogy Erdély legjobbjai, — munkára, küzdelemre készek, — öntudatos, erős, szívós akarattal e téren is elősegítik mindannyiunk izzó, égő reménységének valósulását:

Erdély új életre ébredését, erőssé, gazdaggá és boldoggá fejlesztését!

Irodalmi jegyzetek.

- Barabás Endre: Maros Torda vármegye közigazdasági leírása. Bp. 1907.
- " " Udvarhelymegye közg. leírása. Bpest 1904.
- Becsek Aladár: Erdély vasutjairól. Székelyudvarhely 1913.
- Bericht und Anträge der Eisenbahn-kommission der Hermanstädter Komitatsversammlung betreffs Finanzierung der Vizinaleisenbahn Hermanstadt Freck (Rothenturm) 1890.
- Bethlen Farkas gróf: Erdély közlekedési eszközeiről. Stat és Nemzet. Közl. Pest. IV. 79.
- Bizony László: A keleti határról. 1913.
- " " Hogyan mentsük meg Erdélyt?
- Bodrogi Sándor memoranduma az ország vasuthálózatának fejlesztéséről (kézirat gyanánt)
- Borszéký Soma: Székelyvasutat a székelységnek.
- " " Székelyek.
- " " A székely vasutakról.
- Czirbusz Géza: A magyar föld.
- Grunzel I. Verkehrspolitik. Wien 1911.
- Hegedüs Lóránt: A magyarság jövője a háboru után 1916.
- Hieronými K.: Közlekedési eszközeink fejlesztésének irányelvei. Bpest 1902.
- Hoffmann Géza: A székelyföld kincsei. 1909.
- Hollán Ernő: Das künftige Eisenbahn System für Ungarn und Siebenbürgen in seinen Beziehungen zum Welthandel und den unseren Verkehrs. Wien. 1856.
- Kereskedelemügyi miniszter: Törvénytervezet az alsöbrendű vasutakról.
- Keresk. és iparkamarák: Brassó, Kolozsvár, Marosvásárhely: Évi jelentések, közgyűlési jegyzőkönyvek.
- Leschkircher Eisenbahn. (G. Bedeus u. Heinrich) 1894.
- List Frigyes: Emlékirat a magyar közlekedésügy reformjáról. (Új magyar kiadás, Földes B.) Bp. 1916.
- Marosfolyó hajózhatóvá tétele. (Aradi, brassói, kolozsvári, marosvásárhelyi és szegedi Ker. és iparkamarák memoranduma.) 1912.
- Müller-vonat. Sokkerékajtású gépkocsivonat. Bp. 1912.
- M. S.: Schmalspurbahnen.
- Maager Karl: Bericht über den Stand der Siebenbürgischen Eisenbahn Angelegenheit 1864.
- T. Nagy Imre: Csikvármegye közigazdasági leírása. Budapest 1902.

- D.: Héjjasfalva—gyimesi határvasút. Csikszereda 1914. (Csikszereda város kiadmánya.)
- Princz Gyula: Magyarország földrajza, a magyar föld és életjelenségei. Bpest 1914.
- Dr. Rácz Lajos: Erdély új életre keltése. Marosvásárhely 1917.
- Schuster, Martin: Die Vizinalbahn Hermannstadt—Fogaras 1887.
- „ „ Die Eisenbahn Alvincz—Hermannstadt—Rothenturm 1893.
- „ „ Bahnprojekte im Grosskohler Komitate. 1910
- Sófalvi Károly: Az erdélyi magyarság megerősítéséről.
- Szabó Pál: Ungarn Wunsch und Streben nach einen nationalen Handel mit Bezug auf Eisenbahnen Zeitsch. von und für Ungarn L. v Schedius Pest 1802—1804.
- Szabó Jenő: Vasutpolitikánk fejlődéséhez. Bp. 1895
- Szigyártó Gábor: Erdélyrészi vasutpolitikánk. Marosvásárhely 1914.
- Thaly Emil: A szucsavai vagy tölgyesi csatlakozás.
- Tisza István: Baross Gábor és rendszere. Bp. Szle. 1894. III 300.
- Tominac József: Magyar szent korona országainak vasutai 1845—1904. Bp. 1905. És I—VII. függelék (utóbbi 1917. évben.)
- Zelovich Kornél: A magyar vasutak gazdaságos üzeme.
- Zichy Emanuel: Egy szó az erdélyi vasutról. Pest. 1866.
- Wicher: Über die künftige Ausgestaltung der Hauptverkehrs-Wege auf der Balkanhalbinsel. (Balkan Revue 1916. März)

ÁRA 4 KORONA

