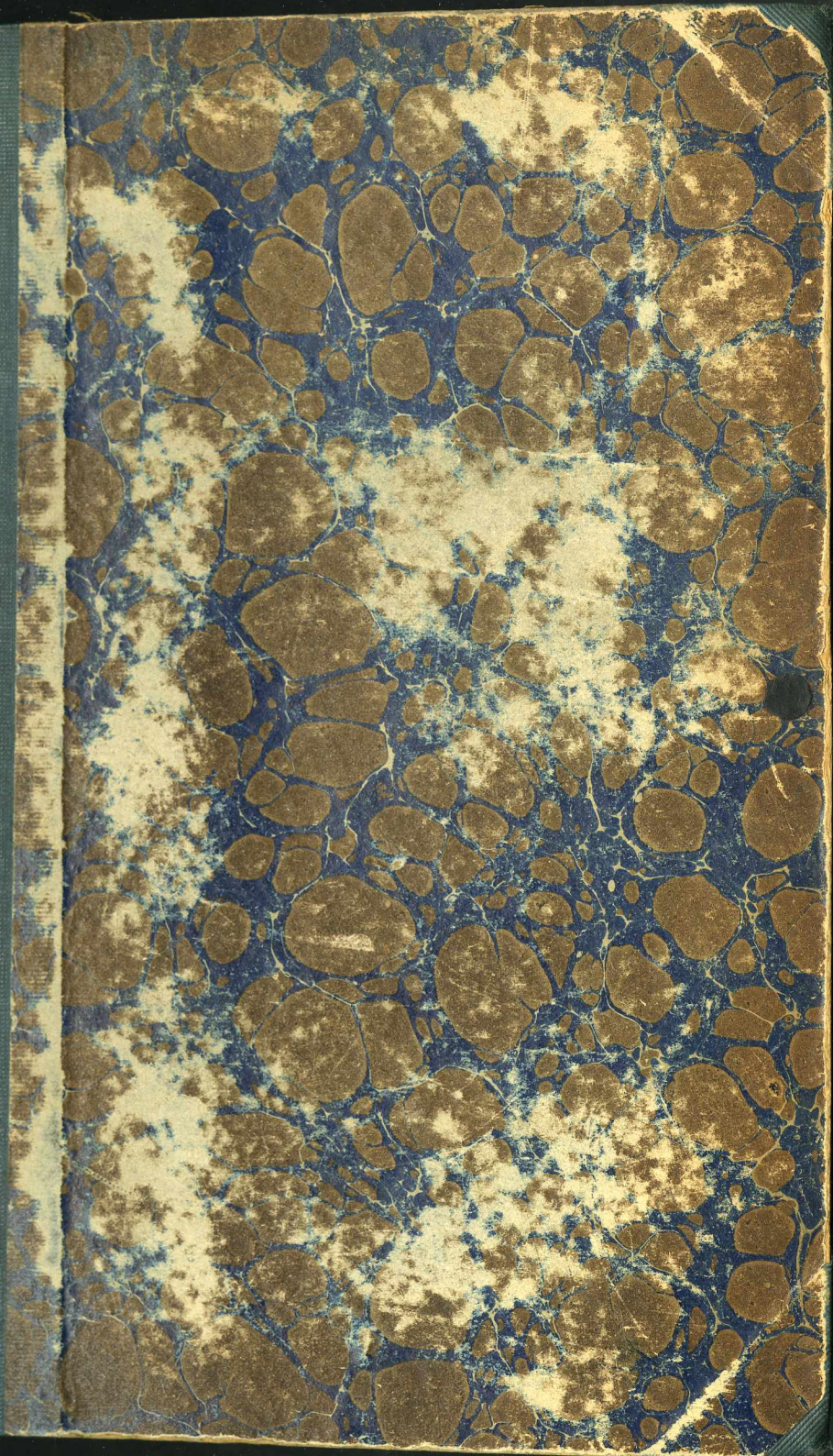


Politikai
röpiratok.

115.



115

961

EMLEKIRAT

SZONTÁTÓL HÁTSZEGIG

TERJEDŐ

BÁNSÁGI VASPÁLYA

TÁRGYÁBAN.

13.



PEST, 1870.

Nyomatott Vodiáner F.-nél.

EMLEKIRAT

ADAMTÓZ HATÁRÁN

ADAMTÓZ

DE BALLAGI GÉZA

BANSAI ALYA

ADAMTÓZ

ADAMTÓZ

Emlékirat

Szontától Hátszegig terjedő bánsági vaspálya tárgyában.

E vaspályának politikai jelentősége.

Hazánk délkeleti határán — hol a Duna-Ferenczsatorna és Tisza közt, — Tiszántul pedig a Temes mellett felfelé terjed el a legtermékenyebb síkság, itt valamint a bánságnak érzédu hegyeiben tapasztalhatja a hazafiak bár melyike is, miként azon vidékben, melyben nem magyarajku testvéreink laknak, eddigelé azoknak ébresztésére távolról sem fordítottatott azon gondoskodás, melyben hazánk törvényhozó testülete bölcs intézkedése folytán az alföldi és kárpáti polgártársaink már is dusan részesítették.

A bánsági vidékben különböző ajku lakosságot észlelhetni, kik egyaránt s joggal igénylik a törvényhozó testület gondoskodó figyelmét, azok is ugyan azon jótétemenyekben óhajtnak részesítettetni, mint a milyenben az alföldi és kárpáti testvéreink már eddig is részesítették.

A Duna és Tisza közti magyarok és szerbek — továbbá a Temes melletti szerbek — románok — németek — horvátok és bolgárok, nem különben a hegyek közt lakó németek és románok mindannyian egyenjogu polgárai e hazának, a törvényhozó testület erkölcsi feladata ezeket is épen annyi jótékonyssággal ellátni, mint már az északi, nyugoti, északkeleti, keleti és az ország központi akóit, az egykori anyagi jóllét eléréséhez segítette.

