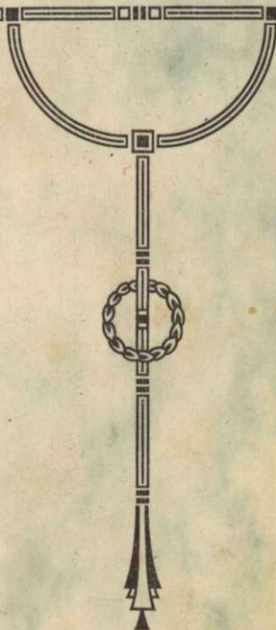


BORSZÉKY SOMA

SZÉKELY VASUTAT A SZÉKELYSÉGNEK



ÁRA 3 KORONA

KIADJA BETEGH PÁL ÉS TÁRSA KÖNYVKERESKEDÉSE SZÉKELYUDVARHELY

1905



SZÉKELY VASUTAT A SZÉKELYSÉGNEK



IRTA

BORSZÉKY SOMA

NYUG. MINISZTERI OSZT. TANÁCSOS



János Borszék
János Borszék

SZÉKELYUDVARHELYT

KIADJA BETEGH PÁL ÉS TÁRSAI KÖNYVKERESKEDÉSE

1905

05058

BETEGH PÁL ÉS TÁRSAI
== könyvnyomtató-intézetéből
SZÉKELYUDVARHELYT, Kossuth - u.

Borszéky Soma nyug. miniszteri osztálytanácsos három indítványa, melyet az O. M. G. E. és a földmivelésügyi miniszter ur támogatása mellett Csiktusnádon 1902-ben megtartott székely kongresszus vasuti szakosztályához beadott és összes dolgozatainak gyűjteménye, melyek a Fekete-tenger vidékén fekvő „Székelyföld érdekeinek a szövetséges osztrák, a magyarországi és a székely vasutak világkereskedelmi érdekeivel lehetséges összeegyeztetését indokolják és azt bizonyítják, hogy csak a Székelyföld közepén, székely községeken keresztül a constancai kikötőbe vezető vonal érdemli meg jogosan a „székely vasut“ elnevezését.

Függelékül a Székely Társaságok Szövetkezetében Marosvásárhelyt 1904. évi november hó 28-án megtartott felolvasása és a „Székelyek“ c. Aradon megjelent könyvben közölt dolgozata.



Bevezetés.



földmivelésügyi m. kir. miniszter ur támogatása mellett 1902. évi augusztus hó 28., 29. és 30-ik napjain Csiktusnádon megtartott székelv kongresszus vasuti szakosztályában, mint a marosvásárhelyi kereskedelmi és iparkamara egyik kiküldött tagja három indítványt mutattam be, melyek közül a 3-ik indítványt a következőkben kívánom ismertetni:

A székelv vasutak fővonala, mely az eddig mellőzött székelv községeken keresztül a négy székelv vármegye székvárosait egymással kapcsolatba hozza: nemcsak átmeneti kereskedelmünket szolgálná kelet felé, hanem az egész Székelvföldön a közgazdasági erők tömörítését célozza és meg kell valósítsa, ezért nem nevezhető csak szorosan vett vasuti kérdésnek.

A székelv vasutak fővonala hivatva van az erre legalkalmasabb Székelvyudvarhely központban csoportosítva lehetővé tenni, hogy a székelv vasutakon mindazt, a mi a Székelvföldön pénzzé tehető, önmagunk megismerhessük és értékesítés végett másokkal is megismertethessük.

A Fekete-tenger közelségének előnyeit, az eddig teljesen elhanyagolt székely ipar és kereskedelem érdekeit, csak a székely vasutak kiépítésével érvényesíthetjük.

Székelyudvarhelyt, mint központot kell üzleti összeköttetésbe hozni: Piatra felé Odesszával, Gyimes felé Szulinával, Buzeu felé Constancával, Nagyszeben és Brassó felé Várnával.

Ezen tengeri kikötők mindenikében felállítandó magyar kereskedelmi ügynökségek és munkaközvetítő hivatalok támogatása mellett, mind az osztrák befolyás alatt épült magyar államvasuti vonalak, mind pedig a most kiegészítendő székely vasutak, érdekazonosságuk alapján egyetértőleg megállapítható olcsó vitelberekkel okvetlenül forgalomnövekedést fognak nyerni.

Alapvető követelménynek tekintendő, hogy Budapest a négy székely vármegye városaival: Marosvásárhelylyel, Székelyudvarhelylyel, Sepsiszentgyörggyel és Csíkszeredával közvetlen kapcsolatot nyerjen.

Harmadik alapvető követelmény, hogy ha már eddig eltűrtük a székely közgazdasági érdekek háttérbe szorítását s öngyilkossággal határos módon beleegyeztünk abba, hogy a csak Brassón, vagy Nagyszebenen és Bukaresten át vezető vasuton és csak a várnai kikötőből juthassunk Konstantinápolyba, a hozzánk közelebb eső odesszai, szulinaí és constancai kikötőktől pedig teljesen el legyünk zárva; valahára önérzetre ébredésünk jelének tartom, hogy ha a székely vasutak építésével életjelt adunk magunkról, midőn megakadályozhatjuk azt, hogy az osztrák vasutak érdekében, a keleti iránytól elterelt, zsákutcákba épített négy székely vicinális — forgalom hiányában — végkép elpusztuljon.

A székely vasutak fővonala Kolozsvártól Constancáig derékszögben metszi a mostani négy székely vici-

nális vasutat; Marosvásárhelyen, Erdőszentgyörgyön, Székelyudvarhelyt és Sepsiszentgyörgyön és ezen keresztezési pontok mindenike különben is a székely községekből álló egész vidék főhelyei lévén, gócpontokká avatandók, melyekkel az ottani ipar és kereskedelmi érdekek felkarolása mellett mind a négy zsákutcába rekedt székely vicinálisnak ezen gócpontokba belevezető és ezen gócpontokból kivezető, összesen tizenhat egymással kapcsolatba hozható, különböző irányu hálózata által forgalmi növekedést adhatunk és ezáltal mind a Fekete-tengerre vezető székely vasut, mind pedig a vicinálisok négy gócpontjából jobbra-balra nyolc irányba vezetett vonalak, a keresztezési pontokban egymást táplálva, egymást életképessé kell, hogy tegyék.

Kolozsváron át négy székely gócpontból támogatva a Fekete-tenger négy kikötőjét: Odesszát, Szulinát, Constanlát és Várnát, a közelség és közvetlenség előnyeinek felhasználásával átrakodás nélkül gyorsan elérhetjük, keleti kereskedelmünket az eddiginél előnyösebb módon érvényesíthetjük.

1. A kocsárd—szászrégeni vasutvonal zsákutcába végződván: a kolozsvár—constancai székely vasut keresztezési pontjában, Marosvásárhelyt négyfelől táplálva, a Piatra és Csikgyimes felé meghosszabbítva lesz, életképessé tehető.

2. Küküllőszög—sóváradi mostani vicinális, hasonlóképen zsákutcába épülván, a székely vasutak fővonalának keresztezési pontjából, Erdőszentgyörgyből jobbra-balra, előre-hátra megnövekedett szállítási képességet nyervén, megtalálja az utat nemcsak Piatra, Gyimes, hanem Constanca felé is, és ekkor ki fogja magát fizetni.

3. Héjjasfalvától Székelyudvarhelyig zsákutcába épült harmadik székely vicinális, a székely vasut fővo-

nalának keresztezési pontjában Székelyudvarhelyt négy felől táplálva a világ négy része felé létesített folytatólagos összeköttetésével: Kolozsvár felé Budapesttel; a zetelaki uton Piatra felé Odesszával; az oláhfalvi uton Csikszereda felé Szulinával, a Sepsiszentgyörgy felé megnyíló fővonalon egyenesen Constancával; jobbra Nagyszeben felé Várnával nagy jövőjű kereskedelmi vasutak megnyitását hozná létre.

4. A brassó—kézdivásárhelyi zsákutcába épített székely vicinális, a székely vasut székelyudvarhely—constancai fővonalának keresztezési pontjából, Sepsiszentgyörgyből kiindulva, jóvá tehetné azt a vereséget, a mit az által szenvedett, hogy ezen vicinális végpontjából Kézdivásárhelyről nincs vasutunk a közel Braila, Galac felé, hanem egész Háromszéket visszafejlődésre utalva, Csikgyimes—Szulina felé és Brassó—Várna felé félreeső vidékekre tereltetett.

Az itt elősoroltak képezik indítványaim lényegét, miután azonban a székely kongresszus munkálatairól megjelent nyomtatványban az O. M. G. E. csak indítványaim címeinek szövegét adta ki; de ezen indítványhoz csatolt térképet és hirlapi cikkeket költségkimelés tekintetéből, mellőzni határozta, a székely kongresszus szakosztályi gyűléseiben pedig az ottani felszólalásokra kiszabott idő rövidsége miatt mindezeket előszóval előadni nem lehetett: jelen dolgozatomat a nyilvánosság elé hozni szükségesnek tartottam.



I. RÉSZ.

Az indítvány szövege.

Mondja ki a székely kongresszus határozatilag a következő vasutvonalak és intézkedések megvalósításának szükséges voltát:

1. Nagy-Károly, Zilah és Deés felől (a Szamos és Maros folyók völgyeinek egyesítése mellett): a szászrégeni fővonalhoz csatlakozólag létesítendő vasutvonalon Észak-Magyarországból, a kiépítendő szászrégen—madéfalvi székely vasuton Gyimes és Galacon át a Fekete-tenger ázsiai partjainak kikötőivel közvetlen összeköttetésbe juthassunk.

2. Arad, Déva, Piski, Alvinc, Nagyszeben, Vöröstorony, Bukaresten, Rustsukon át Bolgárországnak várnai kikötőjéig már teljesen kiépítve levő vasutvonalakon, a magyar érdekeknek megfelelő raktározási szabályok és hajójáratok berendezésével az ázsiai partok kikötői Dél-magyarországból is könnyen megközelíthetők legyenek.

3. A budapest—kolozsvári vasutvonalhoz leendő csatlakozás céljából közvetlen új vasuti vonalak építendők, miután

a) Kolozsvártól Marosvásárhelyig,

b) Marosvásárhelytől Székelyudvarhelyig,

c) Székelyudvarhelytől Sepsiszentgyörgyig,
 d) Sepsiszentgyörgytől a magyarbodzai országhatárig és

e) a magyar határtól román Buzeuig, illetőleg onnan kezdve Csernavodán át már teljesen kiépített román vasutakon a constancai kikötőbe: a székelysége és a magyarságra nézve is igen előnyös térfoglalás akadály nélkül megtörténhessék.

Budapest, 1902 augusztus 26-án.

Az indítvány indokolása.

A Rabonbánok utódai oly időket értek el, melyek a vasutak korszakának nevezhetők, mert most már nem létezik rendezett állam vasut nélkül; nincs nemzet, mely a mindennapi élet küzdelmeiben sürgőssé vált „járás-kezelés“, a megélénkült „adás-vevés“ tömegesen mutatókövetelményeinek vasut nélkül üzleti pontossággal megfelelni képes legyen.

A nemzeti fejlődés országutján odajutottunk, hogy a székely nemzet nem vonhatja ki magát azon kötelezettsége alól, hogy az emberi társadalom közgazdasági érdekeit rendszeresen és öntudatosan előmozdítva, multjához méltóan érvényesítse magát.

A jelentéktelennek látszó székely vasutaknak szükséges voltát bebizonyítandó, mellékletképen ezen dolgozatomhoz hozzá csatoltam és közreadom azon anyag-halmaz egy kis részét, mely évek óta fáradozásaim tárgyát képezi, melyből, a ki akarja, megláthatja, hogy milyen helyet kell a székely nemzetnek a többi európai népek között elfoglalni.

A székely nemzetnek feladata: Magyarország világ kereskedelmi útját kelet felé egyengetni, hogy az utba eső Székelyföldön keresztül találja meg Magyarország a kelet egyik kapuját az egyetlen román kikötőt: „Constancát“.

Nem szabad nekünk senkinek időt engednünk arra, hogy a Magyarország központjából egyenes irányban kelet felé vezető magyar vasutat: Kolozsvárról jobbra-balra Tövis, Szászrégen felé elterelve, a székely vármegyék két fővárosát: Marosvásárhelyt és Székelyudvarhelyt a faképnél hagyják, és Magyarország északi és déli határszélein, a Fekete-tenger másik két kikötőjének, Szulinának és Várnának érdekköréhez tartozó két magyar vasutvonal párhuzamos iránya miatt: a Székelyföld keleti határhegyeinek közepén fekvő: constancai kikötő előttünk jövőre is elzárva maradjon, s ezen vidékre nézve életkérdést képező „székely vasutak“ Magyarország világkereskedelmi vasutvonalaiba beilleszthetők vagyis ezzel egyesíthetők ne legyenek.

A székelysége nézve nemcsak az képezi a kérdés tárgyát, hogy belkereskedelmünk rendbe van-e, vajjon igaz-e, hogy turisztikai és balneológiai szempontokból indokolható körvasutak által, a „székely vasutak“ fölöslegessé vannak-e téve vagy nem, hanem vajjon Magyarország világkereskedelmi vasutvonalainak érdekeivel, a két vasutvonal közül a „székely vasutak“ vagy a körülötte képződő „körvasutak“ vannak-e nagyobb összhangzásban? És ha így teszszük fel a kérdést, kétséget nem szenved, hogy a közérdek a székely vasutak javára dönti el a kérdést, mert külkereskedelmi érdekeink érvényesülése csak a székely vasutak által van lehetővé téve.

A körvasutak már csak azért sem tehetik fölöslegessé a székely vasutakat, mert a székely vasutak az

általános külkereskedelmi szempontokon kívül a négy székely vármegye fővárosainak egyesítését és a négy székely vicinális vasut megmentését eszközlik és külkereskedelmi érdekeink mellett, a közérdeket is szolgálják, míg ellenben a körvasutak, az erdélyi határszéleken körülvezetve, csak balneologiai és turisztikai érdekeinket elégítik ki s a volt Erdélyt sem ismertetik meg a turistákkal a maga egészében.

Ennélfogva teljesen indokolt azon ellenérvelésünk, hogy a körvasut csak belkereskedelmünk érvényesítésére szorítkozik, míg ellenben a székely vasutak a Fekete-tengert is hozzáférhetővé teszik s a vízi utat Konstantinápolyba, Constanca felől nagyon megrövidítik.

Nem szabad felednünk, hogy csak a közvetlenül Constancába vezető magyarbodzai völgy átjárója nem ütközik nehézségekbe, mert a gyimesi átjáró megnyitása alkalmából csak a többi átjárók lettek a két állam átjáróinak tilalmához kötve, ellenben a magyarbodzai átjáró megnyitása a szomszéd állam érdekeivel nem ellenkezik.

Önérzetre ébredésünk jelen korszakában tanulmányoznunk kell azt a kérdést, hogy habár meg is szűnt Erdély külön ország lenni, vagyis épen azért, mert csak Magyarországgal egyesülten érvényesítheti magát Európa többi államaival szemben, miképen kell az „Unio“ következtében a székely ég ipar és kereskedelmi érdekeit Magyarország kereskedelmi érdekeivel összhangzásba hozni, miképen lehet a nyugatról kelet felé irányzott „székely vasutak fővonalát“ Magyarország világkereskedelmi vasutjának fővonalába beleilleszteni s miképen érhető el azon cél, hogy a négy székely vármegye fővárosai a magyar közgazdasági érdekek képviselőjében, mint számbavehető tényezők életjelt adhassanak magukról.

Ezért kötelesek a négy székely vármegye fővárosai hazafiasan összetartva, hazánk határterületén az alakuló „összes vasuti vonalak hálózatával“ foglalkozni, mert a székely ipar és kereskedelmi érdekek kijátszásával tervezett „körvasutak“ magukban véve, a négy székely fővárost egymással tervszerűen egyesítő székely vasutak nélkül nem érdemlik meg, hogy hazánk határnépeit teljesen kielégítő „vasuti hálózat“ elnevezésével ruháztassanak fel.

Ennélfogva kétséget sem szenved, hogy a székely fővárosok környékein csoportosult székely községeknek tisztán székely lakói, székely vasutak nélkül az anyagi végpusztulástól megmenthetők nem lesznek.

Itt van tehát annak az ideje, hogy alapos munkát végezzünk; mindenek előtt ismernünk és ismertetnünk kell saját helyzetünket, mert az osztrák befolyás alatt keletkezett körvasutak eszméjét, mint a székelységet egyedül boldogító eszmét nem fogadhatjuk el, habár turisztikai szempontból elvitatni nem akarjuk, hogy hazánk keleti határain felhalmozva található mesés számu gyógyforrások látogatottsága és kereskedelmi szempontból ezek vizeinek elszállítása, nemkülönben az erdei iparvállalatok létesítése s a nagy erdőterületek terményeinek értékesítése bármilyen cím alatt, de vasutakat igényelnek, azonban a körvasutaknak falra festett árnyképe sokakat közülünk annyira elkábitott, mint a török derviseket körforgásos táncuk; mit ők mulatságból megtehetnek, de reánk nézve a székely vasutak életkérdést képezvén, miután csak körvasutakból nem élhetünk meg, minket a Székelyföld zömét elkerülő és kikerülő, közgazdasági érdekeinkkel ellenkező körvasutak még nem mámorosítottak el annyira, hogy azokban veszтүnket meg ne lássuk.

A körvasutak eszméje konzervatív alapon csak a létező vasutak fejlesztését tartja megengedhetőnek, míg én ezzel ellenkezőleg alapvető munkát tartok szükségesnek s a Székelyföld közepének teljes mellőzését magába foglaló körvasutaknak egyedül érvényesíthető eszméjét határozottan elítélem.

A honfoglaló székelység további fenmaradása nem az eddigi irányzat fentartását, hanem ezen irányzat gyökeres átalakítását kell hogy feladatunkká tegye.

Nem ismerhetem el azon tulbecsült álláspont jogosultságát, melyet a székely kongresszus előadója is magáévá tett, mintha az eddigi iránytól eltérő székely vasutakat, költségesebb voltuk miatt, nem lehetne felépíteni, ellenben a kevesebb akadályokkal és kevesebb költséggel kiegészíthető körvasutak olcsóbb voltuk ürügye alatt inkább érdemelnének tekintetbevételt és ezért okvetetlenül rögtön kiegészítendőek volnának, mert a székelységnek életmentő eszközeivel szemben nem ismerek akadályokat. A technikai tudományok jelenlegi nagy fejlettségének korszakában, ha már a székely vasutnak kiépítése szükségesnek mutatkozik, nem léteznek olyan nehézségek, melyeket leküzdeni ne lehetne, példa erre a nagyapoldi vasutvonal, melynek átvételére a magyar államnak elég pénze volt; ennél fogva csak méltányos, hogy a székelyek még hasonló nagy áldozatok árán is nyerjenek székely vasutat.

A Székelyföldnek természetadta kedvező fekvése van s a körvasutakkal szemben a székely vasutak azon megbecsülhetetlen előnyével bírnak, hogy Magyarország és a Fekete-tenger között a Székelyföld útba esvén, hazánk világkereskedelmi útját, a székely vasutak kiépítése által, Budapestről Kolozsvár, Marosvásárhely, Székelyudvarhely, Sepsiszentgyörgy, Buzeu felé, a Fekete-tenger

constancai kikötőjével, egyenes vonalban, közvetlen kapcsolatba lehet hozni, míg ezzel ellenkezőleg a körvasutak csak a helyi érdekeket szolgálják. Ezért valóságos istenkáromlás azt állítani, hogy a körvasutak előnyei a székely vasutak fölött abban állanak, mintha a körvasutakat mindenki óhajtana, mert senki ellene fel nem szólalt, míg ellenben a székely vasutak kiépítését oly irányban tervezzük, a hol eddig vasut nem volt és a székely nép, mely meg is szokta az eddigi vasut nélküli állapotot, attól félve, hogy a vasut behozatalával a fuvarozás keresetétől meg lesz fosztva, nem is óhajtja a székely vasutak felépítését.

Tagadom, hogy ilyen érvelés mellett a körvasutak nagyobb fontossággal bírnának, mint az ipari és kereskedelmi szempontból megélhetésünkre okvetetlenül szükséges székely vasutak; s azt állítom, hogy a székely vasutaknak a világkereskedelmi vonalba szükséges beillesztése olyan közérdek, melynek érvényesítése nélkül a Fekete-tenger egyetlen román kikötőjét: Constancát saját érdekeink körébe belevonni és hazánknak hozzáférhetővé tenni képesek nem leszünk soha.

Magyarország keleti részeiben az egymástól különböző, de egy célt szolgáló körvasutak és székely vasutak nehéz kérdéseinek egyetlen megoldási módja volna, hogy mind a két vasut egymást kiegészítve jöjjön létre, de a keleti kereskedelmünk életképessé tételét magában foglaló ezen két kérdés megoldását ne bizzuk a véletlenre.

Ez megérdemelne egy újabb agyagfalvi gyűlést. A négy székely vármegye értelmiségének részt kell venni egy olyan vasuti hálózat megállapítása iránti tanácskozásokban, melyekből a magyar államot fentartó székely elem érdekeinek érvényesülése kizárva ne legyen; általában örködnünk kell, hogy a székelység sorsa felett a

székely megyék meghallgatása nélkül — így tehát a székely vasutak kérdésében is — egyedül csak a „körvasutasok“ ne határozhassanak.

A székelység anyagi érdekeinek megfelelő vasuti hálózat megállapítása ma úgy áll, hogy ha igaz, hogy a körvasutak létesítése ismeretlen tényezők által elhatározott dolog, követelnünk kell, hogy a körvasutak miatt a székely vasutak kiépítése ne mellőztessék, hanem a keleti vasutak hálózatának kérdése csak a székely vasutak kiépítése után tekintessék befejezettnek, sőt a körvasutak mellett a székely vasutak kiépítésének szüksége is soroztassék világkereskedelmünk vasuti hálózatának keretébe s ezzel a székely közgazdasági érdekek is vétessenek figyelembe, mert a körvasutak a székely vasutakkal együttesen vagy egyidejűleg felépítve erőgyarapodást jelentenének, de csak a két érdek egyesítése által lehetne létre egy olyan állapot, mely megérdemelné hazánk keleti részeiben a szükséges, egész vasuti hálózat elnevezését.

Egy ilyen vasuti hálózat megvalósíthatná ezeréves küzdelmeinknek rég megérdemelt jutalmát; míg ezzel ellenkezőleg, ha nem törődünk közgazdasági érdekeink érvényesítésével és az általam bemutatott székely vasutak kiépítése azon okból volna megbuktatható, hogy a névtelen tényezők által már elhatározott körvasutak a székely vasutakat fölöslegessé teszik, egy ilyen eshetőség nagy csapás jelentőségével birna az egész székelységre nézve.



II. RÉSZ.

Indítványok.

A székely kongresszus vasuti szakosztályához beérkezett 18 indítvány három osztályba sorozható:

- a) tíz indítvány új vasuti vonalakra vonatkozik,
- b) három indítvány a székely vicinálisok államosításának tárgyát képezi,
- c) öt indítvány a várnai, constancai és galaci kikötők illetve keinek leszállítását, a székelyföldi áruk kedvezményes felvételét, továbbítását és gyors átrakódását tárgyalja.

a) Új vasutvonalak iránti tíz indítvány.

1. A szulinai kikötő érdekköréhez tartozó vasuti összeköttetéshez az 1895. évi VII. t.-c. alapján a madéfalva—szászrégeni vasutvonal egyszerre és azonnal kiépítendő.

2. A szulinai kikötő érdekköréhez tartozó vasuti összeköttetés és az 1891. évi XL. t.-c. alapján a Vöröstorony és Gyimes közötti államszerződésileg kikötött kap-

csolat a Sepsiszentgyörgy és Szászrégen közötti fővonalból kiágazólag folytatólagosan legalkalmasabbnak talált irányban Székelyudvarhely, Oláhfalu és Csikszereda közt sürgősen kiépítendő.

3. Az odeszai kikötő érdekköréhez tartozó vasuti összeköttetéshez, a szászrégen—madéfalvi fővonalból kiágazólag folytatólagosan Oláhtoplicától Borszéken át Tölgyes felé irányított román Piatrához vezető vasutvonal szintén kiépítendő.

4. Az odeszai kikötő érdekköréhez tartozó vasuti összeköttetéshez Székelyudvarhelytől Zetelaka felé Marosnyiresen át Gyergyószentmiklósrá, esetleg Békásra s innen legközelebb eső Piatrára vezető vasutvonal tanulmányozandó.

5. Az odesszai kikötő érdekköréhez tartozó vasuti kapcsolathoz Sóváradtól Parajdig, esetleg Ditró, Borszék, Bélborig s innen Piatrára vezető vasutvonal létesítendő.

6. A szulinai kikötő érdekköréhez tartozó három új vasutvonal közül:

a) Apahidától Marosvásárhely felé vezetendőnek indítványozott vasutvonal tulajdonképen a constancai kikötő érdekköréhez tartozik.

b) Marosvásárhelytől Héjjasfalvára vezetendőnek indítványozott vasutvonal, miután Székelyudvarhelyt teljesen elszigetelve hagyja, tulajdonképen a várnai kikötő érdekkörébe sorozandó.

c) Az Ágostonfalváról Ojtoz felé vezetendőnek indítványozott új vasutvonal a Székelyudvarhelyről Constancába vezető székely vasutszakaszt derékszögben metszi, mi ezen két vasutvonalnak egymástól eltérő irányát jelzi s ha a constancai vonal létre nem jő, Sepsiszentgyörgy és Kézdivásárhely elszigetelve maradván, ezen új vasutvonal tulajdonképen szárazföldön egy fő-

Iősleges kapcsolatot képez a három tengeri kikötő: Szulina, Constanca és Várna között.

7. A galac—szulina-i kikötőbe vezető összeköttetés tárgya azon indítvány, hogy a székely vasutak fővonalát nem Apahidától, hanem Kolozsvártól kezdve Marosvásárhelyig vezeti, tovább azonban Székelyudvarhely és Sepsiszentgyörgy elszigetelésével, más megyei községek területein keresztül; Marosvásárhelyről nem Hétjásfalvára, hanem egyenesen Ágostonfalvára, onnan pedig Kézdivásárhelyen át Soósmezőig és innen Galac felé tartja kiépítendőnek.

Nevezetes ezen indítvány megokolásában, hogy a székely vasutak forgalmának növelésére a székely vasutaknak a Fekete-tengerre vezető fővonalát a Székelyföldön keresztül, kelet-nyugati irányban indítványozza létesítendőnek, pedig ezzel ellenkezőleg az Ágostonfalvától Kézdivásárhelyre egyenesen tervezett vonal nem nyugatról keletre, hanem délről északra fekszik s a székely megyei fővárosok mellőzésén kívül, Constancának is tőlünk nyugatról keletre fekvő kikötője nem nyílik meg nekünk, hanem továbbra is elzárva marad.

8. A várnai kikötő érdekkörébe eső Földvár vasuti állomásra nézve indítványoztatik, hogy a szulina-i kikötőhöz vezető közvetlen kapcsolat létesítésére Földvár és Sepsiszentgyörgy között egy vasut kiépítése nyilvánítás-sék szükségesnek s ezzel összefüggésben, miután Sepsiszentgyörgy és Kézdivásárhely között már létezik vasut, ennek továbbépítése Kézdivásárhelyről Ojtoz és Galac felé eszközöltessék.

9. A szulina-i kikötő érdekkörébe eső Északmagyarország, mely a Fekete-tengernek csaknem szomszédságában levő Székelyföld kikerülésével Máramaros, Szatmár és Deés vidékeiről Galicia, Bukovina és Románia vas-

utain juthatott eddig tengeri kikötőhöz, nagy szükségét érzi annak, hogy most a gyimesi átjáró megnyíltával magyar területen nyerjen kapcsolatot és indítványoztatik, hogy a Szamos és Maros folyók völgyeinek Deés, Szamosujvár és Szászrégen felé lehetséges vasuti összeköttetése által a gyimesi átjáró forgalmát növeljük.

10. A constancai egyedüli román tengeri kikötő érdekkörébe eső összes székely vasutvonalak egyesítése Sepsiszentgyörgynél indítványoztatik, mert tudvalevőleg a constancai kikötő csak a Dunának Csernavodánál történt áthidalása által lett Magyarország felől közvetlenül hozzáférhetővé téve; egyuttal azért indítványoztatik a szomszéd állam ezen kikötőjének is a székely vasutakkal szükséges kapcsolatba hozatala, miután a román szakminiszternek a nagyhatalmak képviselői előtt 1902. évben tett ismeretes nyilatkozata szerint könnyen létesíthető, mert Sepsiszentgyörgy felől 52 km. távolságban lévő magyar Bodza és román Buzeu közötti 37 kilométer távolság egy rövid vasutvonal kiépítésével összeköttetésbe hozható s kívánatos is, hogy ezen új vasutvonal forgalomnövekedés által a dunai áthidalás költségeihez megfelelő mértékben hozzájáruljon.

Ennélfogva a székely vasutak fővonalának a székely vasutak oldalvonalalaival: Marosvásárhelyt, Székelyudvarhelyt, Sepsiszentgyörgyön lehetséges egyesítése és a constancai tengeri kikötővel indítványozott kapcsolatba hozatala azért is kívánatos, mert a constancai kikötő egyszerűbb berendezése a mi viszonyainknak inkább megfelel, mint a nagyhatalmak által nagyobb tőkebefektetéssel létesített és ezért nagy fekbérekkel terhelt szulinai kikötő.

