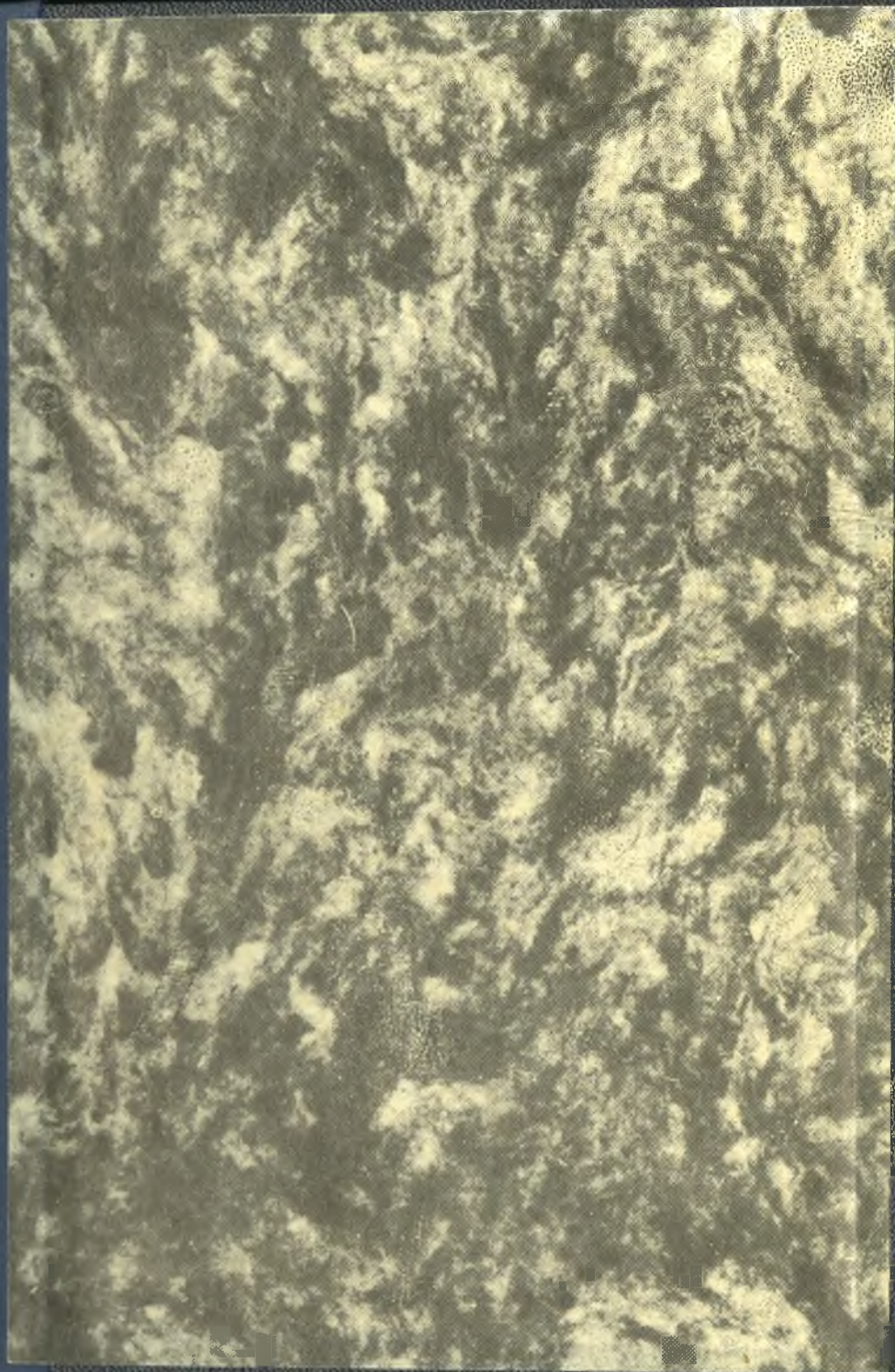
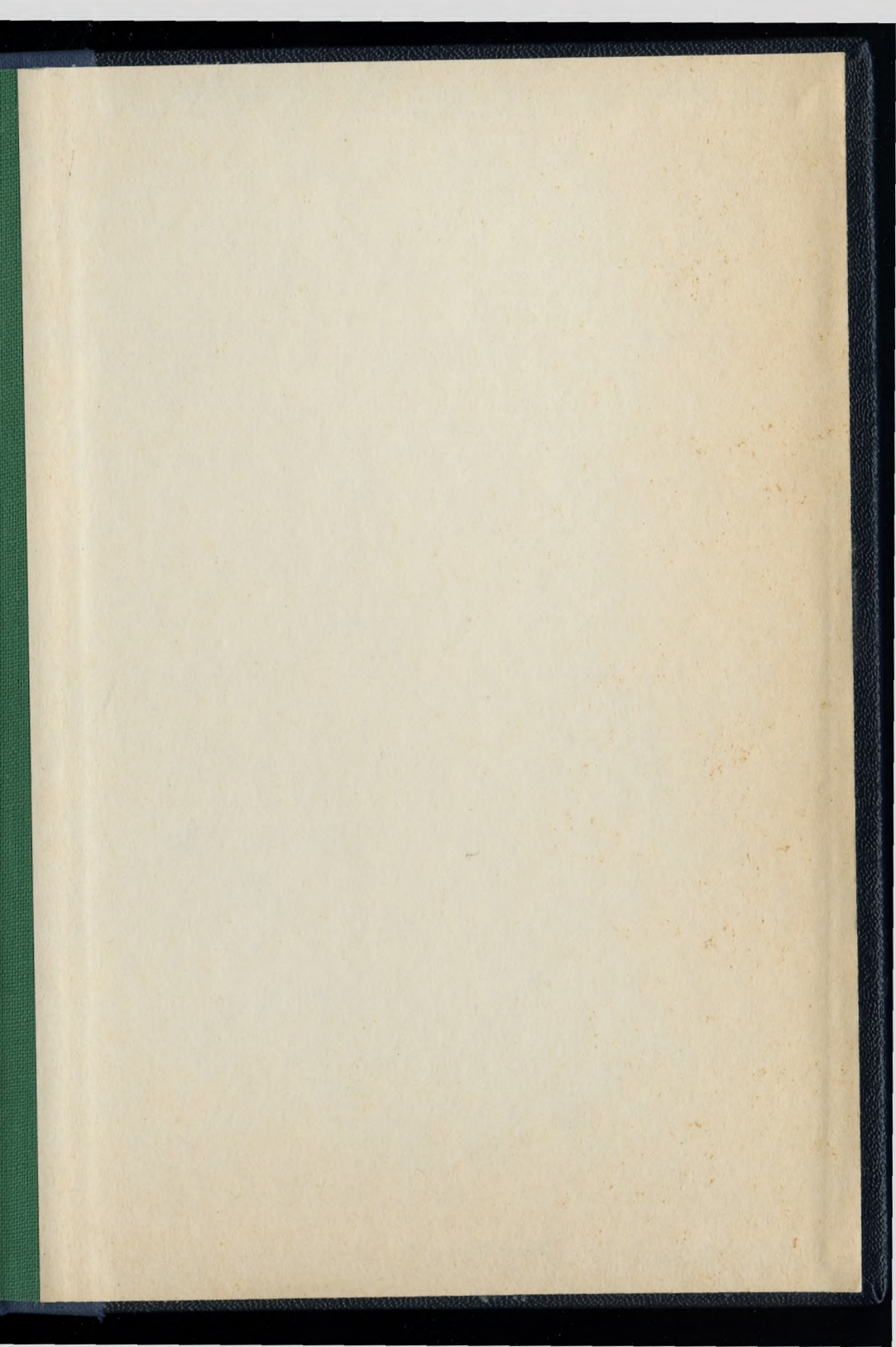