Ezen különböző ajku polgártársaink lakják és művelik a síkság legtermékenyebb földjét, a nélkül azonban, hogy annak örvendhetnének, — a hegyi lakók pedig a legnagyobb fáradsággal is alig képesek élelmi szükségleteiket megkeresni, ezen körülmények között életviszonyaik kedvező változását s annak lehető felvirágzását távolról sem reménylik. Tunyán vezeti a síkságon lakó szántó vető ember földjén az ekét, mely megnyitja számára a legtermékenyebb talajt, — nem ösmeri termékeinek értékét; — örömtelenül bajlódik a hegyi lakó az erdőben, bányában, úgy mint a hutában is, — és miért? — mert a közlekedés hiánya miatt magát a világtól elzárva érezvén, keble nem is sejti a lehető jobb jövőt sem a lehetőséget, miként szorgalmát valaha gyümölcsözőbbé is tehesse, s ekkép valamint a síkság termékeinek nincs kelete, épen úgy szűkölködnek kelendőségben a hegyi természetmények is s daczára annak, hogy tőszomszédságban laknak, a közlekedés hiánya miatt természetményeiket egymás közt ki nem cserélhetik.

A síkság lakói szűkölködnek mind abban, mit a hegyiség nyújt, s viszont ezek a mit amaz nyújt, s mindezt a közlekedés hiánya okozza, a szántó vető természetményeit a hegyekbe nem viheti, a hegyi lakók pedig a meszet, követ, fát, vasat és szenet a síkságra nem szállíthatják, e körülményen segítvén, ez által a közvagyonosodás s a könnyebb adózási képesség lényegesen előmozdítatnék.

Az érintett vidéken tervezetbe hozott vaspálya vonalon létező utak feneketlensége országszerte ösmeretes s szükségtelen volna azoknak körvonalozásába bocsátkozni, de a hegyi utak is tökéletesen járhatatlanok, melyek az eső, hóviz mosások miatt merő barázdák és gödrökből állanak s ezeken az itt ott összeroskadtt hidak ezen utak járhatatlanságáról biztos tanuságot tesznek, s ekként az ily utakoni utazás az emberekre szinte úgy mint az állatokra

egyformán káros és kínos lévén az ide-oda szállítás majdnem lehetetlen, minek természetes következése azon körülmény, hogy a száraz idő elmultával a hegyi és síksági lakosok közt a közlekedés mintegy háromnegyed évre évenként megszűnik.

Tény, hogy az utak építése a hegyekben munkaerő, a síkságban pedig az építési anyagok hiánya miatt majdnem lehetetlen, miért is kötelességünkben áll a vidéken lakó népnek gazdagságát és soha nem gyanított felvirágzását a szóban és tervben lévő vaspálya építésével eredményezni.

E vaspálya, a kijelölt vidéken vezetve, még más egyéb eddig nem is sejtett előnyöket is nyújtand; — mer a mint részről a nevezett vidék lakóit a már létező vaspályákhoz vezeti, megnyitandja egyszersmind az ország fővárosának Fiumével a magyar tengerparttal való összeköttetését, mellyel a világ forgalmát a lakosok tapasztaltván, ez által erkölcsileg s anyagilag állapotjuk saját hazánk kiszámíthatlan előnyére járuland, s a különböző ajku honpolgárokat közvetlen érintkezésbe hozván egymással a nemzeti különbség eszméjének megcsökkentését eszközölvén, megösmertetendi azon körülményt, miszerint ők egymás között mindnyájan testvérek s e közös hazának hason gyermekei.

A szóban forgó vaspálya kiépítésére egy társulat alakult; mely nem rettent vissza az előmunkálatokhoz szükségelt tetemes áldozatoktól sem, csak hogy hazánkra nézve e hasznos eszmét létesítse, a tetemes áldozatokkal létrejött előmunkálatok tervét a mint egy részben a nagy méltóságú közmunka- és közlekedési magy. kir. miniszteriumnak előterjeszteni, másrészt azt a közönséggel is megösmertetni kötelességünknek tartjuk.

E vaspálya, melynek létesítését a társulat a hazának legnagyobb előnyére és érdekébe szorgalmazni magának

feladataul kitűzte — a Duna völgyéből Szonta község határától kiindulva, keresztül vezetend' az említett hegyvidéken egész a vaskapuig Erdélyben és így egy részről csatlakozva az alföld-fiumei vasúthoz, másrésztől, délkelet felé pedig kanyarodva átvonul a Ferencz-csatornán és a Duna közti területen, megéri Ujvidéket, azután fordul északkeletnek a titeli emelkedés (Plateaus) fölött a Tiszán át, megéri Beeskereket, Torontálmegye székhelyét és a Béga-csatornának forráshelyét, mely vidéket szerbajku polgártársaink laknak, innen tovább vezet északkeleti irányban a Temes mentében, eléri Csákovát, Temesmegye legjelentékenyebb kereskedelmi városát, és átvágva a temesvár-báziási vaspályát, a Berzava hegyfolyó völgyében irányt vesz, és a folyó mentében a hegyek közé vezet. Itt a hegyek alatt megállani e közlekedési eszközzel, természet elleni vétek volna; miután ezen közlekedési eszköz csak akkor nyer életet, ha azt a fő ér fenntartja és előmozdítja, nem pedig ha az mint egy alárendelt tag csonkítva marad.

Politikai tekintetben pedig e vaspályának kiépítése figyelmet érdemel, mert az egész vonal területét szerb és román ajku polgártársaink lakván; szükséges, hogy e vonal tovább vezetve másvégén szintén egy rendszeres vaspályához csatoltassék, és így átkelve a hegység vizválasztékán, elérje Karansebest, a román-bánsági határőrezred székhelyét, innen megtartva nyugot-keleti irányát, innen tovább vezetve a Bisztra völgyébe a vaskapun túl elérje Hátszeget, hol a Piske-Petrozsényi vaspályához csatlakozzik.