A székely vasutaknak Budapest és Constanca között indítványozott nyugot keleti iránya és rövidsége reánk nézve sokkal előnyösebb, mint a mostani vasut-

vonalak bármelyike, melyek építése idejében a székelység közgazdasági érdekeire tekintettel nem voltak.

Ezért „székely vasutak“ elnevezése alatt a következő öt vasutvonal külön indokolható szakaszainak kiépítése indítványoztatik u. m.:

a) Kolozsvár—Marosvásárhely 83 kilométer,

b) Marosvásárhely—Székelyudvarhely 81·5 km.,

c) Székelyudvarhely—Sepsiszentgyörgy 92·8 km.,

d) Sepsiszentgyörgy, magyarbodzai országhatár 52 kilométer, ezentul pedig

e) a magyar határtól román Buzeuig kiépítendő 37 kilométer román vasuti kapcsolat a szomszéd állam törvényhozásának igénybevételével kieszközlendő.

A székely vasutak ezen fővonalának a közönséges helyi érdekű vasutvonalaknál sokkal nagyobb a jelentősége s ezért indítványoztatik, hogy a Székelyudvarhely és Csikszereda közötti vasut kiépítése törvényhozásilag biztosítva lévén, a székely vasutak fővonalának kiépítése által a székelyvármegyék másik három fővárosa is egymással közvetlen kapcsolatot nyerjen s Marosvásárhely, Udvarhely és Sepsiszentgyörgy is, mostani elszigeteltségükből, mely nagy idő és pénzveszteséggel jár, kiszabaduljanak.

Hasonló nagy fontosságú okból indítványoztatik hogy a székely vasutak fővonala, a vicinális székely vasutakat is, a mostani zsákutcákból vezesse ki s a két különböző irányu vasutvonalnak keresztezési pontjaiból ezen vicinális székely vasutak mindenikének a constancai kikötő tétessék hozzáférhetővé, miáltal mindkét féle vonal Magyarország külkereskedelmének számba veendő tényezőivé válna, minek utja az államosítással egyengethető volna.

b) Székely vicinálisok államosítása iránti három indítvány.

11. Brassó—Kézdivásárhely h. é. vasut,

12. Héjjasfalva—Székelyudvarhely h. é. vasut és

13. Marosvásárhely—Szászrégen h. é. vasut mindenikére nézve indítványoztatik, hogy a székely kongresszus megfelelő előterjesztésben folyamodjék a magyar kormányhoz ezen vicinálisok államosítása s az egy mástól eltérő díjak és illetékek beszüntetése iránt.

c) A várnai, constancai és galaci kikötők illetékeinek leszállítása, az összes székelyvasuti szállitmányok díjai és illetékei iránti öt indítvány.

14. A várnai tengeri kikötőben és oda vezető vasutakon Arad, Alvinc, Nagyszeben, másfelől Kolozsvár, Tövis, Brassó, Predeál és Bukarestől Várnára vezető vonalain fennálló kikötői díjak és szabályok egyöntetűvé tételére tegyen a székely kongresszus egy előterjesztést, hogy ezen díjak és illetékek a constancai kikötőbe érkező székelyvasuti szállitmányokra nézve is nyerjenek alkalmazást; továbbá hogy külügyi érdekképviselőtünk eszközölje ki, hogy az ázsiai partok kikötői közvetlen hajójáratok által a Constancába raktározott székely áruszállitmányok által is megközelíthetők legyenek.

15. A szulinai kikötő érdekkörébe tartozó székely vármegyékre nézve indítványoztatik, hogy a székely kongresszus tegyen megfelelő előterjesztést szakminisztereinkhez, hogy a székely vasutvonalakon feladott nyers ipari és bánya-termékek, valamint a feldolgozás végett Székelyföldre szállitandó más nyersárúk, továbbá gépek, géprészek, nemkülönben savanyuvizes üvegek, székely-

földi ásványvizekkel telt üvegek és az üres palackok önköltségéni szállítás kedvezményében részesítenek.

16. A szulina kikötő érdekköréhez tartozó székelyföldi árucikkeknek a keleti piacokra való kivitele érdekében indítványoztatik, hogy a magyar kormány részéről kezdessenek meg a megfelelő tárgyalások a román kormánnyal s az átmeneti árukra nézve a galaci kikötőig adassék díjkezdve, továbbá a főbb székelyföldi állomásokról engedtesék meg a közvetlen díjszabás megállapítása; a galaci kikötő illetékei szállitassanak le és az áruknak a vasutról a tengeri hajókra való átrakodása biztosíttassék.

17. A szulina kikötő érdekköréhez tartozó székely vasutak szállitmányaira nézve indítványoztatik, hogy a székely kongresszus tegyen indokolt felterjesztést a magyar kormányhoz az iránt, hogy a külföldi köteléki díjszabásba vétessenek fel az erdélyi nagyobb gabonaforgalmu állomások is, a fel nem vett állomások fuvardíjaira nézve pedig alkalmaztassanak a hozzá legközelebb eső, a rendeltetési állomással ellenkező irányban levő, a díjszabásba felvett állomásnak díjtételei.

18. A szulina kikötő érdekköréhez tartozó székely vasutak romlásnak alávetett szállitmányaira nézve indítványoztatik olyan értelmű előterjesztés megtétele, hogy ilyen áruk gyorsvonatokkal szállitassanak, ezeknek közvetlen csatlakozása biztosítható legyen s ezek számára télen fűthető, nyáron hűthető készülékekkel berendezett kocsik álljanak a közönség rendelkezésére.

Előadói javaslatok.

A székely kongresszus vasuti szakosztályához beérkezett összes indítványok a következő előterjesztés mellett lettek a székely kongresszus vasuti szakosztályában tárgyalás és elhatározás végett bemutatva:

Előadó ur, hogy saját szavaival éljek, előre bocsátotta, miszerint a székely bajok és nehézségek orvoslása nemcsak a szorosán vett székely kérdés, hanem a magyar hazafiság kérdése is.

Azonban nekünk ezt itt a székely kongresszusban nemcsak hazafiságból, hanem azért is tárgyalnunk kell, mert általánosságban összefüggésben áll az egész székely-kérdéssel.

Tudjuk, érezzük, hogy ha a székelység gyengül, gyengül a magyarság is.

Legégetőbb és a rendezésre legjobban rászoruló kérdés a székely vasutak ügye. Eddig az volt a főbajunk, hogy kereskedelmi téren elmaradtunk, mert manapság tisztán mezőgazdaságból megélni képtelenség, tehát van nekünk mit javítani kereskedelmi téren is, de nemcsak van és lehet, de kell is.

A Székelyföld az Isten által bőven meg van áldva természeti kincsekkel. Hogy ma ezeket nem sietünk kihasználni, első sorban a mi tétlenségünk az oka, másodszor pedig az, hogy ezek értékesítésének nagy akadálya van, t. i. a „székely vasut“ hiányzik. Szomorú dolog, hogy a magyar közvélemény s a magyar kormány hét esztendőn át nem teljesítette kötelességét, csak biztatott a székely vasut kiépítésével, de sajnos, ez még ma sincs meg. A kiépítési költség már hat évvel ezelőtt tervbe volt véve s ma azzal állanak elő, hogy hiányzik a pénz.

Ezt nevezem én szatócspolitikának! Ismétlem, hogy a székely vasutak kiépítése nemcsak a székelység, de egész Magyarország érdeke. Ismétlem, vannak természeti kincseink s kérdelem, miért nem tudjuk ezeket értékesíteni? Mert nem törődünk az értékesítésükre szolgáló eszközökkel; ez élehetetlenség.

Szükségesnek tartom épen azért, hogy az 1895. évi VII. t.-cikkben elhatározott székely vasutak madéfalva—szászrégeni vonala azonnal és egyszerre kiépíttessék.

Elsőnek ezt azért veszem, mondja az előadó, mert más összeköttetést a Kelettel nem kapunk, mint Gyimesen át, ehhez pedig az említettem vasutvonal kiépítése szükséges, mert e helyett Gyimestől Brassón át Segesvárig a mostani vasutat használni 120 kilométer kerülést jelent.

Hangsúlyozom, hogy a kiépítésnek azonnal való megkezdését sürgetni kell, mert — sajnos — a kereskedelmi miniszter ur ez ügyre vonatkozólag jelen év június havában beadott interpellációkra azt felelte, hogy Dédáig mindenesetre kiépíti és azt még ez év folyamán meg is kezdi.

Ezt a tervet elhibázottnak tartom, mert ha az a célunk, hogy a legrövidebb utvonalat megkapjuk kelet felé, nem lehet célunk egyuttal az is, hogy azt a vonalat csak évek múlva építsük ki. De pénzügyi lehetetlenség is, hogy több év alatt iparkodjunk visszaszerezni a befektetett tőke kamatait, mert ezen idő alatt a korábban elkészült vonalrész már elpusztul s újabb gondozást, pénzbefektetést kíván, a helyett hogy a tőke kamatait visszaadná.

A második indítványom pedig az, t. szakosztály, hogy miután az 1895. évi VII. t.-c. előírta, hogy a gyimesi fővonallal Székelyudvarhely összeköttesék; ez a

kapcsolat Székelyudvarhely, Oláhfa és Csíkszereda között létesítenék, mert ez mintegy 50 kilométerrel meg rövidíti az utat, ennek pedig szükségét látom. Továbbá általános közgazdasági szempontból elkerülhetetlen, hogy a Galacig kiépítendő vasutnak legrövidebb utvonalát keressük, ennél fogva indítványozom, hogy tanulmányoztassák egy vasutvonal Ágostonfalvától Galacig az Ojtozisoroson át és ezen összeköttetés létesítése végett Romániával kezdessenek meg a tárgyalások.

Jelenleg három vicinális vonalunk van, melyek megakasztják kereskedelmünk kifejlődését. Képtelen politika, melyet a kormány ezeket illetőleg követ, hogy éppen a legszegényebb Székelyföldet terheli ezen vicinálisok fentartási költségeivel. Csak nehezíti a forgalmat, csak gátolja a kifejlődést az által, hogy nem tudja a vonalakat megváltani, pedig ketteje most is meghozza a rendes 4 százalék kamatot. Borzasztó dolog, hogy ezeken a vonalakon háromféle tarifának vettetik alá minden áru; t. i. a brassó—háromszéki, héjjasfalva—székelyudvarhelyi és a marosvásárhely—szászrégeni vonalakon és mögöttük újra ott az államvasutak tarifája.

javaslatom tehát az, hogy a három vicinális vasut megváltassék és kereskedelmünk fejlesztése szempontjából kedvezményekben részesüljenek a szállítók, mert a Székelyföld távol fekszik az ország szívéből és még távolabb nyugattól, semhogy minden áruért rendes szállítási díjakat fizethetne. Mi szegények vagyunk, de mert a szállítás drága, meglevő értékeinket sem tudjuk értékesíteni, nemhogy versenyezni tudnánk. Ha szándékunk komoly s ha igaz az, hogy az államnak támogatni kell bennünket a székelyek megmentésében, nem látom be, hogy miért ne lehetne kivételes díjszabást engedélyezni.

Ha oda törekszünk, hogy keleten iparunk legyen,

törekednünk kell, hogy rövid összeköttetést létesítsünk s hogy szállítási kedvezményeket adhasunk. A transito szállításnál díjkedvezmény iránt Romániával még csak tárgyalásba sem bocsátkoztunk.

A harmadik mondandóm, törekedjünk kivinni, hogy a tengeri hajókra való átrakodás meg legyen könnyítve és biztosítva.

A mi hajóink közül hónaponként csak kettő jár be Galacra, illetve kikötőibe; a szállítási díjuk drága és nagy s ha esetleg a vasuti szállítmányoknak hetekig kell várakozni, míg hajó jön a kikötőbe, a fekbér óriási s a késedelem is nagy. Hogy ezeket rendezni ne lehetne, megfejthetetlen előttem.

Van javaslatomban két pont, melyeket a központi bizottság tett bele és közzé, de ez nem az én ajánlatom. Az egyik Oláhtoplicától Gyergyón át Tölgyesig, illetve a román piatrai összeköttetésig, a másik vonal pedig egy szárnyvonal Apahidától Marosvásárhely—Héjjasfalváig.

Fölmerült továbbá azon eszme, hogy a kisküküllői vasut Parajdig kiépítendő. Azt mondom, távol legyen tőlem, hogy ezen vonalak bármelyikétől is megijednék, hiszem, hogy minden talpalattnyi föld nyereség reánk nézve, de nem találom előterjeszhetőnek, mert habár igaz, hogy igen fontos a világforgalom szempontjából a toplica—odesszai összeköttetés s habár mintegy 12 km. helyi érdekű vasutvonal kiépítése is értékes és fontos, mert nagy Sóbányák értékének kihasználásával egyjelentőségű, még sem ajánlom és pedig azért, mert

1. a székely kongresszusnak nem az a feladata, hogy mentől több indítvánnyal álljon elő, hanem hogy egyet, a legfontosabbat kiszorítani tudjuk. De ha egyszerre ötven indítvánnyal állunk elő, mit sem tettünk, míg ezzel ellenkezőleg ha ötvenen állunk egy indítvány

mellé, olyan közvéleményt teremthetünk, mely meg fogja szabni a kormány székely vasuti politikájának irányát.

Én magam is kormánypárti vagyok, még sem tudom megérteni, miként nézheti a kormány a székely-kérdést ugyanazon szemüvegen át, mint a vend-, ruthén- vagy bunyevác-kérdést? Mert a székely-kérdés magyar államfentartási kérdés s ha a kormány is rááll erre az álláspontra, nekünk viszont óvakodnunk kell jelenleg ki-vihetetlen javaslatokat tenni.

2. A tölgyesi ág kiépítéséhez nemzetközi szerződés is kell, mi pedig tudjuk, hogy Románia nem akar ilyen kérdésbe bocsátkozni, úgy hogy ez nehezen lesz megvalósítható. Épen azért nem mertem a piatrai és az ojtói ág kiépítését ajánlani.

A 3. akadály a központi bizottság által ajánlott, de jelenleg általam nem javasolt pénzkérdés.

Sok küldöttségben vettem részt, mindenik miniszter megígérte, hogy mihelyt lehet ez ügyben valamit lendíteni, ezt megteszi; de a pénzügyminiszter ur, sajnos, azt a kifejezést használta, hogy az állam pénzügyei nehéz körülmények között vannak; szükségletünk óriási. Mindezek dacára ő is megegyezett és megígérte, hogy mindent el fog követni, csak hogy a székely vasut még az 1902. évben legalább az egyik részében megkezdessék.

Íme a pénzkérdés útját állta a kész tervnek is, mert hisz ez ügyben még mai napig sem történt semmi.

Kérem tehát a székely kongresszus vasuti szakosztályát, a beérkezett javaslatok közül a toplica—tölgyesi és az apahida-héjjasfalvi vasutvonalakra vonatkozó indítványt elejteni s a többi indítványt elfogadni.

Kongresszusi határozatok.

A székely kongresszus vasuti szakosztályában tárgyalta és a kongresszus teljes ülésében elfogadott határozatokra nézve előre bocsátom, hogy a beérkezett összes indítványok közül a székely kongresszus egyet sem utasított vissza; sőt ellenkezőleg, habár az előadó a piatrai és ojtozi átjárókon általában vasutak építését megengedhetőnek nem tartotta, ajánlani nem merte s az erre vonatkozó indítványokat elejtendőnek véleményezte és különösen a piatra—odesszai kapcsolatra vonatkozó 3., 4. és 5. indítványt és az ojtozi—galaci kapcsolatra vonatkozó 6., 7. és 8. indítványt azért mondotta elejtendőnek, mert a Romániával kötött szerződésünk értelmében mindkét fél kötelezte magát, hogy a vöröstoronyi és gyimesi átjárón kívül más vasuti kapcsolatot egyik sem fog engedélyezni, habár továbbá az óriási tőkebefektetést igénylő 9. és 10. pontban indítványozott új vasutvonalak kiépítését és a 11., 12. és 13. pontokban foglalt három vicinális megváltását pénzügyi tekinteteből elejtendőnek véleményezte, ennek dacára a központi bizottság ajánlatára a székely kongresszus kimondott határozataiban talált módot arra, hogy a négy székely vármegye küldöttei legalább a jobb jövő iránti reményüktől megfosztva ne legyenek s jó szándéku hazafiság által sugalt valamennyi indítvány elől a jövőbeni megvalósítás útja elzárva ne legyen, de nagyobb tőkepénz hiányában ne kívánjuk tiz új vasutnak kiépítését, hanem elégedjünk meg a törvényhozás által már biztosított két vasutvonal megvalósításával, így tehát alakilag egyik vasuti indítvány sem lévén visszautasítva, mindenik határozatban csak a sürgősség nem jutott kifejezésre; ennek megfelelőleg kellene az egymástól kü-

lőnböző határozatokat osztályozni; azonban külkereskedelmünk szolgálatában álló székely vasutak életképessé tételére a szomszéd piacok közelségének előnyei kell, hogy mérvadók legyenek; ezért a kongresszusi határozatokat a szomszéd állami kikötők irányára szerint fogjuk csoportosítani.

A hozzánk közel eső Fekete-tengernek kikötői közül csak Bolgárországnak várnai kikötőjébe vezető vasutak vannak minden oldalról kiépítve. A szomszéd Románországon keresztül megközelíthető szulinai és constancai kikötőktől vasutak hiányában eddig teljesen el voltunk zárva.

A közelebbről Csik-gyimesen keresztül megnyílt vasuti összeköttetés lehetővé teszi ugyan, hogy ezen a vasuton Galacra és Szulinára eljuthassunk, de ezen kapcsolat létesítése is az összes székelység közgazdasági érdekeinek lábbal tiprását foglalja magában, mert Gyimes is botrányos kerülőuton közelíthető meg: Kolozsvár, Tövis, Brassó és onnan vissza Sepsiszentgyörgyön át és Gyimestől is csak újból visszatérő uton lehet a Kézdivásárhely irányában fekvő Galacra utazni.

Ezen tény magyarázza meg azon általános óhajtatást, hogy Csikgyimes legalább Szászrégen felől hozzáférhető legyen, habár Szászrégennek is félreeső fekvése azt kívánja, hogy Kolozsvárról előbb Kocsárd—Marosvásárhelyre és innen egy egész félkörbe kiépült vasutat vegyünk igénybe, hogy a Gyimes felé vezető szászrégen—madéfalvi vasut kiindulási pontjához eljuthassunk, mert Deés felől az onnan közel eső Szamosujváron át nincs vasuti összeköttetésünk Szászrégenbe.

Ne csodálkozzunk tehát, hogy a székely kongresszus az új vasutak építésének szükségét magába foglaló tiz indítvány közül csak egyedül a szászrégen—

madéfalvi vasutvonalnak, minden indokolás nélkül, azonnal és egyszerre leendő kiépítését határozta el sürgetendőnek, a többi vasutaknak csak elhalasztó hatással bíró, cimek alatti kiépítését emelte határozattá, a mint alább következik.

a) Új vasutvonalak.

I. Azonnal és egyszerre kiépítendő:

1. A szászrégen—madéfalvi vasutvonal, melynek kiépítése az 1895. évi VII. t.-cikk alapján a kongresszus végrehajtóbizottsága által a magyar kormánynál sürgetendő.

II. Azonnal tanulmányozandó és sürgősen kiépítendő:

2. A székelyudvarhely—oláhfalú—csikszeredai vasutvonal, mely mint legalkalmasabbnak talált csatlakozás, a vöröstorony—gyimesi összeköttetéshez az eziránti szerződés alapján szükséges.

III. Mint folytatólagos vasut kiépítése az odesszai kikötőhöz vezető összeköttetéshez kívánatos:

3. O.-Toplicától Borszék—Tölgyes—Piatra felé.

4. Az Udvarhely—Zetelaka—Gyergyószentmiklós—Békás—Piatra felé.

5. A Sóvárad—Parajd, esetleg Ditró-Bélbor—Piatra felé.

IV. A legrövidebb idő alatt kívánatos kiépítés végett tanulmányozandó a galaci kikötőbe vezető új vasúti összeköttetés.

6. Apahidáról Marosvásárhelyre, innen Héjjasfalvára és Ágostonfalváról Ojtoz—Galacra.

7. Kolozsvárról Marosvásárhelyre, innen Ágostonfalvára, Kézdivásárhelyre, Soósmező—Galacra.

8. Földvárról Sepsiszentgyörgy—Kézdivásárhely—Ojtoz—Galacra.

V. Jövőre nézve kívánatos a keleti iránynak megfelelőleg Északmagyarország vidékeinek és a Szamos folyó völgyének a Maros folyó völgyével szükséges vasuti kapcsolat által a vasuti összeköttetés létesítése:

9. Deés—Szamosujvár—Szászrégen—Gyimesen át Szulinára.

VI. Jövőre nézve óhajtható, a nyugat-keleti iránynak megfelelőleg, egy vasuti összeköttetés a Fekete-tenger constancai kikötőjével.

10. Kolozsvártól Marosvásárhely — Székelyudvarhely—Sepsiszentgyörgyön át a magyarbodzai határig, onnan pedig román Buzeu—Csernavoda—Constancáig s egyuttal a négy székely vármegye fővárosainak egyesítése mellett a négy székely vicinális vasut keresztezési pontjából ezek kapcsolatba hozatala a constancai tengeri kikötővel.

b) A székely vicinálisokra nézve:

VII. Sürgősen szükségesnek tartja:

11. A brassó—kézdivásárhelyi h. é. v.,

12. héjjasfalva—székelyudvarhelyi h. é. v. és

13. A marosvásárhely—szászrégeni h. é. v. államosításának és utasítja a végrehajtó bizottságot, hogy tegyen e célból a magyar kormány indokolt felterjesztést.

c) A várnai, constancai és galaci kikötők illetve keinek leszállítása; székely áruk kedvezményes felvétele, továbbítása, gyors átrakódása és vasuti kocsik berendezése iránt.

VIII. A székely kongresszus végrehajtó bizottsága utasíttatik megfelelő előterjesztések és intézkedések megtételére, hogy

14. A várnai és constancai kikötői díjak és illetékek külügyi érdekképviselőnk útján tanulmányoztatásának, eszközöltessék ki azok leszállítása, hogy mind a két kikötőbe egyforma díjak nyerjenek alkalmazást; továbbá hogy a magyar kormány kérje ki külügyminiszterünk közbenjárását arra nézve, hogy nyerjünk az ázsiai partokkal közvetlenül közlekedő hajójáratokat.

15. Magyar államterületen a négy székely vármegyében feladott nyers ipari és bányászati áruk, valamint a feldolgozás végett a Székelyföldre szállítandó nyers áruk, gépek, géprészek, továbbá savanyuvizes üvegek, ásványvizek, Magyarország összes vasuti vonalain az önköltségen való szállítás kedvezményében részesítenek.

16. Külügyminiszterünk kéressék fel az iránti tárgyalások megindítására, hogy a székely vasutakon szállított átmeneti áruk a galaci kikötőben díjkedvezményben részesítenek általában, hogy a magyar áruszállítmányokra nézve a közvetlen díjszabás megállapítása legyen megengedve, a raktározási kényszer legyen megszüntetve s a nagy időközökben érkező hajókra való átrakodás legyen előre biztosítható.

17. Hogy a külföldi kötelékek díjszabásaiba az erdélyi részek nagyobb gabonaforgalmu állomásai véteszenek fel, a kötelékbe fel nem vett vasuti állomások fuvardijául pedig az ezen állomáshoz legközelebb eső, de a rendeltetési állomástól ellenkező irányban fekvő köteléki állomás díjszabási tételei alkalmaztassanak.

18. Hogy a romlásnak alávetett áruk és fogyasztási cikkek gyorsvonatokon szállitassanak s ezekre nézve a közvetlen csatlakozás engedessék meg s végre, hogy télen fűthető, nyáron hűthető vasuti kocsik álljanak a közönség rendelkezésére.



BEFEJEZŐ KÖZLEMÉNY.

A székely kongresszus vasuti szakosztályának tárgyalásairól.

A székely nemzeti gyűlések megörökítésének és rendszeresítésének elmulasztása, azt eredményezte, hogy senkink sincs, a ki a székelységet összehozza, és semmink sincs, a mi a székelyek együvé tartozásának érdektárgyát képezze.

Pedig a Rabonbánok kora lejárt; a székelységet összetartó pogány vallás megszűntével a keresztényszeretet hozta eddig össze a székelyeket, a székely nemzeti gyűlésekbe, most prózai, anyagi kérdések uralják a helyzetet, a megélhetés gondjai kényszerítik a székelységet az egyetértés eszméjének felkarolására; a hazaszeretet és a fajszeretet kell hogy megvalósítsa az 1848-ik évi uniót, mely alkalmul szolgált arra, hogy a mohácsi vész idejében ketté vált Magyarország ismét egyesülvén, a székely testvérek Magyarország megújulásának korszakában, ősi erejük teljességében érvényesíthessék magukat.

Szerencsénk, hogy az újabb kor követelményének megfelelő egyesülés új módját: „a székely kongresszus eszméjét“ a székelység értelmisége saját jól felfogott érdekében magáévá tette, s az együvé tartozás érzését az elfásult kebeleekben felébresztette.

Budapesten az „Országos Magyar Gazdasági Egyesület“ köztelkén Széchenyi István gróf szelleme valóstotta meg új életre ébredésünk korszakát, s a székely kongresszus alakjában az összes székelységnek nyújtott támogatás által, a székely nemzeti gyűléseket a halottaiból feltámasztotta.

Ha más eredménye nem is lenne az európaias új elnevezés alatt megtartott székely nemzeti gyűlésnek, mint hogy egész halmaz irományra felszaporodott sérelmeinket összegyűjtve, ezek mibenlétét megismerhetjük s egy rendszeres munka megkezdését és bevégzését „lehetővé tettük“, küzdelmeink tárgyát számba vetjük s már most írásba foglalva tudhatjuk s megítélhetjük, hogy mi felett lehet és mi felett kell panaszkodnunk; kettős célt értünk el:

Először látjuk, hogy a székelység nem áll mindenkitől elhagyatva vezetők nélkül, létezik egy erkölcsi testület, melyet rendes költségvetés mellett állandósítani és tervszerű működését, egy központi iroda létesítésével akár Budapesten, akár Székelyudvarhelyen a Rabonbának fészkeben biztosítani lehet.

Másodszor önmagunk állapíthatjuk meg a munka programját, ezen nemzeti gyűlés, vagyis székely kongresszus eddigi tárgyalásaiból fogalmunk lehet a teendők sokaságáról, mert az eddig számba vett anyag-halmazban megtalálhatjuk érdeklődésünket és a székely kongresszus további működésének munkaterét, melyet kicsinylenünk nem szabad, mert csak ezen székely

kongresszus végrehajtó bizottságának szervezése is sok értelmes székely embernek adhat munkát a kezébe és biztosíthatja nemcsak ezen iroda személyzetének, hanem az itt képviselt székely nemzet létjogosultságának elemi feltételeit, ha ezen székely kongresszus végrehajtó bizottsága rámutathat a pénzszerzés becsületes módjaira, ha a tiszta számításra alapítjuk közgazdasági érdekeink kérdéseinek sokféle elágazó megoldási feltételeit.

Számításba kell vennünk, hogy a székely vasutak kérdésének helyes megoldása egészséges mederbe terelheti a székely közgazdasági érdekek érvényesülését s megóvhat minket attól, hogy továbbra is a kizsákmányolás hamis érdekeinek áldozatai legyünk.

A székely vasutak kérdésében összehozhatjuk a földbirtokost az iparossal, a kereskedővel, a zsákutcába tévedt négy székely vicinális sorsát kezükben tartó pénzemberekkel, akik nagy tudásukkal és szakképzettségükkel hivatva vannak közgazdasági kérdéseinket egészséges alapra fektetni s bennünket anyagi érdekeink országutjára vezetni. A székely vasutak megoldásának kérdése nagy munkát kíván; székely vasutak nélkül azt, amink van, értékesíteni nem bírjuk s a székely vicinálisoknak már nagyon kevés az a forgalom, amit a földbirtokos adhat; a nyers termények forgalmának növekedéséhez hozzá kell járulni azon szállítási szükségletnek, melyet nekünk csak az iparcikkek szállítása és kereskedelmi áruk továbbítása adhat meg Budapest támogatása mellett.

A vasuti forgalom nagyobb mérvű növekedésére gondolnunk sem lehet másképen, mint olyan székely vasutak építésével, melyek Budapestet és a Fekete-tengert a Székelyfölddel közvetlen összeköttetésbe hozzák; ennél fogva csak az mentheti meg a vasutnélküli állapotra kárhoztatott székelységet az anyagi pusztulástól, ha a

székely birtokosok, iparosok, kereskedők és a négy székely vicinális részvényesei karöltve, szövetkezés útján, mint érdektársak összeállnak, egymást támogatva, a székely kongresszus végrehajtó bizottságának előterjesztéseit magukévá teszik s a négy vonalszakaszra osztott székely vasutvonalak közül mindegyik vármegye a saját érdekkörébe eső vonalszakaszra nézve egy bizottságot alakít s ezen bizottság az ügyet részletekben letárgyalva az illető vonalszakasz financirozásának lehetősége s a felett: önállóan határoz, hogy a négy székely vármegye bizottságai vegyék kezükbe az illető vonalszakasz kiépítése iránti vasut ügyében, a vezető szerepet; s mindenik bizottság saját hatáskörében befolyásolja a vicinális részvénytulajdonosait olyan irányban, hogy ők vállalják el az illető vonalszakasz kiépítését.

