

=== BORSZÉKY SOMA ELŐADÁSA ===
A SZÉKELY VASUTAKRÓL

MELY A SZÉKELY TÁRSASÁGOK SZÖVET-
SÉGÉNEK 1905-İK ÉVI AUGUSZTUS 22-ÉN
===== TARTOTT KÖZGYÜLÉSÉN =====

A TÁRGYSOROZAT 4-İK PONTJÁNAK MEGFELELŐLEG AZ ELNÖK-
SÉG AJÁNLATÁRA TÁRGYALÁS ALAPJÁUL ELFOGADTATOTT. ◊



SEPSISZENTGYÖRGY
JÓKAI-NYOMDA-RÉSZVÉNYTÁRSULAT KÖNYVNYOMDÁJA
1905.

== BORSZÉKY SOMA ELŐADÁSA ==
A SZÉKELY VASUTAKRÓL

MELY A SZÉKELY TÁRSASÁGOK SZÖVET-
SÉGÉNEK 1905-İK ÉVI AUGUSZTUS 22-ÉN
TARTOTT KÖZGYÜLÉSÉN



A TÁRGYSOROZAT 4-İK PONTJÁNAK MEGFELELŐLEG AZ ELNÖK-
SÉG AJÁNLATÁRA TÁRGYALÁS ALAPJÁUL ELFOGADTATOTT. ◊



J. Borszéký
1905. aug. 22.

SEPSISZENTGYÖRGY
JÓKAI-NYOMDA-RÉSZVÉNYTÁRSULAT KÖNYVNYOMDÁJA
1905.

BORSZÉKY SOMA ELŐADASA

A SZÉKELY-VASUTAKRÓL



05040

[Handwritten signature]



A Székely Társaságok Szövetségének tisztelt Közgyűlése!

A székely vasutak kérdésében, ezen közgyűlésen előadónak jelöltetvén, örvendek, hogy alkalmam van a küzdelmek nyílt terére lépni és bebizonyítani azt, hogy a négy székely vármegye fővárosainak vasuttal szükséges de mindeddig hiányzó összeköttetése, a székelysége nézve életkérdést képez, mert nincs ország, mely a mostani vasutas világban, vasut nélkül megélhessen és ha a vasuti szomszédforgalom olcsó voltával nem leszünk képesek lehetővé tenni azt, hogy a szegény székely nép a négy székely vármegye három központi piacairól: Marosvásárhelyről, Csikszeredábról és Sepsiszentgyörgyről: egy, legfőlegb két óra alatt egy pár hatos költséggel, a negyedik vármegyének Udvarhelynek piacát időnkint meglátogassa, ottan rövid idő alatt csekély értékű tárgyait eladva tűzhelyéhez visszautazhasson, és a háztartás napi teendőit elvégezhesse; miként ezt Budapest és környékének lakói mindennap megteszik; a székely népnek munkaképes volta daczára, el kell pusztulni.

Ezen kijelentéssel csak elvileg óhajtom jelezni székely vasuti összeköttetésünk létesítésének szükségét és azt, hogy a székely népnek megélhetését, az egymással való gyors üzleti összeköttetés is lehetővé

fogja tenni; hogy pedig ez, ha vasutunk van, különösen fogyasztási cikkek gyors beszerzése és piacra szállításával, milyen rövid idő alatt lehetséges, erről meggyőződhetik mindenki, ha a vasuti menetrendet kezébe véve látja, hogy a tiz-husz kilométer utat vasuton milyen rövid idő alatt lehet megtenni. Ezen tudat kell, hogy fokozza a különféle termelési ágakkal, vagy állattenyésztéssel való foglalkozást; mert ezen munka még a szegény nép kezében is, ezeket jövedelmező forgalmat idéz elő, és az általános jóllétet jótékonyan befolyásolja. Ezt bizonyította be Pest-Pilis-Solt-Kiskun megyék egyesülésének példája, mert vasuttal egymást összeköttetésbe hozva, ezen alföldi vármegyék egyesülésük óta olyan árucikkekből is nagy jövedelmet huznak, melyek eddig igen csekély jövedelmet adtak, sőt némelykor egyáltalában értékesíthetők sem voltak.

A Székely Társaságok létesítői a társulásban rejlő áldásos működésükkel megteremthették létfeltételeink alapjait és lehetővé tették megismertetni mindenkivel a módokat, melyek vasuti összeköttetések alakjában a székely népnek most egymástól nagyon távol esőnek látszó piacok látogatását nagyon megfogják könnyíteni.

A mostani vasutak labirintusa helyett közvetlen vasuti összeköttetések mutatják meg önfentartási ösztönünknek az utat, melyen haladnunk kell, hogy megismerjük együvé tartozásunk hazafias érzetének létezését és ennek számba veendő nagy jelentőségét; mert csakis önérzetünkben kell keresnünk és megtalálnunk a Székely Társaságok Szövetségének célját, melyről közgyűlésünk határozataiból tiszta képet kell nyernünk.

A Székely Társaságok Szövetségének jelen évi közgyűlésében szemtanui kell, hogy legyünk annak, hogy mégis mozog a föld.

Ezen közgazdasági érdekeinkkel a magyar állam képviselte nem nagyon törődik; ezért „segíts magadon s az Isten is megsegít“ elv alapján határoztam el magam, hogy a mindenfelől támogatott Székely-Egylet által rendezett székely kongresszus alkalmából a székely vasutakra vonatkozó adatokat összegyűjtöm és nyomtatásban kiadom.

A székely vasutakra nézve, a székely kongresszusban előterjesztett indítványomat kellő indokolással ellátva és tíz évig gyűjtött adathalmazzal megtoldva, azt hiszem, éppen jókor hozom a nyilvánosság elé, de ezen több ivre terjedő könyvemből, a Székely Társaságok Szövetségének közgyűlésén csak annyit szándékozom felolvasni, a mennyit a körülmények és az idő megenged. Az 1902-ik évi tusnádi „székely kongresszus“ az újéletre ébredésünk jelen korszakában a székely vasutak kérdését, az általam felvetett alakban, a jámbor óhajtasok közé sorozta ugyan, de mivel azóta több erkölcsi testület azt magáévá tette, s csak a szász vidékek lakói szólaltak fel ellene, hamis érvelés mellett azon ráfogással élnek, mintha a székely vasutak a várnai kikötő érdekkörébe eső vöröstoronyi és predeáli vasutakkal párhuzamosan épülnének s ezért a constancai kikötő érdekkörébe eső székely vasut engedélyezése nem volna megengedhető, a mi pedig nem egyezik a valósággal; de még a stratégiai szempontok hangoztatását is, a megütközés hangján hallottam emlegetni, hogy a mindig rebellis székelyek a románokkal szövetkezve, a mostani csekély forgalmat, a mit a magyar vasutak elértek, a románok előnyére zsákmánykint ellenségeinknek szolgáltatók ki.

Ennélfogva a székelységnek további háttérbe szorítását és oknélküli megkárosítását ilyen ürügyek alatt elszenvadni többé nem lehet. A székelységnek megmenntésére most is a székely vasutak kiépítését tartom egyedül megfelelő eszköznek. A magyar állam megkárosításáról szó sem lehet, mert ha az állam kezébe van mind a négy tengeri kikötőhez: Odeszához, Szulinához, Constancához, Várnához vezető vasutvonal, azon esetben, ha a magyar állam az egyik vonalon veszteséget szenved, azt a másik vasutvonalon elérhető többletből fedezni képes lesz.

Ennélfogva józan felfogás szerint semmi ok sem forog fenn arra nézve, hogy a székelység ne fogadja el a világ összes országai által elfogadott vasuti közlekedés eszközeinek rendszeres meghonosítását s az egyetlen román kikötőben Constancában most még lehetséges állásfoglalással, a székelység ne feleljen meg hivatásának, habár ellenségeink az eddig mesterségesen szított ellenségeskedést a szomszéd ország románjaival magukra nézve előnyösnek tartják, de reményelem, meg fog történni, hogy jövőre nem is lesz többé szükségünk olyan elemekre, melyek ha kell, hanem kell, a románok és a magyarok közötti kibékítés szerepére válnak és éppen ellenkezőjét teszik meg annak, a mit mondanak.

„A székely vasutak kérdésében“ a Székely Társaságok Szövetsége egészen új helyzetet teremtett.