Politikai
röpiratok.

175.





1994

1999-07-07

- 1) 001 0006 609336 0
- 2) 0010006 609350
- 3.) 0010006 609367
- 4) 0010006 609374
- 5) 0010006 609381
- 6) 0010006 609398
- 7.) 001 0006 609404
- 8.) 001 0006 609411
- 9.) 001 0006 609428

1590 - 1598

A magyar keleti nézet. Antkies Béla. 1870.

1. Ralikowsky Kármát emlékeztető teleptörvény alkalmán. Papp Sándor. 1870.

3. Biró Mihály szajkópár br. Orbán Balázs ellen. 1871.

Entwürfe aus der Freimaurerei. Ch. E. Rouhet. 1876.

A gardaági kermelési körén mutatkozó amerikai versenypárk jelenléte és valószínű okai. Semmler Henrik. 1883.

Hitel-teleklönyveinkről. Káplány Sándor. 1883.

Teleklönyvi reformkérdések. Káplány Sándor. 1883.

A tuberculosis. Dr. Kresz Sándor. 1884.

Magyarország mezőgardaági nyerskerményeinek behozatala és kivitele. Telkes Simon. 1884.

7-10
A MAGYAR KELETI VASÚT.

IRTA

LUKÁCS BÉLA

1.

KOLOZSVÁRT,

1870.

UDMÉN LÁSZLÓ HIRDMÉNYA.

Magyarország erdélyi részében magyar nyelven
egyetlen egy politikai napilap jelenik meg:

a „Magyar Polgár”

Tartalma:

Eredeti magán távsürgönyök a kül- és belpolitika fontos eseményeiről;

Legújabb távirati tudósítások a frissen érkezett kül- és belföldi lapokból;

Vezércikkék; a helyzetről tájékozó szemle; belföld, külföld, erdélyi közélet; bel- és külföldi eredeti levelezés.

Tárca: a társas élet, szépirodalom, történelem s a t. köréből.

Hirrovat, mely míg egyrészt a fősulyt az erdélyi eseményekre fekteti, a külföld s Magyarország egyéb részeinek közéletét is felöleli.

Előfizetési árak:

Egész évre 16 frt. — Félévre 8 frt. 50 kr. — Negyedévre 4 frt. 50 kr. — Egy hóra 1 frt. 50 kr.