Hogy pedig ezen négy külön vasuttársaság és négy külön vicinális részvényeseinek egymásközi versengése ki legyen zárva, valamennyi mostani vicinális részvényesei Székelyudvarhelyen, mint az egymástól innen egyforma távolságra eső központban a székelyudvarhelyi vonalszakasz bizottsága által tanácskozásra összehívattván, közösen kellene hogy folyomodjanak a székely kongresszus azon határozatának megvalósítása iránt, hogy a részvényesek pénzéből az állam építtesse ki és vegye át fokozatosan előbb csak kezelésbe, azután a pénzviszonyok javultával végleges tulajdonába, mind a négy székely vasutvonalnak szakaszait, mind pedig valamennyi mostani vicinálist, mert ha ezen vasutvonalak mindegyike államosittatni fog, csak akkor lesz az állam azon helyzetben, hogy az egyik vonalon beálló veszteséget a másik vasutvonal jövedelmének többletéből fedezni lehessen. Minden esetre legjobb lenne, ha minden vármegye vasuti bizottsága részvények kibocsátása útján magok

a jobb módu gazdák szabnák meg saját érdekeiknek és saját szükségleteiknek megfelelőleg a Fekete-tenger constancai kikötőjébe vezető székely vasutak menetének irányát és kiépítésének költségeit Budapesten; és Udvahelyt központosítható áruink csoportosítását és rakározását s csak azután, midőn a vasutvonal jövedelmeiből a befektetett tőke kifizette magát s a részvénytőkék uj üzleti befektetésekre felhasználhatók, midőn mindenki a saját viszonyainak megfelelő üzleti berendezés által megélhetésének kuforrásait maga és családja számára megtalálta s a constancai tengeri kikötő érdekkörébe eső, egy pár óra alatt meglátogatható vidék szükségleteinek kielégítésére megkívántató tapasztalatokat magának megszerezte, kellene az illető vasutvonalnak tőkeszerzés végett az illető megyének magának megváltani, miként ez közvagyon gyűjtése szempontjából más vidékeken is szokásban van.

Tudjuk, hogy a székely birtokosság a vasut nélküli nehéz közgazdasági állapotok miatt eredmény nélkül maradt küzdelme után, mindenkitől elhagyatva, a jobb jövő iránti reményétől megfosztva, mindenki iránt bizalmatlan, egymásba sem bizik s magára maradva, tanácstalanul áll véráztatta földén, az elmúlt régi szép idők emléken elmerengve, fájdalommal tapasztalja, hogy Magyarországgal történt egyesülés óta, midőn a magyar faj megmentésére Erdély önállóságáról lemondott, mindenféle ürügyek alatt a székely nemzet érdekei háttérbe szorulnak és törvényhozás útján is a fajfentartó érdekek a szomszéd népek érdekeinek lettek áldozatul oda dobva és most, midőn a székelység a pénzszerzés becsületes módjaitól meg van fosztva s a Székelyföldön hiányoznak a megélhetés tisztességes feltételei, szánnal beszélnek a székelységről, mely minden az ál-

lamtól vár; pedig alamizsnát nem kérünk, de miután a félrevezetett törvényhozás révén, téves állami intézkedések tették tönkre az egész székelységet. Az igazság követelményét képezi, hogy az állam által elkövetett hibákat maga az állam hozza helyre. Építse ki államköltségen a Fekete-tenger constancai kikötőjébe vezető székely vasutak fővonalát s ezzel a székelység közgazdasági érdekeit előmozdítva, a türhetetlen anyagi viszonyok nyomasztó hatása, azon reményben nyerjen enyhülést, hogy legalább a jövő nemzedék előtt az anyagi javulás és gyarapodás utja nem lesz elzárva.

A székely vasutak kiépítésének útjában nem áll olyan nagy műszaki akadály, mint például a nagyapoldi vonalon, mert a mi van, a műszaki tudományok fejlődésének jelenlegi magas fokán könnyen leküzdhetők.

Végére is ki fog tűnni, hogy a székely vasutak kiépítésével, rövidségük miatt a kereskedelmi világ ezeket fogja igénybe venni s be fog bizonyulni, hogy kezdetől fogva nem az eddig követett hamis irányokat, hanem a közérdeket szolgáló, egyenesen a Fekete-tenger constancai kikötőjébe vezető székely vasutakat mint fővonalat kellett volna eddig is kiépíteni.

Ennélfogva szerencsésnek mondhatjuk magunkat, hogy végére megtaláltuk az egész székely nemzet érdekképviselőjét, a székely nemzetgyűléseket pótló székely kongresszusban. De tárgy is bőven van, melyek mindenike megérdemli, hogy azok feletti tanácskozás végett mind a négy székely vármegye küldöttei Székelyudvarhelyre utazzanak. Reméljük, hogy a székely vasutak kérdésében befoglalt négy székely megye fővárosának, 4 négy székely vicinálisnak és a constancai tengeri kikötőnek egymással szükséges vasuti összekötése sikerülni fog.

Általában tudva van, hogy milyen közel fekszik Kolozsvár, a székely vasutak kiindulási pontja a szomszéd Székelyföldhöz s mégis a közvetlen összeköttetés hiányában mennyire el van szigetelve a magyarság a székelységtől; bámulni lehet, hogy ezen két testvérnép eddig is milyen békességesen tűrte el, a kölcsönös érintkezés lehetetlenségének hátrányait. El sem hiszi az, aki ezen a vidéken nem járt, hogy Kolozsvárról egész Erdélyt megkerülve, csak Brassó felé utazva lehet Sepsiszentgyörgy és Csíkszereda székely megyék fővárosait megközelíteni, sőt hogy Kolozsvárról a szomszéd Marosvásárhelyre utaztunkban előbb Kocsárdra kell mennünk, hogy innen visszafelé Marosvásárhelyre eljuthassunk; és Segesvárra kell kerülnünk, hogy Székelyudvarhelyt elérhessük.

Ilyen kerülő utak és ellenséges érzülettel épített vasutvonalak használatával kinozták agyon a szegény székely népet, mely kereskedelmi üzletek érdekeinek kielégítése és a megélhetési módok érvényesítése iránti igyekezetében a mostani vasutak használatának kényszere alatt utiköltségekre költötte el a piacra vitt árucikkeinek teljes értékét. Ez magyarázza meg a kivándorlás okait.

Ezen állapotokkal szemben, a székely vasutak kell hogy lehetővé tegyék, a székely nép megélhetőségét és mentőeszközüül szolgáljanak azon cél elérésére, hogy a székely vasutak új piacokat nyissanak meg a székelységnek; mely hazátfentartó, különben is életre való természeténél fogva megérdemli, hogy a megélhetésére szükséges árucikkeinek értékesítését, az eddigi közlekedésügyi nehézségek elhárításával lehetővé tegyük.

De taglaljuk sorban a székely vasutak rövid voltát, és ezen rövidség által, a négy székely vármegye között létesített közelségnek megbecsülhetetlen előnyeit.

A magyar határ és a constancai kikötő közötti távolsági méreteknél összehasonlítását, akár Gyimes, akár Predeál felé vezető vasuti vonalakkal, ezuttal mellőzve; csak a magyar állam területén meglévő vasutak távolsági méreteit ohajtjuk a székely vasutak méreteivel összehasonlítani és tárgyalni.

I. Kolozsvártól Marosvásárhelyig:

A mostani vasuton Kocsárd felé a távolság 119 kilométer, mely ut megtételére legalább egy napot kell számitanunk.

Székely vasuton a távolság lesz 83 kilométer, melyet gyorsvonaton 1 óra 23 perc alatt, személyvonaton 1 óra 51 perc alatt meg fogunk tenni.

II. Székelyudvarhelyről Marosvásárhelyig:

A mostani vasuton Héjjasfalva felé a távolság 243 kilométer, mely ut megtételére most egy fél napnál több időt kell számitanunk.

Székely vasuton a távolság lesz 81 kilométer, melyet gyorsvonaton 1 óra 48 perc alatt képesek leszünk megtenni.

III. Székelyudvarhely és Csikszereda közt:

A mostani vasuton Héjjasfalva Brassó felé a távolság 294 kilométer, mely ut megtételére egy egész napot kell számitanunk.

Székely vasuton Oláhfalva felé a távolság 50 kilométer, mit gyorsvonaton 50 perc alatt, személyvonaton pedig 1 óra 7 perc alatt meg kell tennünk.

IV. Székelyudvarhely és Sepsiszentgyörgy közt:

A mostani vasuton a távolság Brassó felé 191 km. Ezen ut megtétele egy fél napnál több időt vesz igénybe.

Székely vasuton a Homoród-völgyön Barót, Málnás felé a távolság 92 kilométer vagy Előpatak felé még kevesebb; ezen utat gyorsvonaton 1 óra 32 perc alatt,

személyvonaton pedig 2 óra 3 perc alatt fogjuk megtenni.

V. Sepsiszentgyörgy és a magyar országhatárpont között nem lévén vasut Uzon felé, az utazás egy napot vesz igénybe, Borosnyó, Bodzaforduló, Szitabodza felé kevesebbet.

Székely vasuton Uzon felé 52 kilométer, Borosnyó felé 37 kilométer, mely utat gyorsvonaton egy óra vagy egy fél óra alatt, személyvonaton egy óra és fél óra alatt vagy legfőlebb egy óra alatt megjárhatjuk.

Ezen kétséget kizáró adatok bizonyítják, a székely vasutaknak nemcsak szükségés voltát; sőt mi több, egyedüli mentőeszközök magaslatára emeli a székely vasutak kérdését. Mert ha látja a nép, hogy Sz.-Udvarhelyről 1 ó. 23 percnyi idő alatt a m.-vásárhelyi hetivásárra elmehet és délig visszajöhet, ha tapasztalni fogja, hogy Székelyudvarhelyről Sepsiszentgyörgyöt 1 óra 32 perc alatt a székely vasuton megjárhatja s ugyanannyi idő alatt vissza is jöhet Székelyudvarhelyre, ha lehetővé tesszük, Székelyudvarhelynek központtá avatása által, hogy a négy székely vármegyének bármelyik fővárosából: Csikszeredából, Marosvásárhelyről, Sepsiszentgyörgyről a nép azt, ami eladni valója van, egy, legfőlebb egy és fél óra alatt Székelyudvarhely piacára beviheti s viszont az udvarhelyiek akár Marosvásárhelyt, akár Csikszeredát vagy Sepsiszentgyörgyöt egy óra alatt meglátogathatják és egy óra alatt székely vasuton Udvarhelyre vissza is jöhetnek, olyan mesés állapotok jöhetnek létre, hogy az egész birtokosság új életre ébredése által több kedvvel fog az élet küzdelmeibe belemenni, mint a milyent most naponkint, minden székely ember aléltságába és reménytelenségébe észlelhetünk; és a kivándorlási esetek sem fognak szaporodni. A nép nem tud annak kifejezést adni,

hogy miért vesztette el életkedvét, de mindenki érzi annak utóhatását, hogy a honvédek fegyverletétele után, a most létező vasutakat csak olyan vidékekre vezették, ahol rebellisek összeesküvésétől nem lehetett félni.

Általánosságban véve örvendetes eseménynek tartjuk, hogy nemcsak a magyar törvényhozás, hanem az egész magyar társadalom is meleg érdeklődéssel, általános rokonszenvvel kíséri a pusztulóban levő székelység megmentésére irányult törekvéseket és a most rohamosan megindult élet-halál harcban, jól eső örömmel látjuk: hogy gróf Széchenyi István áldott emlékének megújultával az O. M. G. E. hazafias intézkedései a székely kongresszus megtartását lehetővé tették.

A székely kongresszus élő bizonyága annak, hogy minket az elmúlt idők régi emlékei összetartásra kell hogy ösztönözzenek.

A székely kongresszus van hivatva, a székely nemzeti gyűléseket pótolni; de miután a négy székely vármegye nem létező pénzalapjaiból a székely vasutakat kiépíteni nem lehet; legalább a székely vasutak mikénti kiépítésének lehetőségéről kell tanácskoznunk.

Más nemzeteknél a politika kizárásával, a közös nemzeti vagyon iránti érdeklődés, képes ébren tartani az egyesülés eszméjét, ezen közös érdek még az utódokat is összehozza tanácskozásra. Sajnos, hogy a mostani viszonyaink közt a világ négy része irányába elszórt, négy vármegyében élő, nagy hegyek által egymástól elszigetelt székely nemzet, az együvé tartozás eszméjét naponkinti megerőltetett munkával sem képes feleleveníteni.

A székelység nagy részét — nem lévén közös nemzeti vagyona, mely felett vitatkozni lehetne — nincs a mi összetartása, a székely nemzeti gyűlések megtartását

csak kísérletezésnek tekintik; pedig közgazdasági érdekeink érvényesülésének kérdései és a Fekete-tenger constantai kikötőjéhez vezető „székely vasutak“ alkalmasok volnának arra, hogy ügyeinkben nem idegen érdekek érvényesüljenek, hanem magunk segítsünk magunkon.

A székely kongresszus kebelében, a székely vasutakra nézve, az idő rövidsége miatt, nem voltak a részletekbe beható tanácskozások; ezért vált szükségessé: hogy a négy székely vármegye küldöttei már most tanácskozzanak a székely kongresszus elhatározásainak tárgyát képező kérdésekre nézve, hogy a székely kongresszus egybehívása előtt, a teendőkre nézve állást foglalva, a kongresszus kebelében eldöntendő kérdések készületlenül ne találjanak.

A magyar ipari és kereskedelmi érdekek, melyek a székely ipar és kereskedelem érdekeivel azonosoknak tekintendők, fennállhatásunkra szükséges kedvező anyagi viszonyok elérésére kell hogy irányuljanak, s habár hazai iparunk és belkereskedelmünk gondoskodásunk főtárgyát képezi, nem szabad felednünk, hogy hazánk határnépei a székelyek vannak hivatala külkereskedelmünk alapjait a Fekete-tenger kikötőiben lerakni. Nekünk első gondunk kell hogy legyen Constanca; s ezt magyar kereskedelmünk fő színhelyévé kell felavatnunk. Mi azonban külügyi hivatalos érdekképviselőtünk támogatása nélkül nem lévén érvényesíthető, a budapesti kir. kereskedelmi társaságot kell hogy külkereskedelmi érdekeink képviselőtére megnyerjük, s annak tagjait a székely kongresszusban való részvételre felkérjük.

A Constancával szükséges kapcsolat elérésére, nem lehet első dolgunk a vicinálisok államosítása, hanem a székely vasutak fővonalának felépítése, hogy a Constancába vezető ezen fővonal létesítésével egyidejűleg a négy

székely vármegye együvé tartozását közvetlen kapcsolat által megvalósítva lássuk, s a székelység egyetértését halottaiból támasszuk fel; csak azután fog a minket egyesítő székely vasutvonalból kiágazólag, a négy székely vicinálisnak a constancai kikötőbe vezetése önmagától bekövetkezni, és jövedelmezőbbé tételük fogja őket életképesse tenni; ezen vicinális vasutak államosításáról most egyelőre mondjunk le; építsük ki és államosítsuk előbb a székely vasutak fővonalát, csak azután gondoljunk a vicinálisok államosítására, mert a székely kongresszus állandósítása által saját kereskedelmi érdekeink érvényesítése lehetővé tétetvén, első sorban a székely vasutakra és székely érdekképviselőkre kell gondolnunk, melyet a magyar kormány támogatása mellett közös külügyi kormányunknál kell kieszközölnünk, hogy a székelységnek eddig nem történt különös pártfogása legalább jövőre megfelelő figyelem tárgya legyen, mert a ki nem vándorolt, konzuláris taksákat fizető, tehát közös protekció alatt álló székelységnek egy helyen: Constancában tömörülni kell; és ha kereskedelmi érdekeinket itthon nem érvényesíthetjük, a kiment, de ki nem vándorolt testvéreink kell, hogy megfelelő kereskedelmi összeköttetések közvetítése által segítségünkre legyenek, hogy ezzel a székely nemzet fennmaradásának lényeges feltétele tömörülés és vagyonbeli szaporodás által elérhető legyen, mit székely vasutak nélkül nem érvényesíthetünk.

Én kifogás alá eső ténynek tartom, hogy a flotta-demonstráció alkalmával Constancában, midőn a bukuresti lapok szerint a román szakminiszter a diplomáciai testület előtt nyíltan kifejezést adott azon óhajlásának, hogy a dunai áthidalás költségeinek fedezésére Magyarországtól várja és várhatja a forgalomművekedést, mely Sepsi-szentgyörgy és Buzeu közötti kapcsolat által elérhető. Erről külügyérünk érdemesnek sem tartotta a magyar

kormányt értesíteni, sőt a budapesti lapokban ennek történt megemlítése sem képezte a magyar kormány figyelmének tárgyát, holott ilyen események számba nem vétele csak a székely ipar és kereskedelmi érdekeink elhanyagolását igazolják, pedig tekintetbe kell vennünk, hogy csak az általunk most meg sem közelíthető egyetlen román kikötő Constanca és az oda vezető román vasutak elszigetelt vidéke még nincs annyira lefoglalva, hogy nekik is kölcsönösség fejében a székelyföldi piacokat megnyitva, a székely vasutak folytatólagos kiépítésével, a magyar érdekekkel azonos székely ipari és kereskedelmi érdekek a közelség és közvetlenség előnyeiből kifolyólag érvényesíthetők ne volnának, mi csak a Fekete-tenger felénk eső másik két kikötőjéhez vezető párhuzamos székely vasutak kiépítésével sikerülhet.

Ennélfogva a székelység egyenesen utalva van Magyarország külkereskedelmi útjának irányítását oly módon befolyásolni, hogy Budapestről Kolozsvárig kiépített fővonalunk a Székelyföld közepén át, vagyis egyenes irányban, a székely fővárosokkal közvetlen kapcsolatban folytatólagos kiegészítést nyerjen és a négy székely vicinális a keresztezési pontokban a székely vasutakkal egyesülvén, Magyarország külkereskedelmi fővonalának érdekkörébe belevonatván, a zsákutcákból kiszabaduljanak, mert a vicinálisok csak a székely vasutak világkereskedelmi irányának felhasználásával volnának forgalomnövekedés útján megmenthetők és a zsákutca-ba rekedt utasaikat és árucikkeiket akár Budapest felé, akár Buzeu felé a Fekete-tenger constancai kikötőjébe elvezethetnék, míg most ez még csak nagy kerülő uton sem lehetséges, mert a székely vicinálisok Magyarország másik két külkereskedelmi fővonalain soha sem részesülhetnek oly nagy előnyökben, mint a milyeneket nekik a székely vasutak nyújtanak. Tény az, hogy a vicináli-

sok éreznék meg leginkább azon elemi csapás súlyát, mely a székelységet érhetné, ha a székely vasutak kiépítése nem sikerülne és a székelyek a buzeu—csernavodai vasut használatától, de különösen a constancai kikötőbe most még lehetséges térfoglalástól örökre elzárva maradnának.

De lássuk, miféle kérdések állják útját a székely vasutak kiépítésének.

Miért kell nekünk három párhuzamos vasutvonal? Hát nem elég kettő?

Midőn a székely vasutak kiépítését a már létező és most már munkában levő két vasuttal szemben párhuzamosan indítványoztuk, a kongresszus tagjai részéről is azon ellenvetéssel találkoztunk, hogy a székely vasut kiépítését párhuzamos irányban engedélyezni nem fogják, mert a meglévő két párhuzamos vonalat ezen harmadik párhuzamos vonal tönkretenné. Pedig ez nem képezhet akadályt, mert ha mind a három vasutvonal az állam kezében van, az egyik vasutvonal jövedelmének hiányát a nagyobb forgalmu másik vonal jövedelmi többletéből fedezni lehet, de ha a székely vasut párhuzamos irányát kifogásoljuk, akkor az Arad—Brassó, Szászrégen—Madéfalva vasut kiépítésével létrehozandó vasut hasonlóképen párhuzamos irányba a Bécs, Galicia, Bukovina, Moldova, Szulina felé ismét párhuzamosan épült vasut ezen irányba is kifogásolandó volna.

Ez az oka, hogy midőn a székely vasutak kérdését tárgyaljuk, a párhuzamos irány helyes minőségét azzal tartjuk szükségesnek indokolni, hogy nagy tévedésnek bizonyult azok nézete, a kik a vasutak rendeltetését szem elől tévesztve, nem vesznek tudomást a Fekete-tenger létezéséről s a Fekete-tengerhez vezető vasuti irányok-

kal ellenkezőleg a négy székely vicinális vasut kiépítését ellenkező irányban megengedhetőnek tartották s általában a Fekete-tenger irányában egyetlen vasut kiépítését sem tartották szükségesnek s épen ezen hamis felfogás okozta azt, hogy Magyarország keleti határőrségének vitéz népe a Fekete-tengertől teljesen el lett zárva, holott minden rendes állam kereskedelmi érdekeit csak a tenger felé irányítva érvényesítheti és a Bécs, Galicia, Bukovina, Moldova, Szulina felé kiépült fővasutnak nem vált volna kárára, ha Budapestről, Kolozsvárról, akár Kézdivásárhely felé Szulinára, akár Marosvásárhely—Sepsiszentgyörgy felé Constanca irányába megengedték volna a magyar kereskedelmi érdekek érvényesülését, de a katonai parancsnokság alatt állott székely vármegyéknek nem volt bátorságuk sztratégiai szempontok ürügye alatt tőlünk elzárt kelet kapuinak egyikének megnyitását a szászokkal szemben meg is kísérleni. De most már vissza kell utasítanunk azt a gyámkodást, mely a körvasutakat elégségesnek tartva, a párhuzamos irány ártalmas voltának ürügye alatt a székely ipar és kereskedelem megkárosításával a csernavodai Duna áthidalása által nekünk hozzáférhetővé lett egyedüli román kikötőben Constancában a térfoglalást nem akarja megengedni s miután a román kormány a dunai áthidalás költségeinek fedezésére a székely Bodza felől forgalomnövekedést vár, az érdekezonság felhasználása helyett azon hamis állásponttal találkozunk, mintha a magyar kereskedelmi körök a vasuti összeköttetést Budapest és Constanca között nem óhajtanák, vagy a tengerrel való összeköttetés előnyeit nem ismernők; pedig nekünk a kereskedelmi összeköttetést kelet felé keresnünk kell.

Igazat adunk a románoknak, mert a magyar kereskedelmi érdekeink érvényesülését azok hiusítják meg, a

kik most is előnyösebbnek proklamálják a térfoglalást a Konstantinápolyhoz közelebb eső várnai kikötőbe, mint Constancába, holott tőlünk Várna igen távol esik, és a közelség előnyeinel fogva egyenesen Constancára, mint külkereskedelmünk egyik gócpontjába vagyunk utalva, mely reánk nézve életkérdést képez, mert ha Constanca nem volna, kényszerítve volnánk Háromszék-Sepsiszentgyörgyről vagy visszafelé Gyimesre utazni, vagy a nekünk közelebb eső Csernavoda-Constanca helyett Brassó, Bukarest, Pantilimon, Budesti, Oltenica Turtukai, Jenibazár felé utazni, hogy a varnai kikötőt megláthassuk, mert a Székelyföld, nem tartozván ezen kikötő érdekörébe, még Konstantinápolyba szánt áruk sem bírják meg a constancai víziuttal szemben a nagy vasuti vonal költségeit.

Nem szabad tehát a körvasutak szeszélyeinek engedve, hallgatag beleegyezéssel eltűrni azt, hogy a székely vasutak ország-világ előtt feleslegeseznek nyilváníttassanak.

Elleneseinknek is el kell ismerni, hogy a Fekete-tenger közelsége és a felénk eső pontokon létező három kikötőnek: Szulinának, Constancának és Várnának természetadta fekvése kell hogy reánk nézve irányadók legyen, ezek szabják meg nekünk az irányt, hogy merre keressük kereskedelmi összeköttetéseinket: Délmagyarország és Erdély déli részei a várnai kikötő érdekkörébe esnek, mert Brassó és Szeben uralják Bukarest és vidékének piacait.

Északmagyarország és Erdélynek észak felé eső nagy hegyek által elszigetelt vidéke: Csik, Gyergyó, a szulinai kikötő érdekkörébe tartozik, csak a kelet felé eső erdélyi részek határközségeinek székely népe van arra utalva, hogy a Kézdivásárhely és Brassó között

keresztbe fekvő nagy hegysorozatban egyedül nyitva marad átjárón, a Magyar-Bodzán keresztül keresse és találja meg Magyarország külkereskedelmének alapjául szolgáló magyar kereskedők gócpontját, a constancai kikötőt. Mert Háromszék a constancai kikötő érdekköréhez tartozik és Budapest csak Kolozsvár, Marosvásárhely, Székelyudvarhely, Sepsiszentgyörgy székely vasuti állomásokon keresztül érheti el Buzeu román vasuti állomást, és Magyarország csak a már létező két vasutvonalával párhuzamos irányban szoríthat magának megfelelő helyet a többi európai népek közt a Fekete-tenger partjain. Nagy vakmerőségnek tartom azt kifogásolni, hogy ujjáébredésünk korszakában épen a székely népet akarják megakadályoztatni, hogy a székely vasutak kiépítésével Magyarország világkereskedelmi vonalába beilleszkedjék.

Az előadottak után legyen szabad a székely vasutakra nézve nemcsak a szorosan vett székelység, hanem egész Magyarország kereskedelmi érdekei ellen és nemcsak magyar részről, hanem a székelység részéről is felmerült akadályokat is felsorolva, ezekkel szemben az ellenérvek meghallgatását is kérnem.

Első követelmény: Magyarország világkereskedelmi utainak tervszerű megállapítását tekintetbe venni, ezen követelménynek eleget tenni kötelességünk.

Miután azonban a székely nemzeti gyűlések nem lettek állandósítva s nem tudjuk, hogy most, a megváltozott viszonyok közt kit illet meg a székely nemzet érdekeinek képviselője; nem létezik egy olyan erkölcsi testület, mely például most a székely vasutak kérdésében felmerült, egymással merőben ellenkező érdekharcban századokra kiható elhatározással Erdélyország megszüntével a székely nemzetet is hasonló megsemmisü-

léstől megmentse s megakadályozza azt, hogy a székely nemzetet bárki is nem létezőnek tekintse s a körvasutasok feljogosítva érezzék magukat a köztük és a székelyvasutasok között felmerült érdekharcot nemcsak a székelyvasutasok, hanem az egész székely nemzet hátrányára kéz alatt, titokszerűen a maguk előnyére eldönteni, a nélkül, hogy a székely nemzet meghallgatását szükségesnek tartanák.

A négy székely vármegye együvé tartozásának alakja, a külön munkakörre korlátolt kereskedelmi és iparkamarában és a székely kirendeltségben még nem nyert a szükségnek megfelelő megoldást, csak az újabb időben létesült székely kongresszusban volna megadva, melynek azonban csak tanácskozási joga van, de a négy székely vármegyét kötelező elhatározási joga nincs.

Azonban az adott viszonyok közt egyelőre ezzel is meg kell elégednünk; az egymást meggyőző érvelés, az egyetértés létesítését a székely kongresszus állandósítása által is lehetőnek tartom.

Ne engedjük magunkat idegen érdekek által behálóztatni, hanem a körvasutasok által mellőzni szándékolt négy székely vármegye fővárosainak vasuti összeköttetése, továbbá a zsákutcában levő négy székely vicinálisnak a székely vasutak fővonalához csatolásával, a Fekete-tenger constancai kikötőjébe vezetése által teremtsük meg magunknak az érdekeinknek megfelelő székely vasuti hálózatot.

Ez az oka aztán, hogy érdekharcunk egyes pontjait egyelőre mellőzve, a székely nemzeti gyűlés helyett a székely kongresszust fogadjuk el legfelsőbb bíránknak, ezért ismétlésekbe kell bocsátkoznunk.

A székely társaságok szövetkezete és a székely kongresszus otthona, központ.

Magyarországnak székelység lakta határán, a Székelyföldön ne várjuk másoktól boldogulásunk eszközeinek megvalósítását. A székely nép elég nagy értelmi erővel bír arra nézve, hogy megértse saját közgazdasági érdekeinek mibenlétét, úgy segítsen magán, a hogy lehet.

Budapest és Székelyudvarhely kell, hogy egymást megértsék. Magyarország központja és a székelység központja állást kell hogy foglaljanak ipari és kereskedelmi érdekeinknek Constanca kikötőjében szükséges érvényesítése céljából. Mindkét központban tanulmányozni és kölcsönösen ismertetni kell a vezérembereket és az árucikkeket, melyek Constancában a kereskedelmi forgalom tárgyát képezik.

A székely társaságok szövetkezetének, mely a székely kongresszust is kebelébe fogadta, kell a vezérszerpet átvenni és a székely társaságok szövetkezetének kell: székelyudvarhelyi vármegyeház megszerzése által, magának Székelyudvarhelyen egy otthont teremteni. E házat vegye át a szövetkezet vagy a négy székely vármegye, tulajdonába; s ezen „köztelek“ földszinti helyiségeit, valamint terjedelmes pincéit a budapesti kir. kereskedelmi társaságnak rendelkezésére bocsátván, ezen erkölcsi testület Székelyudvarhelyen szervezendő ügynöksége, munkaközvetítő hivatala és áruraktár berendezése által a székely háziipari cikket és a constancai kikötőben forgalomban levő árumintákat tanulmányozván, a külföld azon vidékének piacait és szükségleteit velünk ismertesse meg.