Közóhajtás tárgyát képezi, hogy egy olyan erkölcsi testület jöjjön létre, melynek kebelében a székely értelmiség helyet foglalva, a négy székely vármegye szellemi ereje működési

tért nyerjen és számtalan kérdés egyetértőleg megoldható legyen. Most itt van a Székely Szövetség s ezen erkölcsi testület létezésének az udvarhelyieknek volna legtöbb okuk örvendeni, mert csak a Szövetség lesz képes megakadályozni, hogy Brassó, Segesvár, Szászrégen helyett Sepsiszentgyörgy, Udvarhely és Marosvásárhely legyenek székely központok.

Ezen okból őszinte testvéri szeretettel üdvözlöm a Szövetség közgyűlését, s örvendek azon, hogy a Székely Társaságok Szövetsége a „székely egyleti kongresszus“ munkálatainak végrehajtását is működési körébe vonta s e tekintetben is felajánlom közreműködésemet, ott és akkor, a hol és a mikor a szükség kívánja.

A Székely Társaságok Szövetségének közgyűlési tárgysorozatában a 4-ik pont alatt: „A Székely vasutak“ vannak előadásom tárgyául felvéve; ezen okból van szerencsém a több nyomtatott ivre terjedő dolgozatomat, melyet Betegh Pál székelyudvarhelyi nyomdásznak kinyomatás és terjesztés végett adtam át, a közgyűlés tagjainak rendelkezésére bocsátani s az általam indítványozott székely vasutak ellen felmerült kifogások czáfolatát jelen szóbeli előadásommal is a nyilvánosság elé hozni.

A tulajdonképpeni székely vasut csak két szakaszból áll, melyek közül első sorban áll:

Marosvásárhely és Székelyudvarhely közötti vasuti vonalszakasz; és másodsor

az Udvarhely és Sepsiszentgyörgy közötti vasuti vonal szakasza.

Mivel azonban ezen két vonalszakaszt a többi vasuti vonalaktól elkülönítve tárgyalni nem lehet és a székely vicinálisoknak az egész világtól elszigetelten értékük nincsen; nekünk, csak szem-

szurásból a most jelzett és a Székelyföld közepén, székely községeken keresztül vezetett „két fővonalon“ keskeny vágányú vicinálisok nem kellenek; elég volt a Fekete-tengertől minket tervszerűen elterelő eddigi székely vicinálisokból; sőt a körvasutakat és a gyógyfürdőket egymással összekötő vicinálisokat, vagy automobil járműveket is a székely vasut most jelzett két fővonala nélkül nem tartjuk életképeseknek.

Ezen okból a székely vasutakkal kapcsolatban a következő vasutvonalakat kell tárgyalnunk, melyek nem székely vasutak, de a székely vasutakkal összeköttetésben valamennyi irányzat egymást kiegyesítve hivatva van a közérdeket szolgálni.

A székely vasutak kiindulási pontja Marosvásárhely és a végpontja Sepsiszentgyörgy lévén, első feltétel, hogy Marosvásárhely mint a székely vasutak kiindulási pontja, **Kolozsvárral**; Sepsiszentgyörgy pedig, mint a szorosán vett székely vasutaknak végpontja, a magyar-bodzai határponttal, illetőleg a „Buzeu“ román vasuti állomással minél előbb közvetlen vasuti összeköttetést nyerjen.

A székely vasutakkal kapcsolatba kell, hogy hozassanak: a székely vicinálisok és a nem székely vasutak és mindkétféle vasut egymással rendszeres összeköttetésbe hozva kell, hogy a székely vasuti hálózatunkat megalkossák; s valamennyi vonalszakasznak a keresztezési pontokban az eddigivel ellenkező irányzatban szükséges belevonásával képesek lesznek vasutaink jövedelmezőségét forgalomnövekedés által nagyobb fokra emelni, mint a milyen fokon ma állunk.

A székely vasutak Nyugatról Kelet felé a Fekete-tenger constancai kikötőjébe irányulnak, de párhuzamos voltuk ürügye alatt ezen két vonalszakaszból álló „székely vasutak“ kiépítését éppen mérvadó körökben ellenzik, pedig ha vizsgáljuk, hogy a volt „Erdély“ és a Fekete-tenger közötti területen miféle vasutak lettek párhuzamos irányban engedélyezve, mindjárt tisztába jövünk azzal, hogy a párhuzamosság kérdése csak „hamis jelszó“, mert a Fekete-tenger három kikötőjébe: „Szulina, Constanca és Várnába“ a közbeeső nagy hegyek átjáróinak megfelelőleg az ország határáig csakis párhuzamosan épített három külön vasuton lehet eljutni a nélkül, hogy az egyik a másiknak érdekkörét sértené, miként ezt a bemutatott térképen külön színekkel jeleztük.

Ha már most kérjük, hogy melyek azon párhuzamos vasútvonalak, melyek miatt a székely vasutakat kiépíteni nem szabad, azt látjuk, hogy először is hazánk északi részeiből: Nagybánya, Deés, Szászrégen felől készül ugyan egy vasút „a szulinai kikötőbe“, de arról is meggyőződhetik mindenki, hogy a Székelyföld közelében nincsen semmi vasutunk, mely a Constancába vezető székely vasúttal párhuzamosnak volna mondható: mint a tövis—brassói vasút, mely egy darabig párhuzamosan halad, de ezen vasút Predeálnál Bukarest—Várna felé délre kanyarodva, elhagyja a nyugat-keleti irányt, s ezért a constancai kikötőbe vezetett székely vasúttal párhuzamosnak mondani nem lehet.

Másodszor hasonlókép volna az Udvarhelyről Sepsiszentgyörgyön át a Constancába vezető székely vasúttal egy darabig

párhuzamosan haladónak mondható: a Csikszeredából Kászonyölgyén, Kézdivásárhelyről Bereczk felé tervezett vasút, de ezen vonal is Ojtoznál észak felé kanyarodva, irányt változtat és nem mondható párhuzamosnak, mely miatt: Marosvásárhelyről a constancai kikötőbe vezető székely vasutak kiépítése megakadályozandó volna.

Ebből láthatólag valamint eddig, úgy most és jövőben sem lehetséges, hogy a Constancába vezető székely vasutak párhuzamos iránya jogot adna a székely vasutakat ellenzőknek, hogy akár a várnai kikötőbe vezető predeáli vasút, akár az ország másik szögletébe a szulinai kikötőbe vezető kézdivásárhely—ojtozi vasút sérelmének ürügye alatt a Constancába vezető székely vasut kiépítését megakadályozhassák.

Másfelől nincs értelme annak, hogy csak a Tövis, Kiskapus, Segesvár és brassói vasutat uraló nemzetiségiek legyenek feljogosítva a székely vasutakat párhuzamos voltak miatt a Székelyföldről kizárni és a Székelyföld egész keleti határa felett mindenkit károsító monopóliumot gyakoroljanak, hogy így a háromszékiek jövőre is kénytelenek legyenek visszafelé, nagy kerülővel több napig tartó utat tenni, hogy Gyimes felé Szulinára és Szulináról Constancába eljuthassanak, holott Brailla, Galac szomszédságukba van; avagy talán Brassó, Predeál, Bukarest felé utazzanak, hogy a várnai kikötő érdekkörébe eső területen a constancai kikötőbe elérhessenek, mit maguk az idegen románok sem helyeselnek, csak nevetnek rajtunk.

Ezekből látható, hogy az ország keleti részébe Constancába vezető vasúttal szemben lelketlen

monopolium gyakorlása milyen visszás állapotokat hozott létre, mit csak egy nyereszkesedési vállalat tehet meg, de nem egy állam, mely magyarnak mondja magát.

Nagy ellentmondás van abban, sőt „súlyos vád“ terheli az intézőköröket azért is, hogy a Marosvásárhelyről Udvarhely és Sepsiszentgyörgyre vezető székely vasutat, mely azon vidék páratlan kijárója volna a Fekete-tenger felé „a monopoliumot“ gyakoroló egyetlen tövis—brassói vasút kedvéért, párhuzamos voltának ürügye alatt nem tartják megengedhetőnek; ellenben négy párhuzamosan épült székely vicinális kiépítése megengedhető volt, mert a nemzetiségek monopoliumának érdeke így kívánta, ha el is pusztul a székelység; pedig jól tudják, hogy a Fekete-tengerre vezető **fővonal nélkül** a székely vicinálisoknak is életük nem lehet.