Az előfizetési pénzek a „M. P.” kiadóhivatalának Kolozsvárt, Monostorutca Bányai-ház, küldendők. Előfizethetni ezen kívül minden postahivatalnál s a „Magyar Polgár” fiókkiadóhivatalainál:

Pesten: Aigner Lajos könyvkereskedésében, Váciutca. Nemzeti száloda.

Kolozsvárt: Stein János és Demjén László könyvkereskedéseikben.

Maros-Vásárhelyt: Wittich József könyvkereskedésében,

Déésen: Krémer Samuel,

Enyeden: Vokál János,

Szamosujvárt: Csaszsz testvérek kereskedéseiben.

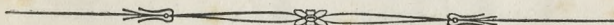
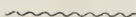
 A „Magyar Polgár” bármely nyelven
s jutányosan hirdet. 

Hegedűs Sándor birtokosa
H

A MAGYAR KELETI VASÚT.

IRTA

LUKÁCS BÉLA.



KOLOZSVÁRT,

A RÓM. KATH. LYCEUM NYOMDÁJA 1870.

61552 00561838

Handwritten text at the top of the page, possibly a title or address, is mostly illegible due to fading and bleed-through.

DE BALLAGI GÉZA

KÖLÖZSVÁR
KÖNYVTÁR

A MAGYAR KELETI VASÚT.

В. И. ПУШКИН

I.

Rövid korrajz a közelebbi évekből.

Nemsokára két új vasútvonal fog megnyilni Erdélyben. Mind a kettőnek az a célja, hogy közelebb hozza ezt a távol tagot az ország szívéhez; hogy kihozassanak Erdélynek még ki nem zsákmányolt temérdek kincsei a kereskedelem és forgalom piaczára. S e két új vasútvonnnal kereskedésünknek úgy mint iparunknak hatalmas lendületet fog adni.

Az egyik vonal a keleti vasútnak nagyváradi-kolozsvári része.

A második az arad-fehérvári vonalnak piski-petrozsényi szárnyvonala.

Mint erdélyi születésűt kiválólag érdekel kis hazám sorsa, s minden oly lépés, mely jelenlegi állapotának javulására szolgál, mely alkalmas arra, hogy általa anyagilag és gazdaságilag emelkedjék és fejlődjék az a kis ország, mely temérdek kincsei daczára valóságos terra incognitát képez még ma is. A közelebbi időben kedvező alkalmam nyílt e két vasútvonal egyikét beújtatni, mielőtt még a közforgalomnak átadatott volna; s így részletes ismertetést nyújthatok e füzet olvasóinak az új vasútvonal viszonyairól.

Előbb azonban nem lesz fölösleges futó átpillantást vetni a közelebbi évek eseményeire, azon küzdelmekre és vajadásokra, melyek e vonalokat megteremtették, s melyek azok létesítését napjainkig elodázták. Szoros kapcsolatban van e rajz a közelebbi évek politikai történetével.

Már az abszolnt kormányzás elismerte volt, hogy Erdélynek vasutat kell adni, hogy gazdaságilag fejlődhessék s hogy a monáchiában elfoglalja azt a helyet, melyet a természet kincseiben való temérdek gazdagsága folytán méltán elfoglalhat.

A mint általános érzetté vált egy Erdélyt átszelő vasút szükségessége, ugy nem volt többé kétség annak eshetőleges irányára sem.

Egy tekintet Erdély térképére meggyőzhetett mindenkít arról, hogy ha Erdélynek vasút adatik, e vonal nem lehet más mint: Nagyvárad - Kolozsvár - Brassó. Vasútak építésében általában azon szempontból kell kiindulnunk, hogy azok az ország gazdasági érdekeivel megegyezzenek s kincsei kizsákmányolhatása és felhasználhatásának megfeleljenek. De nem csekély szerepet játszanak politikai tekintetben is; és különösen a hadászat érdekei, melyek ép úgy, mint a jó kormányzás különféle nemei egyenes kapcsolatot kívánnak a központtal, hogy ugy védő, mint támadó háboru esetén az ország külön eső részeinek erői gyorsan összpontosittassanak egy helyütt, egy határozott actio erőyes keresztülvitelére.

De a nagyvárad-kolozsvár-brassói vonalat még más tekintetek is kétségtelenné tették. Ez által Erdély szélességének legnagyobb kiterjedésében érintetik. Észak nyugoti részen jöne be e vasút, s délkeleti szögletében menne ki, hogy kapcsoló pontot keressen, a moldva s oláhországi vasútvonalokkal. Mint fővonal Erdély legdúsabb, ugy kereskedelmi mint termelési szempontból legfontosabb vidékeit szelne át; és legalkalmasabb arra, hogy körülötte a szárnyvonalak egész hálózata képződjék, melyek Erdély különféle vidékeiről a fővonalba szakadván, megadnák az ország legtá-

volibb részeinek azon természetszerű gravitációt, hogy a főváros, mint az ország kereskedelmi, politikai és haladási köz- és súlypontja felé vonzódjanak.