Székelyudvarhely városának közvetlen érdekében áll a székely társaságok szövetkezetének közgyűlését,

és a székely kongresszusnak végrehajtó bizottságát felkérni, hogy egyesített közgyűléseiket Székelyudvarhely városában tartsák meg.

Ezen két erkölcsi testület van hivatva a székelység közös vagyonának kezelésére vállalkozni és 160000 K erejéig kibocsátandó részvényekből egy a szervezendő részvénytársaság ügyeit vezető szakosztálya által a négy székely vármegye mindenikét 40,000 K részvény átvételére felkérni, mely pénzüsszezből Udvarhely központban a négy székely vármegyének új életre ébredése, közgazdasági és kereskedelmi érdekeink érvényesülése eszközölhető lesz.

Áttérek most a székely vasutak miként lehető kiépítésének megjelölésére.

Tapasztalatom szerint Budapesten a kereskedői körökben a székely viszonyokat és a dunai áthidalás óta hozzáférhetővé lett constancai kikötőt nem ismerik, hazánk keleti határain belől és azon túl, szomszédságunkban, a Fekete-tenger partvidékein lakó népek forgalmi viszonyait és ezek közgazdasági becsét mérlegelni nem képesek, mert az erdélyi határrészeiken keresztül a Fekete-tenger felé vasutaink nem voltak s a felénk eső tengerparti kikötők előlünk el voltak zárva, nehogy kereskedelmi összeköttetéseken jártassuk az eszünket s határőrvidéki katonáink oda szökjének, mely ürügy alatt csak Bécsből, Galicia, Bukovina, Moldova felé voltak, a Kézdivásárhely, Ojtozhoz olyan közel eső Galac és Szulina, vasuti áruk által megközelíthetők.

Ezért kötelességünknek tartottuk a székely vasutak kérdésével kapcsolatosan a Fekete-tenger kikötőibe illetőleg minden kikötő külön érdekkörébe eső irányzatokat ezen előterjesztéshez csatolt térképen különböző színű párhuzamos vonalakkal szükségleteinknek s a tényleges

állapotoknak megfelelőleg feltüntetni, hogy a Fekete-tenger kikötőit uraló különböző államok között, már most létező különböző irányzatok mellett is, bizonyos érdekközösség rendszerbe foglalva látható legyen és a székely vasutakat olyan irányban igyekezzünk kiépíteni, a merre több eredményt ígérő kereskedelmi összeköttetésekre számíthatunk.

A székelység iránt jóindulattal viseltető budapesti ipari és kereskedelmi körök figyelmét fel kell hívunk arra, hogy milyen nagy előnyt nyújt nekünk a közvetlen összeköttetés Constancával és tudnunk kell, hogy a székely vasutak érdekkörébe esnek nemcsak a székely vasutak mentén 26 szolgabírói járásban élő 1.200.000 lelket meghaladó székelyek, hanem a magyar határon túl román területen levő 100.000 lelket meghaladó ki nem vándorolt székelyek is, minek következtében az itthon maradt székelyeket csakis a székely vasut által nyerendő megélhetési feltételek reménye tart vissza a kivándorlástól. Már most kérдем, miként várhatjuk a még ki nem vándorolt, de kiment, és a már kivándorolt székelyek visszavándorlását, ha az itthon maradt családok a megélhetés feltételeitől meg vannak fosztva, azt, a mijök van, pénzzé nem tehetik s ha a szomszéd megye piacára akarnak menni, mely 50 kilométer távolságban van, 294 kilométer utat kell vasuton megtenniök, hogy terményeiket értékesíthessék.

A székely vasutak iránti tanácskozásokból meg fog győződni minden budapesti kereskedő, hogy a közvetlen összeköttetés a Fekete-tenger constancai kikötőjével, továbbá a székely vasutvonalakba bekapcsolt négy vicinális vasutal és a négy székely vármegye fővárosával, milyen kimondhatatlan nagy előnynek tekinthető még Budapestre nézve is, ha számba vesszük, hogy most

milyen idő és pénzvesztéssel jár, ha kerülő utakon akár Brassó felé, akár Gyimes—Szulina felé Constanca piacaira akarunk eljutni, pedig Csernavoda, Buzeu vidékein lehetne minden magyar kereskedőnek a közelség előnyeit kihasználni, ha a székely vasutak ki volnának építve, mert azon vidék piacait, melyeket háromszéki iparosaink gyalogszerrel vagy lóháton látogattak, de most közlekedés hiánya miatt elhanyagoltak, újból vissza lehetne hódítani.

A magyar határtól 37 kilométer távolságba eső Buzeutól román vasutakon az összeköttetés a Fekete-tengerrel már megvan, de ha a kapcsolat a kelet ezen kapuján át Constanca felé a székely vasutakon létre nem jön, Budapest is meg lesz fosztva annak lehetőségétől, hogy valaha kereskedelmi összeköttetéseket hozzon létre Constanca és Csernavoda vidékein, pedig nemcsak nekünk, hanem Közép-Európának is érdekében állana Romániával szemben, ezen egyetlen román kikötőt látogatottá tenni, mert ezen kikötőben a Duna áthidalásának jövedelmezővé tétele miatt fennálló érdekazonosság alapján olyan előnyös szerződések volnának megkötethetők, melyhez hasonlót Európa többi országaival szemben hiába keresünk.

Székely társaságok szövetkezetével egyesült székely kongresszus nélkül nincs székely vasut!

A székely vasutak létrejötte nek minden jó hazafi által várt eseménye kellemes és nagy meglepetést hozhat a székely nemzetre, de csak azon esetben, ha a székelység értelmisége, a vezéremberek hazafias bátorsága annyi megpróbáltatás után magához térve, a székely vasutaknak Magyarország világkereskedelmi vasut-

jaival most még lehetséges kapcsolatba hozatala által érvényesíti magát és életrevalóságának jeléül a nemzeti vagyon összszegyűjtésének terére lép, mert kétséget nem szenved, hogy többé számítás nélküli életet nem élhetünk, miután semmit sem ér azon kijelentés, hogy a jámbor óhajtasok kosarában birunk olyan irományokat, a nemes levelek közé csomagolva, melyek a székely vasutak kiépítését indokolják. Ha a székely nemzet öszszesége nem rendelkezik olyan vagyonnal, melyből a székely vasutakat fel lehetne építeni, pedig ilyen közös vagyonra a székely nemzetnek szüksége van, ha azt akarjuk, hogy illetéktelen faktorok ügyeinkbe ne avatkozzanak. A székelység együvé tartozásának jele volna a székely nemzet közös tulajdonát képező tőkepénz összszegyűjtése, melynek hováfordítása, helyes kezelése miatt időnkint összszegűlni tanácskozni és az ellenőrzés szükséges volta miatt, társulás alakjában, a régi nemzeti gyűléseket fel lehetne eleveníteni.

Igy tehát mégis megtörténhetik, hogy a székely vasutak miatt a székely nemzeti gyűlések helyett, a székely nemzeti szövetséget és kongresszust, melynek a székely központban, Székelyudvarhelyt háza kell hogy legyen, tanácskozási helyül elfogadjuk, és ha nem is lóháton, de székely vasutakon összehozhatjuk a négy székely vármegye vasuti részvényeseit, tanácskozás és a közös székely nemzeti vagyon 50 évre terjedő törlesztésére szánt jövedelmek szétosztása és hováfordítása végett.

Ez más nemzeteknél is előfordult, a Széchenyi István által létesített O. M. G. E. kebelében is évenként előfordult. A szász nemzet együvé tartozásának jeléül ezt évenként megteszi, Magyarország fővárosában exterritoriális alapon Pest-Pilis-Solt-Kiskun, Nagykun, Szolnok vármegyék egyesülésük emlékére megkövetelik egymástól,

hogy a közös tulajdonukat képező vármegyeházában Budapesten pénzük hováfordításáról közösen határozzanak, sőt most ujabban megváltásuk pénzüsszegének visszafizetését követelik, hogy annál több pénzük legyen.

Egymaga a székely vasutak kérdése kell hogy a négy székely vármegye értelmiségét tanácskozás végett összehozza, mert több kérdés felhalmozása eredményre nem vezet.

A székely nemzet anyagi gyarapodásának, vagy széttörlésének kérdése váluton van, a székely vasutak mikénti eldöntésének kérdése, következményeiben kihatással fog birni a nemzet jövőjére nézve. Ezért maga a nemzet zöme van hivatva saját sorsa felett határozni, s a székely nemzeti kongresszus kell hogy ezen határozatot végrehajtsa.

A székely nemzet öntudatosan, bizonyos fokon önállóság kifejtése mellett kell hogy a székely vasutak kiépítését elhatározza, és végre is hajtsa, mert a körvasutasok azon eljárásával szemben, hogy a négy székely vármegyének egymással még most lehetséges összeköttetését feleslegesnek proklamálják, a magyar vasutak gócpontjainak csak Szászrégent, Segesvárt, Brassót fogadják el, mert ezek a diszes városi kőfalak, kell hogy imponáljanak a kényutazásokra elég vagyonos külföldi utasoknak, hogy ezen „angyalvárokkal“ bebizonyítható legyen, hogy nem a magyarok, nem a székelyek, hanem a németek foglalták vissza Magyarországot a törököktől, miért is bizonyos szellemi felsőbbség, vezető szerep illeti meg most is, német lovagvárokba visszahuzódó német elemet.

Azt mondják, hogy Marosvásárhelyt, Szászrégennek szemben, nem lehet a székely vasutak gócpontjává

avatni. Székelyudvarhely rendezetlen girbe-görbe utcáival nem érdemli meg, hogy az egész székely nemzet központi főhelye legyen, és még a székely kongresszus is oda fészkelje magát.

Sepsiszentgyörgy városát a közel eső Brassóval szemben nem szabad a székely vasutak egyik gócpontjává avatni.

Szóval az állam támogatásával létesítő körvasuti tervekkel szemben, nem találom hazámat a hazában.

Azonban mivel a székely congresszus tagjai közt is többen voltak, a kik Kolozsvár mintájára Szászrégent, Segesvárt, Brassót magyarrá tenni reménylik, és elnézik, hogy a vasut Kolozsvárról nem Marosvásárhelyre, hanem Szászrégenbe, Marosvásárhelyről nem Székelyudvarhelyre, hanem Segesvárra s onnan Ágostonfalva felé Kézdivásárhelyre, és nem Székelyudvarhelyről Sepsiszentgyörgyre vezettessék. Lássuk, hogy a párhuzamos irányuk miatt meg nem engedhetőnek nyilvánított székely vasutak építési költségei mekkora pénzösszeget követelnek. Mert Magyarország harmadik világkereskedelmi vasutvonala: „a székely vasut“ nemcsak külkereskedelmünket szolgálja, nemcsak Budapestet hozza Kolozsváron és a Székelyföld közepén keresztül a Fekete-tenger constancai kikötőjével közvetlen összeköttetésbe, és nemcsak hogy feltárja nekünk a Fekete-tenger ezen kikötőjének érdekköréhez tartozó vidéket, de különösen a Csernavodánál történt dunai áthidalással megnyitja nekünk a székelyek által látogatott összes keleti piacokat, egyuttal a székelység belkereskedelmét forgalomnövekedés által talpra állítván. Hivatva van, mind a négy székely vicinálist egymással, és világkereskedelmi fővonalunkkal kapcsolatba hozni, és a Fekete-tenger constancai kikötőjébe belevezetni, mind

pedig a székely vármegyék négy fővárosának közigazgatási hatóságainak az érintkezését, a hozzáférhetővé tett három konzulátus ugyanannyi munkaközvetítő hivatalaival megkönnyíteni, de a mi fődolog, miután minden közgazdasági kérdés megoldásához ember kell a gátra, akár kül- akár belkereskedelmünk fejlesztése szempontjából tekintsük ez ügyet, az életre való székely népet nem szabad nem létezőnek tekinteni. A székely vasut a Székelyföld legnépesebb községein és a székely városokon megy keresztül, s a székely embereknek egymásközötti érintkezése lehetővé tétetvén, olyan forgalmat fog előidézni, mely nemcsak Magyarországot hozza közelebb a Fekete-tengerhez, és Budapestet a közelség sok előnyeibe fogja részesíteni, hanem a székely vasutak egészséges alapját fogják megvetni keleti kereskedelmünknek, s megnyitják nekünk kelet kapuját Constancát, mely most előttünk el van zárva, mert oda csak Brassó, Predeál, Budapest felé, vagy Gyimes-Galac felé vagyunk képesek eljutni.

Önként értetődik, hogy a székely vasutak kiépítésének költségeit, szakértői nyomjelzések hiányában csak hozzávetőleges számításokkal következőképpen vagyunk képesek megállapítani.

I. Kolozsvártól Marosvásárhelyig
távolság 83 kilométer, kilométerenkint
60.000 koronát számítva kell: 4,980.000 K

II. Marosvásárhelytől Székelyudvarhelyig
távolság 81 kilométer, kilométerenként
60.000 koronát számítva kell: 4,800.000 K

III. Székelyudvarhelytől Sepsiszentgyörgyig
távolság 92.3 kilométer, kilométerenkint
60.000 koronát számítva kell: 5,550.000 K

IV. Sepsiszentgyörgy és az ország-

határ közötti távolság, nem Uzon, hanem Borosnyó felé 37.5 kilométer, kilométerenkint 60.000 koronát számítva . . . 2,250.000 K

Együtt 294 km. építési költségei . 17,640.000 K

Ezzel szemben konstatálnom kell, hogy ugyanazon vidéknek hasonló piaci árai mellett, a székely vicinálisok az államnak következő költségébe kerültek:

I. A kocsárd-szászrégeni vicinális távolsága 33 kilométer, egy kilométer került 41.212 koronába, összes költség 1,360.000 K

II. Héjjasfalva-Székelyudvarhely közötti vicinális távolsága 39 kilométer, kilométerenkint 47.180 korona, összes költség 1,840.000 K

III. Brassó-Háromszék közötti vicinális távolsága 77 kilométer, kilométerenkint 72.728 korona, összes költség 5,600.000 K

IV. Kükülőszeg-sóváradi vicinális hossza 102 kilométer, kilométerenkint 76.900 korona, összes költség 6,844.000 K

Együtt 251 km. építési költsége . 16,644.000 K

Végül áttérünk a székely kongresszus vasuti szakosztályában előfordult azon jelenségre, hogy ott a székely és nem székely vasutvonalak igen nagy halmaza volt az elhatározás végett a székely kongresszus elé terjesztve, hogy ezért nem volt a beérkezett 18 indítvány közül egyik sem tárgyalható, és ezért egyik sem lett érdemlegesen visszautasítva, mert Molnár József a vasuti szakosztály előadójának azon véleménye felelt meg a helyzetnek és lett határozatképpen kimondva, hogy miután ilyen sok vasutvonal kiépítésének követelésével állunk szemben, előre láthatólag egyik sem lesz kiépítve,

ne adjunk beható tárgyalás nélkül egyiknek se elsőbbséget, vitassák meg előbb a jövő kongresszuson az érdekelt megyei hatóságok mindenik a maga keblében, és az érdekelt megyék előterjesztése nyomán határozzon, mind a négy székely vármegye kiküldötteinek többsége.

Egyelőre kérelmezze a székely kongresszus a magyar kormánytól az 1895 VII. törv.-cikk végrehajtását, mi egy újabb kormányhatározat alapján munkába is van véve.

Azonban most ehez járul még, hogy az indítványokon kívül, „a deés—szamosujvár—szászrégeni kapcsolat mellőzésével“, magán vállalat útján, a körvasutak kolozsvár—szászrégeni vonalszakaszának kiépítési szándékát is tudomásul kell vennünk.

Különös figyelmet érdemel, hogy Székelyudvarhely vármegyének a székely vasutak kiépítése iránt a magyar kormányhoz tett előterjesztése, a kérdés alaposabb megvizsgálása nélkül egyszerűen a napirendről levétetett. Ennél fogva a székely vasutak kiépítése iránti indítvány megyénként lehető újabb tárgyalás nélkül még megbeszélés tárgyát sem képezheti, mivel ezt nem tekintjük magánügynek.

Újabb székely kongresszus nélkül nincs és nem is lesz székely vasút, csak körvasút.

Ha megijedünk e kérdés zavaros volta miatt, a sok egymással ellenkező vasutvonal iránti tárgyalásokat nyilvános összejövetelekben megvitatni, országos kérdések nem lévén, magán megbeszélések útján eldönthetők, önként következik, hogy akkor, a midőn a székely vasutak iránti nyilvános tárgyalások a székely kongresszus kebelében elintézését fognak nyerni, könnyen meg-

történhetik, hogy a körvasutak már megvalósítva fognak előttünk állani, mert a ki a pénzt ezen vasutnak megvalósítására szolgáltatja, első sorban van feljogosítva mások beleavatkozása nélkül saját pénzének befektetési módjairól gondoskodni.

A szövetségben lévő kongresszusi tagoknak, a székely vasutak kiépítését pártoló része, kell hogy a vármegyék és a székely társaságok útján a székely szövetségek és a kongresszus összehívását és ezen kérdés alapos megvitatását kérelmezze.

A székely társaságok és a négy székely vármegye, csak kész határozatokkal járulhatnak ezen gyűlések elé és ezen határozatok magukba kell hogy foglalják a következő kérdésekre a feleletet:

1. Vajjon Marostordavármegye hajlandó-e a székely vasutak Kolozsvár—Marosvásárhely között 83 kilométer hosszú vonalszakasz kiépítéséhez megkivántató 4.980,000 korona pénzsükségletet megfelelő részvények kibocsátása által biztosítani s magára vállalni, hogy az állam által felépítendő ezen vonalszakasz jövedelméből, az 50 éves törlesztésre felveendő tőkének kamatait fedezni lehessen.

2. Vajjon hajlandó-e Udvarhelyvármegye a székely vasutak Marosvásárhelytől Székelyudvarhelyig terjedő 81 kilométer hosszú szakaszának kiépítésére megkivántató 4.860,000 korona szükségletet, részvények kibocsátása útján beszerezni és ezen vasut jövedelméből az 50 éves törlesztési kamatokat fedezni.

3. Vajjon hajlandó-e Háromszékvármegye Székelyudvarhely és Sepsiszentgyörgy között közvetlen vasuti kapcsolatot létesíteni és magára vállalni, hogy a 92·3 kilométer hosszú vonalszakaszra terjedő vasutra nézve megfelelő részvények kibocsátása által ezen székely vas-

ut kiépítésére megkivántató 5.550,000 korona pénzszükségletet beszerezvén, az állam rendelkezésére bocsássa, hogy azután ennek jövedelméből az 50 éves törlesztési tőke kamatai felvehetőek legyenek.

Sepsiszentgyörgytől pedig a magyarbodzai határig az ottani erdőbirtokosokat felkérni, hogy részvénytársaság alakítása útján ők vállalkozzanak ezen székely vasutnak a határig leendő kiépítésére; a határtól Buzeuig terjedő vasuti kapcsolat kiépítését eszközöljék ki a román kormánytól,

Ennélfogva be kell várnunk, vajjon hajlandók-e a székely vármegyék a körvasutasokkal szembeszállni és megakadályoztatni azt, hogy Marosvásárhely, Székelyudvarhely és Sepsiszentgyörgy helyett Szászrégen, Segesvár, Brassó avattassanak az illető vidékek központjává s csak akkor lehet a székely társaságok szövetségét és kongresszust összehívni.

Lássuk tehát mindennek előtt az érdekharcok tárgyát képező ellenvetések kérdéseit.

Érdekharc a körvasutakkal.

Senki se akarja magára vállalni a körvasutasok ellen a megyei központok védelmét, ezért szándékom velük szembeszállni, de mivel az indítványozók nagy része nem öntudatosan csatlakozott a körvasutakhoz, most csak a következő ellenvetések felsorolására szorítkozom:

1. Azon kongresszusi tagok, kik a Kolozsvár és Marosvásárhely közötti vasut azonnali kiépítése helyett a kolozsvár—szászrégeni vasutnak első sorban való kiépítését megengedhetőnek tartották, tulajdonképen a körvasutak malmára hajtották a vizet.

2. Azon kongresszusi tagok, a kik székely vasutak megszavazása helyett a vasutnak Marosvásárhelyről nem

Székelyudvarhelyre, hanem Segesvárra leendő kiépítésének szükségét hangoztatták, tulajdonképen Székelyudvarhelynek székely központtá avatása ellen szavaztak, a székely nemzet tömörülése ellen és a négy székely vicinális életképessé tététele ellen közreműködtek, és nem vették észre, hogy midőn ellenségeink a székely vasutaknak nem a Fekete-tenger irányába, hanem ellenkezőleg, zsákutcába való kiépítését tartották megengedhetőnek. Ezek okozták a székelység végromlását, melyből csak a székely vasutaknak a másik két tengeri kikötőbe vezető vasutvonalaknak párhuzamos iránya Constanca felé segíthet ki és menthet meg, mit ugyanazon költséggel már akkor lehetett volna megtenni.

3. Azon kongresszusi tagok, a kik Sepsiszentgyörgynek a faképnél hagyása mellett, Háromszékre nézve előnyösebbnek tartják Sepsiszentgyörgy mellőzésével az egész megyének Kézdivásárhely és Szulina érdekköréhez való csatolására kísérletet tenni, sokkal kedvezőtlenebb helyzetbe hozzák a magyar határ ezen vidékének népét, mintha Csernavoda vidékét és a constancai kikötőt fogadjuk el kereskedelmi érdekeink megvalósításának céljául, mert a Szulina érdekkörét uraló nagyhatalmak nyomásának hatása alól menekülván, bizonyos önállóság és nagykorúság jellegével ruházzuk fel magunkat, midőn a kis szomszédal — Romániával — és nem a nagyhatalmak képviselőivel sikerül lehetőleg kedvező szerződéses viszonyt létesíteni és Magyarország önálló vámterületének eszméjével inkább megegyező constancai kikötőben igyekszünk állást foglalni, kereskedelmi ügynökeink által az oda való viszonyokat tanulmányozni, mintha ezzel ellenkezőleg a constancai kikötőtől örökre elzárva, semmittevással megvárjuk azt az időt, midőn az ellenkező szerződéses álla-

pot meg fogja engedni az Ojtozi-szorosban az átjárást, addig pedig kerülő uton, Gyimes felé, Szulinán át hajózzunk le Constancára, hogy Csernavoda és Buzeu vidékének piacain érvényesítsük magunkat és a szegény nép kénytelen lesz, mint eddig, gyalogszerrel, a hátán cipelni áruit, hogy azt, ami eladni valója van, Buzeuba vihesse, értékesíthesse.

Bizonyos nemzetközi színezetet nyer a körvasutasok azon indokolása, hogy a körvasutak a székely vasutakat feleslegessé teszik, mert a gazdag külföldi turisták látogatása új iövedelmi forrást képez, míg ellenben a négy székely vármegye vasutja, ha a szegény népnek lehetővé is teszi, hogy egyik megyei fővárosból vasuton az alig másfélórai távolságra levő másik fővárosban lakó atyafiakhoz vasuton látogatást tehessen, ez szegénységükön segíteni nem fog, de elfelejtik, hogy a piacok látogatása a fő cél és hogy a mostani vasuton egy-két napi utazás nagy költségei megemésztik az eladott árukból bevett egész jövedelmet, tehát megélhetésünk lehetetlenné van téve és a székelység el fog pusztulni.

A körvasutakhoz kötött nagy remények legnevezetesebb indokolása, hogy a külföld turistáinak és pénzembereinek lehetővé tesszük, hogy az erdélyi részeket könnyen megismerhessék, nemcsak kereskedelmi összeköttetéseiket, hanem turisztikai és balneologiai érdekeiket minden nehézség nélkül kielégíthessék s ezen utazások az egész országnak előnyére válnak.

Ez mind igen szépen fest, és az erdélyi részeket megismerni kívánó utas, a körvasutak kiépítésével Kolozsvárról kiindulva Szászrégenbe mehet, onnan a Maros folyó partjai felfelé haladva, az erdélyi részekben, köröskörül, a legszebb vadregényes vidékével megismerkedik.

Ratosnya völgyéből a kelemenhavasbeli kénkőbányákkal szembe megláthatja a Petroszhegy tetején: Erdély, Bukovina és Moldova határainak találkozási pontjában a hármashatár nagy kő oszlopának az egek felé meredező diszelgését. Onnan tovább haladva, utba találja a báró Bánffy-család hőforrás-vizeit, a Görgényi havasok lejtőjén az ellenkező oldalon pedig a Borszék fürdőnek, jéghideg forrásainak bőséges vizeit, azon túl a kék eres ditrói, és hófehér szárhegyi márványnak, Sachslehner-féle bányatelepeit, tovább utazva: Zsögöd, Tusnád, Bálványos és Sepsiszentgyörgy közelében Előpatak fürdőit, honnan Brassó felé visszakerülve Segesvárról Tövisre érkezve, innen akár Arad felé, akár Kolozsvár felé megtalálja az utat oda, a honnan kiindult.

A ki ezen körutat megtette, elmondhatja, hogy egész Erdélyt és ennek minden fajta népét látta, de elmondhatja azt is, hogy a szulinai és várnai tengeri kikötők érdekkörébe eső ottani párhuzamos két vasút vonal közt az ismeretlenség homályába, a nagyvilág előtt elrejtve maradt Marosvásárhely és Székelyudvarhely vidékein és ezen 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 vicinálist derékszögben keresztező, Constanca felé párhuzamosan vezetett székely vasutak lesznek képesek halottaikból feltámasztani.

Hogy mennyiben lesznek ezen ellentétek a legközelebb megtartandó székely egyesületbe bekebelezett székely kongresszuson megcáfolhatók, azt az érdekeltekre bízom, kiknek szavazatához én is hozzájárulok, de számba veendőnek tartottam, hogy összetartás helyett, a vélemények ilyen nagy elágazása lehetséges volt, és

hogy épen a kongresszus székely tagjai szavazzák meg Marosvásárhely, Székelyudvarhely és Sepsiszentgyörgy városok érdekeinek lábbal taposását és megsemmisítését, ez nem helyes.

Ennek okáért érdekiünkbe állónak tartom a kongresszus előkészítő bizottságától kérelmezni, hogy

1. a székely vasutak ellen,
2. a négy vicinális megmentése ellen,
3. a négy székely vármegye egyesülése ellen,
4. Székelyudvarhelynek központtá emelése ellen és
5. a székely kongresszusnak állandósítása ellen

a körvasutasok által megindított érdekharcot a jövő kongresszus napirendjére kitűzni sziveskedjék, óhajtván, hogy ezen áldatlan felháborodás mindkét hadakozó fél kielégítésével befejezést nyerjen s legyen bebizonyítva, hogy a szulinai és várnai kikötő érdekkörébe vezető két párhuzamos vasutvonal, a székely vasutaknak a constancai kikötőbe vezető 3. párhuzamos vasutvonalaknak kiépítése által kárt nem szenved, különösen, hogy a körvasutas versenytársak feljogosítva nincsenek a szulinai és várnai kikötőbe vezető másik két vasut érdekeivel a körvasutasok alárendelt érdekeit azonosítani, miért is a török okupáció idejében a török hadak felett diadalmaskodó német elem kényeztetésének könnyítésében Magyarország német provincia minőségének elismerését tőlünk ne várják, mert a törökök elleni harcban tényleg a székely nemzetnek több része volt, mint az örökös katonáskodás terhe alól felmentett keleti határainkon lakó ipari és kereskedelmi foglalkozásaikból meggazdagodott polgártársainknak, kik a mostani válságos időkben azzal hálálják meg a székely nemzet nagy áldozatkészségét, hogy a székely vasutak kiépítését mint mindig, úgy most is, sztratégiai szempontok ürügye alatt megakadályozzák, nekünk az egyetlen

román kikötőt Constancát a többi kikötőkkel állítólag párhuzamos iránya miatt, nem engedik hozzáférhetővé tenni, s nem tűrhetik, hogy az általuk gyakorolt ipari és kereskedelmi érdekek ápolásába gyakorolják magukat a székelyek is, kiknek nagyrésze épen munkahiánya miatt vándorolt ki Biskájá, Patarláz, Szecsis, Buzeu, Dúdestiba, Falomicába, Hírsovába, Csernavodába, Medzsidibe és Constancába, s most nekünk előnyünkre szolgálna velük mint idegen alattvalókkal szerződéses, vagy üzleti viszonyba lépni, s a jelenleg hiányzó székely vasutakon Sepsiszentgyörgy és Constanca között sűrűbb összeköttetést fentartani.

MELLÉKLETEK.

Borszéky Soma előterjesztéséhez csatolt és a kongresszus vasuti szakosztályának bemutatott mellékletek, mint előmunkálatok az indítványhoz csatoltnak, habár nagy terjedelmük miatt kinyomtatásuk, a kongresszus által nem eszközöltetett. A székely vasutak nagy jelentőségének számbavétele és ismertetése céljából azonban ismételten összegyűjtve közreadatnak, mert az ezekben foglaltak ismerete mellett könnyebben tudhatjuk, hogy a Fekete-tenger kikötői kereskedelmünk előbbrevitelének szolgálatában milyen irányban kell hogy tanulmányoztassanak, hogy vagyoni gyarapodásunk eszközeivé váljanak.

ELSŐ MELLÉKLET.