Ezen okokból tanulmányozásra érdemesnek tartjuk a párhuzamos vicinális vasutakat:

1. Tövis-től Szászrégenig;
2. Küküllőszegtől Sóváradiig;
3. Héjjasfalvától Udvarhelyig;
4. Brassóból Kézdivásárhelyig. Mert ha a székely vasutak párhuzamosság miatt nem engedélyezhetőek, de ezen vicinálisok párhuzamos voltak dacára megengedhetőek voltak: nagy igazságtalanság, hogy az egészen más irányba vezető bukaresti vasut védelmére a Marosvásárhely, Udvarhely, Sepsiszentgyörgy, Constancába vezető székely vasut kiépítése megakadályoztassék, „mert a Tövis, Segesvár, Brassóig terjedő rész,“ vagyis a várnai kikötő érdekkörébe eső vasutvonal ha párhuzamos is, a constancai tengeri kikötőbe

vezető vasut felett kizárólagos monopóliumot gyakorolni joga nincs, s nyereszkesedési vállalattá nem fajulhat el.

Általánosságban véve a székely vasutakkal a többi vasutakat sem lehet párhuzamosan épülteknek mondani; ugyanis:

1. A székely vasutakkal kapcsolatba hozandó legelső nem székely vasutálló más Kolozsvár, közvetlen összeköttetést kell hogy nyerjen a székely vasutak kiindulási pontjával Marosvásárhelylyel; s mivel a székely vasutak ellen más akadályt utunkba gördíteni nem tudnak: mint azok párhuzamos voltát, sorba vehetjük a többi szomszédos vasutvonalakat is.

A kiindulási pontban Kolozsvárott a Tövisről jövő s folytatólagosan Kolozsvárról Deés felé vezető vasut nem halad párhuzamosan a székely vasut irányával, hanem Délről Észak felé irányulván, a Nyugatról Keletre irányuló székely vasut ennél fogva a Budapesttel közvetlen összeköttetésbe jövő Kolozsvár és Marosvásárhely közötti vonalszakasz kiépítése, a székely vasutak állítólag párhuzamos irányja miatt meg nem akadályoztatható.

2. A további vonalszakasz Marosvásárhelyt kezdődik és tulajdonképpen a székely vasut kiindulási pontját képezi; Nyugatról egyenesen Kelet felé haladva Udvarhelyen át, a Háromszék közelébe eső constancai kikötő érdek körébe nyer kapcsolatot a Fekete-tengerrel, mi nem vág bele a szulinai és várnai kikötők érdek körébe.

Hasonlóképp ezen a ponton, vagyis a marosvásárhelyi vasutállomáson a székely vasut derékszögben vágja át a Tövisről Szászrégenbe haladó vicinálist, vala-

mint a Ludasról Besztercére vezető másik vicinális is.

Ha tehát a székely vasut ezen szakasza Marosvásárhelyről Erdőszentgyörgyön keresztül Székelyudvarhelyig ki is épül, mert ennek ki kell épülni, e vonal csakis „tövis—kiskapus—segesvári“ vasut kis vonalrészével lesz párhuzamos, mely nem a constancai, hanem a várnai kikötő érdekkörébe tartozik s ezért egymás érdekkörét nem sérti.

Erdőszentgyörgyön a székely vasut ismét derékszögben metszi a Küküllőszegről Sóváradra és onnan Parajdon, Gyergyó vidékén keresztül Piátrára tervezett vicinális vasutat, mely a Fekete-tenger odesszai kikötőjébe vezet.

Ezen északi vidék nagyon távol van a délfelé eső Alvincről Vöröstoronyra vezető vasuttól és keresztbe metszi a Szászrégenből tervezett vasutat, mely Gyimesen át Szulinára vezet, melynek állítólag párhuzamos iránya miatt, nevetséges dolog volna azt állítani, hogy Marosvásárhely és Székelyudvarhely között a Constancára vezető vasut kiépítését meg kellene akadályozni.

3. A székely vasutak gócpontjában Székelyudvarhelyen a székely vasutak ismét derékszögben metszik a várnai kikötőből Bukaresten át jövő vöröstorony—gyimesi vasutvonalat, melynek kiépítését a román kormány államszerződésileg biztosította magának, hogy azon esetben, ha tengeren Várnáról Szulinára irányzott vízi utat bármi okból akadályozva volna megtenni, szárazföldön is Várnából a Székelyföldön át Szulináról el lehessen menni; de azért is, hogy Bukarestből Jassiba rövidebb idő alatt tehesse meg az utat, mint most, midőn csak egész Erdélyt megkerülve, lehet Bukarestből Galac felé Jassiba utazni.

Ezekből láthatólag valóságos ráfogás és a helyismerettel nem bíró nagy közönség félrevezetését foglalja magában azon állítás, mintha a tövis—segesvári párhuzamos rövid vonalszakasz miatt a székely vasutak fővonalát szabad volna megfosztani azon mentő eszközt képező minőségétől, hogy **valamennyi vicinális** a kereskezési pontokban a constancai kikötővel merőben új kapcsolatot adjon és lehetségessé tegye azt: hogy Székelyudvarhelyen és Constancában a budapesti kereskedelmi társaság közreműködése mellett mindkét kereskedelmi gócpontban egy olyan áruraktár és kereskedelmi ügynökség, sőt egy munkaközvetítő intézet is állittassék fel; melyek egymással folytonos összeköttetésben állván, a négy székely vármegye összes háziiparcikkeit és mindent a mi pénzzé tehető, Udvarhelyt összegyűjtve, tömeges elárusítás tárgyává lehessen tenni s kereskedelmünket közvetítő szakemberek képeztetvén, tömeges megrendelések is kielégíthetők legyenek s ne a megrendelők járjanak székely árukért faluról-falura házalni.

A székely vasutak fővonala Székelyudvarhelyen kell hogy elveszítse vicinális jellegét s itt kell, hogy a köröskörül kiépült, magukra hagyatva életképtelen apró vasutvonalak; u. m.:

- a) Héjjasfalva—Udvarhely;
 - b) Erdőszentgyörgy—Udvarhely;
 - c) Parajd—Udvarhely;
 - d) Zetelaka—Udvarhely;
 - e) Oláhfalu—Udvarhely;
 - f) Homoród—Udvarhely
- meghozzák a négy székely vármegye lakosságának a naponkinti érintkezés lehetőségét.

Itten tehát nem az a főkérdés: vajjon a tövis—segessvári vasutvonal párhuzamos lesz-e a székely vasutak fővonalával, vagy nem? hanem az, hogy a tövis—segessvári vasutvonal kizárólagossági jogot bitorol, ha megakarja fosztani a zsákutcába szorított vicinálisokat életképességük előfeltételeitől; mert a székely megyéket Segesvárra concentrálni nem lehet, miként ezt némely katonai körök akarnák, hanem ellenkezőleg, a dolog természetes fejleménye hozza magával: hogy Segesvár távol esvén Várnától, melynek érdekköréhez tartozik a segessvári vasut, ennek is a székely vasut fővonala fogja a constancai kikötő piacait megnyitni.

A főkérdés tehát, melynek szempontjából kell a „székely vasutak fővonalát“ megítélni az, hogy a négy székely vármegye együvé tartozásának ténye, csakis Székelyudvarhelynek természetes központtá avatása által nyerhet megvalósulást, mert a székelység egyesülését megakadályoztatni nem lehet, de székely vasutak nélkül valamint eddig, ugy jövőben is a székelység egymásközti egyetértése kivihetetlennek fog bizonyulni, mert soha sehol sem találkozhatunk egymással ilyen könnyen.

4. Hátra van, hogy a székely vasutak fővonalának másik szakaszát, vagyis Székelyudvarhely és Sepsiszentgyörgy közötti székely vasutvonalat, melyről még pontos nyomjelzéseink nincsenek, ennek ellenzőivel szemben párhuzamosság szempontjából bírálat tárgyává tegyük.

Ismert dolog, hogy Székelyudvarhelyről Sepsiszentgyörgyig nincs közvetlen vasuti összeköttetésünk, pedig ha külkereskedelmünk útjára Constancára szánt időnket jobbra-balra való kalandozásokra

fordítjuk, és azt az utat, a mit Székelyudvarhelyről Sepsiszentgyörgyre vasuton egy-két óra alatt megtehetünk, jövőre is arra fordítjuk, hogy kerülő uton Héjjasfalva, Ágostonfalva, Brassó felé járjunk Háromszékre; nagy tévedés terhe szakad a nyakunkba, melyet magunkról lerázni kötelességünk.

Ha megakarunk élni, elsőrendű követelmény, hogy a homoródi völgyön Baróth felé, esetleg a málnási fürdő háta mögött és az előpataki hegy közötti területen habár keresztbeeső irányban huzódó hegycsoportozat között keressük és találjuk meg az utat, hogy Háromszék fővárosának lakói és Székelyudvarhely főváros lakói naponkint kétszer is találkozhassanak egymással.