1863-ban, midőn komoly szó volt arról, hogy Erdély is kapjon vasutat, a nagyvárad-kolozsvár-brassói vonal kiépítésére *L a g r a n d* és *H i r s c h* bankárok felajánlották a szükséges tőkét. A két ország legkiválóbb egyéniségei ragadták kezökbe ez ügyet. A hírlapirodalom, s a röpirodalom egész örömmel árasztotta el a közönséget, mert már ekkor akadtak ama vasútvonalnak ellenségei, s különösen a szászok magasabb helyről kapott *acquit* folytán ellene nyilatkoztak. Hosszu időn keresztül a napi élet discussioinak terén csak az erdélyi vasút állt; politikai láthatárunk úgy is komor volt ekkor.

Királyhágón innen is túl is egyaránt kezökbe vették e vasút ügyét azon kiválóbb hazánkfiai, kik lezorittatván a politikai küzdelem teréről, más helyen kerestek tért szolgálni és előmozdítani a közügyeket Erdélyben „nagyvárad-brassói vasúttársaság“ czime alatt egyesültek néhányan vagyonosabb és értelmesebbjeink közül. E társulat elnöke gróf *T h o l d a l a g i F e r e n c z* volt. Ugyanezen időben — pesti központi gazdasági bizottmányból egy más társulat alakult gr. *K á r o l y i G y ö r g y* elnöklete alatt. E két külön vállalkozni akaró társulat nem sokára egyesült; a gazdasági egyesület hozzá is kezdett az előleges előmunkálatokhoz, s kidolgozta az új vonal tervezetének vázlatát.

Ámde a hazafias törekvés áthághatlan akadályokba ütközött. A politikai láthatár sötét, remény nélküli volt hazánk felett. Az 1861-ben táplált remények már ekkor nagyrészt elenyésztek. A nemzetet az óconservatívek, *Barkóczy*, *Sze-*

chenyi, Majláth, Apponyi, Nádasdy, Korizmics, br. Vay, Szögyenyi, gr. Mikó, br. Kemény Ferencz stb. szereplése többé ki nem elégíté; s ők is, kik előbb engedtek volt a fejedelems meghívásának — midőn mondá, hogy el van határozva új utakat követni — ők is, világos levén Schmerling rendszere kevés kivétellel visszavonultak, Az esztergomi ép úgy mint a gyula-fehérvári bizalmi értekezletek eredmény nélkül oszoltak szét, mind a kettő a jogfolytonosságot hangsúlyozván, nem pengetett különösen kedvelt hurokat az akkori kormány előtt. S akkor, midőn az erdélyi vasút érdekében megindult az agitatio, már tudtuk az oktoberi diplomát s a februári pátenst, és láttuk, hogy a kormány erélylyel s különféle útakon törekszik az ott lerakott elvek realizálására.

Magyarország megtagadta a birodalmi tanácsban való megjelenést, Horváth s Slavonország szintén. Csak Erdély nem nyilatkozott még, s az akkori kormány mindent elkövetett, hogy legalább Erdélyt bevonhassa oda.

S épen ez időtájt akará a fentebb jelzett társulat Lagrand és Hirsch tőkéire támaszkodva létesíteni a nagyvárakolozsvár-brassói vonalat. De mivel Magyarországnak már nem volt törvényhozása, Erdélyé nem vala törvényes, s ő felsége minden országaira nézve a birodalmi tanács gyakorlá a törvényhozást: egy szűkebb bizottság alakított, hogy Bécsben kezelje és létesitse e vasút ügyét; e bizottság elnökévé gr. Zichy Ferencz kénált fel.

Hogy annál valószínűbb legyen ezen, az ország érdekében annyira szükséges ügy létesülése, gróf Károlyi György vezérlete alatt 1863 elején egy magyarországi s erdélyi bizottság jelent meg ő felsége a király előtt, azon alázatos kérelemmel, hogy miután a szükséges pénz meg van, támogattassék legfelsőbb helyről is e vasút ügye.

Ő felsége akkor e küldöttségnek következőleg válaszolt :

„Hogy a nagyváradi-kolozsvári vasút kiépítésére sikerült önöknek a tőkepénzt megszerezni, erről örömmel értesülök.

Tudom, mily élénk reményeket köt ezen vállalathoz az ország s épen ezért óhajtom én is ennek létrejöttét, nem lévén ismeretlen előttem azon befolyás sem, melyet ezen, Magyar- és Erdélyország szivét egybekötendő, s ezen országokat a birodalom többi tartományaihoz közelebb csatolandó vasút e két ország gazdag jüvedelmi forrásainak megnyitására és kifejlesztésére gyakorolni képes.

„Kiváló figyelmem tárgyát képezendi tehát ezen vállalat létesülése ; előadott kérelmeiket azonnal tárgyalás alá fogom vétetni, s őszintén fogok örülni, ha e részbeni elhatározásom a kamatbiztosítás fontos kérdését illetőleg is az ország óhajtásával fog találkozni“.