A Fekete-tenger ide mellékelt térképéhez nem kell kommentár, mert az abban felrajzolt hajójáratok mutatják, hogy Constanca kikötőjének megvan a közvetlen hajóösszeköttetése, és pedig fölfelé Szulinával, Odeszával és Bátummal, lefelé pedig közvetlenül Constantinápolylyal és közvetve a Várna Burgászon át ismét Constantinápolylyal és Törökország ázsiai partjaival.

A tengervidék és az ázsiai partokon uralkodó viszonyok bővebb ismertetését adja az „Egyetértés“ 1895. évi március 13-án megjelent számában közölve lett itt következő hírlapcikk, mely azt célozza, hogy költséges tanulmányutunkat ne vegyük Dalmácia felé, hanem inkább a Székelyföld szomszédságában levő Románia és Constanca felé.

(A FEKETE TENGERT KIKÖTŐINEK TÉRKÉPE)

MAGYARORSZÁG

ROMÁNIA

BULGÁRIA

TÖRÖKORSZÁG

KIS-ÁZSIA

F E K E T E T E N G E R

Adjud
Maresesti
Tecuciu
Odessa
Galac
Buzeu
Faurei
Petesti
Saligny
Constantza
Sulina
Varna
Burgas
Konstantinápoly
Skutari
Noworossink
Sebastopol
Poli
Batum
Trapezunt
Kierasund
Samsun
Ineboli

Uzon
Patarlage

JELMAGYARÁZAT:

- meglevő vasut.
- indítványba vett vasut.
- hajójárat.
- magyar-román határ.

JELMAGYARÁZAT:

- meglevő vasut.
indítványba vett vasut.
hajóárat.
magyar-román határ.

Budapest, 1902. augusztus 18.

Borszéký Soma.

MÁSODIK MELLÉKLET.

Egy hirlapi cikk. Az ázsiai partok és különösen a vizözön idejéből ismeretes Árarát hegyén volt Noé bárkájának színhelyén most kétfelé szakadt Örményország ismertetése.

Tanulmányut keletre.

Az országos kereskedelmi és iparcsarnokban holnap, szerdán este fogják eldönteni, hogy a felmerült két utirány közül melyiket ajánlják tagjaiknak keleti tanulmányutra.

Borszéký Soma indítványát, mely nem a Balkán államokra, hanem a székely vasutak és a Vaskapu megnyitával közgazdasági érdekeink körébe vonható Fekete-tenger partjaira irányítja kereskedőink figyelmét, a következőkben ismertetjük:

A tengeri utak adnak életet a világkereskedelemnek, mert a tengeri hajók legolcsóbb szállítási eszközök, azonban a magyar kereskedők a világkereskedés ez előnyeiben eddig nem részesülhettek, mert Románia félkörben veszi körül Magyarországot; külfölddel szemben pedig csak a szövetséges osztrák kormány nyal egyetértve bír akcióképességgel a magyar kormány.

Románia korábbi ellenséges magatartásával elzárta előlünk a Fekete-tengert.

A székely vasutak fontossága abban rejlik, hogy a hosszas fejtörésnek, örökös tervezgetéseknek valahára vége szakad. A jég meg van törve. Elementáris erővel közeledünk a Fekete-tenger partjaihoz; ennél fogva ismer-

nünk kell a Fekete-tengert, melyhez oly közel hozott a sors. Ismernünk kell a Fekete-tenger partjain lakó népeket, hogy azok rokonszenvének vagy ellenszenvének megfelelőleg érvényesíthessük közgazdasági érdekeinket.

A székely vasutak kiépítésével a tőlünk eddig elzárt Fekete-tenger partjainak egyszerre négy kikötőhelye válik hozzáférhetővé, ugymint:

I. Az elsőrendű orosz kikötő: Odessza,

II. A nemzetközi kikötő: Szulina,

III. Románia kikötőhelye: Küssztendzse, most Constanca.

IV. Bulgária kikötőhelye: Várna.

Lesz tehát vasutunk Erdély közepéből, Marosvásárhelyről kiindulva:

1. A Marosvölgyén fel Csikba, Gyimes kilépő állomással, honnan az oknai elágazásnál fölfelé Jassy, Odesszába, lefelé pedig Tekucs-Szulinára juthatunk. Hogy fogalma legyen az embernek ezen vasutvonal szükséges voltáról, meg kell említenem, hogy eddig Erdélyből vagy le kellett utazni Bukarestre s onnan egész Erdélyt megkerülve lehetett csak Jassy—Odesszára utazni, vagy Erdélyből fel Munkácsra jöve Lemberg—Volotsziskára jönni, hogy Odesszára érkezhessünk. Hasonlóképen Szulinára, a Dunát nem említve, vasuton előbb Bukarestre kellett utazni, hogy onnan Braila—Galacon át a Fekete-tengerhez juthassunk.

2. A tervben levő vasutak közül, a legkevesebb akadályokba utközik, legrövidebb mindeniknél és a román kormány által óhajtvá várt összeköttetés Sepsiszentgyörgytől, a bodzai kilépő állomáshoz nagyon közel eső Buzeu román vasuti állomásig vezető vasut, ahonnan egyenes vonalban Faureni, Dudesti, Hangeni, Fetesti és Csernavoda vasuti állomásokon át a Fekete-tengernek egyetlen jelentékeny román kikötőjében Küssztendzsébe lehet eljutni.

Itt szükségesnek tartom hangsúlyozni, hogy ezen a ponton a román aspirációk kereskedelmi érdekeinkkel megegyezvén, ez az egyetlen kikötő, a hol magyar áru-

ruktárak létrehozatala és egy osztrák-magyar konzulátus berendezésének szüksége forog fenn, a hová magyar kereskedelmi kamarák tisztviselői gyakorlatszerzés végett vezényelhetők volnának és ha az osztrák érdekek tekintetbe vételével a Rothschild-féle gőzhajózási vállalat, e tengeri kikötő érintésével rendezné be járatait, remélni lehetne, hogy Románia ellenszenve ellenkező irányt nyerne.

Eddigi vasutaink, a Predeal kilépő állomástól és az Orsova—Verciorova kilépő állomástól, valamint a még tervben levő Verestorony kilépő állomástól Rustsukon át Bulgáriába a Fekete-tengernek Várna kikötőjébe vezetnek; s mindaddig, míg Bulgáriával a szerződéses jó viszony fenttartható, Bulgária kormányával szemben is, ugyanazon szempontok volnának érvényesítendőek, melyek érvényesítését a küszteendő kikötő érdekképviselőjére nézve tekintetbe veendőeknek jeleztem. Különösen pedig figyelemre méltónak tartom az osztrák szövetséges társainkra való tekintettel, a Rothschild-csoport gőzhajózási vállalatát, mely a direkt összeköttetést tartja fenn a Fekete-tengernek felénk eső partjairól, a Fekete-tengernek ázsiai partjaihoz.

De ha már a feketetengerhez eljutottunk, tartsunk ennek partjain egy kis körutat; lássuk, kik ezen partoknak tulajdonosai, miféle népek foglalják el ezen vidékeket, és melyek azon feladatok, melyeket lehetséges volna érdekkörünkbe belevonni.

A Fekete-tenger partjainak mintegy felerésze Oroszországhoz tartozik; a partok másik felerészből $\frac{1}{4}$ rész Törökország birtokában van; és a partoknak $\frac{1}{4}$ részét Bulgária és $\frac{1}{4}$ részét Románia bírja.

Az orosz partok nevezetesebb kikötői: Izmail, Odesza, Sebastopol, Poti és Batum, melyek rendes gőzhajózási összeköttetéssel bírnak egymásközt, valamint az európai oldalon Izmailtól Szulináig, az ázsiai oldalon pedig Batumtól a szomszéd török kikötőállomásokig s mivel a Kaspi-tenger partjainak egyik részében elterülő Perzsia éppen úgy mint Magyarország, a közbe eső Örményország által a Fekete-tengertől el van zárva; Örményország

ménysország pedig Lengyelországhoz hasonló módon kétfelé van szakítva, melynek a Kaukázus felé eső része Oroszországhoz, másik felerésze pedig Törökországhoz csatoltatott; Perzsiába csak az Örményországnak Oroszországhoz tartozó részén át lehet eljutni, a hol rendes vasuti összeköttetés van: Odesszából Potiba hajón és Potiból Tiflisen át a vasuton a Kaspi-tengernek Baku kikötőjéig, honnan Sachof orosz kikötőn át: Lenkorán Andebil Rescht, és Banfruoch kikötő állomások érintésével kényelmesen lehet Teheránba, Perzsaország fővárosába eljutni.

Másként áll a dolog Örményországnak Törökországhoz csatolt részében, mert a Fekete-tengernek Törökországhoz tartozó hat kikötőjének egyikéből a másik kikötőig járnak ugyan a török hajók, de az egyes hajóállomásoktól a szárazföld szomszéd városaihoz hiányzik mindennemű összeköttetés; nincs itt se vasut, se gyorskocsi; a Fekete-tengernek Törökországhoz tartozó kikötőiből u. m.: Constanca, Ineboli, Somsun, Tireboli, Trebisona, csak bérelt lovakon lehet Ázsia belsejébe behatolni és török területen keresztül csak igen nagy idő és pénzáldozattal lehet Perzsiába eljutni.

Ha az ember Törökországon keresztül akar Perzsaországba utazni, ekkor Konstantinápolyból kell indulni és az ázsiai Törökország közepén, az ország egész hosszában, Skutariból, Ismid, Boli, Angora, Suvas, Charput, Diarbekir, Mossul, Bagdad, Hillek, Arka és Fao perzsa tengeri kikötőig kell utazni, hogy onnan Teheránba, a perzsa fővárosba elérjünk.

A perzsa államférfiaknak nem nagy állami bölcseségére és a perzsáknak nem nagy vitézségére vall, hogy a megsemmisült Örményországot nem voltak képesek maguk érdekkörébe vonva megakadályozni, hogy a szomszéd Törökország és Oroszország ugyyszólván orruk előtt foglalta el Örményországot és elzárta a perzsák előtt a Fekete-tengert.

Nevezetes, hogy miként osztozkodtak meg a törökök és az oroszok Örményország felett.

A török statisztikusok szerint 2,400.000 örmény van.

Orosz területen Tiflisben van mintegy 101.358 örmény, Tiflistől vasut vezet a Cura völgyben levő Axta-fáig, innen gyorskocsin lehet az Árát-völgybe és Erivánba jutni, mely örmény város az örmény királyok székhelye volt.

Eriván mellett van Etsmiadzin, az örmény főpapnak: jelenleg Crimian Mrkticsnek székhelye. Ezen örmény városok a perzsa-török határon vannak, Perzsia az Árától, a hol állítólag a Noe bárkája állott, délkeletre esik.

Örményországnak orosz területén levő részét nagyon hozzáférhetővé teszik a rendezett oroszországi viszonyok. Odesszától Batumig hetenkint kétszer direkt gőzhajóösszeköttetés van; innen pedig tovább Ázsia belséjébe vasuton és gyorskocsin lehet eljutni. Ebből látszik, hogy Örményországnak azon része, a hol az ország feje és a hatóságok voltak, orosz területen van, ellenben az örmény nép nagyobb része Örményországnak Törökországhoz tartozó területén lakik: így Érzerumban van 101.119 örmény. Wan Hakkariban 71.582 örmény. Djarbekirban 45.291. Siwasban 112.649. Aleppóban 50.182. Adanában 31.876 örmény lakik. Miután azonban Törökország területén nincs se vasut, se gyorskocsi, ezen örmény városokba csak lóháton lehet eljutni.

Dr Horváth Géza az állami rovarvadász állomás főnöke Budapesten, az ázsiai utjáról Budapesten tartott felolvasásában azt mondja: hogy tekintettel arra, hogy az Örményországnak Törökország területén levő részében ázsiai állapotok uralkodnak, igen jó szolgálatot tett neki az ottani örményeknek szeretetteljes ragaszkodása mindenhez, a mi magyar; a magyarságnak olyan jó hírneve van az örmények között, hogy ezen velünk rokon-szenvező elemeket kereskedelmi összeköttetésekre igen előnyösen lehetne felhasználni, de ezen örmény vidéket csak Oroszország felől lehet megközelíteni; ennél fogva az Oroszországgal most újabb időben megkötött szerződés a magyar utazóknak nagy előnyére válik.

Végeztem a külföld azon részének megismertetésével, melynek tárgyát a hozzánk oly közel eső Fekete-tenger és környéke képezi; de már most azon kérdés

merül fel, hogy hát mi történik a mi magyar kereskedőinkkel, ha ők vagyonuk kockáztatásával a keleti piacokon megjelennek, vagyis milyen a magyarok védelme saját külügyi kormányunk részéről külföldön.

Valljuk be szerényen, hogy a magyar állam más külállamokkal szemben eddig nem bírta magát önállóan érvényesíteni és be kell érünk azzal, hogy legalább az osztrák tartományokkal szövetkezve, olyan nagyszámu képvisellel birunk, mely felett magunkra hagyatva, nem tudnánk rendelkezni.

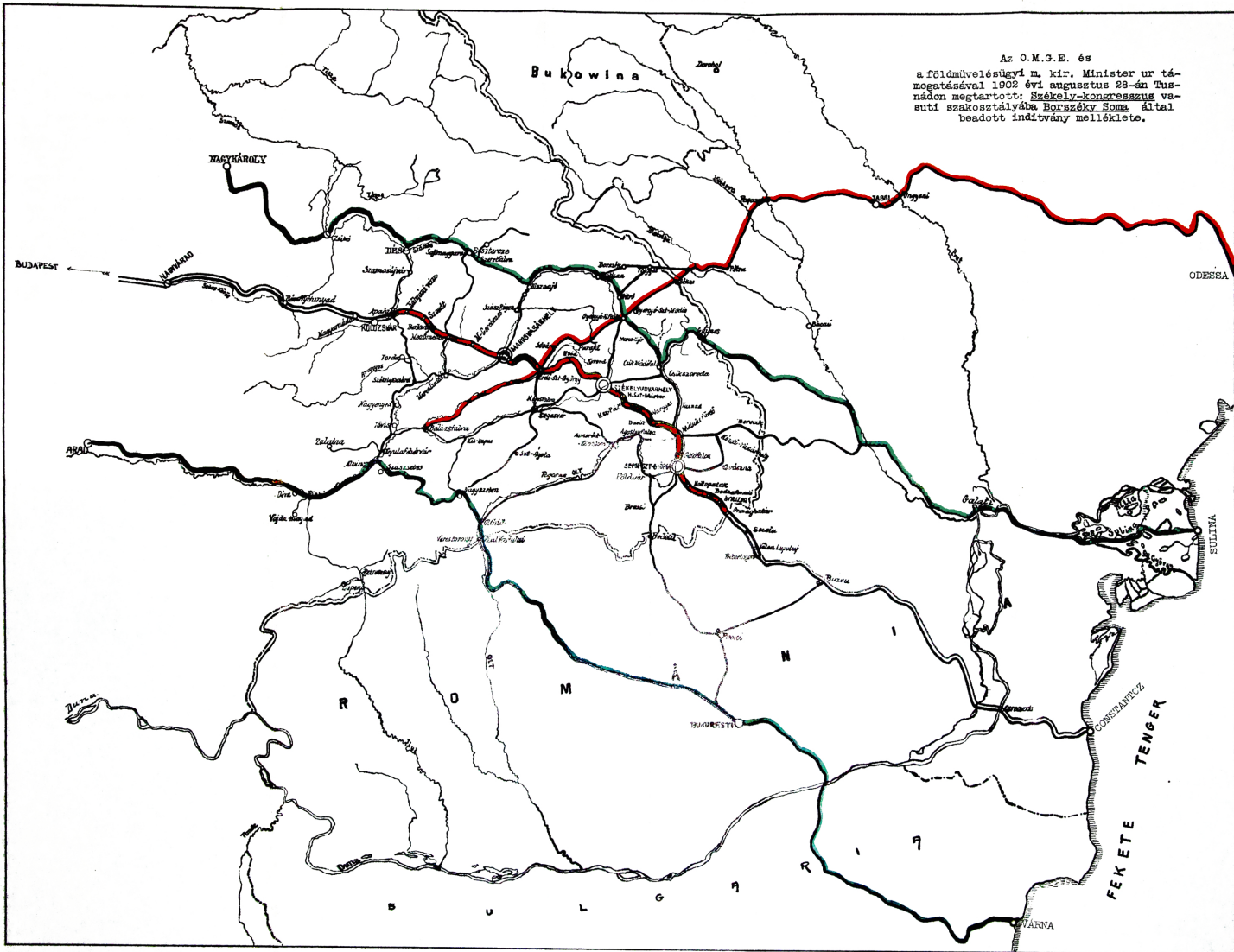
A jelenlegi sajnos állapotokon csak a jövő nemzedék van hivatva segíteni.

Lelkesítsük a fiatalságot, hogy tanuljon nyelveket, ismerje a Fekete-tenger kikötőhelyeinek ipari, kereskedelmi viszonyait; legyen a jövő nemzedék, a hozzánk közelebb külföldön ipari és kereskedelmi érdekeinknek mérlegelésében tökéletesen tájékozva s akkor képesek leszünk magunkat külföldön érvényesíteni; akkor az osztrákkal kötött szövetségben rejlő erőgyarapodás is előnyünkre fog szolgálni.

Addig is azonban, míg ez megtörténnék, társadalmi uton rendezendő tanulmányutainkat legcélszerűbb a Fekete-tenger felé irányítani.

A Fekete-tenger és ennek nevezetesebb kikötői, a hová a székely vasutak vezetnek, megérdemlik a beutazást, mert ezen vasutak megnyitával a helyszínén szerzendő tapasztalatokkal sokkal többet használunk kereskedelmi ügyünknek, mintha a szláv tartományokat és Görögországot járjuk be.

SZÉKELY VASUTAK.



Nyomatott a Y o s t írógép részvénytársaságnál.

Utánnnyomás tilos.

R. Z s i d y és B o t á r .

HARMADIK MELLÉKLET.

„Térkép“ Magyarország és románia határainak találkozási pontjaival, a Fekete-tenger négy kikötőjébe: Odessza, Szulina, Constanca és Várnába vezető négy vasút vonalról, melyekben Magyarország külkereskedelmének főirányzata van feltüntetve.

1. Fővonal: Északmagyarország vidékeiről Nagy-Károly—Deés—Szászrégen—Madéfalva—Gyimes Szulinára.

2. Fővonal: Délmagyarország vidékeiről Arad—Alvinc, Vöröstorony—Alvinc—Tövis—Predeal—Bukarest a várnai kikötőbe.

3. Fővonal: a középben a tulajdonképeni székely vasutak, melyek bel- és külkereskedelmünk fővonalát képezik a négy székely vármegye fővárosait, Marosvásárhelyt, Székelyudvarhelyt, Sepsiszentgyörgyöt és a központot, Székelyudvarhelyt Csikszeredával egyesítik.

4. Vonal, mely a kükküllőszeg—sóváradi vicinális meghosszabbításával, Gyergyó-Piatra felé az odesszai kikötő érdekkörébe eső piacokat megnyitja nekünk.

NEGYEDIK MELLÉKLET.

A székely vasutak távolsági méretei.

A székelyvasutak ezen mellékletében látható távolsági méretei, kilométerekben a székely vasutak világító tornyait képezik, ezek mutatják meg nekünk az utat, Budapestről Székelyföldre keresztül, a Fekete-tenger constancai kikötőjéig.

Ezen székely vasuti oszlopokra van reá írva, hogy milyen közel fekszik, a székely vasutak kiindulási pontja Kolozsvár, a Székelyföldre, továbbá a magyar határhoz és Patarlázshoz, honnan a vasut a constancai kikötőig már ki van építve.

A SZÉKELY VASUTAK TÁVOLSÁGI MÉRETEI.

I. SZAKASZ.

KILO- MÉTER	ÁLLOMÁS NEVE
	KOLOZSVÁR-APAHIDA
10-0	KÁLVÁNI VÁM
15-0	KIS- és M.-KÁLVÁN
21-5	SZOVÁT
30-0	BERKENYES
32-5	N.-FRÁTA
41-5	MEZŐMÉHES
48-0	MEZŐSÁLYI
58-5	MEZŐGEREBENES
65-0	MEZŐBÁND
71-5	MEZŐBERGENYE
77-0	KISFALUD
80-0	EGERSZÉK
83-0	MAROSVÁSÁRHELY

A SZÉKELY VASUTAK TÁVOLSÁGI MÉRETEI.

II. SZAKASZ.

KILO- MÉTER	ÁLLOMÁS NEVE
	MAROSVÁSÁRHELY
5·0	HAGYMÁSBODON
7·5	FOLYFALVA
9·0	CSEREFALVA
10·5	ÁKOSFALVA
12·0	NYÁRÁDSZENTBENEDEK
15·5	BACZKAMADARAS
16·5	BÁLINTFALVA
19·0	NYÁRÁDSZENTLÁSZLÓ
21·0	NAGYADORJÁN
24·0	BEDE
27·0	VADASD
29·0	HAVADTŐ
32·0	ERDŐSZENTGYÖRGY
37·5	BÖZÖDUJFALU
42·5	KÓRISPATAK
49·0	ETÉD
56·0	MARTONOS
61·0	TARCZAFALVA
62·5	KOBÁTFALVA
64·5	DEMETERFALVA
68·0	SZENTMIHÁLY
70·0	MALOMFALVA
71·0	SZENTLÉLEK
73·0	BOGÁRFALVA
74·5	FANCSALÜLKE
78·0	SZENTTAMÁS-KADICSFALVA
79·5	BETHLENFALVA
81·0	SZÉKELYUDVARHELY

A SZÉKELY VASUTAK TÁVOLSÁGI MÉRETEI.

III. SZAKASZ.

KILO- MÉTER	ÁLLOMÁS NEVE
	SZÉKELYUDVARHELY
2·5	SÓSFÜRDŐ
4·5	BOLDOGASSZONYFALVA
6·5	GATFALVA
8·5	PATAKFALVA
11·5	KÉNOS
15·5	HOMORÓDSZENTMÁRTON
19·5	RECSENYÉD
20·5	HOMORÓDSZENTPÁL
26·5	HOMORÓDKARÁCSONYFALVA
41·5	VARGYAS
43·5	OLASZTELEK
48·5	BARÓT
53·5	BIBARCFALVA
55·5	NAGYBACZON
71·5	MÁLNÁSFÜRDŐ
75·5	MÁLNÁS
82·5	SEPSIBODOK
86·5	KÖRÖSPATAK-GIDÓFALVA
92·5	SEPSISZENTGYÖRGY

A SZÉKELY VASUTAK TÁVOLSÁGI MÉRETEI.

IV. SZAKASZ.

KILO- MÉTER	ÁLLOMÁS NEVE
	SEPSISZENTGYÖRGY
3-0	KILYÉN
8-0	UZON
14-0	BIKFALVA
18-0	DOBOLLÓ
23-0	DOBOLLÓPATAK
32-0	TÁLPATAK
33-0	BODZAFORDULÓ
36-0	SZITABODZA
47-0	KRASZNA
52-0	ORSZÁGHATÁR
A SZÉKELY VASUTAK FOLYTATÁSA ROMÁNIÁBA.	
18-0	SECEIA
26-0	PALTIMENI
31-0	VALEA LUPULUI
37-0	PATARLAGE

ÖTÖDIK MELLÉKLET.

A székely vasutak előnyei a körvasutak felett.

Annak bebizonyítására, hogy a körvasutak által a székely vasutak fölöslegessé nem válnak, s a körvasutak a székelység elszigetelt állapotában, semmi legkisebb javulást sem fognak előidézni, a következőkben állítottam össze, a két vasutvonal távolsági méretei között, a tényleg fennálló különbséget.

I. s z a k a s z.

Kolozsvártól Marosvásárhelyig:

A mostani vasuton a távolság Kocsárd felé körvasuton	119 klmtr
A székely vasuton a mezősegen át	83 „
a különbözet	36 „

II. s z a k a s z.

Marosvásárhelytől Székelyudvarhelyig:

Most Kocsárd—Héjjasfalva felé körvasuton	243 klmtr
Székely vasuton Erdőszőlő-györgy Etéd felé	81 „
a különbözet	162 „

III. s z a k a s z.

Székelyudvarhelytől Sepsiszentgyörgyig:

Most Héjjasfalva—Brassó felé vezető körvasuton	191 klmtr
Székely vasuton Homoród Málnás felé	92 „
a különbözet	99 klmtr

IV. s z a k a s z.

Sépsiszentgyörgytől a legközelebbi román vasut állomásig, mely Constancába vezet, a székely vasutak páratlanul állanak, s összehasonlítva, akár Ojtoz, akár predeáli vonatokkal a különbség rendkívül nagy.

V. s z a k a s z.

Székelyudvarhelytől Csikszeredáig:

Mostani vasuton Héjjasfalva—Brassó felé

vezető körvasuton	254 klmtr
Székely vasuton Oláhfalu felé	50 „
a különbözet	204 „

HATODIK MELLÉKLET.

A székely vasutak előnyei tekintettel a vasuti menetsebességekre.

a) A gyorsvonatok óránként 50—60 kilométer utat tesznek meg.

b) A személyvonat óránként 34—45 kilométert.

c) A tehervonat óránként 20—25 kilométert.

Ennélfogva a székely vasutak távolsági méreteit mutató oszlopok a következő adatokat szolgáltatják kezünkbe.

I.

Az első vonalszakasz oszlopa azt mutatja, hogy Kolozsvár és Marosvásárhely közt a távolság 83 kilométer, ennélfogva ezt az utat székely vasuton megtehetjük:

a) gyorsvonaton 1 ó. 23 p., esetleg 1 ó. 40 p. alatt.

b) személyvonaton 1 ó. 51 p., esetleg 2 ó. 11 p. alatt.

II.

A második vonalszakasz oszlopa mutatja, hogy Marosvásárhely és Székelyudvarhely közt a távolság 81 kilométer, ennélfogva ezt az utat székely vasuton megtehetjük:

a) gyorsvonaton 1 ó. 25 p., esetleg 1 ó. 37 p. alatt.

b) személyvonaton 1 ó. 42 p., esetleg 2 ó. 8 p. alatt.

III.

A harmadik vonalszakasz oszlopa mutatja, hogy Székelyudvarhely és Sepsiszentgyörgy között a távolság 92 kilométer, vagy ha sikerül a terepviszony pontos fel-

derítésével, Előpatak érintésével, a rövid utat megtalálni, ennyi sincs, ennél fogva ezt az utat székely vasuton megtehetjük :

- a) gyorsvonaton 1 ó. 32 p., esetleg 1 ó. 50 p. alatt.
- b) személyvonaton 2 ó. 3 p., esetleg 2 ó. 25 p. alatt.

IV.

A negyedik vonalszakasz oszlopa azt mutatja, hogy Sepsiszentgyörgy s a magyar bodzai határ közt a távolság 52 kilométer, sőt Borosnyó Bodzaforduló felé még rövidebb, ennél fogva ezt az utat székely vasuton megtehetjük :

- a) gyorsvonaton 52 perc, esetleg 1 óra 2 p. alatt.
- b) személyvonaton 1 ó. 9 p., esetleg 1 ó. 2 p. alatt.

A román vonalszakasz oszlopa mutatja, hogy a magyar határtól Buzeuig a távolság 37 kilométer, ennél fogva ezt az utat székely vasuton megtehetjük :

- a) gyorsvonaton 37 perc, esetleg 44 perc alatt.
- b) személyvonaton 49 perc, esetleg 58 perc alatt.

Végre az itt fel nem tüntetett Székelyudvarhely és csikszeredai székely vasutvonalon a távolság 50 kilométer, mely utat meg lehet tenni :

- a) gyorsvonaton 50 perc, esetleg 1 óra alatt.
 - b) személyvonaton 1 ó. 7 p., esetleg 1 ó. 19 p. alatt.
-

HETEDIK MELLÉKLET.

A székely vasutak kiépítésének költségei.

I. vonalszakasz.

Kolozsvár és Marosvásárhely között a székely vasutvonal hossza 83 kilométer.

Építési költségei:

a)	kilométerenkint	40.000 K	számítva	3,320.000 K
b)	"	60.000	" "	4,980.600 "
c)	"	100.000	" "	8,300.000 "
d)	"	160.000	" "	13,280.000 "

II. vonalszakasz.

Marosvásárhely és Székelyudvarhely között a székely vasutvonal hossza 81 kilométer.

Építési költségei:

a)	kilométerenkint	40.000 K	számítva	3,240.000 K
b)	"	60.000	" "	4,860.000 "
c)	"	100.000	" "	8,100.000 "
d)	"	160.000	" "	12,960.000 "

III. vonalszakasz.

Székelyudvarhely Sepsiszentgyörgy között a székely vasutvonal hossza 92·3 kilométer.

Építési költségei:

a)	kilométerenkint	40.000 K	számítva	3,692.000 K
b)	"	60.000	" "	5,550.000 "
c)	"	100.000	" "	9,250.000 "
d)	"	160.000	" "	14,800.000 "

IV. vonalszakasz.

Sepsiszentgyörgy és az ország határa között, a székely vasutvonal hossza 37·5 kilométer.

Építési költségei:

a)	kilométerenkint	40.000 K	számítva	1,500.000 K
b)	"	60.000 "	"	2,250.000 "
c)	"	100.000 "	"	3,750.000 "
d)	"	160.000 "	"	6,000.000 "

A székely vasutak mind a négy szakaszát együtt összegezve.

Kolozsvár és az ország határa között, a székely vasutak egész vonalának hossza 294 kilométer.

