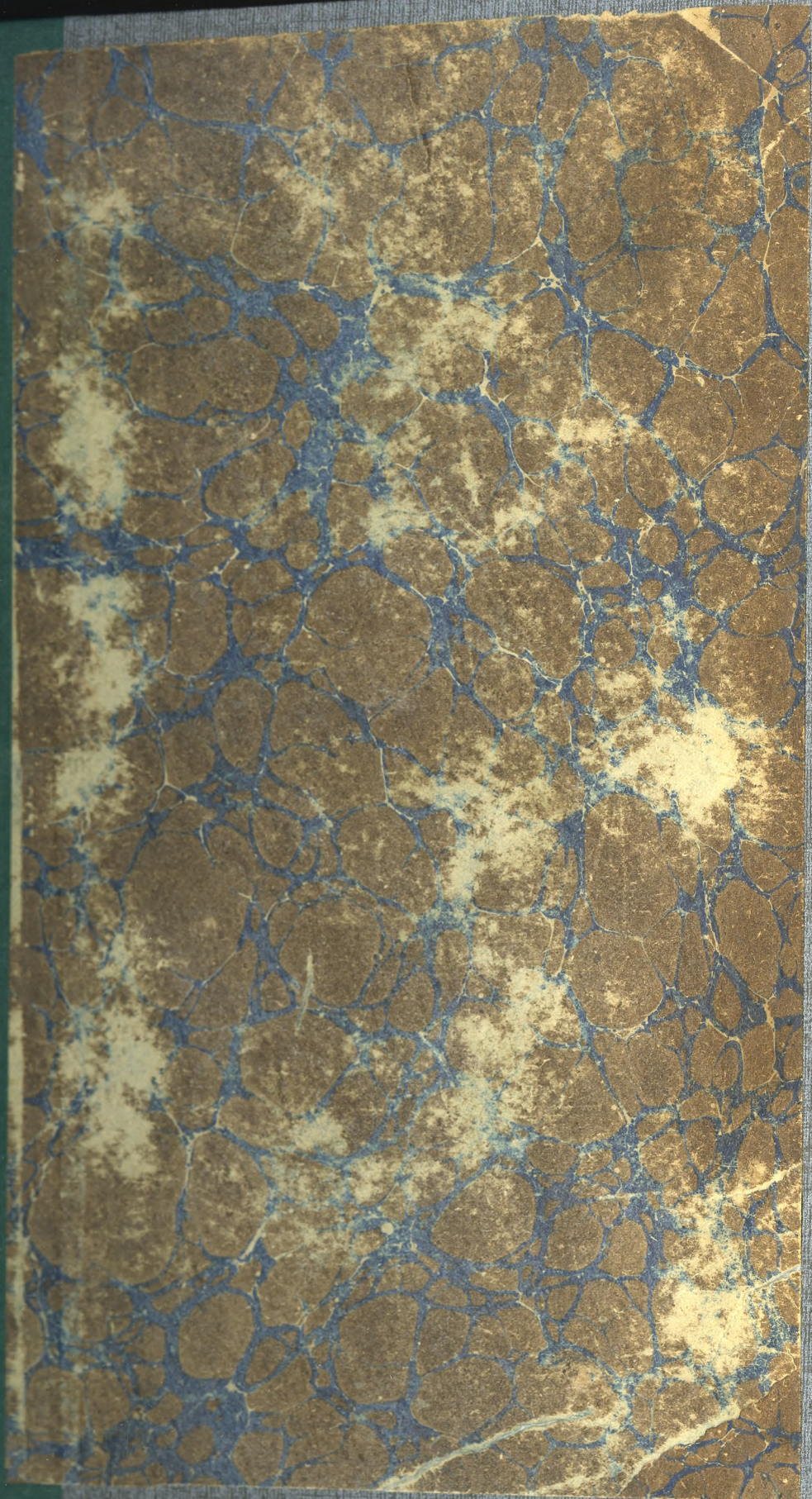
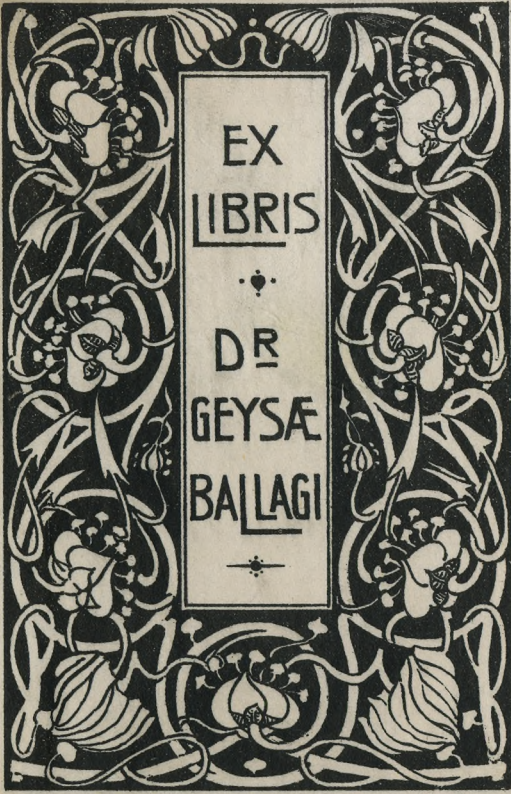


Politikai  
röpiratok.

136.