Ezen vaspálya tehát Bácskán, a titeli határőrzászlóalj felső részén Torontál, Temes, Krassó megyében, a román-bánsági örvidéken és Hunyad megyén átvonulva, beleolvadna az erdélyi vonalba, melyen keresztül kétségkívül előbb vagy utóbb egy vonal fog építetni, mely a Bukarest-orsovai vonallal csatlakozni fog.

E pálya tehát könnyítendi az állomások közti közlekedést 47 mértföldnyi távolságra, még pedig azon ország vidékén, mely eddig nem birt, de nem is bír semmi haszonvehető közlekedési eszközzel, azonfelül pedig e vaspályának politikai jelentősége leginkább a nemzetiségek iránti közvetítő szerepében fekszik.

A tervezett vaspályának hadászati jelentősége.

A kérdésben levő vaspálya-vonal hadászati jelentőségeinek érdemleges méltánlására szükséges, hogy az:

- a. mint fedővonal (Rokirbahn) a Duna természetes védpartjaival hadászati összeköttetésben,
- b. valamint a hadcsapatok az országnak vagy keleti vagy nyugati részében hadászati felállításra szolgáló szállítási eszköz figyelembe vétessék és szem előtt tartassék.

Az első pontra nézve:

Ellenséges hadcsapatok, melyek az ország déli homlokzatán összpontosíttatnának azon célból, hogy Szt.-István koronája területét megtámadják, előbb a Duna védpartjait átlépni kénytelenítenének.

Tegyük már most fel, hogy az országbeli hadvezérnek szándéka az ellenséget a Duna partjai átlépésében érelyesen akadályozni, vagy az ellenség egyik csapat részének az átlépést engedve, azt megtámadni, míg a többi része még a túlparton áll, — vagy végre feltéve a harmadik valószínűtlen esetet, hogy t. i. a Duna baloldali vidék védőjének az szándéka: az ellenségnek a Dunapart átlépését megengedni, s azt csak midőn összes ereje a balparton áll, oldaltól megtámadni, hogy egy erélyes csapással egyszerre megsemmisíthesse; — mind ehhez szükséges, hogy

saját véderőnk minél gyorsabban és tömegesen egyik pontról a másikra az ellenség elé teremtethessék és szállíthatassék.

Mindenki tudja, hogy mindezeknek teljesítése Magyarországon és nevezetesen az ország azon részében, ahol az országutak kivált esős időszakban járhatatlanok csak is a vasutakon tétethetik lehetőségessé a szükségelt gyors és tömeges szállítás.

Egy oly pályavonal mint a tervezett, mely a czélnak, t. i. valamely hadászati védpart védésére kijelölt hadcsapatok gyors és tömeges szállításának oly kitünően megfelel, érdemes, hogy mint főfödővonal (Rokirbahn) hadászati szempontból nagy mérvben figyelembe vétessék.

A második pontra nézve:

Ha a haderő az ország keleti vagy nyugoti részében leendő összpontosításáról van szó, akkor azon vonalok, melyek keletről nyugotra, és ellenkezőleg fekszenek, szállítási eszközül fognak szolgálni azon hadtestnek és ahhoz tartozó hadi készüléteknek (u. m. élelmezési raktárak, lőszeres, ruhatárok és gyógyintézetek) melyek az országnak tulsó részében léteztek.

Ezen pályavonal tehát, nemcsak mint az első pontban említettett, a hadjárat kezdete előtt fog kitünő szolgálatokat tenni, miután lehetőségessé teszi, miszerint több száz mértföldnyi távolságban fekvő törzsökök kiegészíttessenek, nem ismert sebességgel a csatatérre vettessenek, hanem még különösen az által fog szolgálatokat tehetni, hogy a hadtest után az élelmezési és lőszer készleteket, melyek eddigelé a legnagyobb megerőltetés, fáradozással és tömérdek pénzbeli költséggel csak is lassan követhették a hadtestet, a pálya segítségével majd csaknem a hadtesttel együtt és egy időben a hadvezérnek rendelkezésére fognak azonnal állhatni.

E tekintetben különösen Magyar- és Erdélyországban, a hol az országutak hálózata oly hiányos és tökéletlen, a vaspályák legdöntőbb befolyással bírnak egy keleti ellenség elleni hadtervezetnek kivitelére.

Tekintsünk csak Magyarország térképére, s látni fogjuk a Bánságban, hogy ez országrészében, igen sok munka van még hátra, és hogy a magyar hadparancsnokságtól nagy mulasztás s bűn lenne, ha ezen Hátszegtől—Szontáig tervezett pályavonalat minden eszköz felhasználása mellett nem létesítené.

Az előre bocsátottakban megkísértettük a tervezett pályának hadászati jelentőségét kiemelni, folyvást azon feltevésből indulván ki, miként ezen vonal fővonalként lesz kiépítendő.

Tekintettel azonban azon jelentőségre, melyet a tárgy a politikai láthatárra nézve nyert, nem elégedhetünk meg tervünk ama viszonyának általános megvilágosításával, melyben az hadászatiilag a délkeleti hadszínterhez áll:

Különösen kell, hogy igénybe vegyük a kormány figyelmét a tervezett bánáti vonalnak hadászatiilag fontos erősítési tárgyakhoz való viszonyaira nézve is, s így meg akarjuk kísérteni e vonal hadászati jelentőségének bővebb elemezését.

Ha előbb a tervezett pálya méltánylásánál kiemeltett, hogy e pálya a Duna védpartjai megett földővonalnak (Rokirbahn) tekintendő, az különösen azon részére vonatkozik, mely Szontáról Ujvidékre vezet s melynek összeköttetése az alföldi vasut most épülő-félben levő Szonta északi vonalrészével, eszéki és pétervárad-ujvidéki két várnak vaspálya általi egyenes összeköttetését jelenti. — Két ily hadászati pontoknak vaspálya általi összeköttetése, azok erejének megkettőztetésével felér, miután az eszéki várórség gyorsan léven szállítható Ujvidékre, emez őrségének is tekinthető s ellenkezőleg is.