Még a Baróthról Málnásra vezető kerülő vasutat is előnyösebbnek tartom, mint a brassóit. Végre véletlen szerencse, hogy az Udvarhely és a Buzeu román vasutállomás között mintegy természetes közép-pontban helyezte el a jó Isten Sepsiszentgyörgyöt; és ha Székelyudvarhelyről székely vasuton a constancai kikötőbe akarunk utazni, Sepsiszentgyörgy utba esik, ennél fogva, mint Háromszékvármegye központja, érdekazonosság alapján ezen megyei főváros sorsa nemcsak a vármegye anyagi és szellemi életére gyakorol döntő befolyást, hanem a következő más három irányban is érvényesítheti magát.

A Fekete-tengernek felénk eső mindhárom kikötőjébe vezető magyar vámhatárállomások: Sepsiszentgyörgy közvetlen közelében körülbelül egyforma távolságban vannak elhelyezve, u. m.:

a) Háromszékvármegye határán van a szulinai kikötő érdekköréhez tartozó ojtozi vámhatárállomás.

b) Predeál vámhatárállomáshoz vannak utalva a Bukarestbe és a várnai kikötőbe vezető vasutvonalak.

c) Háromszékhez tartozik a magyarbodzai vámhatárállomás, melyen át kell haladni a székely vasutak fővonalának, hogy a Constancába vezető Buzeu román vasuti állomást elérhesse.

Ha már most választanunk kell, hogy hazánkat a Fekete-tengertől elválasztó nagy határhavasok között háromszéki határon levő két völgyület közül melyiken keresztül óhajtunk a Fekete-tengerhez jutni, a felelet megvan azon tényben adva, hogy:

A Bolgárországhoz tartozó várnai kikötő nagy-szeben—brassó—bukaresti vasutak érdekeltjei által már rég le van foglalva; ennél fogva csak a szulinai és a constancai kikötők között választhatnánk; de ezek közül is csak a constancai kikötő felett rendelkezhetünk, mert Szulinát már elfoglalták a nagyhatalmak.

Kérdést sem szenved, hogy nemcsak Marosvásárhely, Székelyudvarhely és Sepsiszentgyörgy, három székely vármegye fővárosainak, hanem Budapest, Nagyvárad, Kolozsvártősgyökere magyar városoknak is érdekükben áll és reánk nézve életkérdést képez: hogy a székely vasutak Sepsiszentgyörgyről folytatólag borosnyó—magyarbodzai vámhatáron át Románia buzeu-i vasutállomásáig kiépítve legyenek. A Dunának Csernavodánál történt áthidalása következtében nekünk az állásfoglalás a constancai kikötőben biztosítható legyen.

Nagy szerencsétlenség reánk nézve, hogy vezérembereink által a délfelöli oldalon Ágostonfalva, Brassó, Predeál, Bukarest, v á r n a i v a s u t; az északi oldalon pedig C s i k s z e r e d a, Kászon, K é z d i v á s á r h e l y, Ojtoz, Brailla, G a l a c és Szulina közötti v a s u t v o n a l a k r a nézve a két irány között p á r h u z a m o s s á g kérdése már el van döntve; s az öngyilkosság súlyával nehezedik reánk azon eljárás, hogy k ü l t i g y i é r d e k k é p v i s e l e t ü n k elleneseink buzgólkodása mellett b e l e e g y e z e t t a b b a, hogy az egyetlen gyimesi kijárót kivéve egész Erdélynek északi határterületére nézve Galicia, Moldova, Erdély határpontját jelző Petrosz nevű határoszloptól kiindulva Bélbor, Tölgyes, Békás, Uzvölgy, Ojtozig terjedő határvonalon Magyarország és Románia kormányai államszerződésileg kölcsönösen kötelezték magukat arra, hogy a jelzett határvonalon egyik s z e r z ő d ő f é l sem fog senkinek v a s u t é p i t é s i e n g e d é l y t a Fekete-tenger felé k i a d n i.

Másfelől n a g y s z e r e n c s é n k, hogy ezen jegyzőkönyvben a Constancára vezető Bodza-pataka és a magyarbodzai határvám megemlítve nincs.

Itt az ideje, hogy a nyilvánosság terére lépve megakadályozzuk a párhuzamosság szó-játékának és azon tévtanokegész csoportjának érvényesülését, melyek a székely vasutak kiépítését és a constancai kikötőbe vezető vasuti összeköttetést mindenáron megakadályoztatni szándékoznak.

A F e k e t e - t e n g e r n e k Háromszék területe felől ellenségeink által kiesztelt és sikerült teljes elzárás a oly szomorú állapotokat hozhat létre, melyeket megakadályoztatni az önfentartási ösztön köteletségünké teszi.

Csak Románia egyedüli kikötőjébe Constancába vezetett székely vasutak kiépítése adhat lelki erőt és bátorságot a székely népnek a további küzdelemre. Ha ez nem lehetséges, kockára van téve minden.

Háromszék értelmes népe lenne a nagy áldozat, melyet Magyarország az idegen nemzetiségeknek oda nem dobhat.

A Romániával kötött államszerződésben párhuzamosság ürügye alatt lett az egyedüli átjárás Szulinára csak Gyimesen át megállapítva.

Párhuzamosság ürügye szülte, hogy Mádéfalva—Csikszereda—Kézdivásárhely—Ojtoz felé vasut építése meg van tiltva.

Párhuzamosság ürügye alatt nem volna tehát megengedhető a székely vasutak kiépítése Marosvásárhely, Udvarhely és Sepsiszentgyörgy közt; pedig ezen vonalak különböző irányuk miatt nem tekinthetők sem párhuzamosaknak, sem károsaknak s ezért van szükségünk egy államszerződésre, melyben a constancai új vonalnak szükséges és mindkét félre nézve hasznos volta érdekezésszerűség alapján szerződésileg ki legyen mondva: hogy Sepsiszentgyörgy és Buzeu közötti vasuti kapcsolatot létesíteni kell. Ezek szerint kézzel fogható ráfogás, mintha az Ojtoztól Brailla, Galac, Szulinára vezető vasutvonal, a másik oldalon: Brassóból Bukarestbe és Várnára vezetett vasutvonalal párhuzamos volna. Ezért lesz örökös szégyenfoltja a magyar törvényhozásnak, hogy a Kézdivásárhely—Ojtoz és brassó—predeáli vonalak állítólagos párhuzamossága miatt lett a kézdivásárhely—galaci vasut az engedélyezhető vasutak sorából törölve és a gyimesi átjáró elfogadva, miért is Háromszékről most csak görbe uton idegen területen mehetünk Galacra,

Ugy látszik, régi mulasztások keserű levét kell a jelen nemzedéknek meginni.

Lehet képzelni, hogy ezen precidensekre hivatkozva, milyen erőszakkal fognak ellenségeink a mellett kardoskodni: hogy Sepsiszentgyörgyöt a buzeui vasutállomással összekötő székely vasutat párhuzamosság szempontjából semmiáron sem szabad engedélyezni.

Pedig nekünk nem lehet a Fekete-tengert nem létezőnek tekinteni; mert a constancai kikötő van hivatva a közelség előnyeinel fogva nekünk munkateret adni s nem a párhuzamosság hamis szójátéka kell hogy megszabja az emberi akarat határát.

Magyarország azon kis részének, melyet Székelyföldnek nevezünk, mégis meg fogja nekünk adni a megélhetési módokat: ha bensőleg testvéri szeretettel egymáshoz ragaszkodva szervezkedünk s a négy székely vármegye közepén fekvő Székelyudvarhelyt, mint a vármegye fővárosában egy gócpontot teremtünk, melyhez hasonlóan létesítését gróf Apponyi Albert Budapesten, a Népszínház közelében felállítandó Washington-szobor mellett, Amerikában pedig az ott már felállított Kossuth-szobor mellett azon célból reményli, hogy mindkét helyen felállítandó minta-házban a két világrész áruai egymással kölcsönösen megismertethetők legyenek s tudjuk, hogy mintákért hová, kihez kell hivatalosan a szédelgés kizárásával folyamodnunk s nekünk is legyen legalább egy nagy árucarnokunk.

Háromszéken a párhuzamosság tilalomfáját le kell dönteni, mert ezen tilalomfa miatt a Székelyföldnek és Magyarországnak ezen határvármegyéjét a Fekete-tengertől és az egész világtól tömlöcszerűen

elzárni nem lehet, mert különben ezen szabadságot szerető nép a röghöz kötve el kell hogy pusztuljon.