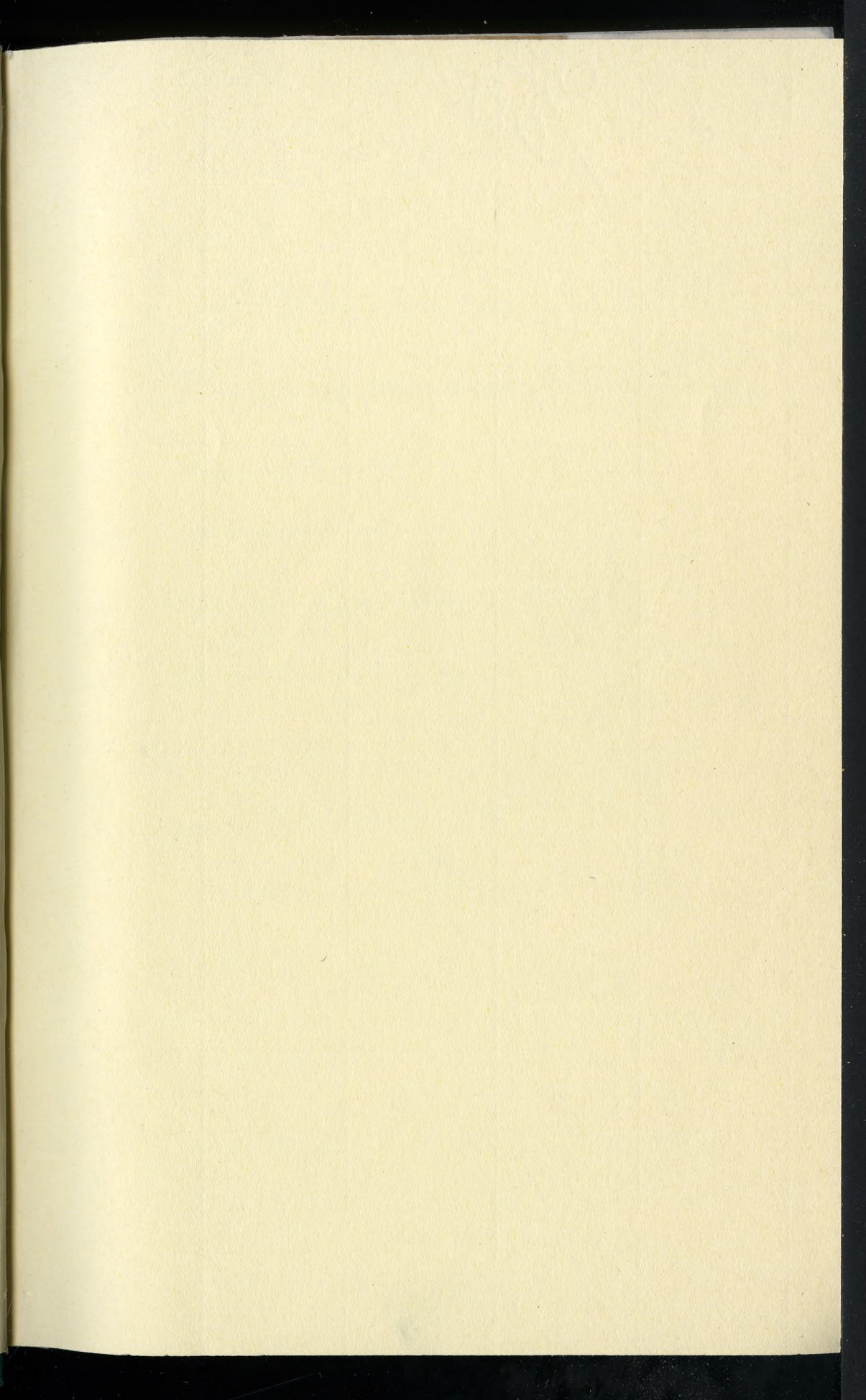


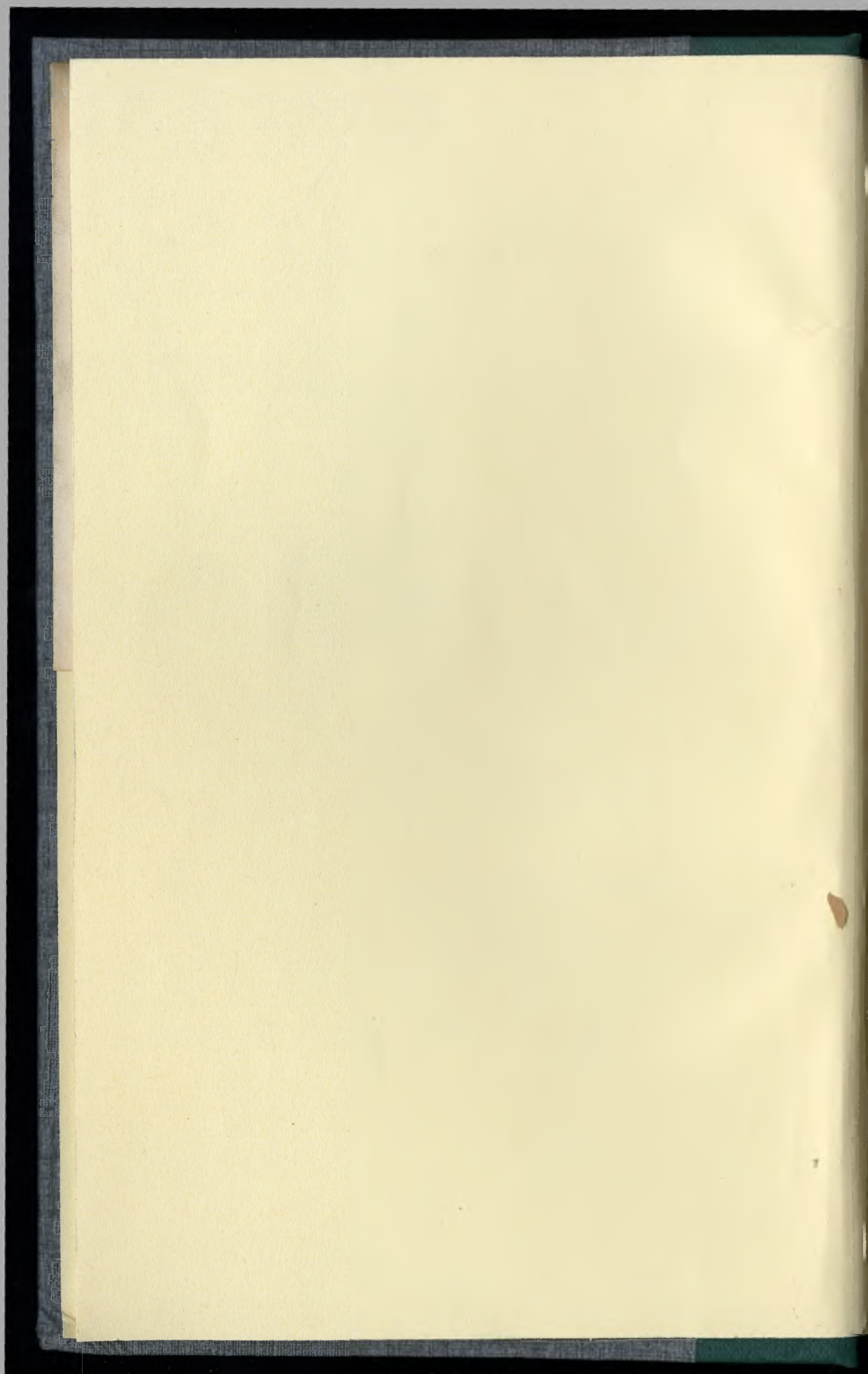
EX  
LIBRIS



DR  
GEYSÆ  
BALLAGI

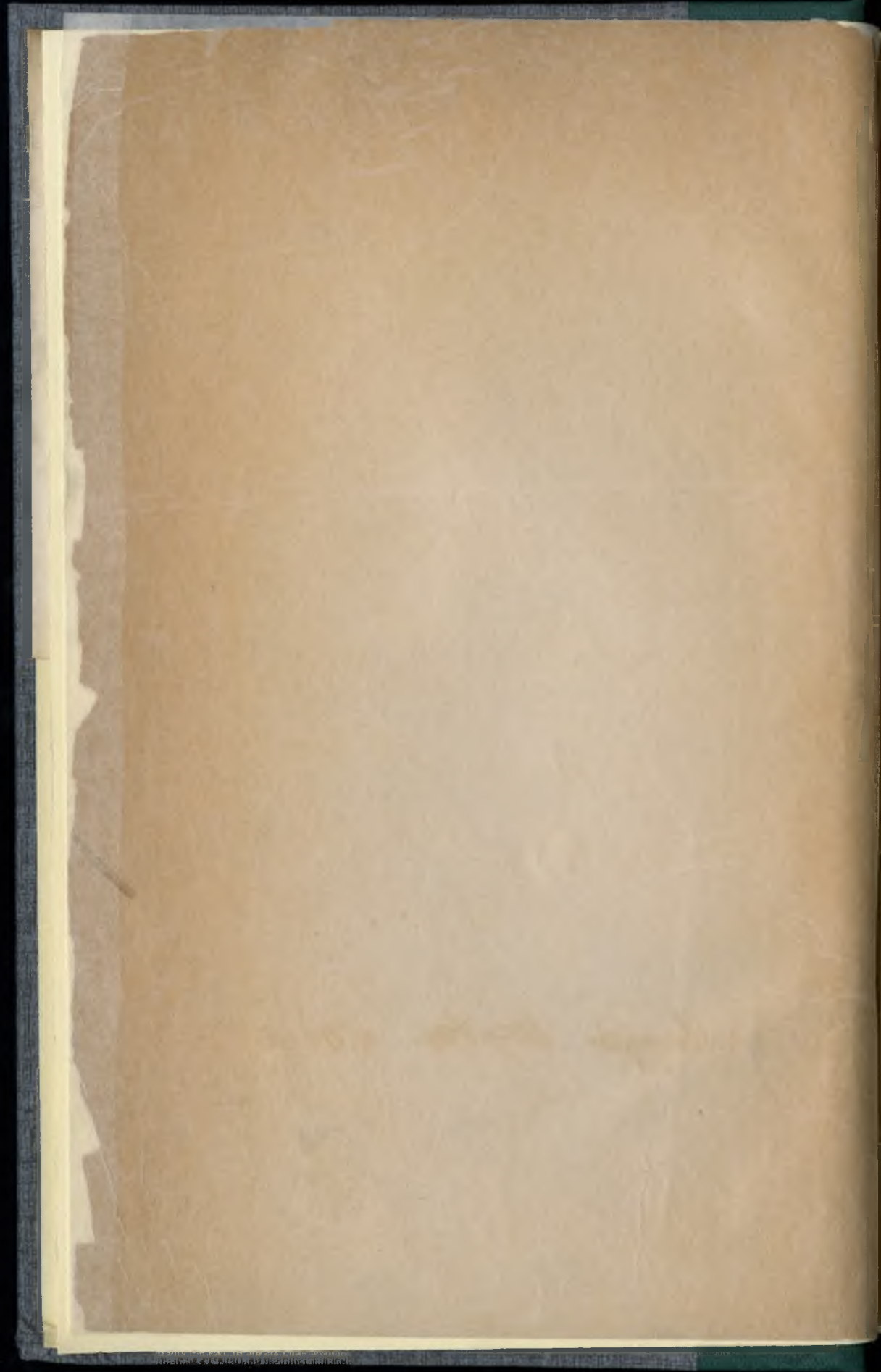






1187 - 1198

1. A Pest-miuteleni vasút. Felelet yr. Károlyi Edinek. Visontai K. L. 1858.
2. Xenophon mint államgyakdász. Jakabfalvai Gyula. 1862.
3. Baja város Magyarország kereskedésében. Szathmári Károly. 1864.
4. Szardacsi levelek. Kovármics László. 1867.
5. A magyar-galiciai ösneható vasút indoklása. Tóth Ist. 1868.
6. Társaság a görögországi iparügyi vasút kifizetésére. 1868.
7. Máriássy Béla követei jelentése. 1872.
8. Úti képek és jegyzetek 1851-ből. Kovármics László. 1874.
9. Szardacsi családok állandóságáról. <sup>Kovármics László</sup> Kanessy Kálmán. 1874.
10. Bokros Elek programja. 1875.



136  
1189

A

# PEST-MISKOLCI VASUT.

FELELET

## GRÓF KÁROLYI EDÉNEK

AZ IPOLYVÖLGYÉN TERVEZETT SZOB-MISKOLCI VONAL ÉRDEKÉBEN IRT

# EMLÉKIRATÁRA.

IRTA

VISONTAI K. L.

[Kovács István, Visontai]

1.

*Magyar Királyi Irodalmi Akadémia*

EGERBEN,

AZ ÉRSÉKI LYCEUMI KÖNYVNYOMDÁBAN.

1858.

136.

L157200765518

PIST-MISKOLCI VASLET

1851

CHON KAWOYI KENNEDY

THE UNIVERSITY OF CHICAGO PRESS

AMERICAN LIBRARY

1851

AMERICAN LIBRARY

Walter H. Wood  
1851

## ELŐSZÓ.

Midőn a Pest-Miskolci egyenes vonal érdekében először volt szerencsém a sajtó terére kelni, azon vezér elvet tűztem ki törekvésem jellegéül, miszerint a vasutak vonalzásánál mindenek felett országos hazai szempontokat engedjünk érvényre jutni, minden helyérdeknek kizárásával. Elutasítom azért öntudatom teljes megnyugvásával a „Cicero pro domo sua“ gyanúját magamtól s kijelentem, miszerint közlekedési ügyünkben nagy Szécsényi n y i n k feltétlen közkatonájaül szegődtem, mert azon meggyőződést táplálom kebelemben miszerint Szécsényi terve hazám boldogítását legjobban eszközli, mire a meggyőződésen felül azon tántoríthatlan hűség is vonzott, melyel a nagy férfiú lángkebelével hazáját szerette és szereti utolsó leheletéig!

Engedje meg a szives olvasó, hogy nagy mesterünk utolsó művére, a „közlekedési ügyünk, rendezésére“ hívjam fel figyelmét, melyben bálványozott honboldogítónk haza szerclemtől lángoló szavakkal szólott a nemzet képviselőihez! — melyben elragadó szavakkal van ecsetelve minden, minek árnyékát rajzolni gyenge vagyok, melyben az ország egyeteme van alapul, s minden vonal az ország szívének ütőerőül vezetve, melyben minden egyes darab út egy egésznek tevőrésze, kiegészítője.