Tökéletesebben kifejezve, ezen várak egy déli ellenség ellen fél annyi várórséggel is megvédhetők lennének, mint a mennyi most a tervezett pálya összeköttetés nélkül szükségeltetnék.

Az épen mondottnál nem csekélyebb haszna volna egy állandó átkelés létesítésének a Tiszán, Szeged és Tittel közt, a hol jelenleg csak kezdetleges átkelési eszközök léteznek.

Minden eddig a Tisza vidékén véghez vitt harcoskodásokban egy a folyó két partja használatát könnyítő állandó átkelésnek hiánya nagy mérvben éreztetett.

Az előre tolt felállítás (positio) a titeli fősíkon, mely a Dunába ömlő Tisza felett, hadászatilag uralkodik, csak nyerhetne hadmozgalmi képességére nézve a Tisza két partjának állandó összeköttetése által; másrészt pedig arra volna hivatva, hogy a hidnak megvédését ideiglenes hidfő által könnyítse.

Hadi munkálati vonal értelmében tekintve tehát e pályát kénytelenek vagyunk annak mint fődővonalnak (Rokirbalm) általános jelentőségén kívül, még különös előnyeiként kiemelni :

1-ör az Eszék, Ujvidék-Pétervárad várak, valamint

2-or a Tisza partjainak egymással összeköttetését Bánátban.

E pályának mint hadcsapatok, hadeszközök és élelmezési készletek, szállítására szolgáló eszköznek jelentőségét a mint azt már előbb általános vonásokban annak a hadviselésre való befolyását megkísértettük fejtegetni, megkivántatik, miként e részben is a fennálló viszonyok különös magyarázatába bocsátkozzunk.

Tekintve, hogy a hadcsapatoknak Erdélyből a birodalomnak nyugoti részére, különösen pedig a tengerparti tartományokba való szállítására, jelenleg az első erdélyi és a tiszavidéki pálya és az ezekkel összeköttetésben

levő állam- és déli vaspályákon kívül, más pálya rendelkezésére nem áll.

Azon hadtestek toldalékjai, melyeknek pótcapatjai Erdélyben állomásoznak, csak is igen hosszú kerülő utakon Dalmátia vagy Trieszten keresztül kerülhetnének rendeltetésük helyére; törzseikhez.

A tervezett bánáti vonal segítségével pedig azon ezredek, melyeknek kiegészítő kerületjeik Erdélyben fekszenek, tartalékjaikat egyenes vonalon vonhatnák magokhoz.

Épen ugy áll a dolog egy hadtestnek felállításánál az ország délkeleti részében. — Azon ezredek és vadászcsapatok, melyek Tirolban, Vorarlbergben, Karinthiában, Karnioliában, Istria és Dalmatában állomásoznak, feltéve az alföldi vonal kiépítését, a tervezett bánáti vaspályán a legközelebbi uton juthatnának hadi állásukhoz, s nyerhetnék továbbá a szükséges toldalékot, legénységben, lovakban, hadi szerekben és eleségben.

Végre arra utalván, hogy a tervezett vaspályavonal az erdélyországi határtól Karánsebesig, a román-bánáti 13-ik számú határrezred kerületét keresztül vágja, onnét Becskerekeig a 14-ik számú szerb-bánáti határrezred, és a német-bánáti 12-ik számú határrezred vidékeit érinti, azután pedig a titeli zászlóalj kerületén átvágva, Ujvidék mellett a pétervárad határrezred vidékébe vezet, — reméljük, hogy bebizonyítottuk, miszerint a Hátszeg-Szontai pályavonal, a melyen állandóan négy ezred és egy zászlóalj ugy szólván egymással érintkezésben fekszik, mint katonai toldalék szállító vonal oly hadi jelentőséggel bír, melylyel más vonal nem egy könnyen dicsekedhetik.

A fenn elősorolt pontok összegét egy kelet-nyugoti vagy déli ellenség elleni munkálat terv keretébe illesztve, azok oly kitünő becsesl birnak, hogy a kormány az országgyűléssel hivatva vannak, ezen tervet minden módon elősegíteni, sőt ha a kamatbiztosítás némiképen igényelné,

némely áldozatoktól sem riadna vissza — mitől azomban jelen esetben — tekintve az ezen uton is kedvezően fejlődő nemzetgazdászati viszonyokat — távolról sem kell tartani.

A tervezett bánáti vasutnak nemzetgazdászati jelentősége és jövedelmi képessége.

Nemzetgazdászati szempontból tekintve minden vaspálya tényezője a telekjövedelem emelésének, eszköze a természetés és fogyasztás fokozásának, szóval a művelésnek (cultura) nagy mestere, különösen pedig oly országban, melyben a földtermények különösen felcserélhetők, s a vaspálya, mely a csere üzletet közvetíti, nemzetgazdászati kelléket és gazdagon jövedelmező vállalatot képez.

Tekintsünk a tervezett bánáti pályavonalon végig, a Dunától Erdélyig, az egész vonalon, Bácskán, Torontál, Temesmegyéken keresztül s Krassó megye Berzava völgyében, egészen Boksán helység kerületéig oly talajt találunk, melynél a földművelésre alkalmasabb egész Európában nincsen. A vaspályától jobbra 3 mértföldnyire és ugyan annyi mértföldnyi távolságra balra terjedő térséget ezen vasut árasztja el jótékony befolyásával kereskedelmi forgalomra nézve, s ennél fogva a területhez a következő helységek fognának járulni földterményeikkel; u. m.:

Szonta, Bogojeva, Rác-Miletics, Doroszló, Boreosztovac, Karavakova, Hodság, Philipovac, Vesprovác, Parabut, Labics, Keresztur, Kula, Pivnicza, Bács, Plávna, Bácsujfalu, Paraga-Szilbás, Despot-Sz.-Iván, Torcza, Kuczura, Uj- és Ó-Verbász, Tovarizsova, Obrovác, Bakin, Novoselo, Palánka, Petrovác, Bulkesz, Kulpin, Sova, Kiskér, Ókér, Sz.-Tamás, Glozsán, Csép, Kiszács, Piros, Ujvidék, Futak, Begecs, Csene, Jarák, Teme-

rin, Nadály, Turia, Kács, Csurog, Zsáblya, Goszpodince, Földvár, Gyurgyevo, Kaliv-Sz.-Iván, Felső- és Alsó-Koliv, Gardinovác, Lok, Vilova, Mosorin, Topolya, Titel, Aradác, Elemér, Taras, Kumand, Becse, Becskerek, Sz.-Mihály, Melencze, Zsigmondfalva, Ecska, Lukácsfalva, Perlász, Lázárfeld, Kleck, Jankahid, Idvarnok, Rogendorf, Torda, Csösztelek, Katalinfalva, Sz.-György, Nagy és Kis-Torák, Sz.-István, Szárca, Ernesztháza, Botos, Orlovat, Uzdin, Tomásovac, Marinoseo, Jarkovac, Margiticza, szerb és horváth Neusina, Szamos, Padina, Szecsán, Káptalanfalva, szerb és horváth Boka, Illánzs, Ferdinandsdorf, Módos, Fény, Párdány, magyar és szerb Itebe, Johannsfeld, Ó-Telek, Ivánda, Gyülvész, Rudna, Gáád, Csávós, Surján, Szárca, Kánák, Szecsánfalva, Baracsháza, Hajdusitza, Ujfalu, Gyér, -Tóth-Gyér, Dolác, Tolvadia, Pártos, Csakova, Macedonia, Csepza, magyar és szerb Sz.-Márton, Uj-Pécs, Párác, Petromán, Obad, Gilád, (Olsenicza, Bánlok, Szóka, Denta, Detta,) Vojtek, (Zsebely, Liget, Sáág, Liebling, Tolia,) Bürda, Sordia, Omár-Opatica, Kam.-Sz.-György, Klas.-Sz.-György, Bereuca, (Perkósova,) Butyin, Nagy és Kis-Schámlok Gr.-Zsám, Klopodia Ferenczdia (Germán, Deschánfalva, Nagy- és Kis-Gáya), Sculyá, Sipet, Cserna, Berény, Kádár, Rittberg, Gataja, Moriczfeld, Gertines, Jerseg, Zsidovin, Bárbacza, Königsnad, Rafna, Füzes, Román-Boksán és Bánya-Boksán.

Szonta és Boksán közti vonalrésze 28 mértföldnyi hosszúságú és így a vasutra nézve számításba veendő 168□ mértföldnyi avagy 1,680.000 holdnyi (1 hold = 1600□ öl) földmivelési területet foglal magába, melyből tapasztalás szerint leszámítva az utakat, vizeket, sat. — vagyis 1.470,000 hold mivélésre használtatik.

Egy holdnyi bevetett földben átlag 15 mérő gabona terem (legtöbb esetben 25, legrosszabb esetben 12 mérő,)

melynek ötöd részét, az az 3 mérőt fogyasztásra és vetésre kell számitanunk, úgy 12 mérő rendelkezésre áll.

A rendelkezhető termés tehát ezen területen 1.764,000 mérő, melynek 84 fonttal számítva (a bánáti buza mérője 92 fontra is rug) 14.994,000 mázsányi szállítási mennyiséget képviselnek.

E mennyiség egyrészt a hegységbe, másrészt a síkságon túl Pestre és a fiumei tengeri kikötőbe fog szállítatni: mert a tapasztalás azt bizonyította, hogy e vidéki buza különösen a tengeri kikötők részére kerestetik.

A szállítás tehát minden esetre 28 mértföld hosszú lapály felére tehát 14 mértföldre fog általában kiterjedni és a pályának $14 \times 14.994.000$ mázsa azaz: 209.916,000 mázsa mértföld után, mázsa mértföldenkint 1.5 krajczárnyi ártétel mellett **3.148,740** forintra rugó jövedelmet fog huzni.

Ezen termésnek egy része a gabonában szükölködő hegységnek fog szállithatni, és tekintve az egész 19 mértföldnyi térségnek lakosságára, valamint Hatszegi völgyre és Erdélyre, mi azt bátran egy millio mázsára gabona és liszt alakjában becsülhetjük; a mi 100—140 ezer ember élelmezésének megfelel.

Ezen egy millió mázsa, mely a lapály féltávolságára szállított 14 milliónyi mennyiségben foglaltatik, és melynek a hegyekbe való tovaszállítása itten újabb számítási tételt képez, a vonal hegyi részének 10 mértföldnyi féltávolsága alapján 10 millió mázsa-mérföldet, avagy mázsa mérföldenkint 1.5 krajczárt számítva, 150.000 forintnyi jövedelmet biztosít.

A hegyi vidék termelése, erdei és bánya termelésekre oszlik.

Induljunk ki Boksántól s haladjunk fölfelé, és legelőször is akadunk a bánya-boksányi vaskohára 60,000 mázsárs rugó nyers vas természetményeivel, melyek az

alább említendő Resiczai vasgyárba lévén szállítandók feldolgozás végett, a kölniki állomásig 2·5 mérföldnyi távolságra, 150.000 mázsa mérföldnyi szállitmányt, vagyis mázsa mérföldenkint 16 krajczárt számítva 2400 frt. jövedelmet fog nyújtani.

Továbbá találkozunk a kesiczai vasgyárral, mely 200.000 mázsa vasárukat készít, melyek legnagyobb részt az államvaspálya vonalára mennek át és így a bánáti vasut vojteki állomásaig 8 mérföldnyi távolságra 1·6 millió mérföld mázsányi szállitmányt avagy, mázsa mérföldenkint 2 krajczárt számítva 32.000 frt. jövedelmet fog eredményezni.

Ezen vasgyár számára jelenleg Oraviczán át 30—40 ezer mázsa mindenféle áruk, 35 krajczárnyi szállítási díj mellett szállítatnak. Ezen szállitmányok az új vonalnak 18 kr. árutétel mellett, 240—320 ezer mázsa mérföldet 5400—7200 forint bevétellel, vagyis átlagosan 6300 ftnyi jövedelmet fognak nyújtani.