Az elősoroltak alapján végeredményben a székely vasutakat is legcélszerűbb volna, akár részvény-társaságok alakítása, akár vállalkozók útján más népek példáján okulva, a székelység érdekeinek megfelelő módon és irányban előbb kiépíteni, s azután a panaszok záporával előállva a törvényhozástól kérni, hogy az állam váltsa magához ezen vasutat is, mert előreláthatólag a Constancába egyenes irányban vezető vasút forgalom tekintetében az összes többi vasutvonalakat túl fogja szárnyalni; és hogy az állam megkárosodását a székely vasutak ellen ne lehessen az engedélyezési tilalom indokolására felhozni, és ne élhessen senki a rágalom azon fegyverével, hogy a székely vasutak a székely vicinálisok forgalmát is magukhoz ragadva, a magyar állam megkárosodik; kiépítés után kell a magyar államnak a székely vasutak megváltását felajánlani azon indokból, hogy ha a magyar állam kezébe központosított vonalak közül az egyik tengeri kikötőbe vezetett vonalnak kisebb volna forgalma, mint a másikba, a hiányt a nagyobb forgalomnak örvendő, másik tengeri kikötőbe vezető vasutvonal jövedelmének többletéből fedezni lehessen.

A székely vasutak folytatólagos kiépítését Sepsiszentgyörgyön túl Magyarbodza felé nemcsak a Fekete-tenger közelsége, hanem a közbeeső Románia szomszédsága miatt a románokkal való naponkénti közvetlen érintkezés szüksége indokolja; a mit igazol azon körülmény: hogy Buzeu és Csernavoda közötti városok piacjai képezték a régi időkben a háromszéki iparosoknak és kiskereskedőknek

pénzforrásait; pénzeltünk pedig gyalogszerrel, az akkor szokásban volt élénk járás-kelés mellett, a mit bizonyít az ezen vidékre kivándorolt székely iparosok és kiskereskedők nagy száma.

Most azonban sürgössé teszi nekünk a vasuti kapcsolat létesítését velük azon körülmény, hogy a Duna áthidalásával egyidejűleg Buzeutól a Fekete-tenger constancai kikötőjéig a vasut ki lévén építve, a román szomszéd népek megváltozott viszonyai követelik, hogy Háromszék népe ne legyen kényszerítve most is gyalogszerrel utnak indulni, hogy a mi kevés eladni valója van, értékesíthesse, hanem egy pár óra alatt vasuton járhasuk meg azt az utat, mely a vasut nélküli időben három napot igényelt.

Az elősorolt okokból remélhető volt, hogy az adott viszonyok közt a magyar kormány levonja belőle a megfelelő tanúságot és a székely munkás nép, mint fentartó elem, jövőjének biztosítása érdekében maga a magyar állam fogja ezen vasuti összeköttetést létesíteni és lehetővé fogja tenni, hogy Budapestről illetőleg Közép-Európából közvetlen összeköttetést nyerjünk Constancával s a Kolozsvárnál meg száka d t k ö z v e t l e n k a p c s o l a t hátrányai a székely vasutak kiépítése által elfognak enyészni; s a székely vasutak a Fekete-tengert is közelebb fogják hozzánk hozni, a mit óhajtanunk kell nemcsak azért, mert akár az ázsiai partokhoz, akár Konstantinápolyba a nagy hajóvállalatok állandó összeköttetéseket tartanak fenn, de azért is, mert a közvetlen szomszédságunkban fekvő Románországon egyetlen kikötője Constancia, a Fekete-tenger közepe táján most rendezkedik be; ezen új berendezések következtében, mind a jó szomszédnak Magyarországnak, mind pedig Romániának egyaránt érdekében áll, hogy

a berendezkedési költségek kifizessék magukat, különösen, hogy egyfelől Romániának a Duna áthidalási költségei a magyar forgalom növekedése által megfelelő térítményben részesüljenek, mind pedig másfelől tekintettel arra, hogy a Duna áthidalása előtt, nemcsak Magyarország volt vasuti kapcsolat hiányában a Fekete-tengertől elzárva, hanem Csernavodának egész vidéke is; ezt meg kell hogy értsük és meg kell hogy értesítsük Romániával is, hogy itt közöttünk érdekazonosság forog fenn, mert kétséget nem szenved, hogy a Duna áthidalása nemcsak nekünk, hanem Buzeu, Foksán egész vidékének is megnyitotta a Kelet kapuját, Constancát és tulajdonképpen a dunai áthidalás tette mindnyájunknak hozzáférhetővé a Fekete-tengert. Most tehát kötelességünk a jó szomszédság jussán a Románia berendezéseit ezen tengeri kikötőben támogatni, nekünk is megfelelő áruraktárt és ügynökséget kell külügyminiszterünk támogatása mellett Constancába berendeznünk s nem szabad megengednünk, hogy távolabb világrészekből jövő népek a hozzánk olyan közeleső kikötőbe megelőzzenek.

Javaslat.

Határozza el a Székely Társaságok Szövetsége a következő indítványnak a benne foglalt indokokból való elfogadását.

A négy székely vármegye közönségének érdekében áll: hogy Kolozsvár, Marosvásárhely, Székelyudvarhely, Sepsiszentgyörgy és a Fekete-tenger constáncai kikötőjébe vezető magyarbodzai határvám-állomás egymással vasuti összeköttetést nyerjenek.

Ennélfogva a Székely Társaságok Szövetsége életkérdésnek tartja azt, hogy a

Székely Társaságok megyénként tömörülve, a jövő évben szövetségi gyűl és eléterjesztés végett mindenki a maga körében készítse elő a székely vasutak kérdésének általunk lehetőknek vélt különböző megoldási módozatait és az e tárgyban hozandó határozatainkban jelezzük azt, hogy a Székelyudvarhely és Csikszere da közötti vasuti kapcsolat már törvényhozásilag meg lévén állapítva: miként volna lehetséges, hogy a másik három vármegye fővárosai: Marosvásárhely, Székelyudvarhely, Sepsiszentgyörgy és a magyarbodzai határvámállomás hasonlóképpen vasuti összeköttetést nyerjenek egymással.

A székely vasutak létesítését azon okból tartjuk lehetségesnek, mert az összes székely vasutak sem fognak több költséget igényelni, mint a mennyit a minden rendszer nélkül zsákutczába épült vicinálisok igénybe vettek s mivel a székely vasutak által a vicinálisok is életképességet nyernek, megváltásuk fölöslegessé válik s a vicinálisok megváltására szánt összegből az egész székely vasut építési költségei fedezhetők lesznek.

De mivel a törvényhozás ez iránti intézkedését bevárni nem lehet, a Székely Társaságok egyesületének támogatása mellett a székely társadalom bátran neki vághat egy olyan részvénytársaság megalakításához, mely a székely érdekeknek megfelelő székely vasutak kiépítésére vállalkozik; de a törvényhozás útján a székely országgyűlési képviselőknek kötelességük lesz magukra vállalni, hogy a vicinálisok megváltására szánt pénzösszegeből a magyar állam váltsa meg a részvényesektől a székely érdekeknek megfelelőleg épült székely vasutakat. Ezen eljárást azért kell a székely nemzetnek előre számítás tárgyává tenni, mert ha a Fekete-tenger három kikötőjébe vezető Gyimes, Magyarbodza és Predeál felé elágazó magyar vasutvonalak mindenike a magyar állam kezébe összpontosulva lesznek, a magyar állam megkárosodása ki van zárva és az egyik vasutvonalon mutatkozó jöve-

delem hiánya, vagy apadása a másik magyar vasutvonalon előálló jövedelemtöbbletből fedezhető lesz.

Ilyen uton és módon a székely vasutakkal a kapcsolatot Magyarország és a Fekete-tenger között a székely nemzet megmentésére meg lehet teremteni.

Ehhez a Székely Társaságok Szövetségének segédkezet nyújtani kötelessége s miután a magyar kormány az országgyűlésen egész nyíltan a székely vicinálisok megváltására nézve ígéretet tett, nem fog nagy nehézségekbe ütközni, hogy a székely vicinálisok megváltására szánt pénzszeget a magyar törvényhozás ne a vicinálisok részvényeseinek, hanem a székely vasutak fővonalát kiépítő részvényeseknek fizesse ki és a székely vasutak fővonala 78 székely községen keresztül két milliót meghaladó székely nép megmentésével legyen Kolozsvár, Marosvásárhely, Székelyudvarhely, Sepsiszentgyörgy székely megyei fővárosok érdekeinek megfelelőleg kiépítve.