Ily nagy hitellő ily közinádat emlékében élő nagy férfiú elveinek s tervének hangoztatása erőt ad a gyengének is, ki ha egyebet nem, dönthetlen hűséget hozok — közügyeink ítélőszéke, a magyar közönség színe elé.

Kelt Fuszta-Györkőn 1858. October 1-én.

**Visontai K. L.**

## TARTALOM.

1. Gróf Károlyi Ede emlékiratának előszava dióhéjban.
2. A hat pontban előadott védvekre szöllő válasz.
3. Hasznosság a vállalkozókra.
4. Fővárosunk érdeke s még pár szó.



összehasonlítás igen lazán van adva, s az egyenes vonal érdemei gyöngén védve.

Mindenek előtt két elvet kell kitűznünk, melyet a tisztelt Gróf is elfogad emlékiratában, de szerény véleményünk szerint, nem követ.

Első hogy országos szempontból kell kiindulni vasut vonalzá-soknál, miszerint nem helyérdek, hanem az ország kívánalmi határozzanak: „második, miszerint azon vasutak melyek általunk combináltak kereken hazai“ szempontból nézendők.

Szükséges e felemlitenem? miszerint egy Szobi kiindulás minden bár legrendkívüliebb eredmények mellett sem magyar szempontnak tűnik fel, s szükséges e bizonyítanunk? miszerint az országos érdek a fővárosból való kiindulást mellőző vonalokat határozottan elutasítja, szükséges-e bizonyítanunk? hogy Pestnek a felvidékkel való összekötése a fővárosra az országgra életkérdés, s elvégre a birodalomra nézve is kívánatos.

Volt szerencsénk e részben kimerítőleg szólni a Pestinapló hasábjain nevezetesen az 1856-i 195—271. számban az ezen évi 31. 66. 67. 83-ik számokban, minekkövetkeztében ezuttal szoritkozunk az emlékirat egyes állításainak taglalására s az ellen vélemény érvényesítésére.

## II.

Az előszóban foglalt hat pontot az emlékirat pontonként fejti.

Az elsőre nézve „a Szob-Miskolci vonal a gabonadús alföldet a vas fa, és köszénben gazdag felföldel“ köti össze minek következtében ellássa a felvidéket olcsó gabnával és viszont az alföldet vassal szénnel fával a felföld. — Az emlékirat ezen pontja állítja miszerint a Szob-miskolci vonal létrejöttével a B.-Gyarmat Losonc Rimaszombat rosnyói piacok az alföld gabonáival elláttatnak s a fölvidék névszerint Szepes, Nográd, Gömör, Torna, Abaúj, Zólyom, Liptó, Árva, Turóc megyék vagy ezeknek azon részei, melyek — az alföldnek „zsirban fulladása“ mellett éhen vesznek jövőre ezen vonal által fedve lesznek; míg másrészt az alföldnek egyel több gabnapiac nyílik hazai eladásokra.