A székely vasutak összes költségei:

a)	kilométerenkint	40.000 K	számítva	11,752.000 K
b)	"	60.000 "	"	17,640.000 "
c)	"	100.000 "	"	29,400.000 "
d)	"	160.000 "	"	47,040.000 "

NYOLCADIK MELLÉKLET.

A meglevő székely vicinálisok költségei.

I. székely vicinális.

A marosvásárhely—szászrégeni vicinális vasut költségei, az 1884. évi rendeletek tárában március 25-én 9750—884. szám alatt kiadott engedély 7. §-a szerint a következők:

Ezen vasutvonal hossza 33 kilométer.

Építési költségei 1,360.000 K, ebből egy kilométerre esik 41.212 K.

II. székely vicinális.

A héjjasfalva—székelyudvarhelyi székely vicinális vasut költségei, az 1886. évi rendeletek tárában december 15-én 48476—886. szám alatt kiadott engedély 7. §-a szerint a következők:

Ezen vasutvonal hossza 39 kilométer. (nem számítva a 10 kilométer peage jogot Segesvárig).

Építési költségei 1,840.000 K, ebből esik egy kilométerre 47.180 K.

III. székely vicinális.

A brassó—háromszéki vicinális vasut építési költségei, az 1890. évi rendeletek tárában április 28-án 23028—890. szám alatt kiadott engedély 7. §-a szerint a következők:

Ezen vasutvonal hossza 77 kilométer.

Építési költségei 5,600.000 K, ebből esik egy kilométerre 72,728 K.

IV. székelly vicinális.

A küküllőszeg—sóváradi vicinális vasut építési költségei, az 1897. évi rendeletek tárában február 25-én 12540—897. szám alatt kiadott engedély 7. §-a szerint a következők:

Ezen vasutvonal hossza 102 kilométer.

Építési költségei 7,844.000 K, ebből esik egy kilométerre 76.900 K.

Mind a négy vicinális építési költségeit összevéve, ezen vasutvonalak hossza 251 kilométer, megváltási költségük volna 16,644.000 K.

KILENCEDIK MELLÉKLET.

A székely vasutak és meglevő vicinálisok együttes építési költségei.

Ezen adatokra alapított számítások a következő képet mutatják.

I. A székely vasutak kolozsvár—marosvásárhelyi vonalának hossza 83 kilométer, építési költségek kilométerenkint 60.000 K összesen . . . 4.980.000 K

A kolozsvár—szászrégei vicinális vonal hossza 33 klmtr, egy klmtr került 41.212 K összesen 1,360.000 K
Együtt 6,340.000 K

II. A marosvásárhelyi—sz.-udvarhelyi vonal hossza 81 kilométer, építési költségek kilométerenkint 60.000 K összesen 4,860.000 K

A héjjasfalva—székelyudvarhelyi vicinális vonal hossza 39 kilométer, építési költségek kilométerenkint 37.180 K összesen 1,840.000 K
Együtt 6,700.000 K

III. A sz.-udvarhely—sepsiszentgyörgyi székely vasut hossza 92.5 kilométer, építési költségek kilométerenkint 60.000 K összesen 5,550.000 K

A brassó—háromszéki vicinális hossza 77 kilométer, építési költségek kilométerenkint 72.728 K összesen . . 5,600.000 K
Együtt 11,150.000 K

IV. Sepsiszentgyörgytől a magyar határig székely vasut hossza 37.5 kilométer, építési költségek kilométerenkint 60.000 K összesen		2,250.000 K
Együtt . . .		<u>26,440.000 K</u>

Más vagylagos számítás. Az összes székely vasutak hossza 294 klmtr, ennek építési költsége 100.000 K		
számítva		29,400.000 K
Az összes vicinálisok		<u>8,800.000 „</u>
Együtt . . .		<u>38,800.000 K</u>

Más vagylagos számítás. Székely vasutak hossza 294 kilométer, ennek építési költsége 160.000 korona		
számítva		47,040.000-K
Az összes vicinálisok kerültek . . .		<u>55,840.000 „</u>
Együtt . . .		<u>55,840.000 K</u>

TIZEDIK MELLÉKLET.

„Székely vasutak“ című hirlapi cikk külön lenyomata, a Pesti Hirlapnak 1892. évi július 31-én megjelent számából, mely a 3-ik mellékletet képező térképhez magyarázatul és annak bebizonyítására szolgál, hogy Magyarország egyik világkereskedelmi fővonala Északmagyarországtól Szulináig nem kerülő uton, nem Bukovina és Moldva felé, nem idegen országok területein, hanem Deésről a Szamos mentének a Maros mentével minden nehézség nélkül lehetséges kapcsolatba hozatalával: Gyergyó, Csíkszereda, Bálványos, Kézdivásárhely Ojtoz felé, az egész vonalon magyar államterületen lett volna kiépítendő; e helyett a magyar érdekekkel ellenkezőleg: Bukurestből, Vöröstoronyig, Gyimes, Jassyba vezető magyar vasutvonal államszerződésileg megállapított kiépítése, minden más átjáró kizárásával, nem magyar, hanem román érdekből történt; ezért azonban cserében Magyarország Románia részéről semminemű viszontszolgáltatban nem részesült, miért is ezen történelmi tényt tanuságul a jövőre tudni kell, ha a Sepsiszentgyörgy és Constanca közötti székely vasut folytatólagos kiépítése akadályokba ütközne.

A székely vasutak.

Közép-Európának Konstantinápoly és Perzsia felé irányult világkereskedelmi útjába esik a Székelföld; különösen: ennek Moldva felé fekvő része közelebb esvén. a „Fekete-tengerhez“, mint a magyar állam határterü-

letének bármelyik más része; ennél fogva a magyar államvasutakat, Szászrégentől a Maros völgyén föl, a Székelyföldön át kell a Fekete-tenger felé kiegészítőleg kiépíteni.

Ezen világkereskedelmi ut megnyitása által Közép-Európa közgazdasági érdekei, a magyar állam érdekeivel összhangzásban, kielégítést nyernének; s egyuttal a székelységnek elszigetelten álló helyi érdekei a magyar államra nézve előnyösen érvényesíthetők volnának.

A magyar állam érdekeivel azonos székely nemzeti érdekek eddigi elhanyagolása már eléggé megbozszulta magát. A magyar államnak keleti részében lévő és a székely nép által lakott magyar határnak ismert közelségét a Fekete-tengerhez, a magyar kormány maga idejében kizsákmányolni elmulasztotta; a magára hagyott székely birtokosság pedig, a vasutak hiánya miatt, a közelség révén önként kínálkozó nemzetgazdasági előnyöket a természeti kincsnek értékesítésére fölhasználni képes nem volt.

Nálunknál ügyesebb népek, hamarább ismervén föl a helyzetet, Páristól Konstantinápolyig: Budapesten, szerb és bolgár területen keresztül már megteremtették az I-ső világkereskedelmi utvonal forgalmát.

A magyar kormány is ezen vasutvonallal párhuzamosan, a Vaskapu szabaddá tételével és a víziut olcsóságának fölhasználásával lehetővé fogja tenni, hogy Budapestről a Dunán a Fekete-tengerig és Konstantinápolyig a II-ik világkereskedelmi utvonal forgalma is életet nyerjen.

Azonban dacára annak, hogy kelet felé már ezen két utvonal létezik, talán nem késtünk el azzal, hogy a közelebbről annyit hangoztatott székely vasutak kiépítésével, Budapestről Konstantinápolyig a Feketetengeren át a III-ik világkereskedelmi utvonalat is létrehozzuk.

Ezen irányban a magyar államnak volna kötelessége a székely vasutat kiépíteni még akkor is, ha erre magántőke is megnyerhető volna, mert a világkereskedelmi forgalom mindig a legrövidebb utvonalat keresi fel s miután a Fekete-tenger például Kézdivásárhely

Bereck felé oly közel esik a magyar határhoz, mint máshol seholsem; ezen közelséget nemzetgazdasági érdekeink előmozdítása céljából előnyösen felhasználni kötelességünk.

A székely vasutaknak ilyen iránybani kiépítése azért felel meg az indokolt szükségérzetnek, mert például Berlinből, Budapestről, Szászrégenen át, a Marosvölgyén fel Ditró, Csikszereda, Büdös, Torja, Kézdivásárhely, Bereck, Braila, Galac-Szulina felé sokkal hamarabb lehet Konstantinápolyba eljutni, mint akár a Dunán, akár a szerb és bolgár vasutakon.

A helyi érdekű székelyföldi hírlapok, nevezetesen a „Csiki Lapok“ 13-ik és 29-ik számaiban eléggé szorgalmazzák a közóhajtásnak megfelelő székely vasutak kiépítésének szükségét, de sajnos, hogy oly irányban, melyben azok magokat kifizetni nem fogják. A vicinális vasutak csak akkor válnak jövedelmezőkké, ha valamelyik nagyobb kereskedelmi vonallal kapcsolatban, nemcsak a helyi érdeket szolgálják, hanem egyuttal a jobb jövő irányzatának is megfelelnek.

Ilyen irányzatnak pedig nem felel meg az eddig tervezett vicinális jellegű vasutak közül egyik sem; ugyanis az I-ső és II-ik terv szerint: a székely vasut, akár Marosvásárhelytől Parajdon át, akár Szászrégentől Görényen vagy a Maros mentén fel, Ditróig vezetne, innen Gyergyó-Szentmiklóson át már Tölgyesen vagy Békásban befejezést nyerne; itt lépné át a magyar határt és Piatránál csatlakoznék a román vasutakhoz, melyek Jassy, Odessza felé Oroszországba, vagy Piatrától Galac-Szulina felé Konstantinápolyba vezetnének; ezen terv szerint tehát a magyar határ egész hosszában, román területen nyitna nekünk egy új világkereskedelmi utat; miután azonban még nagyon távol állunk attól, hogy Oroszországgal előnyös kereskedelmi szerződést köthessünk, de másfelől az sem áll érdekünkben, hogy a székely vasut a román érdekeket szolgálja s általunk erősbülve, keletkezzék egy új világkereskedelmi vasut Konstantinápoly felé, kétséget nem szenved, hogy ezen két székely vasut a szomszéd államnak nagyobb szol-

gálatot tenne, mint nekünk; holott nekünk magyar államterületen van szükségünk egy, a Székelyföldet termékenyítő világkereskedelmi vasutra Konstantinápolyig, mely a Székelyföld egész hosszában a magyar határon és magyar államterületen haladjon azon pontig, a hol legközelebb vagyunk a Fekete-tengerhez; mert csak úgy szabadulhatunk a román területen Jassytól a Fekete-tengerig párhuzamosan haladó, de reánk nézve idegen érdekeket szolgáló román vasutak befolyása alól.

De nem felel meg a Budapestről Konstantinápolyba vezető világkereskedelmi iránynak a tervben lévő másik két székely vasut sem; ugyanis az egyik Ágostonfalváról Tusnád, Csikszereda felé Csikgyimesen érne a határhoz, a másik Udvarhelyről kiindulva a Libánon át Maros-Nyiresig haladva, innen Csikmegyét derékban átszelve hasonlóképp Gyimesnél nyerne befejezést és Oknánál csatlakoznék a román vasutakhoz; ezen tervek szerint Oknától hamarabb lehetne ugyan Galacot és a Fekete-tengert elérni, mint Piátráról, de mivel ugy Okna mint Piatra a jassy-konstantinápolyi utban egész kereskedalmünket román területre terelné, legrövidebb vonalnak mutatkozik a Kézdivásárhelyről Bereck felé vezető vasut, mely Soósmezőnél átlépve a határt, Braila és Galacnál folyó Dunán csatlakoznék a Konstantinápoly felé irányult kereskedelmi utvonallhoz, mely itt már hajózható, tengeri hajók által is.

Eddigi vasutaink mind Bukarestbe vezetnek, pedig nekünk nincs mit keresnünk Bukarestben; reánk nézve Bukarest a továbbhaladás tekintetében vonzó erővel nem bírhat, mert a Fekete-tengertől félreeső zsák-utcat képez; a Budarest felé irányított költséges vasutak ugymint: a Predealon fennálló, elhibázott csatlakozás, továbbá a Kis-Kapustól Szeben és Verestoronyn át Bukarestbe és végre a Piskitől Petrozsény-Vulkánon át Bukarestbe vezetendő vasuti irányok mind nem a székely érdekek tekintetbe vételével tervezett vonalaknak tarthatók; s ezen szempontokra vezethető vissza a székelység elkeseredése.

Azt hangoztatják, hogy segíts magadon az Isten is megsegít s ennél fogva a magyar kormány kegyesen

megengedte eddig is, hogy a szegény székelynép saját pénzén építsen magának vasutakat. Igaz, hogy a most tervben lévő sok helyiérdekű vagyis vicinális jellegű székelyvasutak által is némileg segítve volna a székelyvasutak érezhető nagy hiányán; de nagy különbség van a között, ha a vicinális-vasutak által a helyiérdekű szükségletünket kielégíthetjük és azon fontos nemzetgazdasági érdekünk között, hogy ha világkereskedelmi fontossággal bíró államvasuton, Csikmegye természeti kincsei u. m. a gyergyói, ditróit, a szárhegyi márvány és más, ezen vidék nagy szilárdságú épületekövei értékesíthetők volnának, ásványvizeink szállítása és gyógyforrásaink látogatása lehetővé tétetnék; gazdag mágnézia-telepünket, havasi gyógyfüveinket hasznosíthatnók és végre igen nagy értékű vas, réz, cinóber terményeink kellően kiaknázzhatók és távolabb vidékre szállíthatók volnának.

Milyen sokat lendítettek volna a székely nép során azon milliók, melyek a korszakot alkotó, sok és monumentális építkezés következtében épület és sirkő cime alatt, Budapestről külföldre vándoroltak; mi annál sajnosabb, mert a székelység józan eszével átérzi és átérti, hogy nyers terményeink értékesítésére hasonló alkalom századokon át aligha fog még előfordulni, s hogy a vasutak hiánya első sorban a székely érdekek mellőzését foglalja magában s azon fajfentartó székelységet sujtja, mely vészben és viharban megállotta a maga helyét, de az újabb korral össze nem egyező elszigeteltség miatt, épen azon hozzáférhetetlen hegyek okoznak vesztét és anyagi végpusztulását, melyek az örökös háborúk idejében védelmére szolgáltak.

Fájdalmasan ézi a vasuti összeköttetés hiányát az anyahonnal a székelység most, midőn az oláhság, ezredéves államot alkotó képességünkkel szemben Erdély elfoglalását csak idő kérdésének kürtöli s a magyar kormány most nem tartja elérkezettnek az időt, hogy az 1848-ik évi Uniót megfelelő állami vasutak által tényleg végrehajtsa s éreztesse velünk, hogy Magyarország-hoz tartozunk.

A székelység országgyűlési képviselői volnának hivatalva e tekintetben befolyásukat egy államvasuti vonal létesítésére érvényesíteni; de első sorban a kereskedelmiügyi miniszter urtól, mint székely képviselőtől, reméljük: hogy addig is, míg Romániában józanabb hangulat jönne létre, százados mulasztásokból eredő bajaink orvoslására minden lehetőt meg fog tenni; különösen a Romániával előforduló gyakori érintkezéseket felhasználva, a szerződéses viszonyból eredő minden egyes eset felmerülése alkalmából, a békés szomszédság egyik feltételéül ki kellene kötni, hogy Soósmezőnél a román határtól az alsó Dunáig építendő rövid vasutvonal létrejövetelét engedélyezze s a transitó kereskedelmünket Budapestről Konstantinápolyig, illetőleg Soósmezőtől a Fekete-tengerig román területen ne akadályozza.

TIZENEGYEDIK MELLÉKLET.

A székely kivándorlás című hirlap cikk, mely a „Csiki Lapok” 1901. évi április 3. számában jelent meg s a Romániában lakó magyarok és székelyek szomorú sorát ismerteti és Barabás Endre Bukuresten volt, most kolozsvári tanár írotársunk egy könyvére utal, melyből mindenki, a ki a Romániába lakó százezeret meghaladó székelység pusztulásának okairól tájékozódni kíván, meg fog győződni arról, hogy a még ki nem vándorolt, a consuláris taksákat pontosan fizető magyarok és székelyek egy Buzeuban felállítandó magyar kereskedelmi ügynökség és munkaközvetítő hivatal létesítése által a védtelenségből származó végpusztulástól megmenthető volna, és a székely vasutak képezik azon mentő eszközöket, melyek alkalmasok arra, hogy a község előnyei hódítsák vissza nekünk Buzeu és Csernavoda vidékeinek román piacait, és a Duna áthidalását megelőző időnkben előttiünk elzárva volt constancai egyedüli román kikötőt.

A székely kivándorlás.

Barabás Endre igen nagyérdekű felolvasást tartott a „Magyar közgazdasági társaság” termeiben, fényes közönség előtt, melynek befejeztével a tárgyhoz hozzászólottak: Balázs Árpád, Györffy Gyula, Jancsó Benedek és én magam is, mely felszólalások a felolvasó fáradtságos és tanulságos összeállításával együtt a társaság havi „Szemléjé”-ben egész terjedelmükben meg fognak elenni.

Én magam a következőkben szólottam a tárgyhöz: Engedje meg a „Magyar közgazdasági társaság“, hogy Barabás Endre ur fáradtságos munkálataiért én is hálás köszönetet mondhassak, mert valóban hálás köszönetet érdemel felolvasó ur, hogy a magyarok helyzetét Bukuresten a közvetlenség erejével velünk megismertetni sziveskedett.

Reánk székelyekre nézve életkérdés, hogy azon országgyűlési képviselők, akik szavazatukkal a mostani külügyi érdekképviselőnkre nézve a delegációkba hivatalva vannak döntő befolyást gyakorolni, tájékozva legyenek arról, hogy a külföldi érdekképviselőnk hiánya miatt a mi népünk Romániában a pénzszerzés becsületes módjától meg van fosztva.

Pedig a közvetlen szomszédság előnyei által, a kenyérkereset szüksége miatt, a létért való küzdelem kényszere alatt, a székely népnek Romániában kell munkát keresni és ha nem tiltjuk meg a szászoknak és oláhoknak, hogy kenyérkereset végett Romániába menjenek, a legnagyobb igazságtalanság, hogy a székely népet saját otthonában megfelelő művelődési eszközök hiányában veszni hagyjuk, ha pedig külföldre megy, a konzuláris védelem megtagadásával büntetjük, ellenben a szászokat és oláhokat, itthon a művelődési eszközök minden áldásaival államköltségen elárasztjuk, ha pedig külföldre mennek, ismét államköltségen, a konzuláris védelem legmesszebb menő jótéteményeiben részesítjük.

Mi székelyek tudjuk, hogy a román vámhivatalnokok, a vasuton járó szászokat és oláhainkat külföldre járásukban-kelésükben, milyen előnyökben részesítik, ellenben a gyalogjáró székely atyánkfiaival szemben milyen gyalázatosan élnek vissza hivatalos hatalmukkal, de ezt a Nagymagyarország nem tudja.

Barabás ur felolvasása igazolja panaszunkat, hogy az életre való székely munkás népet a román határvámon, csempészet ürügye alatt, büntetésül ruháiktól megfosztják s azon pár napi ételmet is elveszik tőlük, a mit magukkal kell vinniök, hogy addig, a míg munkát kapnak, éhen ne haljanak meg.

Külföldön szükséges érdekképviselőtünknek teljes hiányát bizonyítja az, hogy közös külügyminiszterünk olyan magyar állampolgárokat nevez ki a bukuresti fő-konzulátushoz, a kik nem tudnak magyarul, csak a nagy kisebbségben lévő osztrákok érdekeit szolgálják, magyar érdekeinket nemcsak hogy nem érvényesítik, hanem ezen érdek érvényesülését hivatalos hatalmukkal megakadályozzák. Például hozom fel, hogy magyar királyaink által alapított bukuresti róm. kath. templomban, külügyi képviselőtünk hírével, tudtával magyarul nem tudó papok gyóntatják a magyar hiveket s előzetes gyónás nélkül áldoztatják őket, hasonlóképp magyar pénzen magyar protektorátus alatt épült ev. ref. templom és iskolának áldásosan működött papjait annyira üldözték, hogy védtelenségük miatt most egyetlen református pap sincs Bukurestben, a román bírói ítélettel elvették a templomot és iskolát a magyarság azon részétől, a kik a templomot építették, magyar honosságukról nem mondtak le és oda ítélték azon magyar tagoknak, kik a templom és iskola építésének költségeibe részt nem vettek, de magyar honosságáról lemondva, román alattvalók lettek.

Magyar érdekeink képviselőtének hiányát bizonyítja az is, hogy a bukuresti konzulátus lelketlenül üzérkedő korcsmárosok kezébe lévő cselédelhelyező intézményt, a székely cselédekre nézve nem veszi saját kezébe, mikép ezt a román rendőrség más cselédekre nézve teszi, holott külügyi képviselőtünk a konzuláris épület extritóriális jogánál fogva ezt a székely cselédek nagy száma miatt meg kellene hogy tegye, ennél fogva a bukuresti konzulátus bűnlajstromában a fő sérelmet képezi, hogy a 100.000-et meghaladó székely munkásokat, székely cselédeket, ellenségeink leirhatatlan zsarolásainak kitéve, védtelenül hagyva, mintha a konzulátust nem is érdeklő idegen állam népei volnának, de tőlük embertelen módon taksát szednek, az erkölcsi elzüllésnek, végpusztulásnak engedik át.

A külügyminiszter ur felelősséggel tartozik a delegációnak, hogy a költségvetés megszavazását a buku-

resti konzulátusra nézve közre adott hamis adatok alapján kéri s mindaddig, míg a konzulátusnál magyar állampolgárok címe alatt alkalmazott magyarellenés alkalmazottjait kellő műveltséggel bíró született magyar egyénekkel fel nem váltja, nem is indokolt a bukaresti konzulátus fentartására előírányzott költségek megszárazása.

A kicsiny Erdély mindig képes volt külképviseleti érdekeinket Moldova és Oláhországgal szemben megvédeni, ennél fogva jogunk van Nagymagyarországtól követelni, hogy a magyar kormány most Romániával szemben is az Unió törvény alapján, az erdélyi főkormánysektől átvett köteleességek teljesítésében lelkiismeretesen járjon el.

Moldova és Oláhország egyesítésekor Kuza fejedelem idejében, a kis Erdélyt államszerződésileg megillető jogunknál fogva, magam is Bukarestben a konzuláris bíraskodás gyakorlatában voltam, miért is azt hiszem, hogyha akkor az Unió törvény mellőzésével Magyarországtól külön szakított Erdélynek főkormányzója, gróf Mikó Imre megtehetette azt, hogy engem, továbbá Pipos Péter, Lázár György bíró társaimat a magyar külügyi érdekképviseletre bukaresti főkonzulátusnál alkalmaztatott, annál inkább megkövetelhetik most a magyar országgyűlés képviselői, a mostani külügyminiszterünktől, hogy a bukaresti konzulátushoz szívből és lélekben magyar tisztviselőket alkalmazzon.

Az én időmbeli példa mutatja, melyről Barabás felolvasó ur is említést tett, hogy Éder főkonzul támogatása mellett jött létre Bukarestben a „Hunnia“ című társaskör, melyben Koós Ferenc ev. ref. pap, Veress Sándor mérnök, dr Borosnyai és dr Fialla orvosok, válásfelekezetre való tekintet nélkül, a bukaresti magyarságot ezen társas körben csoportosítani tudták s dacára annak, hogy konzuláris tisztviselő voltam, engem ott az alelnöki állással tiszteltek meg.

Ha tehát akkor ez megtörténhetett, méltán lehet a külügyminiszter urtól kérdeni, hogy a konzuláris taksákat fizető, magyar honosságukról le nem mondott bu-

küresti magyarok miért kénytelenek most a román bíróságok védelmét igénybe venni, miután látjuk, hogy Bukurestben úgy felperes, mint alperes közös megegyezéssel, a konzuláris bíraskodást nem veszik igénybe, hanem a román bíróságokhoz fordulnak, mely úgy látszik jobban védi őket, mint a saját adónkból fizetett magyar konzuláris tisztviselők.

Az elősoroltaknál fogva, a „budapesti magyar közgazdasági társaságnak“ áldásos működését abban az irányban kellene érvényesíteni, hogy Barabás ur felolvasását a magyar delegáció tagjainak küldje meg s országgyűlési képviselőinknek legyen alkalmuk azon érdekes felolvasás tartalmából a bukuresti magyarok helyzetét megismerni s egy határozati javaslattal a külügyminiszter urat a székely nép panaszainak tekintetbe vételére felkérni.

TIZENKETTEDIK MELLÉKLET.

„Székely vasutak“ című hírlapi cikk, mely a „Magyarország“ 1901. évi október 6-án megjelent 231. számában volt közölve s melynek ismételt nyilvánosságra hozatalát azért tartottam szükségesnek, mert a „székely vasutak“ nemcsak külkereskedelmünknek, hanem belkereskedelmünknek kérdéseit is magukban foglalják s külkereskedelmünk vonatkozásaitól eltekintve, jelenleg csak az egymástól elszigetelt négy székely vármegye fővárosainak: Marosvásárhely, Székelyudvarhely, Sepsiszentgyörgy és Csíkszereda helyi érdekű kérdéseivel óhajtok foglalkozni; ezen cikkben foglaltakat most is, mint teendőink programját fentartandóknak vélem, de különösen ezen közleménynyel utalni akarok arra, hogy a magyar kormány köreiből is létezett egy olyan korszak, melyben a négy székely vármegye több figyelembe részesült, mint ma, mikor a magyar kormány elismerte és többre méltatta a székely vármegyék fővárosainak államfentartó erejét, mint jelenleg; ezért érdemel figyelmet azon történeti esemény, hogy korábban, vagyis az ötvenes években az egész székelység ipari és kereskedelmi érdekei, a brassói kereskedelmi és iparkamara illetékességének volt alárendelve és ezen kamara évi jelentésében azzal indokolta a székely ipar és kereskedelmi viszonyok ismertetésének hiányát, hogy Székelyföldön általában nem létezik ipar és ezen foglalkozás nem egyezik meg a székelység életmódjával,

de mégis, ezzel ellenkezőleg, midőn a kamarai illetékek beszédéről volt szó, még a háziiparral foglalkozó néptől is megkövetelte a kamarai díjak és illetékek befizetését, mit a magyar kormány megsokalván, mind a négy székely vármegyét kivette a brassói kamara fenhatósága alól és ezen négy vármegye részére külön kereskedelmi és iparkamarát állított fel Marosvásárhelyt, sőt legujabb időben a vasutak hiányában pusztuló félben levő székelység megmentésére, az erre szolgáló eszközök számba vétele céljából külön székely kormánybiztos kiküldetését is elrendelte, miért is ezen hirlapi cikkben foglaltakat most is a székelység mentő eszközeinek kell tekinteniünk.

A székely vasutak.

A Székelyföld jóra való népe felé fordul az egész ország rokonszenve. Mindnyájan tudjuk és érezzük hátramaradásunk nagyságát és mindenki elismeri a segély szükségét, csak a jobb állapotok megteremtésének különféle módjaira nézve térünk el egymástól.

Általánosan ismert dolog, hogy bármely vidék ipari és kereskedelmi viszonyainak emelkedése manapság sűrű vasuti vonalak hálózata nélkül teljes lehetetlenség. De tény az is, hogy hazánk vidékei közül, rendszeres vasuti összeköttetés tekintetében egyik sem áll annyira hátra, mint a Székelyföld.

Vasuti összeköttetések nélkül lehetetlen, hogy a székelység közgazdasági tekintetben tömörüljön.

A székelység közgazdasági érdekei csak a székelyföldi gócpontok vasuti összeköttetése által szabályozhatók; és a székely vasutak fővonalának forgalmát, a mostani sok helyi érdekű transversalis vasutak forgalma kell, hogy táplálja.

Azt mondtuk, hogy a székelység tömörülését a székely megyéknek egymás közt hiányzó vasuti össze-

köttetése hátráltatja. A négy székely vármegye gócpontjai teljesen el vannak egymástól szigetelve.

Ne ámitsuk magunkat és ne ámitsunk másokat is azzal, mintha az idegen érdekeket szolgáló eddigi magyar államvasutak az erdélyi részekben székely vasutak volnának. Csak egy pillantást kell vetnünk a térképre és látni fogjuk, milyen szerencsétlenül voltak belföldi kereskedelmünk keleti részeiben: Nagyszeben és Brassó, egyedüli gócpontoknak kiválasztva.

Ezen gócpontokkal, az anyaországgal összekötő államvasutakkal, nem a magyar állam és nem a magyar faj érdeke, hanem az idegen érdekek uralma lett államköltségen érvényesítve.

Nagyszeben az erdélyi részek keleti kereskedelmének egyik gócpontjává tétetvén, bőven látta el magát egész vasuti hálózattal, ugyannyira, hogy egész vidékének föld népe a szomszédos vasuti forgalom előnyeinek élvezete mellett bármiféle terményeit igen könnyen és kevés idő alatt piacra viheti.

Brassó képezi az erdélyi részek keleti kereskedelmének második gócpontját s ezáltal a magyar államvasutak kormánya az egész Székelyföldet idegen érdekek szolgálatába terelte, mert az anyaországnak nem lévén a Székelyfölddel semmiféle vasuti összeköttetése. Az anyaország bármelyik részéből akarjon valaki Csikba vagy Háromszékmegyébe utazni, az egész Székelyföldet körül utazva, Brassóba kell mennie, hogy Csikszeredába, a Székelyföld ezen zsákutcájába benrekedjen.