Mert ha székely vicinálisok részvényesei képesek voltak 16 millió korona tőkepénzt összegyűjteni, hogy ezen vicinálisok a székely ipar és kereskedelmi érdekek kijátszásával Szászváros, Szászsebes, Balázsfalva, Kiskapus, Szeben, Segesvár, Brassó városok érdekeit szolgálják; azt hiszem, hogy midőn a székely nemzet megmentéséről van szó, a székely vasutak részvényesei nem fogják sajnálni a fáradságot, hogy minden szellemi és anyagi erőt ne ezen vicinálisok megváltására, hanem az életmentő székely vasutak részvényeseinek kifizetésére fordítsuk.

De lássuk, mennyibe kerülnek a székely vasutak, hogy a kétféle részvényesek költségeit egymással összehasonlítani képesek legyünk.

I. A kocsárd—szászrégeni vicinális építése kilométerenkint 41.212 koronát igényelt, miért is remélhető, hogy ezen a vidéken kiépítendő kolozsvár—marosvásárhelyi vasut sem fog kilométerenkint több költséget igényelni, mégis

ezen vonal kiépítésére kilométerenkint 60,000 koronát vettünk számításba s miután a távolság Kolozsvár és Marosvásárhely között 83 kilométer, a székely vasutak ezen vonalszakasza legfőlebb ... 4,980.000 K.
 költséget fog igényelni.

II. A Héjjasfalva és Székelyudvarhely közötti vicinális kiépítése kilométerenkint 47.180 koronát vett igénybe, miért is remélhető, hogy ugyanezen a vidéken kiépítendő marosvásárhely—székelyudvarhelyi vasut sem fog kilométerenkint több költséget igényelni; mégis ezen székely vasut kiépítésére kilométerenkint 60.000 koronát számítva, reméljük, hogy a 81 kilométer hosszú vonal nem fog több költséget igényelni, mint ... 4,800.000 K.

III. Brassó és Háromszék közötti vicinális építése a legdrágább volt, mert kilométerenkint 72.728 koronát igényelt, mivel azonban a Székelyudvarhely és Sepsiszentgyörgy közötti székely vasut nagyobb részt Udvarhely megye területén fekszik, remélhető, hogy ezen 92.3 kilométer hosszú vonalszakasz kilométerenkint 60.000 koronát számítva, nem fog több építési költséget igényelni, mint ... 5,500.000 K.

IV. Sepsiszentgyörgy és az ország határa közötti távolság nem Uzon, hanem Borosnyó felé 37.5 kilométer lévén, kilométerenkint 60.000 korona költséget számítva, remélhetőleg ennek költsége nem lesz több, mint ... 2,250.000 K.

Összesen a székely vasutaknak együtt 294 kilométerre terjedő hosszúságú vonala nem fog több építési költséget igényelni, mint ... 17,640.000 K,

melylyel összehasonlítva a 251 kilo- meter hosszú vicinálisok összes építési költségeit	16,644.000 K,
mint különbsözet jelezhető	996.000 K.

Ezen különbsözet pótlására részvénytársaságok alakitása útján a Székely Szövetségnek kellene a vagyongyűjtés terére lépni, hogy oka legyen a székely nemzetnek időnkint számonkérő gyűlések tartásával a jövedelem hováfordítása iránt határozni.

Az előadottak alapján van szerencsém ezen javaslatot elfogadás és egy bizottságnak leendő kiadás végett ajánlani.

Sepsiszentgyörgy, 1905. augusztus 22-én.

Borszéky Soma.

SZÉKELY VASUTAK

A SZÉKELY SZÖVETSÉGBEN.

Emlékirat azon eszmecserékről, vitákról és tárgyalásokról, melyek a Szövetségbe lépett ötvennégy Székely Társaság és öt egylet tagjainak első találkozása alkalmából **Borszéky Soma** előadását követték s Háromszék fővárosában Sepsiszentgyörgyön, augusztus 22-én tartott közgyűlésnek eredményét képezik.

A Székely Társaságok egyesülésének nagy jelentőségű ünnepe, a Sepsiszentgyörgyön megtartott első közgyűlésen sikerültnek mondható, a mennyiben az összes Székely Társaságok elfogadták a magyar és székely vasutaknak a Fekete-tenger felé vezető egyedül helyes irányát, s határozatilag kimondották, hogy a mult században gróf Széchenyi István által szükségesnek jelzett vasuti összeköttetés a magyarság és a székelység között: Budapestről a magyar Alföldön keresztül Nagyvárad, Kolozsvár, Marosvásárhely, Székelyudvarhely és Sepsiszentgyörgyön át a Fekete-tenger felé létesítendő.

A Székely Szövetség azon határozata tehát, hogy a székely vasutaknak kell a mostani Budapestnek „magyar nemzeti és közgazdasági érdekeit“ a négy székely vármegye „székely ipar és kereskedelmi érdekeivel“ összhangzásba hozni, történelmi jelentőségű jelleggel bír;

mert ha Sándor József szövetségi tag által a szövetség közgyűlésén kifejezett ezen általános székely nemzeti óhajlás érvényesül, ennek alapján a székely vasutak kiépítése Budapest és Háromszék fővárosa Sepsiszentgyörgy között nehézségekbe nem ütközik és tőlünk függ, hogy van-e elég szellemi és anyagi erőnk ahhoz, hogy a székely vasutat Kolozsvár és Sepsiszentgyörgy között kiépítsük vagy nem.

De nekünk „Sepsiszentgyörgynél“ megállani nem szabad; nekünk az itt zsákutczába rekedt ötödik vicinális nem kell; ez az újabb vicinális a már létező négy vicinálist életképessé tenni nem fogja.

Általános sérelmünk tárgyát képezte, hogy az egész világtól el vagyunk zárva, az eddigi vicinálisokkal szerzett tapasztalatok kézzelfoghatólag bizonyítják, hogy az ezekhez kötött ígéretekkel félrevezettek. Ezen vicinálisok idegen érdekek felkarolásával csak eltereltek minket a Fekete-tengertől, pedig nekünk a szomszédságunkban lévő Fekete-tengert nemlétezőnek tekinteni nem lehet; iparunk és kereskedelmünk felvirágzása érdekében a Fekete-tenger egyedüli román kikötőjével, Constancával nekünk a kapcsolatot a székely vasutak folytatólagos kiépítése által Magyar-Bodza határállomásig okvetetlenül, vagyis minden áron létre kell hozni, mert ha a székely vasutak Sepsiszentgyörgyön zsákutcába rekednek, a másik négy vicinálishoz hasonló módon, meg fognak bukni. Ujjászületésünk jelen korszakában tehát csak a Fekete-tenger constancai kikötőjét lehet nekünk a székelységet megmentő tényezőnek tekinteni és csak a székely vasutaknak ez iránybani kiépítése fog nekünk új életet adni.

Ezért sajnálatos jelenség, hogy a Székely Szövetség közgyűlésén csak a Sepsiszentgyörgyig terjedő szé-

kely vasutra nézve uralkodott teljes egyetértés. Sepsiszentgyörgyön kezdődik az elágazás: jobbra Brassó felé, a várnai kikötőbe; balra Kézdivásárhely felé, a szulinai kikötőbe és egyenesen keleti irányban a constancai kikötőbe; de mivel a különböző érdekek harca megnehezíti a választást, a vélemények elágazása a székely vasutak tovább építését kockára tette.

Pedig a választás nem nehéz. Sepsiszentgyörgyről egyenesen Constanca felé vezető irányzat felel meg a még fejletlen székely ipar és kereskedelem követelményeinek, mert kétséget nem szenved, hogy Budapestről Sepsiszentgyörgyön át az „egyenes irányt“ a Fekete-tengerhez nem jobbra Dél felé a brassó—bukaresti vasuton kell keresnünk; nem balra Észak felé eső Kézdivásárhely—Ojtoz—Szulinára vezető vasuton fogjuk megtalálni, mert Kelet ezen része Sepsiszentgyörgytől Északra esik s ennek ellenkezőjét a Székely Szövetség egyik tagja egész tévesen állította, hanem a magyarbodzai határállomás felé, a merre tényleg Kelet fekszik és onnan tovább egyenes irányban van tényleg Buzeu, Csernavoda, a dunai áthidalással és a constancai kikötő; de eltekintve a körvasutasok hamis érvelésétől, mert ilyen állítással csak a vidéken teljesen ismeretlen közönséget lehet félrevezetni. Csak félreértésből nyert hamis értelmezés gróf Széchenyi Istvánnak azon véleménye, hogy Sepsiszentgyörgyről a Fekete-tengerhez a kapcsolatot Kézdivásárhely, Ojtoz, Galac, Szulina felé kell keresnünk, mert ha nem is fekszik Kézdivásárhely, Sepsiszentgyörgyről kiindulva Kelet felé, hanem Észak felé; a kapcsolat Sepsiszentgyörgy és Galac között óhajtható volt és óhajtható most is, de miután Gyimes felé már van egy kapcsolatunk Szulinával, a Széchenyi ideje óta megváltozott helyi viszonyok miatt Széchenyi akkori véleményét most fentartani

nem lehet, mert ennek útjában áll a Magyarország és Románia között létrejött és törvénybe iktatott nemzetközi szerződés, melyben ki van kötve, hogy Gyimesen kívül más vasutvonalat, a Fekete-tenger felé, a szerződő felek közül egyik sincs feljogostva engedélyezni.