Az olcsó és rendes szállítás legkedvezőbb hatással lesz a két iparmű termelésének emelésére, miután ezen gyárak eddig a szállítási nehézségek, sőt lehetetlenségek alatt szenvedtek, és gyakori pénzbeli büntetésekbe estek, képtelenek lévén a kikötött szállítási határidőbe kötelezettségöknek megfelelni. Mi tehát bizton számíthatunk arra, hogy ezen termelés, illetőleg az abból eredő jövedelmet legalább is 64,000 frtra becsülhetjük.

Folytatólag kísérve a vonal menetét a román-bánáti határőrezred kerületében egy 800.000 holdnyi szép és fadús őserdő öszletre akadunk, melyből körülbelül 24 □ mérföld vagy 240.000 hold Karánsebes fele lejtősen fekszik, úgy hogy a fa usztató és csusztatókon a magas hegy-ségből a Temes és Bisztra mellékvölgyeibe, onnan pedig Karánsebesre szállítható lesz. Ezen ezredek közt a Temesen és Slatina mellett 14,000 hold fenyves erdő létezik.

Ezen erdőségből tehát évenként 5—600,000 öl különféle tüzi, építési és gyárfa készíttethetik és szállíttathatik és hogy e fának hol lesz keletje kimutatja a tűzifa árának külömsége Temesvárott és Becskereken.

Temesvárott ára egy ölnök 12 frt, Becskereken pedig 25 frt. Becskereken vizen szállíttatja fáját Slavoniából. Ezen árak mellett azonban a román-bánáti határörvidékbeli fa, a slavonai fával sikeresen fog versenyezhetni sőt ez utóbbi Becskereken túl, Ujvidékre és tovább egész Zomborig fog magának utat törni. Számítsunk egyelőre csak azon mennyiségre, mely a karánsebesi völgyben összegyűlt, s 168,000 szállítandó öl fát nyerünk, mely ölenként 25 mázsával számítva 4.200,000 mázsa vasuti szállitmányt képez.

Habozás nélkül felvehetjük a mennyiség felét a vonal hosszának felére szállítási tárgynak, és ennek folytán átengedvén, a másik felét valamint a Slatinán tuli Mehádia völgy térköréhez tartozó erdőknek kiszolgáltatását a létesítendő Orsova-Karánsebes-Temesvári vonalnak, Karánsebestől illetőleg egyrészt Bisztra völgyből és a vaskaputól lefelé Szontáig körülbelül 42 mérföldnek felére az az 21 mérföldnyi féltávolságra 44 millió mázsa-mérföldet nyerünk, mely 14 krajczár szállítási díjjal számítva, 616.000 forintot jövedelmez. A temesi völgyben egyébiránt Karánsebes felett az igen jó slatinai köszén van, melynek kiaknázása már jelenleg is 2000 mázsát naponta nyújt, mely azonban a vonal megnyitásánál már annyira ki lesz fejlődve, hogy háromszor nagyobb mennyiség fog szállíttatni.

Mily megbecsülhetlen felfedezés ez a bánáti malomiparnak és a gép általi földmivelésnek, mily szép kilátás egy fényes jövőre a vasgyáraknak!

Resiza, emelkedésében nemcsak az uti nehézségek hanem egyszersmint szén hiány által is gátoltatott. A tőzom-

szédságban fekvő dománi és szekuli kőszén-bányák nem szállíthatnak többet, mint jelenleg, a többi bányák pedig igen távol fekszenek.

A karánsebesi pálya összeköttetés azonban ezen a vasgyáru iparüzlésre hatványos bajon is fog tetemesen segíteni, mert ha Resicza emelkedését 200,000 mázsára jogosan becsültük, az ehhez szükséges szenet $\frac{1}{2}$ millió mázsára kell becsülnünk, és ezen kőszén-szállítmány vagy Slatináról az orsova-temesi vonalon Karánsebesig, vagy pedig Hátszegről a zsilvölgyből fog szállíttatni.

Mi tehát egyedül Resicza szén szükségletének fedezésére $5\frac{1}{2}$ mértföld távolság mellett $2\frac{1}{4}$ millió mázsa mértföld szénre és 0·9 krajczárjával számítva, egy mázsa mértföldet 24.750 forintnyi jövedelmet biztosan számíthatunk.

Ha megjegyezzük, hogy Bánátban a szénszükség, daczára a steierdorfi bányáknak és a mohácsi, bécsi, diós győri és losonczi kőszénnek áruk oly magas fokra szállott, miszerint Osztránból, Poroszországból kell a szenet szállítani Temesvárra és Verseczre, hogy a gőzmalom üzlete fenntarthatassék; ha továbbá megjegyezzük, hogy a bánáti iparvállalatok nagyszerű terveken alapított üzleteiket nem is nyithatják meg, mert hiányzik a kőszén, melyre (a viszonyokat kellőleg nem ismervén) biztosan számítottak; úgy egész bizonyossággal állítjuk, miként itt földmívelési gépekre, gőzmalmokra és egyéb már létező gőzgyárakra egy millió mázsa kőszén az egész vonal hosszában csak is a legszükségesebb mennyiséget képviseli.

Egy másik millió mázsa zsilvölgyi szén Hátszegről minden esetre a vonal hegyi részének egész hosszában Vojtekig temes megyében $23\frac{1}{2}$ mértföldnyire és azonkívül a síkságnak minden nagyobb állomásán, mondjuk általában a síkság fele távolságban 12 mértföldnyire; tehát összesen 35·5 mértföldre fog szállíttatni és így $35\frac{1}{2}$ millió

mázsa mértföldet, egy mázsa mértföldet 0·8 krajczárral számítva 284,000 frt. jövedelmet nyujtand.