Legyen szabad a tisztelt Gróf ezen fejtegetését tévesztetnek tartanunk. Ugyanis:

1-ör Szob nem gabna piac, tehát tovább kell keresni azon pontot honnét a gabna szállítassék s felfelé nem kívánhatván haladni, lefelé Pestig gabona piacot nem találunk, természetes tehát, hogy Pesten

kell a rakodásnak történni azon gabnákra nézve melyek Szobon át vitessenek a felvidékre, Szobon átrakassanak e vonal szekereire a hozott gabonák s így vitessenek tovább; vagy más részt Miskolcra ellenkező irányban.

2-or. Ezen roppant varga betü által az alföld még nem lesz a felföldel öszve kötve, nem azon értelemben mint azt a tisztelt Gróf hiszi; mert még Szob nem alföld sőt Pest sem az s nem is termelő piac, de Miskolc sem az.

Az alföldel egy kereszt pálya köthetné csak öszve az érdeklött vidékeket a Gróf értelmében p. o. egy Hatvan, Losonci vagy Vác Liptói stb.

3-or. Mi több a Szob-Miskolci vonal nem is keresi fel a fogyasztókat oly közléről mint azt az emlékirat szerzője véli, mert b. Gyarmat, Losonc, Rimaszombat, Rosnyó vidéke még nem azon érdeklött fogyasztó, hanem igenis piaca azon vidéknek mely élet szükségletét „vásárolni“ kénytelen. A végcél e tekintetben csak az lehet, hogy ezen piacok ezen osztó vásár helyek ellátassanak olcsóbb gabonával, mit mi egy szobi kiindulástól nem várhatunk. Nem pedig azért mert a Szobról jött gabna nem állja ki a versenyt a Gyöngyös, Pásztó, Egerből tengelyen fuvarozottal sem, a szállítási költségek elviselhetlensége miatt! — Legyen szabad itt első jegyzésbe hozni miszerint a mellett, hogy a hivatott alföld ezen mellőzésével a főváros gabna kereskedése ezen szobi kiindulással nem nyer de nyomatik. Mert ha csakugyan képzelhető gabna fuvarozás ezen vonalon úgy az csakugyan nem a Pesten halmazottból hanem még távolabbról fog egyenesen fuvaroztatni, s Pest a „transzitó“ szerepnél marad, mi annélkül is annyira fenyegeti szeretett egyetlen fővárosunkat melyet ily súlyedéstől megóvni hazafiúi kötelesség! —

Forditsuk a dolgot még másik oldalára.

Képzeltető-c, hogy a kereskedő ki már Szobig érkezett habár Pesten rakodott gabnájával beforduljon a felvidékre ha ugyan azon árért Bécsig mehet? (pedig mehet!) azt hisszük hogy nem, mert a bécsi piac csakugyan erősebb árakat ígér mint a Losonci Rimaszombati stb. S így nem marad egyéb mint Miskolcra hordani a gabonákat a honnat mai nap is hordatik igen szép sikerrel a Miskolci piacra nézve s kielégítővel, a fogyasztók igényeihez. Kő utak a fogyasztóknak s egyéb kivánni való is alig marad kivált ha egy egyenes Pest-miskolci vonal következtében a miskolci raktárak dús halmazása biztosítva lesz.

Azonban feltéve, hogy az emlékirat szerzőjének sikerülne tökéletesen meggyőzni bennünket arról, miszerint a felvidék a szobi vonal által élelmezve lesz, felmarad még azon tétel: hogy az alföldnek piacot szerzett léssen a szobi vonal. S ezen tétel bebizonyítása aligha fog sikerülni. Honnan gyűl Pestre a készlet? azt mindanyian tudjuk Pesten alúlról még pedig 90 század részben a Dunán fel, nem is számítva a legközelebb környékvidék természetményeit. A Pesten lerakott gabnák — ha vasuton szállitassanak kifelé — elég piaccal bírnak s Pest kereskedelmén egy mákszemnyit nem lendit egy szobi bekanyarodás. Föltéve azonban, hogy Pestről fog fuvarozás történni miként érzi azt az érdekelteni kívánt alföld, különösen azon alföld melyet az emlékirat ezuttal kielégíteni akar a Heves, Borsod, Jász □ mérföldeket tevő gabna tenger!

Ezen alföldnek — mely természettől rendelt gabna raktára a gömöri, nógrádi stb. osztó piacnak, — ha az emlékiratban védett vonal csakugyan létesülne megszűnnék vevője lenni azon felföld; mert ugyan képzelhető-e, hogy ezen készletek akár Pestre akár Miskolcra sikerrel fuvaroztassanak oly célból, hogy ott tétessenek vaspályára? — s végre, hogy úgy kerüljenek Liptó, Turóc stb. megyékbe.

Gabona kereskedés tekintetéből „ezen“ alföldnek kell kapcsolatba jöni „azon“ felfölddel s nem a Bánátnak nem a fehérvári buza piacoknak. Engedje meg az emlékirat buzgó írója, hogy itt mutassuk be mit értünk mi országos érdekek „combinatiója“ alatt? — Azt, hogy oly természetű vidék melynek piacra van szüksége köttessék mindenekelőtt öszve oly fogyasztó vidékkel melynek gabonára van szüksége. Azon felföld élelmezése országos érdekekben csak ezen rónákról történhetik s a nagy raktárak Hatvan, Gyöngyös, Jászberény, Eger, Mezökövesd, Miskolcz, ezekből lássák el magukat s ha így fog történni, akkor lesznek a tisztelt gróf 7-ik lapon irt szavai valók miszerint „egy atya gyermekeiként tekintsük az al és felföldet melyek csak úgy fognak boldogulhatni“ ha „magasabb szempontból indulva öszvetett vállakkal segíti elő egyik a másika jobblétét.“

A 2-ik pont melyre az emlékirat szerzője tervezetének sulyát veti, az ipoly-sajó völgyi „vasgyártásnak és köszéntermelésnek fejlesztése.“

Ezen pontban foglalt igen helyes és hazafias érzelmeknek teljes szívvvel hódolunk, s azon ohajtásunkat fejezzük ki, vajha a nemes

Grófnak sikerüljön a dús Sajó völgyén egy második Birminghamet állítani.

Azon hitben vagyunk, miszerint az épen nem tartozik az álmak hazájába, hogy a Sajó völgyének vasa europai hírűvé, gyárai roppant kiterjedésűek s üzlete Birminghamies legyen. — Adja az ég, hogy kitarítás és erős akarat vezérelje az illetőket, se kül se bel hatás ne zsibbassa ne lankassza, törjenek előre s legyenek alkotói új forrásoknak melyből e szegény haza életet merítsen lételének.

Tagadhatatlan, hogy az Ipoly-sajóvölgye közlekedési eszközök hiányában minden kincseivel épen úgy elcsenevész, mint elvérzenék Birmingham ha közlekedési eszközei egyszerre megszüntetnének.

Azonban ez e azon vonal mely e vidékre egyedülkivánatos vagy sem? Ez a kérdés.

A gyártott vasnak könnyű szállítása bármerre s hova szállitassék mindenkor előny a gyárnak, de előnyösebb azon út mely piacra viszi a gyártmányt, vagy a vevők közé a természetvényeket.

Vasat Szobra nem lévén cél vinni, onnat vagy le vagy fel fog vitetni. Mi részünkről lefelé szavazunk neki utat mielőtt fel felé kanyarodnék. S ha Pestet ellátja vassal a Dunán Pest oszthat ezen vasakból mindenfelé.

Miskolc felé vive a vas kivált hazai vaspályák építésénél utján van mindkét vonalzás mellett, s okvetlen fogyasztandja a Miskolci piac is e gyártmányt erősen.