Ő felsége ezen válasza osztatlan örömmel fogadtatott mindenütt az országban. A fejedelem maga elismerte, hogy e vasútvonal országos érdekű, s hogy attól Erdély gazdasági fejlődése és virágzása függ. S a kamatbiztosítás kérdésére nézve, mely legkényesebb volt az egészben, maga nyújtott reményeket.

Ő felségének ezen válasza megczáfolta azon aggodalmakat, melyeket igen sokan tápláltak a miatt, hogy az udvari s döntő körökben bizonyos ellenszenvet hittel tapasztalhatni e vonal létrejövése ellen. S a kamatbiztosítás kérése is méltányos volt a mi részünkről ; mert a magyar korona tartományainak adója a többi tartományokéval ugyanegy pénztárba folyt ; s míg ezek a kedvezmények és hasz-

nos bérházások egész sorával láttattak el, Magyarország és Erdély egy mostoha szülő egész ridegségét érezheté. Méltányos követelés volt tehát kétségkívül a mi részünkről az, hogy a közös terhek viselése mellett, részesítettünk némi anyagi kedvezményben is; érdekében lehetett e kedvezmény megadása akárminő kormánynak, miután oly természetű, hogy csak a polgárok adózási képességét emeli. Formai tekintetben azonban sok kifogás férhet ahhoz, hogy épen magyar- és erdélyországi honfiak sürgették a kamatbiztosítást a birodalmi tanácsnál; ez által elismervén, hogy a birodalmi tanács Magyarország érdekei felett gyakorolhat törvényhozási jogokat; s ezt oly időben, midőn egyfelől a jogvesztés merev theoriája, másfelől a jogfolytonosság szívós követelménye heves harczot küzdött egymással. De hát menti őket azon buzgalom, melylyel Erdélynek mindenáron vasútat akartak szerezni.

A „Pesti Napló-“ban akkor maga b. Kemény Zsigmond így irt: „jan. 8-át (midőn ő Felsége a fentebbi választ adta) azon kedves napok közzé fogja a nemzet sorolni, melyekben a trón és ország ohajtásai egy, s ugyanazon érdek egy, s ugyanazon vállalat, egy általános rokonszenvet gerjesztő törekvés keresztülvitelében egyesült; reményeket gerjesztve, kezességeket helyezve kilátásba, más hasonlólag örvendeztető tények ismételtsére.“ Pedig hát ez időben nem sok okunk volt ömlengeni.

Ugyanaz a küldöttség, mely ő Felségénél előadá kérelmét, megjelent a magyarországi és erdélyi kancellárok előtt is, hogy kieszközöljék e két befolyásos helyen is ama vonal támogatását. Gróf Forgách a magyarországi kancellár igen kedvezőleg fogadta a küldöttséget, megígérte, hogy szószólója és támogatója lesz a trón előtt kíván-

ságaiknak, hogy „boldog legyen nemzetünk, s tettei, hire dicső.”

Más utat követett azonban Nádasdy, az erdélyi kanczellár. E férfi, kinek neve a legkellemetlenebb hangzásu lesz örökké történetünkben, ki eszközül hagyá magát felhasználtatni saját nemzete ellen, e férfi azt hitte, hogy e vasút ügye is egyike azon kedvező alkalmaknak, melyeket igen könnyen és dúsán lehet kizsákmányolni politikai célokra. Ő nem szívelheté az erdélyi magyarság azon szívósságát, mellyel a törvényesített unióhoz ragaszkodott; talán az ambitio, hogy Forgáchnál nagyobbnak, s alkalmasabb eszköznek mutassa magát a bécsi körök előtt, — talán ez az ambitio sarkalta azon mester fogásokra, melyeket elkövetett, hogy Erdélyt okvetlen benlássa a birodalmi tanácsban. — A magyar elem, mint tudjuk — hiven a gyulafehérvári értekezlet irányához — megtagadta a nagy-szebeni gyűlésben való megjelenést, mely a végett hivatott vala egybe, hogy megválasztassanak Erdély részéről a birodalmi központi képviselőben a szükséges számú „delegáltak.” Erdély Magyarországtól várta az irányt; s bár Pestről a Nagy-Szebenben való meg nem jelenést nem tanácsolták, sőt ellenkezőleg azon nézetben voltak, hogy használja itt is fel a magyar elem az eléje adott tért elveinek, s követelésének hangsúlyoztatása végett: az erdélyi politikai mozgalom élén akkor Haynald püspök állt, ez pedig kimondá nyiltan, hogy N.-Szebenben nem fog megjelenni, mert nem tekintheti törvényes térnek.

Nádasdy tudhatta tehát, hogy az ő terveit kifogja játszani az Erdélyben elég hatalmasan képviselt magyar elem. És ezért használá fel a vasút ügyét is, hogy pressiót gyakoroljon a magyar politikára.