A Hátszeg és Karánsebes közti vonal részén találjuk a rég jó hirbe létező ruszbergi vasgyárt, mely jelenleg évenként 100,000 mázsa faszén, vasat természet, s kelen-dősége csak is a hegyekbeni elszigeteltsége miatt a közvetlen környékre van szoritva. Kőszén és közlekedési eszközök nélkül ez is csak tengődhetik. Kőszén és vasut birtokában pedig soha nem sejtett emelkedésnek fog örvendeni.

A magyarországi vastalp gyártás és a többi építvényi anyagok készítésével együtt, mely a vasutak jelenleg oly annyira emelkedő építéséhez eléggé ki nem számítható arányban járul, és mely a rajnai, francia, angol és skót gyárak által tulszárnyoltatott (kell hogy beösmérjük, miként szerencsére tulszárnyaltatott, mert különben a vaspályák építése és az ipar emelkedése hazánkban elhanyagoltatnék) ezen gyártás Ruszberget a legnagyobb virágzásba juttatná, s miután a nyers vas feldolgozásának leg-egyszerűbb nemét gyártja, jelenleg, ott az azonnal fokozodnék, még pedig oly módon, hogy nemcsak a bánáti vonal az ezen gyárban készült vastalppal építtethetnék, hanem a magyar keleti és északkeleti pályáknak is szállíthatna ezen gyár vastalpakat, ha a bánáti pálya készen lenne.

Ruszberg vastalp gyárrá berendezése a bánáti pályának 1 millió kőszén szállítást hozna Hátszegről 6½ mértföldnyi távolságra, vagyis 6½ millió mázsa mértföldet, mely mázsa mértföldenkint 0·9 krajczárnyi tétel mellett 58,000 forint jövedelmet képvisel, másrészt pedig 500,000 mázsa vastalp stb. szállítást Karánsebesig az orsova-temesvári vonal részére, és Hátszegen át Erdélybe vagyis 4½ m. és 6½ mértföld, átlagosan véve 5½ mértföld távolságra 2.750,000 mázsa mértföldet, azaz a mázsa mértföldet 2 krral számítva, 55.000 frt. jövedelmet nyujt.

A termelést illetőleg a vonalon befejezván még csak a hegységből a lapályra való mész, kő, kavics és homok szállításokat kell megemlitenünk, melyeket, tekintve a bánáti síkságnak e részbeni tökéletes hiányát, kerékszám-
ban 5000 köbölre, azaz 1 millió mázsánál többre becsül-
hetjük.

Továbbá nem szabad felednünk, hogy a kitünő agyag és kovács quarz telepeken a hegytövébe nagyszerű téglavetőket lehet alapítani, melyek a síkság és a hegység szükségére számíthatnak és a pályát foglalkodtatni fogják.

Végre meg kell még említenünk, hogy a moraviczai vasérczteleptől évenként 350 000 mázsára való szállitmányok, mely most nagy költséggel t. i. 18 krjával szállítatik mázsánként Resiczára szekereken, később egy kezelő pálya által egyenesen az érctelepből a boksáni állomáson alól a bánáti vaspályának kölniki állomásáig fog szállíthatni s e szerint 2·5 mértföld 875,000 mértföld mázsányi mennyiséget s 1·6 krajczárral számítva 14,000 forintot jövedelmez; hogy a Resiczai gyár Kölnikről Resiczára szintén fog ipar-pályát építeni s ez által a forgalmat könnyíteni s gyarapítani, kétséget nem szenved.

Eddig földmívelési és ipargépek viteléről a síkság állomásaira, fűszer, kézmű és más áru-czikkék egész vonaloni szállításáról említés sem tétetett, és a személyszállításról sem volt szó; ezen szállitmányok után pedig a bevételt, amint a már létező vaspályák tapasztalásaiból meritettük, 20%-re az eddigi már kimutatott szállitmányok összegéből számíthatók, mely utóbbi szállitmányok körülbelül 878.000 frt. jövedelmet eredményeznek.

A fenn említett teher-szállitmányokból származó összes bevétel tesz ki tehát egészben 5.270,000 ftot
ebből levonandó 50% mindenn. üzleti költs. 2.635,000 ftot
marad tiszta jövedelem 2.635,000 ftot
mely 50% kamatozó 52.700,000 ftnyi tőkét képvisel.

Mi a fõnn elõsorolt adatokra szoritkozván, ezek tökéletesen elegendõk arra, hogy a vonalnak nemzetgazdasági nagy jelentõségét jellemezzék, és a földmivelés és ipar emelkedését e 47 mértföldnyi hosszu vonal vagy is, egy 200—300 □ mértföldség javára kilátásba helyezzék.

Nem mulaszthatjuk el azonban említésbe hozni, mily behatást fogna a temesvár-orsovai és kikinda-pancsovai vonal esetleges építése a bánáti vonal jövedelmezésére gyakorolni, és e részben arra utalunk, hogy adatainkban sehol se vettük igénybe a bánáti vonal részére azon forgalmat, melyben az utóbbi ama vonalok kiépítése után részleltetnék, mi p. o. a szénszállítást Hátszegrõl és Slatináról csakis saját állomásainkra nézve vehettük tekintetbe és nem számíthattuk az államvaspályáét, mert felteszszük, hogy ez a nélkül is Karánsebesnél vonalunkat el fogja hagyni.

Mi továbbá a ruszbergi vasszállítást csak Karánsebesig, valamint a Resiczait csak Vojtekgig számítottuk.

A társulat tehát nyugodtan nézhet a temesvár-orsovai vonal építésének elébe, sõt reményteljesen el is várja annak mielőbbi engedélyezését. Tekintve a slatinai szénszállításokat, melyek ezen pályán Karánsebesig fognak szállíttatni és a fennemlített czélokra fordíttatni, s innét a bánáti vonalra áttétetni.

A kikinda-pancsovai vonal sem lehet kedvezõtlen befolyással, mert ha a Beeskerek és Pest közti forgalom el is esik a bánáti vonaltól és az új vonalra megy át, úgy másrészt a forgalom Pancsováig és Pancsovától vissza az egész bánáti vonalnak jut, mely forgalom — szenet és vasat illetõleg — legalább 1 millió mázsára fog emelkedni.