Kösznet Szobra mi célból fuvarozzon az ipoly vagy Sajó völgyéből e vasut? — A Duna hegyes partjai bő köszén telepekkel birnak s ezekkel a távolról szállitható ipolyi nem állhatja a versenyt. Ezen cikknek is jobb tehát ha a Zagyva mentén keres utat, vagy ha egyenesen Pestre mehet bármi módon. — A köszénre nézve még legyen szabad megjegyeznünk miszerint épen a legjobbknak itélt Nógrádi bányák az ipoly völgyi vasutvonaltól távol esvén a Zagyva mentén inkább lennének fuvarozásba vehetők!

A vasgyártás és köszén termelés kifejtése okvetlen feltételeztetik jó és olcsó közlekedési eszközöktől az tagadhatatlan. De valjon nem képzelhető-e jobb célszerűbb közlekedési út vagy eszköz ezen szobinál, vagy olcsó-e oly vasut melynek mértföldje majd egy millióba a költségvetésen már 909000 frtba kerül!

Azon vasut vonal, mely a tiszai társulat által a szobinak ellenében tüzetett fel, a vasgyártásnak épen oly mértékben fogna meg-

felelni miután a szobi vonal sem keresi fel mindegyik bánya vagy mind a 27 olvasztó hámort Gömör Turoc Abaúj Szepesben. Nem is kívánhatja, — de nem is szükségeltetik boldogítására — egyik hámor vagy gyárnak sem, hogy helybe tövébe érkezzék a vasvonal. Boldogulásának alapja le van téve ha pár mértföldnyire van piaca honnét a világba mehet gyártmánya széjjel, s ha eme piacokkal van járható köutakkal öszve kötve. — Elégedjünk be egyelőre ennyivel, — majd idővel ha a gyárak magasabbra fokoztattak lehet követelniök, hogy a vasut közelebbre is felkeresse őket, — mit az annélkül is megteend.

3-ik „Szempontúl“ veszi a forgalom és kereskedés élénkítését. Ezen szempont általános volta miatt minden vonalra egyaránt szöll épen úgy mint a fentebbi előadásból is bizonyul, hogy minden hámor és gyár vagy öntöde a vasut közeledése által értékben növekedik. Nem állhatjuk azonban, hogy csodálkozásunkat ne fejezzük ki a felett miszerint a memorandum buzgó írója tervezetéről azt állítja, hogy „az“ mintegy „láncszem“ öszve fogná kötni a birodalom fővárosát és országunk középpontját a Vistulával s ez által éjszokról a balti tengerrel másrésről a dunántúli vasutak által az Adriai tengerrel; a Miskolc-Namény szigeti vonal által pedig Morvaországgal.

Emez öszve köttetések a Pest-Miskolci érintkező pontoknak is lévén érdeme, ezen öszveköttő vonal minél rövidebb annál több érdemmel járult az öszveköttés művéhez, s így épen ellene szöllana ezen szempont annak mit az emlékirat céloz.

Azon kereskedést melyet a tervezett vonal előállit, élénkít, vagy szilárdit, nem tartjuk oly horderejűnek minőnek azt az emlékirat igyekszik bizonyítani. Igen ügyesen van az emlékirat végén azon kereskedelmi mozgalom festve mely jelenleg azon vonal országutjain mutatkozik hol a vaspálya huzandó lenne.

Igy a Vác és Gyarmat közti forgalom kiderítésére a szemlélet tanúbizonyosságával a napi forgalmat egyre másra naponta „biztosan“ 600—800 ló és igavonó marhára teszi. Nem kívánjuk felemlíteni a szemlélés gyengébb oldalait is, p. o. hogy akkor lehetett hetivásár egyik vagy másik helyütt véletlen szállitás, katona forspont, stb. de még azt sem említjük, hogy azon megengedett 600—800 igavonó marhát aligha mind lehet Vácról Gyarmatra ejteni, s azt „bizton“ vasuti competentia gyanánt felemlíteni. Nem pedig azért mert az magától kitetszik — ha nyugodtan szemlélkedünk — miszerint város közelében nagy a sürgés forgás még azon vonalokon is, hol párhuzamosan vasutak vonatai érkez-

nek. Mert a heti vásáros, közel lakó birtokos, s egyéb népek vasutra még akkor sem ülnek fel ha egyenesen paralell vasutal haladnak is, úgy a tejes fuvarosok, zöldséges kofák, téglá, bor, sör hordó, homok s egyéb fuvarosok. Ezt csak azért tartottuk szükségesnek érinteni, mert azt hisszük, hogy ezáltal a 600 ló értéke igen is devalváltatik.

Miskolc és a felvidék közötti forgalmat is igen élénknek találják az illető szemlélők. Hogy a Vác-Gyarmati vonalon élénk forgalom van, s az észlelők azt oly fontosságúnak itélték valóban örvendetes. De miután mint az emlékirat szerzője mondja a Pest-Miskolci egyenes vonallal kénytelen párhuzamokat állítani, nem kerülhetjük el annak kijelentését, miszerint a Pest-Miskolci vonal élenksége két anyinál is több mindig, mint mire a legkisebb, vagy bár a legelfogultabb észlelő teheti az ipoly völgyit. Császári posta több rendbeli állandó gyorskocsi, gyors paraszt, tót fuvaros, földmives szekerek, úri fogatok stb. a Pest-miskolci vonalon kétszerte több szemlélhető; s ha ezt adatul veszik az illetők, feltéve a Vác-gyarmati forgalmat 600—800-ra, ezt bátran merjük tenni két vagy három anyira, miután mindkét ország út vonalat van szerencsénk igen jól ismerni.

S hogy a forgalomra nézve minden adatok felemlítésén ez uttal átessünk megemlítendő még azon tréfa mit azonban az emlékirat úgy látszik komoly argumentumul használ.

Szob és Szoboszló között teszen öszve hasonlítást az emlékirat elmés szerzője mondván, hogy a 400 lakost számláló Szobon a bevétel havonkinti 4000 pfra rug, holott a 13,842 jó modú lakossal bíró Szoboszlói állomás, csak 400 pftot jövedelmez havonkint. Nem hiszem, hogy okát tőlünk kívánja kérdezni az illető hasonlító, mert hiszen ő maga igen jól tudja, hogy az állomás mint állomás tökéletesen mindegy akár 1 akár 10 ezer falusi emberből álló város mellett legyen, ha vidéke ninesen. Szob kis falu Szoboszló nagy falu — habár városnak cimeztetik. Szobon száll ki egy nagy terjedésű mivelt vidéknek sűrű falvakkal és birtokos polgárosult urakkal tömve lakó népc, holott Szoboszló a Hortobágyal van kerítve s onnat eredő ország útaknak teljes hiányával van.

Azt, hogy azért van itt kevesebb amott több jövedelem mert az al, ez pedig felföld mi nem akarjuk feltenni, pedig úgy látszik az emlékirat ebben keresi s találja az okot.

Arra, hogy „az 57000 lakossal bíró s terjedt kereskedést üző Debrecen vásárára épen semmi külön teher vonat nem szállítottott“

felelni másként is lehet, nem csak úgy miként az emlékirat teszi. Nevezetesen, nem kell elfeledni miszerint Debrecen alig egy éve még a vasutnak „híre“ sem járta be. Az új dolog szokatlan. Nem lehet hát még teljesen megítélhető azon pár óról, mióta a forgalom e vonalon megindult. A szállítási bérek sem voltak eddigelé oly arányban mint most leszállítva, de elvégre Debrecennél a pálya ezuttal végződött, s ezután az is lendítend rajta, hogy nem ő a végpont.