Midőn a küldöttség nála is megjelent, hogy támoga-

tását kieszközölje, ő nem nagyon biztatólag válaszolt. Hangsúlyozta, hogy a kívánt kamatbiztosítás igen nehéz dolog; ezt a birodalmi tanácsnak kellvén megszavaznia, alig lesz hajlandó reá miután hiányzik Magyarország, mely votumaival támogatást nyujtana. „Jó volna — mondá — ha már a teljes Reichsrath együtt volna; vagy legalább Erdély volna már fen.“

S ugyanezen szempontból indultak ki a miniszteriumban Rajner főherczeg, Lasser pénzügyminister és b. Lichtenfels. „Tárgyalják és képviseljék ők maguk a saját ügyüket a birodalmi tanácsban“, mondták Nádasdyval együtt.

A birodalmi tanács vasúti bizottsága kilátásba helyezte a kamatbiztosítás megadását; de Magyarország iránt folyton nagyobb lön ott az ellenszenv és Erdély azon képviselői is, kik N.-Szebenből felküldettek nem a n.-várad-brassói, hanem az arad-szebeni vonal mellett nyilatkoztak a mely vonal kizárólag csak a szász földet, Erdély parányi részét érintette volna.

A feltétel, melyet a n.-várad-brassói vasút miatt szabtak sokkal nagyobb volt mintsem teljesíteni lehetett volna. Minden hazafi, bármennyire óhajtotta volna is e vonal létrejöttét — azt mondá hogy: „jogokat — pénzért el nem adunk; többet szenvedtünk már mintsem, hogy meg ne élhetnénk vasút nélkül is.“

A helyzetet leghivebben jellemzi az, hogy egy második küldöttség, mely Erdély részéről ő Felsége előtt köszönetet volt nyilvánítandó — biztató válaszáért — Nádasdy kancellárnak következő tartalmu iratot nyujtott át:

„Erdély gazdasági egylete sokkal szigorubban ragaszkodik közvetlen hivatásának szabály szerinti korlátaikhoz, semhogy a politikai kérdések megfejtésébe bocsátkozni vagy azokra nézve illetéktelenül felszólalni szándékában lehetne.

„Nem vélte, hogy e korlátokat áthágja, midőn ő Felségének köszönetet nyilvánított azon válasza miatt, melylyel a n.-várad-kolozsvár-brassói vonal létesülhetését kilátásba helyezte.

„Nem hitte és nem hihette a gazdasági egyesület, hogy ezen kizárólag a hálaérzet kifejezése végett, minden mellékes czélzás nélkül tett megbízása, a politikai helyzetnek komoly kérdéseivel tétessék összeköttetésbe, és azoknak döntő értelmezésére szolgáljon alkalmul; mire nézve a kancellár többszöri határozott nyilatkozatai kétséget nem engednek.

Jelentik tehát, nehogy ily értelmű következtetés vonatassék megjelenésükből: hogy ő Felsége előtt nem jelennek meg.

E nyilatkozat alatt a következő nevek állnak: gróf Mikó Imre, gr. Bánffy Miklós, br. Bornemissza János, gr. Bethlen Domokos, b. Bánffy Albert, b. Bánffy Dénes, gr. Teleki Sámuel, Zsigmond Elek, b. Szentkereszti Zsigmond, Hintz György, ifj. gr. Bethlen Ferencz, gr. Mikes Benedek, Torma Károly.

Ezzel egyszersmind el volt dölve e vasút ügye. Nádasdy szükségesnek látta még egy leirat eszközését, mely hazafisága iránt minden kétséget eloszlasson. E leiratban elmondja, hogy a kért kamatbiztosítás túlhaladja Erdély adóképesességét. Ez ügy a birodalmi tanács foruma elé tartozik, hol „Erdély bővebb sikert remélhetne, ha szavazatát ott is a mérlegbe veti“. „Erdélyre nézve életkérdéssé válik — folytatja — országgyűlése által a felől gondoskodni, hogy az erdélyi követeknek a birodalmi tanács tárgyalásai-bani részesedése útján Erdélynek ezen fölötte fontos érdeke is, a birodalmi tanácsban erélyesen és ő cs. és ap. kir. Fensége által óhajtott eredménynyel tolmácsoltassék“.

A n.-várad-kolozsvár-brassói vasútvonal letűnt a discussiók teréről. Sajnáltuk, hogy ezen egyik életkérdésnek megoldása ismét elodáztatik — de végül is — jogot pénzért nem vala szabad adnunk. Pedig lényeges, sarkalatos jogok feladását követelték tőlünk, cserébe e vasútvonal miatt.

Előtérbe nyomult most az arad-szebeni vonal. Ez a Maros völgyén jött volna be Erdélybe, Gyula-Fehérvárnál átesapott volna a szászföld felé, és N.-Szebennél véget érven, a Vöröstoronynál kereste volna összeköttetését az oláh vasúttal. Erdély legnagyobb részét, különösen a vármegyéket, s a székely székeket teljesen mellőzte volna. A szászok politikája miatti hála lett volna e vonal, melyből hasznot csakis ők húznak vala; s mivel a n.-várad-brassói elejtetett, akadtak strategisták, kik katonai szempontból is szükségesnek bizonyitgatták az arad-szebeni vonalat.