E két idegen vonal tehát nem fog versenyzést előidézni, hanem ellenkezõleg a bánáti vonal forgalmát emelni.

Nemzetgazdasági szemlénket a következõ rövid szakban ismételjük:

A földmívelésnek és a nyers termelési iparnak a síkságon új kellendőségi utak nyitnának meg, és lehetségessé válik, az oly sürgősen szükségelt utak építése a városokban és helységekben, valamint az összekötő utakon is.

E részben a Bánátnak azon vidékére utalunk, melyen az osztrák állam társulat vaspályája vonul keresztül, ennek fennállása óta a telkeknek és földeknek értéke, a merre a pálya vezet, 5—10-szeressen emelkedett, s a hol ezelőtt csak járgány vagy szélmalom által csakis darálás volt nagy nehezen létrehozható, ott jelenleg a gőzmalmok csinos palotái állanak, melyek a kivitelre a legfinomabb lisztfélét készítik; ott a hol ezelőtt a kozmás égettbor csakis kézi katlanból folyt, a hegybeli szükség és fogyasztás részére, ma nagyszerű pálinkaégető házak és szeszgyárak állanak, melyek a legerősebb borszeszt küldik a világba.

Tekintsünk csak Verseczre, Dettára, Temesvárra, Gyertyámosra, Zombolya, Kikinda és Szegedre; mindenütt örvend a nemzet gazdája magas kéménynek, a mivéledés és ipar eme jeleinek láttára.

Ép oly nagy mérvben fog fejlődni a bánáti vonal mentén a nyers termelés és az azzal együtt járó ipar, a kamarai és közalapítványi uradalmak földjei azon mérvben fognak jövedelmesebbé tétetni, mihelyt termelésök könnyebben szállíthatók; minek természetes eredménye az: hogy az ezen vonalon létesítendő állomásoknak u. m. Boksán, Moriczfeld, Csákova, Modos, Becskerék és Ujvidéknek a legszebb jövőjük van.

A hegységben pedig a resiczai gyárnak kétszeres, a ruszberginek ötszörös emelkedést jósolhatunk. A slatinai, a zsilvölgyi gazdag széntelepeknek kiaknázása, valamint a nagyszerű erdőkincsek értékesítése a pálya megépítésének mulhatlan következései.

V é g j e g y z e t.

Azon befolyás, mely a népek egymás közti és más népekkel való közlekedés a művelődésre, ismeretek és vagyonszerzésre, egyáltalában az emberi jóllét előmozdítására gyakorol, nagynak ismertetett el.

Ezen befolyás előmozdittatik a közlekedés divatos eszközei, a vaspályák által, és e részben a bánáti vonalnak azon különös érdekes feladat jutott, miként négy különböző népfaj között közvetítve a közlekedést, mindezek szerint ezen pálya politikai szempontból véve nem csak kívánatos, de egyszersmind szükséges is.

A bánáti vonalnak tehát a megvilágított hadászati értékén kívül nemzetgazdasátiilag is nagy jelentősége van.

Elvégre is azon zárnyilatkozattal élünk, miként:

A bánáti vasut-vonal nem csak nem nélkülözhető, de életkérdése is azon vidéknek s a melynek nem létesítése esete a népek erkölcsi s anyagi kifejlődését, valamint nemzetgazdasági viszonyaink bizonyos kárát vonná maga után.

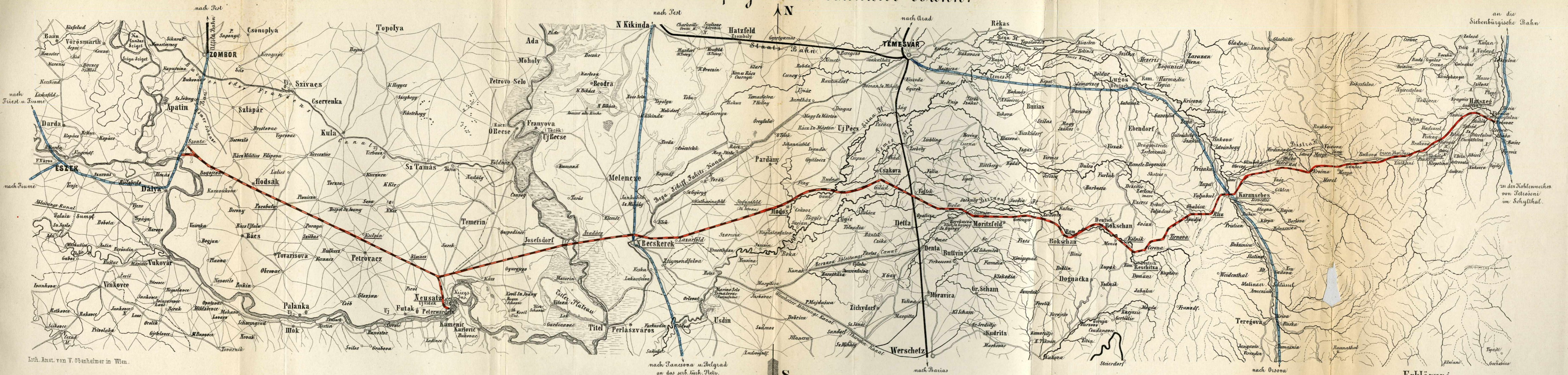
D^r BALLAGI GÉZA.



ALBERTUS DE ...

ÜBERSICHTS-KARTE

zur Tracé der projectirten Banater-Bahn.



Lith. Anst. von V. Oberheuser in Wien.

Mafstab: 1 W. Zoll = 2 Meilen
0 1/4 1/2 3/4 1 2 3 4 5 6 7 8 9 10 österr. Meilen.

Erklärung

- im Betrieb stehende Bahnen
- projectirte od. im Bau begriffene Bahnen
- Banater-Bahn.

1000

1100

1200

FŐVÁROSI
KÖNYVTÁR
1912