De lehetne tanulságot is vonni ki a Debreceni állapotokból a Sajó völgyi reményekre nézve, melyeket lerontani nem akarunk csak illető sorompóiba a helyes számítás négyszögébe igazítani. Ugyanis igen ajánljuk a tisztelt emlékirat szerzőjének tekintse meg a relatiót melynek folytán a Debreceni vonal lóhalálában épült, és megfogja látni, miszerint ott is 600—800 és még több ló menete stb. forgalomról volt épen oly alapos és hiteles kimutatás készítve mint minő most az ipoly-völgyi mellett felhozatik, és mégis most csodálkozva csóválják fejeiket az illetők a Debreceni vonal nem jövelmezése felett!

Korántsem akarjuk azt mondani, hogy a Sajó völgyi vasut épen így fog járni mint a Debreceni vonal, sőt inkább állítjuk, hogy minden jelentősége mellett is, a Debreceni vonal meggett kell neki a dolog természeténél fogva maradni, — pedig az emlékirat szerzője egyenesen állítja, hogy az ipoly Sajó völgyi vonalon a forgalom nagyobb lesz, mit az emlékirat 19-ik lapjának első soraiban olvashatunk. Ezen állításán csak azért nem csodálkozunk jobban, mert mindjárt e sorok után Belgiumról szól a szerző s nemes elragadtatásban már az ipoly Sajó völgyét Belgium színében látja. — De messze vagyunk pedig tőle!

És hogy csakugyan a „felföldire“ teszi a súlyt az emlékirat szerzője kilátszik a következő sorokból. „Ugyan is a csak 12 mértföldnyi és csupán lóvontatásra épített Posony-szeredi vasuton 1852-ben 87657 személy szállított, miből egy évre mértföldenként 10,316 személy jut, 1853-ban u. e. számítással 9312 jött.“ „Már maga ezen egy adat is képes volna kellő világosságba helyezni a felföldi nép mozgékonyosságát.“ Tehát a memorandum szerzője határozottan azon véleményben van, hogy a „felföldi“ nép mozgékonyága okozza s nem egyéb ezen forgalmat. — Legyen elég kijelentenünk miszerint ezen nézetben nem osztozhatunk s bizton hisszük, hogy ha Debrecen oly polgárosodott lesz mint Posony, — vidéke oly dús és termő, mivel és sűrűn lakott mint onnat Szeredig

akkor Debrecen Cegléd között is lesz forgalom, habár a nép nem felföldi is. — Maga a vasut idézi elő a forgalmat, magára vonja, természetével hordja azt. Hol közlekedés eddig semminő sem volt, ott a közlekedések non plus ultrája sem teremthet forgalmat, nem sokszorozhatja azt pusztá megindulása által „egyszerre“ anyira, hogy pár hó vagy pár év alatt a vasuti vállalatnak is nyereséggel szolgálhasson. Ahhoz idő kell és türelem. De hogy alkotni fog és fejleszteni az múlhatlanul reménylendő.

Fentebbi sorainkban kissé túl áradtunk tán feladatunk s kittüzött célunkra nézve, engedje meg azonban a szives olvasó, hogy tárgyálásunk fonalát itt újra a pontonkinti előadáshoz kapcsoljuk vissza.

Következik a 4-ik pont melyel az emlékirat szerzője iratában föllép, s ez az utazás könnyítése, mely által alkalom nyujtassék a „külföldieknek is hazánk ottani regényesebb vidékeit, természeti ritkaságait jelentékeny bányáit, ásvány forrásait és gyógy fürdőit meglátogathatni.“

Ezen pontra mint egészen jelentéktelenre ismét az általánosság jegyét kell vetnünk. — Ugyanis hol nem könnyíti az utazást vasut? itt csak úgy mint ott! A külföldi utazó megkeresheti itt is ott is a vasut segedelmével természeti ritkaságainkat gyógyforrásainkat. — De van e az ipoly mentén oly sok gyógyforrás? — vagy sokkal több-e mint az egyes vonal szomszédságában? S elvégre is vasutnak közvetlen kelle valamely gyógy fürdőhöz vezetni, hogy az látogatott legyen? A tapasztalás eme tételt megcáfolja; ugyanis p. o. Carlsbaad, Franzensbaad, Mareinbaad, Teplie, a monarchia legkeresettebb fürdői! Ezer meg ezer vendég lakja mindegyikét s a vasuti állomás 12 órányira van oda. Gräfenberghez legközelebb Hohenstadtban csik vasuti állomás, és másrésről poroszországi Neisseben, s mégis ezrek látogatják a világ minden részéből! Avagy ne menjünk tovább Balaton-Füred, Szliács, Parád stb. hol vannak a vasútak s mégis látogatott helyek s mindezen helyekhez elegendő a külföldi számára is ha 5—6 órai távolban csik a vasuti indó ház, s onnat jó köutat kap!

A negyedik pont tehát felesleges az emlékiratban s azért az 5-re térünk által. Ezen pontban adatik elő miszerint „a tervezett ipoly Sajóvölgyi vaspálya lehetővé teendi a majdan építendő több vasut vonalak könnyebb s olcsóbb létre hozását, mert ez okvetlen elő fogja idézni a vasgyártás fejlődését stb.

Ez már a legislegtökéletesebb védve az emlékiratnak, az tagad-

hatlanúl áll és bizton reménylhető, miszerint azon vashámorok — mint már feljebb is szerencsénk volt mondani — igen szép és nagy jövőndönek néznek elébe.<sup>1</sup>

Azonban az következék-e ebből? miszerint „csak is“ úgy fog ezen pontban foglalt remény teljesülni ha a vasut vonal a hámorok alá vonul? — Avagy a most álló és mostani állapotjukban lévő vasgyárak igénylenek s kielégítenek-e egy vasutvonalat, kivált oly vonalat, melynek kiállításai költségei oly súlyosak?

Az ipoly völgyén Belgiumi virágzást jó kőutak s „olcsó“ vaspálya eszközölhet annélkül, hogy országos érdeket sértene egy másik vonal életerének elvágása által, annélkül hogy a vállalkozók 909000 pftal fizessenek egy mértföldnyi hámoros utat.\*

De nem is az igéri a vaspályák olcsó és jó anyagait, hogy építessék ipolyvölgyére vaspálya; hancm emeltessenek a hámorok oly karba, hogy ott jó minőségű sinek „nagy sokaságban“ legyennek készíthetők, s pár mértföldnyi kőuton hordassanak oly pontra honnat vasuti állomás felvehesse e gyártmányukat, s ha a tükély kívánt fokán álló gyártmányaink oly mérvben fognak kiállitva lenni, minő egy vasuti mellék vonalzást kívánatossá teszen, akkor mulhatlanúl készüljön egy szárny akár gőz akár ló erőre, s a Belgiumi virányok s Birminghamnek gyárai a völgy ölébe ereszkedendenek áldást terjesztendők szerte széjjel mindeneknek s ezzel a hazára!

Ne kívánja azonban a tisztelt Gróf, hogy ezen bár igen kedves reményekbe ringatva az országos combinatió érdekei feledtessenek, hogy paralisáltassék — egy oldalú törekvés habár a legtisztább és legnemesebb indokokkal védett ügyben is — más vonal, mely életkérdés oly terjedt nagy vidékre minő a Pest-Miskolci, s mely vonal felépülése már maga első lépés azon völgy gyárainak felvirágzására. Ugyanis ha Miskolcot érintette a vasut vonala, már a szállitás csak is

---

* Közép számítással	Belgiumban egy mértföldnyi vasut került	788500	pftba
	Hollandban „ „ „ „	712500	„
	Poroszorsz. „ „ „ „	428142	„
	Németorsz. „ „ „ „	403750	„
	Ausriában a kezdet nehézségeivel „	567900	„

Ezen számítás szerint mely hiteles alapokon nyugszik, a legolcsóbb Némethoné, mely is 403750 pftba jött, miután leginkább ehhez hasonló a Pest-Miskolci egyenes vonal tere, alig tehetnék ennek árát 450000 pftnál többre, mi épen felénél is kevesebb az ipolyi vasuténál.