Miután a Fekete-tenger kikötőiről és ezek érdekköréhez tartozó vidékekről teljes áttekintést birunk, senkit sem szabad tévedésbe hagynunk arra nézve, hogy a Fekete-tenger felénk eső három kikötőjének vidékenkint három külön érdekköre van; ezen érdekköröknek a jelenlegi viszonyokhoz képest történt megalakulásán nekünk változtatni nem lehet, ne vitatkozzunk, hogy melyik tengeri kikötő érdekkörébe kell a magyar ipar és kereskedelmi érdekeinket beilleszteni, hanem mind a három tengeri kikötőhöz vezető három külön vasutvonallal igyekezzünk az összeköttetést megteremtenünk, ha nem akarjuk, hogy a székely vicinálisokhoz hasonló módon, vasuti összeköttetés hiányában, a koldusbotra kárhoztatott tönkremenetel örvényébe süllyedjünk.

Ezért nem tőlünk függ, hogy a Fekete-tenger három kikötője közül melyikkel hozzuk kapcsolatba a székely vasutakat, mert természetellenes irányt nem követhetünk s miután Szulinára és Várnára habár görbe uton, de mégis eljuthatunk, elégedjünk meg a teljesen hiányos összeköttetést Constancával létesíteni.

Sepsiszentgyörgyön megrekedt székely vasutakat nem szabad balra Kézdivásárhely, Ojtoz, Galac felé elterelnünk, mert a szulinai tengeri kikötőnek már meg van Észak-Magyarországon a maga érdekköre; örvendünk kell annak, ha a magyar kormány nem kárhoztatja Belső-Szolnok, Szathmár, Máramaros vidékeinek összes ipari és kereskedelmi forgalmát arra, hogy Ga-

licia és Moldova felé járjanak Szulinára, hanem a deés—szászrégeni kapcsolat létesítésével egész Északmagyarország ipari és kereskedelmi érdekeinek forgalma Magyarország északi részeiben fekvő határvárosok és megyéken keresztül magyar államterületen épült magyar vasutakon juthat el — akár Gyimesen, akár Ojtozon át Szulinára.

Ha már tisztába vagyunk azzal, hogy Szulina érdekkörébe kell soroznunk egész Északmagyarországot és meggyőződünk arról, hogy Budapestről, Kolozsvár, Marosvásárhely, Székelyudvarhely, Sepsiszentgyörgyről: nem Kézdivásárhely, hanem Magyar-Bodza, Buzeu, Csernavoda és Constanca fekszik egyenes irányban; fejtsünk meg még egy másik ellentmondásnak látszó talányt és világosítsuk fel egymást arról, hogy Széchenyi korában más viszonyok léteztek, akkor Csernavodánál még nem létezően „a dunai áthidalás“, most nemcsak Romániában, a Dunán innen fekvő megyéknek, hanem nekünk is, különösen Magyarország keleti határán fekvő Háromszéknek ezen áthidalás nyitotta meg Kelet kapuját, az eddig hozzáférhetetlenül tőlünk és a felénk eső román megyéktől elzárva volt tengeri kikötőt, Constancát; ezért Sepsiszentgyörgyről nem mehetünk Szulinára, hanem Constancára. Különösen tekintetbe kell vennünk, hogy a gróf Széchenyi korában és a dunai áthidalást megelőző időkben, az akkor jelentéktelen magyarbodzai határállomás számításba nem jött, példa rá azon tény, hogy midőn Magyarország és Románia között, a gyimesin kívül más vasutvonal engedélyezése iránti tilalom szerződésileg meg lett állapítva, az arról szóló jegyzőkönyvben: Bélbor, Tölgyes, Békás, Úz, Ojtoz határállomások meg voltak nevezve, de Magyar-Bodza és Román-Buzeu nem voltak megemlítve; ennél fogva aka-

dály arra nézve fenn nem forog, hogy ezen a ponton át a Fekete-tenger constancai kikötőjébe juthassunk.

Ezenkívül már hirlapokban is nyilvánosságra jutott tény az, hogy midőn Szulina Romániától elszakítván, nemzetközi minőséget nyert és a román királyság önállóságának elismerése jeléül az egyetlen román kikötőben, Constancában nemzetközi flotta demonstráció rendeztetett, a román szakminiszter külügyi képviselőnk jelenlétében azon ohajtásának adott kifejezést, hogy miután a dunai áthidalás, a dunán-inneni vidékeknek a constancai kikötőt hozzáférhetővé tette, ohajtandó volna, hogy a Buzeuhoz csak 37 kilométer távolságba lévő, magyar vasut kiépítése által a forgalom növekedése legalább részben hozza meg a dunai áthidalás költségeinek kamatait, miről azonban külügyi képviselőnk a magyar kormányt nem értesítette.

Dacára tehát annak, hogy a Székely Szövetség gyűlésén, a Fekete-tengerrel való kapcsolat határpontjára nézve egyetértés létre nem jött, s a tagok egyrésze, habár nagyobb küzdelem árán, a nemzetközi szerződésben foglalt tilalmat, új szerződés létesítése által, Sepsiszentgyörgyről a szulinai összeköttetést lehetőnek tartják, legyen szabad reménylenünk, hogy lehetetlen dolgot senki sem kíván s miután Kézdivásárhely, Ojtoz, a szulinai kikötő érdekköréhez tartozik, s azon a határponton túl 36 székely község lakói, habár román alattvalók, a politika kizárásával, ipari és kereskedelmi érdekeinket vasut nélkül is valamint eddig, jövőre is pártolni fogják, nekünk érdekünk nem az, hogy Sepsiszentgyörgyöt kiragadjuk a constancai kikötő természetes érdekköréből, hanem az, hogy miután ellenségeink a párhuzamosság szójátékával megakadályozták, hogy Kézdivásárhely környéke közel Galachoz

vasuti kapcsolatot nyerjen, igyekeznünk kell, hogy iparunk és kereskedelmünknek nagy akadályát nyakunkról lerázzuk és a zsákutcába szorított kézdivásárhelyi vicinális akár Gyimes felé, akár Ojtoz felé folytatást nyerjen, miért is nem a sepsiszentgyörgy—constancai kapcsolatot kell megakadályozni, hanem — ha sikerül — a megkárosodásunkra kötött államszerződés felbontása tudnunk kell, hogy más pontokon is vannak bajaink : nevezetesen a gyergyói és piatrai kapcsolat létesítését Odessza felé, valamint a Csikszereda és Kézdivásárhely közötti vasut folytatólagos kiépítését, onnan pedig az Ojtoz és Brailla közötti kapcsolat engedélyezését kell sürgetnünk, hogy eddigi közgazdasági összeköttetéseink, a Szulina érdekkörébe meg ne szakadjanak, hanem vasut által gyarapodást nyerjenek, s ne legyünk a jövőre is kénytelenek Kézdivásárhelyről Gyimesre utazni, hogy a szomszéd román községekbe juthassunk, mely hosszú és drága ut helyett követelni kell, hogy a szomszéd forgalom előnyeit és a csekély értékű áruink értékesítésének lehetőségét adják meg nekünk, a szerződés felbontása esetében, mi a Sepsiszentgyörgy és Constanca közötti világforgalom megakadályozása nélkül is megengedhető, azért ezt a vonalat ne bántsuk, mert Sepsiszentgyörgy a constancai és nem a szulinai kikötő érdekköréhez tartozik és Magyarország ipari és kereskedelmi érdekeinek irányát nem Kézdivásárhely és Brassó transversális vasutvonala, hanem Budapest—Marosvásárhely—Székelyudvarhely székely vasutak fővonalának követelményei szabják meg.

E szerint tehát a három tengeri kikötőhöz vezető három párhuzamos irányu vasutvonal által a volt Erdély közepén eső székely vasutak is ki fognak épülni és Sepsiszentgyörgyről Magyar-Bodza és Román-Buzeu

közötti vasuti kapcsolattal megnyilik a vicinálisok és a székely vármegyék mindenikének az összeköttetés a Fekete-tengerrel, melytől mesterségesen eddig el lettünk zárva.