De ugyanakkor egy más vasúti terv is merült fel — már a harmadik — az ugynevezett Marosvonal. Ennek kiválólag hadászati szempontokból akadtak szószólói, s állítólag egy magas állásu katonai egyén tervezte.

E vonal folyton a Maros mentén haladt volna be Erdélybe, Aradtól kezdve a székely havasokig. Az összeköttetést Moldvával kereste volna, mert Orosva és Sárosputua között a Kárpátok háta szokatlanul mély horpadás által szakittatik meg, s ez azon egyedüli pont, hol a vasút könnyen mehetne át a Kárpátokon. Igaz, hogy e vonal kénytelen volna a Maros szeszélyes kanyarodásait követni, de végre is, mert folyton a Maros völgyében halad, sokkal olcsóbb, mint más vonal, mely bár egyenesen, de hegyeken s völgyeken vitetik át. Fontos e vonal, a szárnyvonalok szempontjából is, a menyinyiben ezek épülését igen elősegi-

tené. Kiegészítő részét képezte volna a vasútnak az Olt-völgyi vonal is, mely kiválólag a székelyföldnek vált volna hasznára.

Ugyanott, hol a Maros, ered az Olt is; s míg az előbbi északnyugotnak, emez délkeletnek kanyarodik; egyik délnyugaton, másik délkeleten leli Erdélyből kifolyását. Erdély termelésének fejlesztési szempontjából nagy figyelmet érdemel kétségkívül a vonal. De még megnyitotta volna Moldva dús gabnakamaráit és erre felé vonta volna a keleti marhakereskedést, mely még most is Moldva és Besarábián foly a magyar vasútak felé.

A vonal azonban kellő méltánylást nem nyert. Mire a magyar felelős miniszterium kineveztetett, már meg volt adva a kamatbiztosítás az arad-fehérvári vonalra, piski-petrozsényi szárnyvonalával együtt.

A nagyvárad-kolozsvár-brassói vonal csak akkor létesülhetett, midőn a magyar felelős kormány vevé át közlekedési ügyeink vezetését, s a „magyar keleti vasút“ kiépítése azon elsőrangú vonalok sorába tétetett, melyeket úgy politikai, mint nemzetgazdasági érdekek sürgettek. Az 1868 XLV. törvénycikk rendelkezik a magyar keleti mozdonyvasút, valamint annak Gyula-Fehérvár, M.-Vásárhely és Nagy-Szebenig vezető szárnyvonalainak kiépítéséről is.

Nem tartom fölösnek olvasóim tájékozásaul az idéztem törvénycikk első két fejezetét ide igdatni.

1. §. A magyar keleti mozdonyvasút fővonala, valamint Gyula-Fehérvár, Maros-Vásárhely és Nagy-Szebenig vezető szárnyvonalai engedélyezés útján és kamatbiztosítás mellett rendeltetnek kiépítettetni.

2. §. Az engedélyezési fővonal és annak szárnyvonalai a következők:

a) a Nagy-Váradtól Kolozsváron, Tövisen, Segesváron át Brassóig vezető fővonál ;

b) a fővonalból Gerendnél kiágazva Maros-Vásárhelyig ;

c) a fővonalból Kis-Kapusról kiágazva Nagy-Szebenig vezető szárnyvonalak ;

d) a fővonalból Tövisnél kiágazó s Gyula-Fehérvárig vezető, és így az arad-gyulafehérvári vaspályába szakadó szárnyvonál. A mennyiben az állam a fővonálnak Brassótól az oláh határszélig leendő folytatását s illetőleg a szomszéd oláh vasúttakkal való összeköttetését kívánni fogná, mire nézve az elhatározás szabadságát az ország magának teljesen fentartja, az engedélyesek egyúttal biztosítatnak az iránt, hogy hasonló feltételek mellett a Brassótól az oláh határszélig folytatandó vonal kiépítésére, a fenforgó jelen fontos okok tekintetéből az elsőbbségi jog őket fogja illetni.

Ugyancsak eme feltételek alatt az engedélyeseknek megadatik továbbá az előjog a Kolozsvártól Beszterczére és a Brassótól Gyergyó-Szent-Miklóstra vezető szárnyvonalokra, végül a Maros-Vásárhelytől vezető szárnyvonálnak felfelé a Marosvölgyben leendő folytatására“.

II.

Nagy-Várad. A turista legeslegelső helye. Mező-Telegd.
Elesd. Révtől Bratkáig. Magyar-erdélyi határhegy-
láncolat.

A „Magyar keleti vasút“ Nagy-Váradból indul ki. Eddig tart a „Tiszavidéki vasút“ birodalma, és ezentul már a m. keleti vasút létesíti Erdélylyel az összeköttetést. Külön indóháza még ez ideig nincs N.-Váradon a keleti vasútnak, és valószínűleg nem is lesz, mert központját Kolozsvárt keresi. De N.-Váradon a tiszavidéki vasút indóházát okvetlenül meg kellend majd nagyobbítani, ha Erdély vasútján megindul a forgalom, és kivitetnek majd a piacra e kis, de gazdag ország terményei.