Miskolcig kell, hogy küzdjön meg a természet alkotta nehézségekkel s a nagyobb akadály — a tovább vitel — már leküzdve lesz. Miskolcig jó köút vagy mellék vonal is képes virágzásba hozni ama gyárakat. S ha a Pesti napló ez évi 67-ik számában közölt\* azon igénytelen javaslatunkat tekintetbe veszi az ipoly völgyi érdekelt birtokosság, úgy még azon uton is felmarad a haladás miután egyelőre már a Pest Miskolci egyenes vonal megnyitása által lendület lesz adva a hámorok és gyárok iparkodásának! — s biztosítva a jövőnek reményei.

S ha elvégre az iparnak oly tér lesz nyitva azon körben — minőt neki szívből kíván minden jó magyar, — akkor, vajmi nagy segítségére fogna lenni e gyáraknak a fennálló Pest-Miskolci egyenes vonal, melynek Hatvani állomásából a legkielégítőbb vonalozás történhetnék fel a Zagyva völgyén.

Ez azon vonal melyre aztán szórúl szóra reá fogna illeni az emlékirat szerzőjének minden szava minden tétele.

Ez azon vonalozás mely valósággal utat nyit a vas közsén fa féléknek, lefelé — utat a gabona bor marhának fölfelé.

Ez azon vonalozás, mely a külföldnek megnyitja „kés“ erő gyár és hámor, fürdő és egyébbel bővelgő völgyeinket bérceinket. — Ez azon vonalozás, mely az országos combinatio, a hazai érzelmekkel és féltékeny hon szeretettel gondolkező Gf. Széchényi Istvánnak egykori — előttünk fekvő — tervébe bele illik!

Leggyengébb azonban a 6-ik pont melyel az ipolyvölgyi vonalozás pártoltatik az érdeklött emlékiratban.

A hadviselésnek módját, a hadviselés menetét egy vasutakkal erősen behálozott országban egészen más basisokra kell a taktikusnak fektetni, mint a közlekedés eszközeinek hiányában lévő vidékek tércin.

Még országos köutak is irányozzák a hadi erő elosztását mozgását, de annál inkább vasut vonalak, — mit elemeznünk nem szükség.

Ennek előtte is, — a hadtani fogalmak szerint — ugynevezett katonai positiók elfoglalása erősítése volt a fő cél, mely után az ügyes

\* Ezen cikkben a Pesti kiindulás mint sine qua non bevezetése mellett, azon javaslatot voltunk bátrak közleni miszerint a tiszai társulat Pest-Miskolci vonala traçiroztassék a hegyekhez mennél közelebb úgy, hogy Hatvan vidékéről a Zagyva mentén felfelé huzathassék az ipolyi társaság által egy mellékvonat a bányavárosok felé. Ezen vonalozás általános tetszést aratott az elfogulatlan s „feltétlenül hazafiasan traçirozni ohajtó közönség előtt!

hadvezérnek törekednie kellett. Ehhez biztos visszavonulási utak s az előnyomulásnál ismét erős positiók találására építetik a stratégiának mestersége.

A vasutak, a concentrálás rögtönítését könnyítik, de a visszavonulások s előre haladások eszközlésénél csak positióról positióra vezető utak használhatók, miből világosan következik, miszerint a vasutak elhelyezésénél, hadtani szempontokból nézve — azon traçirozás a kívánatos, mely minél több erős biztos tartható s combinálható ugynevezett positiokat érint s köt össze.

Minden egyéb haszon vagy előny mely a vasutakból a hadtanra nézve háramlik egyenlő értékkel bir mindenfelé, mert tagadhatlanul mindenütt előny épen oly mérvben a támadónak mint a támadottnak.

Ámde a katonai positiók öszveköttései — ha egyéb kívánalmaknak elég van téve — mindemellet igen erős és kirívó színnel festik azon vonalokat melyeken vasut inkább kívánatos mint bárhol másutt.

Hadtani szempontból a Pest-Miskolc-Tarnowi vonalnál kívánatosabb az országban a monarchiában nincsen!

A multak tárházában a historiában — találunk védeket, de a legujabb idők még élénk emlékezetü története a laikus előtt is kézzel fogható modon szóllal fel oly vonal mellett, minő a Pest-Miskolci egyenes vonai mely számtalan hadtani pontokat érint.

Ugyanis a felföldnek válasz vonala eme vaspálya az alföldtől mely felső végével a tiszát metszi át, míg alsó végével a Dunához van kapcsolva.

A hegyek lábainál számtalan szorosnak utját vágja be, s a felföldről lerontó ellencsapatot a legerősebb szorosokon fogadja s helyről helyre erős hadtani állásokat jelez, míg megfordítva az alólról támadónak kimutatja működési vonalát. A Hatvani nyílás a Zagyván fel, a szurdokivölgy Gyöngyös Pata felé, a Pétervásári szoros, stb. ismert hadtani pontok miatt, öszveköttő egyenes vonal által érintve, kétszeresen lesznek érdekessé a hadvezérletre, míg az ország fővárosának mint első - alap - pivotnak a határszélekhez egyenesen repítő vasut vonal általi öszveköttése a legelőnyösebb strategiai közlekedési vonalul mutatkozik.

Említsük-e az ipolyvölgyi vonalnak minden jelentőségenkülsőségét e célra nézve? avagy beérjük-e azzal mit e tekintetben maga az emlékirat szerzője mond, mit igen bölcsen általánosságban tartani jónak látott; mert azt a képzelet által bármerre traçirozandó vonalról

el lehet mondani, hogy „hadsereg lő és élelmi szerek szállításának könnyítése is kívánatos; sőt olykor eldöntőnek lenni látszik „Ennyi a stratégiai szempontról, melyhez még ez van téve hogy:“ béke idején és katonai összevonulások és elhelyezésekre nézve mindenkor nagy előny a vaspálya (szerintünk bármelyik vaspálya) létezése mely egyszerűs mind a közbéke fentarthatását s nyilvános közszolgálatok telyjesítését is igen könnyíti.“

### III.

Ezen hat pontnak, az előadtam mód szerint történt tárgyalása után következik a memorandumnak azon része mely kizárólag annak bebizonyításával foglalkozik „hogyan azon vaspálya építése a vállalkozókra is hasznos és jövedelmező leend.“

Az emlékirat ezen része kétféleképp lehetne megtámadható s védvei kétféleképpen lennének össze omlaszthatók. — Oly vérmes számítás, oly merész hypothesiseken alapulnak ezek, miszerint elégnek véljük, ha a fenemlitett két módot ismertetjük csak meg, s applicatióját a szíves olvasóra bizzuk.

Első mód: ha rostára vetjük azon számokat melyeket „érdeklettekül“ jelez az emlékirat szerzője, s elmondjuk újra mit ő elmond; csupán pár észrevételt kockáztatunk melléjük, s megvagyok győződve a bíró fölment az összevetéstől.

A személy forgalomra nézve közvetlen érdeklettekül adatnak előnkbe.

Nyitra megye . . . . .	94,224 lakossal
Hont . . . . .	112,448
Bars . . . . .	120,324
Nógrád . . . . .	181,726
Zólyom . . . . .	85,873
Gömör . . . . .	183,478
Szepes . . . . .	180,038
Abaúj torna . . . . .	190,027
Heves, Borsod részben . . . . .	100,000 (tehát 1/4 része)
Liptó, Turócz, Árva részben . . . . .	216,553 (tehát mind)
Összesen . . . . .	1,461,691

Közvetve érdekeltékül jegyezzék:  
Bécs város, Posony megye, Komárom, Esztergom, Pest, — Sáros-  
nak része. Zemplin, Ung öszvesen . . . . . 2,159,329  
Ezekhez Galicia, Bukovina . . . . . 2,000,000  
S így aztán kihoz öszvesen 5,624,000 érdekeltet!