Miután a székely vasutaknak a constancai kikötővel szükséges kapcsolatba hozatala román részről akadályokba nem ütközik, lássuk mennyi költségbe kerültek a székely vicinálisok, melyeknek megváltása, a magyar kormány részéről meg lett ígérve és mennyi költséget igényelnek a székely vasutak, melyek kiépítése esetében a zsákutczában rekedt székely vicinálisok és székely vármegyék Constanca felé kapcsolatot nyervén közgazdasági érdekeink életképes állapotba jutnának s a vicinálisok megváltása fölöslegessé válván, ezek megváltására szánt pénzüsszezből a székely vasutak egész vonala kiépithető lesz. Sőt Budapest a székely vármegyék piacával és a négy székely vicinálissal kapcsolatba hozatván a Fekete-tenger constancai kikötője mindnyájunknak megközelithető lesz.

Ha tehát a Székely Társaságok egyesülésével a Székely Szövetség közgyűlésének az lesz az eredménye, hogy az elősoroltakon kívül még a Csikszereda és Kézdivásárhely közötti vasut is létre jő, hazánk északi határán tul 36 román községben honos székely testvéreinkkel, a politika kizárásával, közgazdasági érdekeink érvényesülvén, iparüzleti és kereskedelmi összeköttetéseket hozhatunk létre, régi küzdelmeink örvendetes kiégítést nyernének. Háromszék északi részének Szulina, keleti részének pedig Constanca és déli részének Várna piaca is érdekeink érvényesítésére, meg fog nyilni.

Ha már oda jutottunk, hogy egy, különösen a székelysége nézve sérelmes államszerződés felbontásával egy újabb szerződés alapján, az eddig remélt egyet-

len egy román tengeri kikötő helyett olyan szerencsés lesz a székelység, hogy gróf Széchenyi István nyomdokain haladva, a Székely Szövetség, a székely vármegyék és a székely országgyűlési képviselők hazafias közreműködése mellett :

I. Oroszországgal az odesszai kikötőre nézve ;

II. Szulinára nézve a nemzetközi bizottsággal ;

III. Romániával a constancai kikötőre nézve ;

IV. Bolgárországgal a várnai kikötőre nézve ; a székely érdekek megfelelő szerződéses viszonyt hozhatunk létre, ezen időpont bekövetkeztéig nem szabad az eddigi módon mindent a kormánytól várnunk, hanem a végpusztulást hirdető ellenségeinkkel szembe szállva, igyekeznünk kell a négy székely vármegye fővárosait a Székely Szövetség tagjainak határozatával megegyezőleg, a székely vasutaknak egyetértőleges kiépítése által, egymással közvetlen kapcsolatba hozni és az eddiginél könnyebb érintkezési módok által, a székely nemzet egységes voltát ország-világ előtt bebizonyítani, még mielőtt késő lenne, nehogy a székely nemzet is a Noé bárkája vidékén már tönkrement örmény nemzet sorsára jusson.

Igyekezziünk mindnyájan a Székely Társaságok Szövetkezésének eszméjéhez szívet-lelékkel, testi és lelki erőnk teljességével hozzájárulni ; s ha ezen az uton sikerül magunkon segíteni, az Isten is megsegít.

Hazánk ujjaszületésének korszakában a székelység önérzetre ébredését a Székely Társaságok Szövetkezésének köszönhetjük, mert akkor, midőn ellenségeink a székelyek végpusztulását hirdetik és mi magunk is az egész világtól elszigetelve, a vicinálisokkal csak idegen érdekek szolgálatára rendeztük be magunkat, ennek hatása alatt sajnosan érezzük annak következményeit,

hogy a körvasutak nagy kegyesen megelégednek azzal, hogy Kolozsvár, Beszterce, Szászrégen, Brassó, Segesvár, Nagyszeben, Szászsebes, Szászváros legyenek egymással vasuton összekötve. De feleslegesnek, sőt párhuzamosság hamis ürügye alatt, megengedhetetlennek tartják, hogy a székely vasutak által a székely vármegyék egymással összeköttetésbe hozassanak; sőt most még arról is álmodoznak, hogy a székelység végpusztulása esetében: Marostordamegye székhelye Szászrégenbe, Udvarhelymegye székhelye Segesvárra és Háromszékmegye székhelye Brassóba tétessék át, hogy az idegen nemzetiségek megmagyarosodása Kolozsvár példájára elérhető legyen.

Ilyen falra festett árnyképek engem annyira gondolkodóba ejtettek, hogy szeretettel kérem a Székely Szövetség vezéreiből, lépjenek a vagyongyűjtés térére, igyekezzenek ki-ki a maga körébe vármegyénkint részvénytársaságot alakítani és a zálogba adandó részvényekből a székely vasutak kiépítését lehetővé tenni. A részvénytőkének teljes befizetése 50 évre is terjedhet, s addig, míg a Székely Szövetség, a részvényekre, a szükségletnek megfelelő előlegeket az előmunkálatok sok időt igénylő műveleteinek elkészítésére beszerzi, a szövetségi tagok gyakori tanácskozása annyi tapasztalatot fog nyújtani, hogy a számonkérési felszólalások mindenkit a teendőik iránt tájékoztatni fognak.

Azon feltevésben, hogy lesznek tagok, a kik tudni akarnák, hogy mennyi pénzről van szó, a következő számításokkal szolgállok.

A székely vicinálisok kiépítése, a következő költségeket igényelt:

I. A kocsárd—szászrégeni vicinális
33 km. hosszú, km. 47,180 K igényelt 1.360,000 K.

II. A héjjasfalva—udvarhelyi vicinális
39 km. hosszú, km. 47,180 K igényelt 1.840,000 K.

III. A brassó—háromszéki vicinális
77 km. hosszú, km. 72,728 K igényelt 5.600,056 K.

Együtt 8.800,056 K.

IV. A kükküllőszög—sóváradi vicinális
102 km. hosszú, km. 76,900 K igényelt 7.844,000 K.

Együtt a 251 km. hosszú vasut . 16.644,056 K.
költséggel lett kiépítve.

A székely vasutak kiépítésére szükséges költségek kiszámítására, ugyanazon vidéken épült vicinális költségeink számítását alapul elfogadva, a következő eredmény mutatkozik :

A kolozsvár—marosvásárhelyi székely vasutvonalak hossza 83 kilométer, melynek kiépítésére kilométerenkint 41,212 koronát számítva 3.419,596 K.

A marosvásárhely — sz.-udvarhelyi vasut 81 km. hosszú, km. 47,180 K . . . 3.335,580 K.

A székelyudvarhely—sepsisztgyörgyi vasut 92.5 km. hosszú, km. 72,728 K . . 6.609,976 K.

A sepsiszentgyörgy—magyarbodzai 37 km hosszú, km. 2,250,000 K.

Együtt a 294 kilométer hosszú székely vasut, vidékenkint a vicinális költségeihez hasonló összeget véve számításba, építési költsége 15.615,142 K.

Ha tehát a székely vasutak kilométerenkint nem lesznek drágábbak, mint ugyanazon vidéken épült vicinálisok, akkor a vicinálisok megváltási összegéből a székely vasutak költségei fedezhetők lesznek.

Azonban, ha a székely vasutak több építési költséget igényelnek, mint a mennyit ugyanazon vidéken épült vicinálisok igényeltek, például:

294 kilométer székely vasut építési költségeit km. általában 60,000 koronába számítva, az összes székely vasutak 17.640,000 koronát igényelnének s ezen esetben a hiány fedezésére a székely részvénytársaságok 996,000 koronával több költség fedezésére kellene, hogy elkészülve legyenek, mint a mennyit a vicinálisoknak a kormány által kifizetni ígért megváltási összeg kitesz, akkor is ez a két millió székely lófőnek fejenkint egy fél korona költséget okozna, hogy ezen életmentő vasut kiépüljön s végtére is a magyar törvényhozástól, még ezen költségek megszavazását is remélhetjük, sőt megfelelő összetartás, kitartó küzdelem árán reménylenünk kell, hogy a székely érdekeknek megfelelő székely vasut, mely a dunai áthidalás előnyeinek felhasználásával megnyitja nekünk Románia egyetlen kikötőjébe vezető Kelet kapuját „Constancát“, meg is lesz.

Ezen reményről nem szabad lemondanunk, míg a székely vér áztatta Székelyföldön csak egy ősi székely házaspár létezni fog, vagy egyetlen székely fiu-leány életben lesz, mert: „Itt élünk, halnunk kell.“

Borszéky Soma.