Nem alamizsna, hanem államköltségen létesítendő székely vasuti hálózat kell a székelységnek, hogy saját otthonában éhen ne haljon. Elég volt már az idegen érdekek ápolásából, mert azok soha kielégíthetők nem lesznek.

Hogy az anyaország a Székelyföldet megismerhesse, továbbá, hogy a négy székely vármegye népe közvetlen érintkezhessék, a következő vasutakkal kell az anyaországot a Székelyfölddel és a székely megyék gócpontjait egymással közvetlen összeköttetésbe hozni.

Az anyaországból a Székelyföldre vezető három

vasutvonal kiindulási pontja; Szatmár, Nagyvárad és Arad kell, hogy legyen; de tekintettel arra, hogy a Fekete-tenger román kikötői közelebb esnek Sepsiszentgyörgyhez, mint Brassóhoz; az anyaországból jövő vasutvonalak az erdélyi részek területén párhuzamosan haladva a végállomáson, vagyis a székely vasutakat egyesítő központban, Sepsiszentgyörgyön, mint egyuttal külkereskedelmünknek kiindulási pontjában és nem Brassóban kell, hogy találkozzanak.

Az anyaországból jövő három vasut közül az egyik: Szatmárról a Szamos völgyén Deés felé, innen pedig egyenes vonalban haladva, Dédánál nyerne csatlakozást a szászáregén—gyergyó—csíkszeredai vonalhoz.

A második vasutvonal Nagyváradról jöve Kolozsvárig már ki van építve; de Kolozsvárról hiányzik az összeköttetés Márosvásárhelyig, mint a négy székely vármegye gócpontjait egymással összekötő székely vasutak kiindulási pontjáig s Kolozsvárról csak kerülő uton Kocsárd felé lehet Marosvásárhelyre eljutni, miért is a kolozsvár—marosvásárhelyi közvetlen kapcsolat létesítése ipar és kereskedelmi szempontból óhajtható, hogy az anyaország a Székelyfölddel közvetlen összeköttetést nyerjen.

A székely ipar és kereskedelem érdekeinek érvényesülése a négy székely vármegyét egymással összekötő székely vasut fővonalának kiépítésétől van feltételezve; ezen székely vasut Marosvásárhelyről kiindulva Erdőszentgyörgy, Etéd felé vezetve volna hivatva a szomszéd vármegye gócpontját, Székelyudvarhelyt hozzáférhetővé nenni, hogy ne kelljen Marosvásárhelyről Kocsárd, Tövis, Segesvár, Héjjasfalvára utazni, hogy Székelyudvarhelyre lehessen eljutni.

A marosvásárhely—sz.-udvarhelyi közvetlen vasut kiépítésével meg volna nyerve a kapcsolat Nagyváradról az erdélyi részek közepén át a székely vármegyék gócpontjáig Székelyudvarhelyig, mert a székelyudvarhely—csíkszeredai vasut kiépítése már két oldalról is tervbe van véve és kétséget nem szenved, hogy Székelyudvarhelyről a Homoród völgyön Málnásig, a Csíkszereda és

Sepsiszentgyörgy közt már meglévő államvasúthoz bekövetkező csatlakozás által a négy székely vármegye gócpontjainak vasuti összeköttetése valahára megvalósulást nyerhet.

A harmadik vasutvonal Aradról Déván, Alvincen, Nagyszebenig, és Alvincről Brassóig Tövisen, Kőhalmon át már létezik, Földváról kell, hogy csatlakozást nyerjen Előpatakon át Sepsiszentgyörgyig, hogy a vasuti összeköttetés az anyaországból a Székelyföldre erről az oldalról is megvalósuljon.

A négy székely vármegye gócpontjait összekötő székely vasut hegyes vidékeinek népei a vasuti szomszédos forgalom előnyeinek élvezete mellett képesek lesznek arra, hogy annyi pénzt szerezhessenek, amennyi családjuk fentartására okvetlenül szükséges, mert ha háziipari és mezőgazdasági terményeiket, miként a szombenyidiek teszik, kevés idő és pénzáldozattal piacra vihetik, keleti kereskedelmünk ezen székely vasut kiépítésével olyan nagy forgalmat fog nyerni, mely meg kell, hogy térítse a székely ipar és kereskedelmi érdekek előmozdítására fordított kétségtelenül nagy költségeket.

A Marosvásárhely, Székelyudvarhely, Csíkszereda, Sepsiszentgyörgyöt egyesítő s a székely vasut elnevezésére jogosult egyedüli vasutvonal előidézné a szétforgácsolt székely közgazdasági erők egyesítését is és a székely megyék tömörülését vonná maga után.

A természeti akadályok miatt egymástól elszakadva tengődő székelység tömörülésének eszméjét a magyar kormány is elvben elfogadta, midőn a négy székely vármegye területére néze egy külön székely kereskedelmi és iparkamarát hozott létre. De a magyar kormány ezen kezdeményezésének tovább fejlesztése félbe szakadt.

A székely kamarához tartozó székely vármegyéknek egész hegyláncolatok által egymástól hozzáférhetetlenül elválasztott, de jelentékeny közgazdasági tényezőt képező területe, vasutak nélkül lehetetlenné teszi, hogy ezen hivatalos közegünk a reá bizott székely közgazdasági érdekképviselőt eredménynyel gyakorolhassa.

A magyar kormány keblében működő közegek, a

kik a székely kamarát ellenőrizni és belső életét irányítani hivatvák, a Székelyföldet nem ismerik, s vasut hiányában, közgazdasági érdekeink érvényesítésére megkívántató közvetlen tapasztalatok gyűjtésére szükséges idő felett nem rendelkeznek.

Ez előre bocsátott tények és igazságok követelményét képezi az, hogy miután a székelység vagyontalansága miatt közgazdasági érdekeit érvényesíteni nem képes, a magyar állam vasuti vonalak kiépítés által tegye lehetővé, hogy a székelység mind az anyaországgal, mind egymással közvetlen érintkezésbe léphessen, mert az állami segély csak ilyen alakban elégítheti ki legjobban a székelység ipari és kereskedelmi érdekeit.

TIZENHARMADIK MELLÉKLET.

A Romániában levő „Osztrák-magyar konzulátusok“ című hirlapi cikk, mely a „Bukaresti Magyar Ujságban“ jelent meg, a Romániában élő magyarok és székelyek sorsának javítására vonatkozó adatokat foglal magában és a mely hirlapi cikk utal arra, hogy mily nagy tájékoztatlanság uralkodik Magyarországon a Romániában szenvedő székelység sorsára nézve; ezen hirlapi cikkből tudjuk meg, hogy a budapesti kereskedelmi muzeum hivatalos címtárában milyen hiányos adatok vannak, az általunk fizetett konzuláris tisztviselőkről ismételve, de legyünk jó reménységben, a székely vasutak csatlakozása a Buzeu, Csernavoda, constancai román vasutak vonalaihoz vannak hivatva az önismeret ezen hiányain segíteni. Ezen bukaresti közleményből látjuk, hogy Buzeuban és ennek vidékein, a hol legtöbb magyar és székely lakik, általában nincsen érdekképviselőnk, pedig Buzeu vidéken háromszéki iparosainknak igen élénk összeköttetésük volt a régi jó időkben, azért tartottuk szükségesnek az ottani osztrák-magyar konzulátusaink hollétét ezen mellékletben közreadni.

A romániai osztrák-magyar konzulátusok.

A „bukaresti ujság“ mult számában jeleztük, hogy a budapesti kereskedelmi muzeum „Kiviteli címtárt“ adott ki a kiviteli cikkekkel foglalkozó kereskedők tájékoztatására. Már akkor konstatáltuk, hogy a könyvben Romániát illetőleg a magyar egyesületek

hiányosan és rosszul vannak közzétéve, s most illetékes helyről arról értesítenek bennünket, hogy a Romániában levő osztrák-magyar konzulátusok is helytelenül vannak regisztrálva a nagy műben. Ha ez igaz, közérdekű könyvről lévén szó, csodáljuk, hogy a könyv szerkesztője olyan felületesen kezelte a Romániára vonatkozó adatokat, hogy a konzulátusokat is helytelenül tette közzé, a melyek pedig igen fontos szervei a kiviteli kereskedelemnek. A konzulátusok helytelen közlése folytán megeshetik, hogy valamely kereskedő cég levélben fordul egy olyan osztrák-magyar konzulátushoz, a mely a könyvben ugyan fel van említve, de valóságban nincs, s ha választ nem kap, szidja a konzulátust, a mely nem létezik s nem gondol arra, vagy későn, hogy a nagy munka is hibás lehet. Viszont nincs fel- említve olyan konzulátus, a mely van. Csodáljuk, hogy a muzeum nem vette igénybe a bukuresti kereskedelmi szaktudósító szivességét, a ki mint Románia kereskedelmi viszonylatainak ismerője, bizonyára helyes információt adott volna. Ha a többi országok is hasonló tájékozottsággal vannak a könyvben ismertetve, akkor ennek a műnek nem sok hasznát veszik azok, akiknek a számára készült.

Romániában — hiteles közlés szerint — osztrák-magyar konzulátusok vannak: Bukuresten, Constancán, Brailán, Jassyban és Galacon. Alkonzulátusok vannak: Sulinán, Giurgiun, Turnu Severinben, Krajován, Focsaniban, Bârladon és Ploesten; konzulátusi ügyvivőség van Tulceán (de csakis a város számára).

Alább felsoroljuk Romániának kerületeit kapcsolatban azzal az osztrák-magyar konzulátussal, a mely az illető kerületre kiterjed.

Kerület.	Konzulátus.
Arges,	Craiova,
Bacau,	Jassy,
Botosani,	Jassy,
Braila,	Braila,
Buzeu,	Ploest,

Kerület.

Covurlui,
 Constanca,
 Dâmbovitya,
 Doljiu,
 Dorohoiu,
 Falciu,
 Gorju,
 Jalomitya,
 Jassy,
 Ilfov,
 Mehedintyi,
 Muscel,
 Neamtyu,
 Prahova,
 Olt,
 Putna,
 Rîmnic-Serat,
 Román,
 Romanatyi,
 Suceava,
 Sulina,
 Tecuci,
 Teleorman,
 Tulcea (város)
 Tulcea (kor.)
 Tutova,
 Vâlcea,
 Vaslui,
 Vlasca.

Konzulátus.

Galac,
 Constanca,
 Ploest,
 Crajova,
 Jassy,
 Jassy,
 Tur-Severin,
 Braila,
 Jassy,
 Bukarest,
 Turn-Severin,
 Crajova,
 Jassy,
 Ploest,
 Crajova,
 Focsani,
 Focsani,
 Jassy,
 Crajova,
 Jassy,
 Sulina,
 Focsani,
 Giurgiu,
 Tulcea,
 Constanca
 Bârlad,
 Crajova,
 Jassy,
 Giurgiu.

TIZENNEGYEDIK MELLÉKLET.

Az „Agyagfalvi emlék“ költségeinek fedezésére irodalmi dolgozatokat gyűjtő Bedő Árpád barátom ez alkalomból tőlem a székely vasutak tárgyalását óhajtja látni.

Ezért megbocsátja az olvasó közönség egy hazajáró lélek töprengéseit; ki a Székely Rabonbánok emlékének tisztelete és szeretete jeléül, az agyagfalvi emlék lábaihoz teszi le a székely vasutak siralmas állapotáról szóló dolgozatát.

A székely vasutakról írni nagy feladat, mert az 1895-ik évi szerencsétlen VII-ik törvénycikkben, a reánk nézve életkérdést képező székely vasutak kiépítése el van ugyan rendelve, de ezen magyar állami intézkedésben nincs köszönet, mert a magyar király Ő Felsége által szentesített törvény végrehajtására, közel tíz év alatt, nem történt semmi; az időközben változott kormányok mindenike az utódjára bízta a székely kívándorlás megakadályozását. „És a föld mégis mozog“, székelyesen mondvá: „a föld megindult lábunk alatt“. A törvényt sértő ezen eljárással szemben, csak a multak emlékei nyújthatnak a jobb jövő reményei iránti vigasztalást, mert az agyagfalvi emléknél, sokkal szomorubb: a madéfalvi sirok emléke.

Székely vasutat a székelyeknek!

A székely vasutak hiánya hihetetlen válaszfalakat emelt a négy székely vármegye székelyei közé. Ellene-seink gondoskodtak arról, hogy azok a kik, a székely megyékkel szomszédos más nemzetiségű megyékben laknak és az 1848-ik évi győztes fegyverek hordozói voltak minden kigondolható közgazdasági előnyökben részesüljenek, de másfelől gondoskodtak arról is, hogy a fegyverletétel után bujdosó honvédek s ezek mara-dékai „Otthonukat ne találják meg a hazában“, hanem mentő eszköznek tekintsék azt, hogy idegen népek szolgálja személyzetének hiányát, napszámukkal pótolhassák.

A villamos gyorsasággal haladó mai korszakban már ki van zárva annak lehetősége, hogy bármilyen becsületes, munkaszerető és szorgalmas nép vasut nélkül megélhessen. A legegyszerűbb adás-vevés, a for-galom gyorsaságának hiányában lehetetlenné válik. A nyers termények értékesítésében és feldolgozásában rejlő becsületes pénzszerzési módok fejlesztése, nem különben az ehhez megkívántató segédeszközök beszer-zésének lehetősége, a munkának életetadó ereje: Székelyföldön székely vasut nélkül nem érvényesíthető s létjogosultsággal nem bírhat.

Jobb volt a székelysége nézve a Rabonbánok ide-jében létezett vasut nélküli állapot, mint a minden székely közgazdasági érdeket lábbal tipró mostani „vasutas világ“.

A vagyongyűjtés akadályaiból származó, elszegé-nyesedés okozza a székely kivándorlók számának sza-porodását, mely jelenség mutatja, hogy a székelység pusztulóban van.

Azért nem indokolatlan fájdalommal gondolhat vissza minden székely ember, a Székely Rabonbánok korára, mert sokkal jobb dolga volt az akkor életben volt székely atyafiaknak, mint a most élő nemzedéknek, akkor nagyobb volt a fajszeretet, a táborbáni találko-zásoknak, a kölcsönös érdeklődésnek, az érintkezési alkalmak keresésének a mostaninál nagyobb volt a szükségérzete.

A Rabonbánok idejében nem Marosvásárhely, nem Tusnád volt a Székelyföld középpontja, hanem Székelyudvarhely; s teljes bizonyossággal mondhatjuk, hogy a másik három szomszéd vármegye fő helyeiből lóháton vagy gyalog, sokkal rövidebb idő alatt lehetett a központba, vagyis a mostani Székelyudvarhelyre eljutni, mint most, midőn két szomszéd vármegye területén keresztül, a Székelyföldet körül kell utazni, ha Székelyudvarhelyről vagy a másik három szomszéd vármegye bármelyikéből valamelyik vármegye fővárosába akarunk eljutni.

Igaz ugyan, hogy nem ismerhetjük pontosan a Rabonbánok útját, mert a kereszténység alkalmával a legbecsesebb ereklyéinket elpusztították, s most ráfognak, hogy midőn 3000 lovas banderium átlépte a magyar határt, ezek nem képezték egy nemzetet. De kérдем, hogy ha nem a fajszeretet, mi volt a kapocs, mely egy ilyen nagy tömeg embert összetartott?

Ennek dacára mégis azt állítom, hogy midőn a székelység hazánk keleti bércei közt helyet foglalt; s a Rabonbán székhelyéről, Székelyudvarhelyről, a mostani Háromszék, Csíkszék, Torda-Aranyosszék vidékeinek főhelyeire, utnak indult; vagy megfordítva a törzsfőnökök telepjeik főhelyeiről a Rabonbánok udvarába, Székelyudvarhelyre utaztak, semmi esetre sem mentek, az akkor nem létezett Toplica, Szászrégen, Tövis, Segesvár, vagy Brassó vidékei felé, mint a hogy nekünk most menni kell, ha célhoz akarunk jutni, de a legrövidebb utat választották.

Ennélfogva: szentül hiszem, hogy a Rabonbánok görbe országunk bármelyik irányába jártak-keltek, „mindig egyenes uton jártak“.

Ezen oknál fogva: az „O. M. G. E.“ és a földművelésügyi m. kir. miniszter ur támogatása mellett, 1902. évi augusztus 28-án Tusnádon megtartott I-ső székely kongresszus alkalmával, a kongresszus vasuti szakosztályához beadott indítványomban én is a „Rabonbánok útját“ követtem; s a beadva volt összesen tizenhét vasuti indítvány és javaslat közül, mindenek előtt és

első sorban, az általam bemutatott térképen lerajzolva volt, és a honvédelmi miniszter ur kiküldötté által megdicsért, azon javaslat elfogadását kértem, hogy csak azon vasutvonalat tekintsük „a székely vasuti hálózat fő vonalának“, mely székely községeken vonul végig és Marosvásárhelyt, Csikszeredát és Sepsiszentgyörgyöt, a három székely vármegye fővárosait, a negyedik székely vármegye fővárosával Székelyudvarhelylyel közvetlen vasuti összeköttetésbe hozza, s a székelység nemzetgazdasági érdekeinek érvényesülését lehetővé teszi.

Beszéljenek a számok. Lássuk, milyen távolságban fekszenek a négy székely vármegye fővárosai egymástól? Mekkora utat kellett hajdan a Rabonbánok idejében életben volt székely atyafiaknak, éppen úgy, mint a most is gyalog vagy lóháton járó székely népnek megtenni, hogy Székelyudvarhelyről a négy székely vármegye fővárosaiba vasut nélkül eljuthassanak és mi lesz a különbség, ha a Rabonbánok lovagoló, vagy gyalogjáró útjának nyomaiba, a székely vasutak ki lesznek építve?

Ezen számokra azért van szükségünk, mert rosszakaratu ellenségeink ráfognák, hogy most is van elég székely vasut. De hogy a hajdani vasutnélküli állapotot, a mostani vasutas állapotokkal össze lehessen hasonlítani, a szóban levő valamennyi vasutvonal „távolsági méreteit“ ismertetnünk kell, hogy a mostani vasutaknak a székelyekre nézve káros állapota nyilvánvaló legyen. De mivel más okok is vannak, melyek a székely vasutak kiépítését gátolják, de a melyeket a hivatalos titok leple előlünk eltakar, tudnunk kell, mi hátráltatja a székely vasutak kiépítését, s miként zavarják össze elleneseink ezen tisztán belügyi székely közgazdasági kérdést közös külügyeinkkel, hogy a Fekete-tenger négy kikötőjébe irányuló állítólag tiltott törekvéseink, az osztrák szövetségeseink érdekköreit meg ne zavarják és hadászati szempontok ürügye alatt, ne a székely közgazdasági érdekek érvényesüljenek, hanem Gyulafehérvárt, Nagyszeben, Brassóban délvidéki határvárosokban az osztrákoknak a miénktől különböző kül-

kereskedelmi érdekei nyerjenek kielégítést, pedig, miután az egész délvidék a várnai tengeri kikötő érdekkörébe esik s érdekeik ottan érvényesíthetők, meghagyhatnák a székelység lakta északi határon Gyimest, Szulinát; keleten pedig a kelet kapuját kiképező Constancába, közvetlen szomszédságunkba eső két tengeri kikötőben a székely érdekek érvényesülését.

Milyen kárt okoz nekünk a nemtörődömség és a székely vasutak hiánya, megmutatta a székely-román vámháboru és kézzel foghatólag bizonyítják a következő számok:

I. A Rabonbánok utja:

Székelyudvarhely és Marosvásárhely közötti szekérut, távolsági méretei a következők:

Marosvásárhelyről Hagymás-Bodonig akár lóháton, akár gyalog a távolság 5 kilométer. Folyfalváig 7.5 km., Cserfalváig 9 km., Ákosfalváig 10.5 km., Nyárad-Szentbenedekig 12 km., Backamadarasig 15.5 km., Bálintfalváig 16.5 km., Nyárad-Szentlászlóig 19 km., Nagy-Adorjánig 21 km., Bedéig 24 km., Varasdig 27 km., Havadtőig 29 km., Erdő-Szentgyörgyig 32 km., Bözödfaluig 37.5 km., Körispatakig 42.5 km., Etédig 49 km., Martonosig 56 km., Tarcsafalváig 61 km., Kobátfalváig 62.5 km., Demeterfalváig 64.5 km., Szentmihályig 68 km., Malomfalváig 70 km., Szentlélekig 71 km., Bogárfalváig 73 km., Fancsalülkéig 74.5 km., Székelyudvarhelyig 81 kilométer.

II. Rabonbánok utja:

A Székelyudvarhely és Sepsiszentgyörgy közötti szekérutnak távolsági méretei a következők:

Székelyudvarhelyről a Sósfürdőig, akár lóháton, akár gyalog a távolság 2 kilométer, Boldogasszonyfalváig 4.5 km., Árvátfalváig 6.5 km., Patakfalváig 8.5 km., Kénosig 11.5 km., Homoród-Szentmártonig 20.5 km., Homoród-Karácsonyfalváig 26.5 km., Vargyasig 41.5 km., Olasztelekig 43.5 km., Baróthig 48.5 km., Bibarcfalváig 53.5 km., Nagy-Baconig 55.5 km., Málnásfürdőig 71.5 km., Málnásközségig 75.5 km., Sepsibodokig 85.5 km., Sepsiszentgyörgyig 92.5 kilométer.

III. Rabonbánok útja :

Székelyudvarhely és Csikszereda közötti szekérut. távolsági méretei a következők :

Székelyudvarhelyről akár lóháton, akár gyalog, Bethlenfalváig a távolság 2.87 km., Fenyédig 2.48 km., Máréfalváig 2.95 km., Kápolnás-Oláhfaluig 13.19 km., Szentegyházás-Oláhfaluig 2.13 km., A vármegye határáig 12.09 km., Innen Csikszeredáig 14.83 km., Összesen 50.54 kilométer.

IV. A magyar államvasutak vonalain :

A négy székely vármegye egymástóli távolságának méretei a következők :

a) Székelyudvarhelyről Marosvásárhelyig :

Székelyudvarhelytől Héjjasfalváig 39 km., Héjjasfalvától Kocsárdig 144 km., Kocsárdtól Marosvásárhelyig 60 km., összesen : a két székely vármegye fővárosainak egymástóli távolsága, magyar államvasuti vonalon 243 kilométer.

b) Székelyudvarhelyről Sepsiszentgyörgyig :

Székelyudvarhelyről Héjjasfalváig 39 km., Héjjasfalvától Brassóig 119 km., Brassótól Sepsiszentgyörgyig 33 km., összesen ezen két székely vármegye fővárosainak távolsága egymástól a magyar államvasutak vonalain 191 kilométer.

c) Székelyudvarhelyről Csikszeredáig :

Székelyudvarhelyről tudvalevőleg Sepsiszentgyörgyig a távolság vasuton 191 kilométer, innen Csikszeredáig 63 km., összesen ezen két szomszéd megye fővárosainak távolsága egymástól állami vasuton 254 kilométer.

V. Különbözet és eredmény :

A magyar államvasutak és a kiépítendő székely vasutak távolsági méretei közt következőképpen alakul a különbség :

1. Székelyudvarhely és Marosvásárhely közötti távolság :

Magyar államvasuton 243 km.)
Székely vasuton lenne 81 km.) különbözet 162 km.

2. Székelyudvarhely és Sepsiszentgyörgy közötti távolság:

Magyar államvasuton 191 km.)
Székely vasuton lenne 92.5 km.) különbözet 98.4 km.

3. Székelyudvarhely és Csíkszereda közötti távolság:

Magyar államvasuton 254 km.)
Székely vasuton lenne 50.54 km.) különbözet 203.46 km.

Már most számításba kell venni, hogy általánosságban a vasutak óránkénti menetsebessége: Gyorsvonaton 50—60 kilométer, személyvonaton 38—45 kilométer, tehervonaton 20—25 kilométer; minek következtében a távolsági méreteken kimutatott fentebbi nagy különbözetek eredménye az, hogy míg most a négy székely vármegye középpontjából Székelyudvarhelyről, a másik három vármegye központjaiba a magyar államvasutak vonalain többszörös átszállás, várakozás, költekezés és ehhez hasonló akadályok miatt, csaknem egy egész napi időt vesztegetünk el és ha ehhez hozzászámítjuk ügyeink elintézéséhez szükséges időt és a visszautazás nehézségeit, tapasztalhatjuk, hogy egyik megyei városból a másikba való utazásra 3 napot számíthatunk. Ezzel ellenkezőleg: a székely vasutak kiépítése esetében, Székelyudvarhelyről mint központból: Csíkszeredába egy óra alatt, Marosvásárhelyre egy és fél óra alatt, Sepsiszentgyörgyre két órai idő alatt megszakitás nélkül elmehetünk és ügyeinket elítélve ugyanannyi idő alatt vissza is mehetünk, hogy életfentartásunk többi gondjaival megküzdhessünk. Ezen tényállásból megállapítható, hogy nagy károsodásunk van abban, hogy a székelységnek nincs a székely érdekeknek megfelelő vasútja.

Midőn tehát ilyen sirvirágokból font koszorúmat, az „Agyagfalvi emlékoszlop” talapzatára helyezem, a fentebbiekben vázolt, kézzelfogható megkárosításunk alapján, mindenki el fogja ismerni, hogy a székely vas-

utak hiánya okozza a székelység nagy tömegének elszegényedését, s hogy azt az elhagyatott ügyes és jó munkás népet a hazának csakis a székely vasutak kiépítésével lehet és kell a pusztulástól megmenteni; mielőtt még szomorú sorsunk nem sugja fülünkbe: „már késő”.

Számítás nélküli életet folytatnunk nem szabad. Pedig helytelen számításra alapszik a székely kongresszus vasuti szakosztályának a mostani állapotokban kimondott megnyugvása. Nem helyeselhetők, hogy csak a szászrégen—toplica—mádéfalvi vasut kiépítését kell sürgetni, mert ugymond: ha ennél többet kérünk, pénz hiánya miatt, semmi eredménye sem lesz az I-ső székely kongresszus határozatainak. Így se lett.

Kétséget nem szenved, hogy ha ezen vasut által hazánknak az Odessza és szulinai kikötők érdekörébe eső, északvidéki piacok egész sorozata érdekkielégítést is nyer, sőt a galíciai és moldovai részvényesek ezen vasutvonalunkat versenytársuknak fogják tekinteni, mégis ezen vasuttal a székelység zöme, mely ezen vasutvonalról a görgényi és hargitai hegyláncolatok, mint égbenyuló kínai falak által el van teljesen szigetelve közgazdasági érdekeit érvényesíteni képes nem lesz, s a Székelyföld közepe ezután is székely vasutak hiányában fog szenvedni,

Nekünk már nem elég egyes vasutvonalaknak a többi vasutvonalakkal való összefüggés nélküli fejlesztése. A zsák-utcába rekedt minden redszer nélkül épült négy székely vicinálisnak Kocsárdtól Szászrégenig, Kükküllőszegtől Sóváradiig, Héjjasfalvától Székelyudvarhelyig, Brassótól Kézdivásárhelyig javasolt államosítása a székely vasuti mizériákat megszüntetni nem fogja. Nekünk egész vasuti hálózatra van szükségünk, mely a székely vasutak kiépítésével a vicinálisokat államosítás nélkül a keresztezési pontokban érdekörébe vonva, életképessé tegye.

Nekünk már most a székely vasutak egész rendszerének tervszerű megállapítását kell célul kitűzni; egyes emberek egyéni véleményének nyilvánításával nem

szabad megelégednünk. Az egész társadalomnak kell a mérvadó köröket befolyásolni, hogy a székelység mentő eszközeinek megismerése és érvényre jutása sikerüljön. Nekünk kell szomorú helyzetünket azokkal megismertetni, a kik akár anyagilag, akár szellemileg munkájuk által sorsunk felett határozni hivatva vannak.

Azoknak nincs igazuk, a kik az osztrák és a magyar közgazdasági érdekek összeütközési eseteinek megvitatását, a mindkét szerződő felet kötelező egyetértés megzavarásának tekintik, mert törvény szerint is kötelesek vagyunk minden tíz évben legalább egyszer a megszokott nemtörődomséggel felhagyni. Közgazdasági érdekeink érvényesítésének kötelezettsége abból áll, hogy midőn a székely vasutak létesülni fognak, ezen székely vasutak a már létező vicinálisokhoz hasonló módon, zsák-utcát ne képezzenek, hanem folytatásuk lehetőségére, a kelet kapuját, Constancát nyitva találjuk, és hogy érdekeink képviselői az osztrák érdekek sérelmének ne tekintsék, ha ezen tengeri kikötőben a budapesti magyar kereskedelmi részvénytársaság ügynökségének és egy munkaközvetítő hivatalnak létesítése biztosítva van. Ennélfogva ujjaszületésünk korszakában az I-ső székely kongresszus határozata szerint is legfőbb „óhajtásunk“ kell hogy legyen: „Székely vasutakat teremtsünk a székelyeknek“.

SZÉKELY VASUTAK A SZÉKELY TÁRSASÁGOK SZÖVETKEZETÉBEN.

A székely kivándorlás a székely vasutak nélkül megszűnni nem fog, mert ha pusztulnunk kell, a székely nép a szolgaságot is tűrhetőbbnek tartja Romániában, mint a velünk szemben, saját kormányunk támogatása mellett, vagyoni felsőbbbségben levő és ezt velünk éreztető szászok földjén.