Azt állítottuk, hogy az emlékirat merész hypothesisen nyugszik!  
avagy, nem merész számítás-e az mely egy hegy völgyön át kanyargó  
vaspálya „érdeklett“ „közvetlenül érdeklett“ terül körül belül 550  
□ mértföldet számít fel! — pedig a tisztelt Gróf ezt cselekszi. Ugyanis  
nézzen utánna az érdeklett olvasó, ha a fen elősorolt megyék kiter-  
jedését felvesszük melyen azon 1,464,691 ember lakik 550 □ mért-  
földre rúg a terjedelem!

Azonban ez csak a közvetlen érdeklettek tere; hát mennyi a köz-  
vetve érdekletteké az épen mesés mennyiség, melyet ép azért említellen  
hagyunk, csupán azt említvén, hogy e tér másik 150 □ mértföldre rúg.

De hát nem merész-e ezen számítás tisztelt Gróf! melyszerint  
ön folytatólag ezt állítja fel! Belgium s más iparos országokban  
a vasuti utazók évenkénti számát rendszeren annyira teszik mennyi az  
érdeklett lakosságé.“

Azt hiszi az emlékirat írója, hogy eleget tett a devalvatio szük-  
ségképpen kívánalmainak midön ezen sorok után a következőket  
mondja „De mi még Belgium iparához nem hasonlíthatjuk a magunkét,  
(bizony még sokára lesz az! — ha ugyan lesz!) azon fölül kifogjuk  
hagyni a csak közvetve érdeklettek nagy mennyiségét s vesszük csak  
a közvetlenül érdekletteket.“

Ebből dönthetlenül áll miszerint az 550 □ mértföld területén  
lakó minden lélek bele jő az „érdeklettségi“ számításba és így maga  
az 550 □ mértföldnyi tér végképen declaráltatik „közvetlen“  
érdeklettnek.\*

Feledi a Gróf, hogy Belgiumban s mindenütt egy bizonyos meg-  
határozott vonal (rayon) tüzetik ki hasonló számítások alapjául melyen  
belől esnek a közvetlen, kívül a közvetett érdeklettek.

---

\* Valamely sűrűen lakott térnek százaléka kétségen kívül helyesen osztatik  
vasuti illetőségül — azonban igen csalódnék ki egy ritkábban lakott roppant tér-  
ségnek „ugyanazon“ lakossági százalékát utalná vasuti illetékül! mihez nem kell  
commentár! —  
Visontai.

S ha ezt mint nem kétlem tudja a memorandum szerzője tudni fogja azt is, hogy Belgium egész kiterjedése sem megyen 550 □ mértföldnyire, lévén annak határa netto 542 □ mértföld!

Namur, Lüttich, Charlerroi, Mons, Seraing, Hennegan stb. vas és egyéb érc gyárai sem volnának képesek felmutatni — terjedelemre — több mint 200 □ mértföldnyi érdeklottséget vasuti tekintetben! — „közvetlen!“

Ezen módon csak a puszta számítás kelle felmutatnunk miszerint állításunknak a „mérész számítás“ ellenében hitelt szerezzünk.

A másik mód az „hogy föltéve az emlékirat szerzőjének számitási jogát ily mérvekre alapithatni, azon számítását átvisszük a Pest-miskolci egyenes vonal vidékére, melyszerint az emlékirat modorában e vonalra épen egyszer annyi népesség esik!

#### IV.

De hagyjuk e mérveket s térjünk a válponthoz, a nemzet gazdaszat kívánalmaihoz. Halgasson meg a memoradum tisztelt szerzője elfogulatlanhatározottsággal!

Az ipolyvölgyi vaspálya elleni védveink azok, melyek a Pest-miskolci mellett harcolnak! — épen azért ezuttal csupán a fő pontokra kívánunk szoritkozni, — mellözve minden egyéb számokban és adatokban fekvő védveket. Hisz oly erős, oly ép, oly igaz okok ezek, melyeket a küzd térre állitok, miszerint még akkor is ha a számtan nem egészen kedvező öszleteket, az üzlet nem egészen nagy nyere-ményt, a combinatio nem minden érdeket megközelítve mutatná is az eredményt, még akkor is egy hatalmas „szózat“ törne utat kebelünkben, mely stentor hangon kiáltaná fülcinkbe s édes komolyan zengené lelkünk elé, hogy ne Szob- hanem Pest! ne Ipoly hanem Pest-Miskolc!

Ha enmagunk elejtjük fővárosunk érdekét, melyet a memorandum szerint legalább 600 □ mértföld kereskedelmétől elvágunk, közlekedésében mellözünk! ki tegyen érette honfiúi érzelmekkel egyebet? — Ha enmagunk mellözük gabona termő dús Heves, Borsod, Jászság rónáit, bortermő roppant promontoriumait kifogna a felett töprenkedni, hogy szeretett hazánk ily terjedt vidéke el ne vágassék a világ kereskedelem általunk Pestre kívánt emporiumától! — Ha enmagunk építjük fel a kevésbé jövedelmező, milliókba kerülő vona-

lokat véres áldozatokkal magunk ellen, ki fog azzal törődni egy millióba került-e egy mértföldnyi út vagy félenyibe?

Mindezen szempontokra nézve a memorandum t. szerzője egy megnyugtató szót nem hoz fel! Nem, mert azt tenni senki nem képes!

S miután országos tanácskozás alá e tárgyat ez idő szerint nem vehetjük, a nagy közönség előtt rakjuk le véleményeink védveink kimondható minden öszvegét. Tekintsünk szét az országban nyilatkozó rokonszenv melyik vonalhoz huzodik? Az emlékirat megjelenése, ezen forumra vetett sulyt, s mi elfogadjuk a tért azon biztos reményben miszerint a ritkábban csalódó közvélemény egyetlen pillanatra melyet eziratokra vet, határozottan Pest mellett s Szob ellen fog nyilatkozni, s ezen véleményét az érett átvizsgálás meggyőződése hite és vallásává fogja emelni! — Nagy mesterünk szavait idézem végre melyeket januar 25-én 1848-ban a „felséges házához“ intézett közlekedési ügyünk rendezésében, többek között így hangoztatott: „A magyar kereskedelem és ipar fejlődés gyűlpontja-Buda-Pest; ez az ország szive! — melynek irányában ugy lehet tekinteni az egyes közlekedési vonalakat, mint megannyi főeret mely a szivből a vérforgást az ország véghatáráig eszközli“ stb. Továbbá igen bölcsen négy fővonalat állit fel melyek Buda-Pestről indujanak ki! — Ezen négy fő pont között áll Pest-Kassa egyenes útja!\* — De legyen szabad az illető hazafit nagy mesterünk idézett munkája 132 lapján irt befejezésére figyelmeztetnem! s ha ezen sorok—melyeknek hü tolmácsaúl valjuk magunkat — kebelében viszhangra nem találunk, véleményét meg nem ingatja gyenge szavunk soha.

Maga az emlékirat buzgó és szellemdús írója, ha lelkének emehurjait pengetjük, szívében lankadni érzendi egy oly combinatió hevét, melyet bár a legtisztább szándékkal karolt fel, de a dolognak ezen oldalát nem vette oly figyelembe minőre az méltó, minővel neki mind-egyikünk ki e nyelven szóll tartozik.

---

\* Az emlékirathoz kapcsolt német térképre meg kell jegyeznünk miszerint az hiányos és érthetlen, kis mérvei miatt! — miért nem használja a magyar író Gr. Széchényi Istvánnak érdeklött munkájához csatolt kitünő jó és mindenek felett magyar térképét?