A székelységet megmentő végső eszközt a székely vasutak képezik, melyek mint látjuk, a székely társaságok hazafias szövetségének közreműködése nélkül soha sem fognak kiépülni, mert a körvasutak nem kérdik senkitől, hogy ki lehet-e építeni a körvasutak kezdetét Kolozsvártól Szászrégenig, hanem a kormány támogatása mellett sok szószaporítás nélkül csaknem titokban kiépítik azt s ekkor bizonyítani fogják, hogy Marostorda vármegye központjául inkább elfogadható Szászrégen, mint Marosvásárhely, mert magok a székelyek sem akarják a székely vasutakat, a budapesti nagykereskedők pedig a Dunán is, a csernavodai átrakodással elmehetnek a Csernavoda és Constanca között meglévő vasúton a Fekete-tenger ottani kikötőjébe s így a kolozsvár-marosvásárhelyi vasut kiépítése egészen fölösleges.

A székely társaságok értelmi ereje azon tényben nyilatkozott meg, hogy nem csatlakoztak a körvasutasokhoz; nem hajhásznak egyoldalulag csak balneologiai és turisztikai érdekeket, hanem megmutatják a világnak, hogy a székely társaságok szövetkezete a közérdek szolgálatában áll.

Áldott legyen azoknak még az emléke is, kik a székely társaságok szövetkezetét létrehozták és lehetővé tették, hogy ezen szövetkezetben a székely nemzet magáról, vagyis a létezéséről életjelt adhat.

A székely társaságoknak hála Istennek, megtörtént szövetkezete azt eredményezte, hogy a négy székely vármegye együvé tartozásának eszméje valahára megvalósulást nyert s az egymástól elszigetelve tengődő székely nemzetségek felszabadulnak az öngyilkossággal határos jelenlegi állapotok nyomasztó hatása alól; egyesült erővel talán megakadályozhatjuk, hogy a négy székely vármegye mindenikében, a székely vasutakra nézve egymással homlokegyenest ellenkező határozatok jöhessenek létre.

De kérdés, mikép védekezhetik a székely társaságok szövetkezete is ilyen fejetlenségek ellen.

Ellenségeink megtanítanak arra is, hogy mi a teendők; ugyanis az 1902-ik évi székely kongresszusban a székely vasutak iránti indítványomat olyan célzattal terjeszttem elő, hogy ezzel kapcsolatosan:

a) a négy székely vármegye fővárosai egymással közvetlen összeköttetésbe hozassanak;

b) a zsákutcába épült négy székely vicinális a székely vasutakkal való keresztezések pontjaiból a constancai kikötőbe belevezetessenek.

c) hogy a négy székely vármegye központjául Székelyudvarhely elfogadtatván, a régi székely nemzeti gyű-

lések bármilyen alakban felelevenítettessenek s a székely nemzet mint ilyen életjelt adván magáról, érvényesíttesse anyagi megélhetésének feltételeit, a constancai kikötő és ezen vidék piacainak elfoglalása által.

Ezen indítványom köztem és a körvasutasok között nagy érdekharcot idézett elő s az elősorolandó okokból nyert a körvasutasok hallgatag diadalával olyan befejezést, mely mostan sérelmeim tárgyát képezi.

A sérelem tárgyai.

A körvasutasok azzal támadták meg a székelyvasutasok első szakaszát, hogy a székely vasutak ok nélküli költségeket okoznak a székelységnek, kik a vasut nélküli állapotokat már megszokták, s kár őket nyugalmukban háborgatni: továbbá, a kolozsváriak már meg is kapták az előmunkálatok megtétele iránti engedélyt arra nézve, hogy a körvasutvonal első szakasza, ne Kolozsvárról Marosvásárhelyre, hanem Kolozsvárról Szászrégenbe vezettessék, s ezzel fölöslegessé van téve a székely vasutak első szakaszának kiépítése, mert körvasuton Kolozsvárral az egész erdélyi részeket körül lehet utazni, s ha ezen körvasut által Szászrégen Marostorda vármegye központjává avattatik és egy egész nemzetiségi vidék Magyarország fővasutvonalába bekebelezetik, Szászrégen Kolozsvár példájára teljesen megmagyarosítható.

A körvasutasoknak a székely vasutasokkal szemben a székely vasutak második vonal szakaszára nézve, érvelésük főpontját képezi azon állítás, hogy magok a székelyek sem akarják, hogy a székely vasutak 2-ik szakasza Marosvásárhelyről Erdőszentgyörgy felé, Székelyudvarhelyig kiépítve közvetlen kapcsolatot létesítsen a két székely vármegye fővárosa között, s ezen állítá-

sukat azzal bizonyítják, hogy a székely kongresszuson a marosvásárhelyiek, nevezetesen a székely kereskedelmi és iparkamarai tagjai, kik a kolozsvár—szászrégeni vonal szakaszra nézve a körvasutasok ellen szavaztak, a székely vasutak ezen második vonal szakaszára nézve megegyeztek a körvasutasokkal abban, hogy a székely vasutak ne vezetessenek Marosvásárhelyről közvetlenül Székelyudvarhelyre, hanem Marosvásárhelyről Segesvárra mert Küküllő vármegye és Udvarhely vármegye egyesítése által Segesvár egy olyan központtá válhat, mely ezen nemzetiségi vidéket teljesen megmagyarosítaná, s a közvetlen kapcsolatot Marosvásárhely és Udvarhely között fölöslegessé tenné.

A körvasutasok és a székely vasutasok közötti érdekharcnak harmadik tárgyát képezi a körvasutak azon érvelése, hogy a székely vasutak harmadik szakaszára nézve is, magok a székelyek nem akarják, hogy székely vasut Székelyudvarhelyről közvetlenül Sepsiszentgyörgyre vezetessék, s a két székely vármegye fővárosa a Homoród völgyön át nyerjen közvetlen kapcsolatot, mert a háromszékiek és kézdivásárhelyiek Sepsiszentgyörgyöt teljesen mellőzhetőnek vélik, s a közelség előnyéből kifolyólag sokkal kívánatosabbnak tartják a közvetlen kapcsolatot Ojtoz és Galac között, mint Magyarbodza és romániai Buzeu között, habár tudvalevőleg az ojtozi átjáróra nézve a nemzetközi szerződés tilalma gátolja a gyors megvalósítást, míg ezzel ellenkezőleg Magyarbodzáról Csernavoda Constanca felé, a vasuti összeköttetés román területen meglévén ezen az uton a kapcsolat a Fekete-tengerrel akadályokba nem ütközik, sőt a dunai áthidalás költségeinek megtérülése céljából nagyobb üzleti forgalom elérésére, maga a román szakminiszter is ezen kapcsolat létesítését óhajtandónak jelezte és hogy

mindezek dacára a Háromszék és Udvarhely vármegyék népe, a székely vasutak ezen harmadik szakaszát nem óhajtják megvalósítva látni, a körvasutasok azzal bizonyítják, hogy a székely kongresszusban épen ezen vidék értelmisége indítványozta külön indítványokban, hogy nem az Udvarhely Sepsiszentgyörgy közötti közvetlen kapcsolat nyerjen megvalósulást, hanem épüljön ki a balneologia és turisztikai szempontból ajánlható vasut Udvarhelyről, illetőleg Ágostonfalváról Mikóujfalu, Bálványos, Torja és Kézdivásárhely felé, mert a költséges bodzai átjárónak és Sepsiszentgyörgynek mellőzésével olyan üzleti összeköttetést nyerünk Brassó és Galac közt, mely által ezen nemzetiségi vidék is megmagyarosítható volna, mi a körvasutasoknak egyik célja.

Ezen sérelmek összegezéséből kitűnik, hogy a székely vasutak kiépítésének szüksége nem öntudatosan, hanem csak a megyék egymásközi érintkezésének lehetetlensége miatt lett leszavazva és kitűnik:

1. A székely vasutak első vonalszakaszára nézve, hogy a körvasutasok gondoskodtak arról, hogy Magyarország külkereskedelmi vasutvonal ne vezettessék Kolozsvárról Marosvásárhelyre, hanem Kolozsvárról Szászrégenbe. Elhallgatták, hogy ha Marosvásárhely Magyarország világkereskedelmi vasutvonalába be nem illeszkedik és 2-szor, ha nem nyerünk közvetlen kapcsolatot a többi székely megyékkel, továbbá, ha nem nyújtunk segédkezet a zsákutcába rekedt négy székely vicinálisnak, hogy mostani hamis irányzatokkal ellenkezőleg, a Fekete-tenger constancai kikötőjébe közvetlen kapcsolatot nyerjenek, Marosvásárhely jövője anyagi tekintetben meg van ölve.

Ennélfogva szívvvel lélekkel csatlakozom Marosvásárhely város közönségének azon nem rég hozott hatá-

rozatához, melyben Dr. Hernádi György vezetése alatt hazafias fájdalmuknak adtak kifejezést, a kolozsváriaknak hazafiatlansága miatt, s állást foglalnak azon törekvések ellen, hogy Marostordamegye fővárosa központi minőségét elveszítve további fejlődésében fennakadást szenvedjen, s közvetlen érintkezés hiányában ne legyen a székely nemzet egyik testrészének tekinthető, hanem jusson a tengerrel való összekötetés hiányában azon vidéki városok siralmas sorsára, kik minden felől elszigetelve, anyagi gyarapodásuk lehetőségétől örökre megvannak fosztva, ennél fogva kérelmezni kell, hogy a székely vasutak Kolozsvárról ne Szászrégenbe, hanem Marosvásárhelyre vezettessenek. Azonban itt a féluton megállnunk nem szabad. Egyuttal előterjesztést kell tennünk Marostordamegye közönségéhez az iránt, hogy miután a magyar állam tíz év óta törvényhozásilag elrendelt szászrégen—madéfalvi vonal kiépítését sem tudta fogatnosítani, nem várjuk a székely vasutaknak, az állam költségén való kiépítését senkinek üres ígéreteitől, hanem folyamodunk Marostorda vármegye közönségéhez, hogy alakítson egy bizottságot, miként ezt más megyékben is megteszik, mely a székely vasutaknak Kolozsvártól Marosvásárhelyig terjedő 83 kilométer hosszú első szakaszának kiépítését kezébe véve kilométerenkint 60,000 koronába számított költség mellett 4.980,000 tőke befektetést igénylő pénzüsszeget részvények kibocsátása útján beszerezve, azon feltétel alatt szolgáltatassa ezen pénzt az állam kezébe, hogy ezen vasutvonal jövedelmeiből a részvények évi kamatai és a kisorsolás tárgyát képező törlesztési tőke hányada 50 éven át fedezhető legyenek, mit a vagyongyűjtésnek, megfelelő vállalatnak tartunk.

Örömmel fogjuk üdvözölni Marosvásárhely és vidékének lelkes honfiai és honleányait, kik a székely

nemzet érdekharcát napi küzdelmük tárgyává teszik, s abban fáradoznak, hogy Magyarország külkereskedelmének első székely vasut szakasza a közkölségen létre, jöjjön, s megbarátkozzunk azon eszmével, hogy évi 100 korona részvénytőkénkből legalább annyit kapjunk, a mennyit a takarékpénztár ad.

A székely vasutak első vonalszakaszának ilyen költséggel való kiépítését azért tartjuk lehetőnek, mert a marosvásárhely—szászrégeni mostani 33 kilométer vasut, kilométerenkint csak 41,212 korona költséget igényelt és az egész vasutvonal 1.360,000 korona költségbe került, s tehát négyszer ennyibe nem fog kerülni a kolozsvári vasut.

2. A székely vasutasok ellen a körvasutasok által elkövetett második sérelemnek tárgyát képezi azon lát-szólagos bizonyítéknak ügyes felhasználása, hogy magok a székelyek sem akarják a székely vasutakat, mert a székely kongresszusban épen a marosvásárhelyiek indítványozták, hogy a vasutat ne vezessék Marosvásárhelyről Székelyudvarhelyre, hanem Marosvásárhelyről Segesvárra.

A székely vasutak második vonalszakaszára nézve tehát a marosvásárhelyiek egy hajóba eveznek a körvasutasokkal, s magokkal ellenkezésbe jöttek, midőn a körvasutasokat azzal vádolták, hogy hazafiatlanság tőlük, Marosvásárhelyt a faképnél hagyva, a vasutat Kolozsvárról Szászrégen felé elterelni, azonban midőn a székely vasutak kiépítéséről van szó, ők is ugyanazt cselekszik, a mit a körvasutasok velük cselekedtek, s a székely kongresszuson kinyilatkoztatták, hogy nekik nem kell a vasutkapcsolat Marosvásárhelyről Székelyudvarhely felé, hanem Székelyudvarhelyt a faképnél hagyva, a segesváriak megmagyarosításának árnyképe

után indulva, a körvasutasok azon óhajtását kívánják megvalósítani, hogy Marostorda vármegyének központja legyen Szászrégen, Udvarhely vármegye pedig Küküllő vármegyével egyesítettén, központja legyen Segesvár, s a székelyeknek ok nélküli költségeket okozó székely vasutak ne nyerjenek megvalósulást, mely indítvány ha elfogadtatnék, nemcsak Udvarhely volna a továbbfejlődéstől megfosztva, hanem megsíratná ezt a kudarcot első sorban a négy vicinális és az egész székely nemzet „azon óhajtása,” hogy kereskedelmi összeköttetéseinél által lehetővé tegyék a székely nép megélhetését saját otthonában.

Szerencsénkre, hogy Székelyudvarhelynek olyan főispánja van, a kit a marosvásárhelyi kamara nem félt lemlített meg s folytatja tovább üdvös működését. Nagy örömünkre szolgál, hogy a többi vármegyét megelőzve, Udvarhelyvármegye küldöttsége járult szakminiszterünk elé azon kéréssel, hogy részesítse pártfogásába a székely vasutak kiépítésének azon tervezetét, hogy Magyarország világkereskedelmi vasutjának egyik fővonala a Kolozsvárról Marosvásárhely, Székelyudvarhely, Sepsiszentgyörgy, Magyar-Bodzán keresztül a Buzeutól már kiépítve lévő constancai kikötőig nyerjen közvetlen kapcsolatot.

Nagy fontosságot tulajdonítunk Udvarhely vármegye azon határozatának is, hogy a székely vasutak tervében befoglalt négy székely vicinális forgalmi érdekeinek támogatásával ezeknek is lehetővé tétessék, hogy a zsákutcából kiszabaduljanak. Végre a székely nemzet jövőjére nézve legmesszebb menő azon határozatát kell minden székely embernek hála elismeréssel tudomásul venni, hogy a vármegye Székelyudvarhely városának központtá avatását szíves támoga-

tásban részesíteni megígérte, hogy habár Székelyudvarhely városa még nem érte el a fejlődés azon magas fokát, hogy hazánk elsőrendű városai közé soroztassék, mégis Udvarhely vármegyének értelmisége Székelyudvarhely városát központnak elfogadta, a székelység találkozásának gyűlhelyéül s azért tartja Székelyudvarhelyt erre alkalmasnak, mert innen a többi székely vármegye fővárosai sokkal hamarabb megközelíthetők, mint a többi fővárosok bármelyikéből, önként értetődik, hogy a távolsági méreteket nem szabad a mostani vasutak méretei szerint számba venni; ugyanis a kiépítendő székely vasuton megállapított távolsági méretei a következők:

1. Udvarhely és Marosvásárhely közt a távolság 81 kilométer.

Ezt az utat a mostani vasutak menetsebessége szerint gyorsvonaton 1 óra 37 perc alatt; személyvonaton 2 óra 8 perc alatt lehet megtenni.

2. Székelyudvarhely és Csikszereda közötti távolság 50 kilométer.

Ezt az utat meg lehet tenni székely vasuton: gyorsvonattal 1 óra alatt; személyvonattal 1 óra 19 perc alatt.

3. Székelyudvarhely és Sepsiszentgyörgy közötti távolság 92 kilométer.

Ezt az utat székely vasuton meg lehet tenni gyorsvonattal 1 óra 50 perc alatt; személyvonattal 2 óra 25 perc alatt.

Az elősoroltaknál fogva láthatjuk, hogy hibáztak a marosvásárhelyiek, midőn a székely kongresszuson Székelyudvarhelyt nem létezőnek kívánták tekinteni, holott ezzel ellenkezőleg a székely nemzetet tetszhalotti állapotából csak azon esetben lehet új életre ébreszteni,

ha a többi székely vármegyéek fővárosai hozzájárulnak azon eszméhez, hogy a négy székely vármegyét, még azon esetben is, ha a kormány nem akarná, a székely vasutakat kiépítésével egyesítsük egymással, hogyha a kolozsvár—marosvásárhelyi kapcsolat létre nem jönne, még ez esetben is a Marosvásárhely—Székelyudvarhely közötti székely vasut kiépítésének közvetítését Udvarhely vármegye vállalja magára és az előbbre haladást, valamint a nemzeti fejlődés útján Udvarhely vármegyében elfoglalt vezérszerepet többé a kezéből ki nem adhatja, s jövőre is hivatva van minden uton és módon lehetővé tenni, hogy a négy székely vármegye küldöttei szólaljanak fel az „agyagfalvi emlékoszlop“ alapkövének letétele alkalmával, ezen irányban tegyenek fogadalmat egymásnak, hogy a székely nemzetet, mint nemzetet az élők sorából kitörültetni nem engedik és az egész székely nemzet az időnkint Székelyudvarhelyt megtartandó székely kongresszusban a székely nemzet képviselőit látni óhajtják, sőt támogatni fogják Székelyudvarhely városának közönségét azon igyekezetében is, hogy a székely kongresszus szerezzon magának Székelyudvarhelyt egy közös otthont, építsen fel vagy vásároljon magának egy köztelket, melynek földszínti helyiségeiben minden székely iparosnak és kereskedőnek a pénzszerezés becsületes módjai lehetővé tétetvén, a székely vasutak ezen központjában létesüljön egy olyan áruház és mintatár, a milyent a székely kirendeltség a marosvásárhelyi székely muzeum helyiségeiben most berendezni szándékozik, hogy ezen áruink a budapesti nagykereskedőkkel és a constancai tengeri kikötőben felszállítandó magyar kereskedelmi ügynökséggel megismertethetők legyenek.

Önként értetődik, hogy az egész székely nemzet

tömörülése és a székely házi iparcikkeknek a négy székely vármegyei gócpontjaiból az udvarhelyi mintatárba beküldendő gyűjteménye csak azon esetben lesz Budapest és Constanca világkereskedelmi piacaival megismertethető, ha Székelyudvarhely minden egyes polgára a vezérszerepet magára vállalja. Székelyudvarhely városának utcaszabályozási és vízvezetéki munkálatainak befejezését saját szavazatával és pénzbeli hozzájárulásával elősegíti, sőt a Székelyudvarhelyen lakó állami és nem állami tisztviselők egész serege lemond azon kedvezményről, mely őket feljogosítja, hogy a városi terhek aránylagos hordozásába részt venni nem tartoznak.

De ha mindezen reményeink teljesülnek is, a székely nemzet ujjaszületésének jelen korszakában mégis Udvarhely vármegyét fogja érni a közvetítési munkának legnagyobb terhe, mert a székely vasutak második vonalszakaszának a Marosvásárhely és Székelyudvarhely közötti székely vasutvonal kiépítésének közvetítését, a melyekkel, hogy magára vállalja, mi csak 50 évi törlesztéssel lévén elérhető, Udvarhely vármegye közönsége egy bizottságot kell, hogy kiküldjön, mely egy vasuti részvénytársaság alakítása által magát utódainkat a nagy munka teljesítésére le kell, hogy kösse, mert a székely vasutak ezen vonalszakaszának, vagyis Marosvásárhely és Székelyudvarhely közötti vasutvonalnak a távolsági mérete 81 kilométerre terjed s ezen vasuti vonalszakasz kiépítése következő költségeket igényel.

A Marosvásárhely és Udvarhely közötti vasutvonal költségeit a következő összegekben lehet előre kiszámítani, ugyanis:

kmtrkint	40,000 K-t számítva	3.240,000 K
"	60,000 " "	4.860,000 "
"	100,000 " "	8.100,000 "
"	160.000 " "	12.960.000 "

költség kívántatik ahhoz, hogy ezen pénzösszeget részvények útján beszerezve és a kormány rendelkezésére bocsátva a székely vasut, Marosvásárhely és Udvarhely között létre jöjjön és 50 esztendő alatt a törlesztési tőke ezen vasut jövedelmeiből lefizettetvén Udvarhely vármegye ezen vállalatból befizetett pénzt nemzeti vagyonnak tekinthesse.

Az összehasonlítás lehetővé tételére közlöm, hogy a 102 kilométer hosszú Küküllőszeg és Sóvárad közötti vicinális 6.844,000 korona költséget igényelt, melyből egy kilométerre 76,900 K esik. A Héjjasfalva és Székelyudvarhely közötti vicinális 39 kilométer hosszú vonala 1.840,00 költséget vett igénybe, melyből egy kilométerre 47,180 K esik.

Ha tehát a Marosvásárhely és Székelyudvarhely közötti világkereskedelmi vonal kétszer ennyi költségbe kerülne, miután az egész székely nemzet megmaradásáról vagy végpusztulásáról van szó, kétséget nem szenved, hogy nem szabad a körvasutak azon érvelését készpénz gyanánt elfogadni, mintha nem a marosvásárhely—székelyudvarhelyi székely vasutvonalat, hanem a Marosvásárhely és Segesvár közötti közvetlen vasutvonal kiépítését, Székelyudvarhely és vidékének, sőt az egész székely nemzet megkáriosításával, azért kellene elfogadnunk, mert a körvasutak segesvári vonala kevesebb költségbe kerül, mint a Marosvásárhely és Székelyudvarhely közötti székely vasut, ami egyébként is még kétséges.

3. A székely vasutak harmadik vonalszakaszára

nézve hátra van, a körvasutások és székely vasutások közötti érdekharcban, hogy azon bosszantó és mindig ismétlődő bizonyítékkal szembe szálljanak, mintha a Székelyudvarhely és Sepsiszentgyörgy közötti közvetlen összeköttetést magok a székelyek nem akarnák. Ezen állítás bebizonyítására a székely kongresszushoz beadott indítványaikban maguk kérték, hogy Udvarhelyről vagy Ágostonfalváról ne vezettessék a vasut a Homoródvölgyén Sepsiszentgyörgy, Magyarbodza és a constancai kikötő felé, hanem Ojtoz felé.

Igy tehát a körvasutások véleménye szerint a négy székely vármegye fővárosainak egymással való közvetlen összeköttetésbe hozatala, s azon igyekezetünk, hogy a székely vasutat irányzatával a constancai kikötőben és ezen vidék piacain, Háromszék és Erdővidék székely népének a járás-keletést, az adás-vevést, szóval a pénzszerzés becsületes módjait lehetővé téve, a székely nemzet megmaradásának alapjait székely vasutak által vessük meg, mind olyan ideális dolgok volnának, melyek megvalósítása lehetetlen.

Ezekkel szemben szolgáljanak cáfolatul azon tények, hogy miért tartjuk a mostani állapotokat tarthatatlannak:

Ha valaki mostan Székelyudvarhelyről Sepsiszentgyörgyre akar utazni és pedig nem gyalog, nem szekéren, hanem az államvasutak vonalain, Székelyudvarhelyről Héjjasfalva, Ágostonfalva, Brassó felé Sepsiszentgyörgyig 191 kilométer utat kell hogy megtegyen, holott székely vasuton Székelyudvarhely és Sepsiszentgyörgy között, a távolság mérete 92 kilométerben van megállapítva, mely távolság a Barót és Sepsiszentgyörgy közötti terepviszonyok pontosabb tanulmányozásával még rövidebbnek fog bizonyulni, különösen ha Barótról nem

megyünk át az Olt völgyébe, hanem egyenes irányban vesszük utunkat Sepsiszentgyörgy felé. Ezeknél fogva tekintetbe véve, hogy a menetsebesség jelenlegi arányai szerint székely vasuti gyorsvonaton egy óra alatt 50—60 kilométer utat lehet megtenni, személyvonaton pedig 38—45 kilométert és tehervonaton 20—25 kilométert, meggyőződhetünk arról, hogy ha a székely nemzet önállósíthatja magát és a szegény nép Székelyudvarhelyről Sepsiszentgyörgyre gyorsvonaton 1 óra 32 perc alatt, személyvonaton 2 óra 3 perc alatt piacra viheti azt, a miye van, könnyebben fog megélni, mint most.

Az elősoroltak alapján a most mindenfelől megindult élethalálharcban nem tartom lehetetlen nagy áldozatnak, hogy a székely vasut VII. vonalszakaszának, vagyis a Székelyudvarhely és Sepsiszentgyörgy közötti székely vasutnak kiépítése megvalósulást nyerjen, de ezen vállalkozást ne dobjuk oda zsákmányul magán vállalkozóknak; hanem Háromszék vármegye közönsége álljon ezen jövedelmező vállalat élére, alakítson egy bizottságot és ezen bizottság közvetítse a Székelyudvarhely és Sepsiszentgyörgy közötti vasut pénzbeli szükségletének részvények útján leendő beszerzését s a vasut kiépítési költségeit ezen megyei bizottság azon feltétel alatt szolgáltatassa be a magyar állami végrehajtó közegeinek, hogy ezen vasutvonal jövedelmeiből a részvényesek aránylagos kamatai és a részvénytőkének 50 éves törlesztési hányada fedezhető legyen.

A Székelyudvarhely és Sepsiszentgyörgy közötti székely vasut építési költségeit a következő számokban ismertetjük:

A székely vasutak III. vonalszakaszának kiépítésére, melynek 92·3 kilométer hossza van, következő költségeket lehet számításba venni:

klmtrkint 60.000 K-t számítva: 5,550.000 K

„ 100.000 „ „ 9,250.000 „

„ 160.000 „ „ 14,800.000 „

költséget igényel a Székelyudvarhely és Sepsiszentgyörgy közötti székely vasutvonal kiépítése.

És ha számba vesszük, hogy ugyanazon vidéken a brassó—háromszéki vicinális, melynek 77 kilométer hossza van és kilométerenkint 72.728 K költséget igényelt, az egész vonal pedig 5,600.000 K költséggel lett kiépítve, azt hiszem, hogy a székelyudvarhely—sepsiszentgyörgy közötti vasut sem fog sokkal több költséget okozni.

És ezzel befejeztem a székely vasutak kérdésének rapszodikus ismertetését.

Az 1902. évi székely kongresszus elé terjesztett indítványaimnak szószerinti szövegét, annak indokolását, valamint a székely kongresszus vasuti szakosztályában a székely vasutakra nézve beérkezett 18 indítványra nézve folytatott tárgyalások egész sorozatát s végre az összes kongresszusi határozatokat összegyűjtve egy külön füzetben nyomtatás alá bocsátottam s ezen dolgozatomat az agyagfalvi emlékoszlop alapjának letétele alkalmával szándékoztam nyilvánosságra hozni.

Miután azonban a marosvásárhelyi székely társaság estélyén igen rokonszenves fogadtatásban részesültem, elhatároztam, hogy dolgozatom megbírálását az összes székely társaságok szövetkezetének Sepsiszentgyörgyön megtartandó gyűlése elé viszem s említett könyvem jelen kivonatát azon kéréssel bátorkodom a szövetkezeti gyűlésben tartandó felolvasás tárgyául bejelenteni, hogy a mennyiben nagyobb munkát felolvasás tárgyául tenni nem lehet, sziveskedjenek ezt azon jóindulattal fogadni, melyben a marosvásárhelyi estélyen

részesültem s oda hatni, hogy miután nem szeretném, hogy a székely vasutak magánvállalkozók kezébe jussanak, a székely társaságok szövetkezetének gyűlésén tegyünk fogadalmat, hogy mindenki a maga érdekkörébe lépjen a községek és általa megszerzendő részvények által a nemzeti vagyongyűjtés terére és 50 év múlva minden megyének legyen a központban kezelendő olyan vagyona, hogy kamatainak felvétele érdemelje meg az utazást a Székelyföld bármelyik zugából Székelyudvarhelynek köztelkére.

Budapest, 1902 november 28-án.

TARTALOM.

Bevezetés	5
I. Rész. Az indítvány szövege	9
Az indítvány indokolása	10
II. Rész. Indítványok	17
Előadói javaslatok	24
Kongresszusi határozatok	29
Befejező közlemény: A székely kongresszus vasuti szakosztályának tárgyalásairól	34
Mellékletek:	
1. A Fekete-tenger térképe a kikötők feltüntetésével	71
2. „Tanulmányut keletre” c. hirlapi cikk	73
3. Vasuti térkép a Fekete-tenger három kikötőjéhez vezető három vasut párhuzamos irányának megjelölésével	79
4. A székely vasutak távolsági méretei	80
5. A székely vasutak előnyei a körvasutak fölött	81
6. A székely vasutak előnyei tekintettel a vasuti menetsebességekre	83
7. A székely vasutak kiépítésének költségei	85
8. A meglevő székely vicinálisok költségei	87
9. A székely vasutak és meglevő vicinálisok együttes építési költségei	89
10. „A székely vasutak” c. hirlapi cikk	91
11. „A székely kivándorlás” c. hirlapi cikk	97
12. „Székely vasutak” c. hirlapi cikk	103
13. „A romániai osztrák-magyar konzulátusok” című hirlapi cikk	108
14. „Székely vasutat a székelyeknek” c. hirlapi cikk	111
Székely vasutak a székely társaságok szövetkezetében	120



BETEGH PÁL ÉS TÁRSA
== könyvnyomtató-intézetéből
Székelyudvarhelyt, Kossuth-u.