A nagy-váradi indóház ügye különben most van az illető vasút-társulatok közt tárgyalás alatt. Innen fog ugyanis kiindulni az alföld-fiumei vonal is, melynek n.-várad-eszéki részére a magyar hitelbank, a szab. cs. k. ipar- és kereskedelmi hitelintézetnek, a darmstadti kereskedelmi és iparbanknak, Huber Sámuel, gr. Károlyi György és társainak, már 1868 közepén megadódott az engedély, az 1868. VIII. törv. czikk által.

Ily módon három vasútvonalnak válván N.-Várad forgalmi központjává, a tiszavidéki vasút jelenlegi helyiségei nem fognak megfelelni többé a czélnek; de a szükséges nagyobbítás módzatai még nincsenek eldöntve az illető társulatok között.

A magyar keleti vasút N.-Várad északi részéből indul ki, szőlő-kerteken át vevén irányát az erdélyi határ felé. Laukás dombon halad, s magasabban, mint a minő magának a városnak fekvése. A társulatnak itt nagy kisajátításokat kelle végeznie, mert mindenütt művelés alatt álló földdel találkozott.

Akkor, mikor én a vonalat beúztam, szerteszét óriási anyagkészletek heverték, melyek részint a vonal építésére szükségeltettek, részint a továbbszállításra vártak.

Czélomhoz hiven, oly ponton ültem, honnan mindent láthattam, s honnan a váltakozó vidékek nagyszerűségeit háborítatlanul szemlélhettem: a fával megrakott vagon tezején, melyet a mozdony maga előtt tolt. Innen nem egyes részleteket, hanem megragadó egész képeket láthattam, s e tekintetben semmivel sem maradtam hátrább a turista szenvedélyben azon angol uraknál, kik nekem e helyet tanácsolták és együtt jöttek velem.

N.-Váradon túl már egészen más vidékre talál az útas. A ki Pestről utazik lefelé, ha soha sem néz ki a vagon ablakán, úgy sem veszít semmit; ha látta egyszer a délibábot s a magyar rónát, egyhanguvá válik előtte az út; mindenütt ugyanazon táj, ugyanazon vidék, semmi változatosság az egészben; mindenütt csak az az óriási homoksivatag, melyet a hegyes vidék lakója teljességgel nem bir megszokni; vagy az a zöld és sárga tenger, mely Magyarországot alföldje által hiressé teszi ugyan a világkereskedelem piacán, — de gazdasági becse daczára, nem gyönyörködteti a szemet.

Változatosságot hiában keresünk Pesttől le N.-Váradig; annál jobban esik tehát a szemnek, midőn ezentúl már

egészen más tájakkal, más szépségekkel, s a természetnek másnemű alakulásaival találkozók.

Itt már közeledünk a dombok és hegyek országa felé. Balról egy hegysor lábai nyulnak be, mely ugyyszólva a felső-magyarországi hegyek végső tagjait képezi. E hegysor lankadtan emelkedik, de emelkedik folyton, több osztályzatot képezve, míg legvégső kerete már magas hegyekké alakul, melyekre reá nehezedik az égbolt. Ezeken az előhegyeken mindenütt az emberi szorgalom és munka nyomaira találunk; szőlő és gabonában gazdag e vidék; de aztán hol gyorsan, hol lassan folyton magasabbra és magasabbra emelkednek, míg erdős hegyhátakká és sorokká növekednek, s a meszsi háttérben egyenes vonalban elnyúló majd meredek, majd széthasított, majd kerek kupolájú, sőt néhol hóval fedett hegylánczokhoz csatlakoznak.

De a hegyes vidéket még csak a vonal baloldalán láthatjuk; jobbfelől még tart a rónaság, melyen nincs vége a láthatárnak, folytatódik le Aradig s a bánáságig.

Nem sokára a Kőrösön robogtunk át; a hid fából készült s 22 láb hosszú. Medrében tevékeny munka folyt, mert innen ásták ki a kavicsot, mely a vonal betöltésére szükséges, s a társulat gőzmozdonyainak és személyszállító vagonjainak nagy része szintén itt hevert, mivel az összeköttetés nem volt még meg az egész vonalon, s így azok nem osztathattak szét az illető állomások között.

Az országútat, mely Nagy-Váradtól Kolozsvárnak visz, jobbra hagyjuk el. Az több kanyargást tesz, emelkedik és száll a földszin alakulása szerint. A vasút vonala azonban egyenes irányban halad tova, egyenesen Erdély felé, s ez itt még lehetséges, mert elég tágas a tér, melyet átszel. Nyílegyenesen megy át, majd dús legelőn, majd hatalmas

erdőkön, majd vetéseken, vagy beláthatlan terjedelmű tölgybozoton, s a mikor már a jobboldalon is mutatkozni kezdenek egy heglánczolat lankadt emelkedései, akkor elértük az első állomást: *Mező-Telegdet*.

M.-Telegd egy jelentéknélküli község a Kőrös jobbpartján; völgykatlanban fekszik, körülbelöl másfél órai távolságban a vasút állomásától; 2000 lakóssal bir s leginkább szőlőmiveléssel foglalkozik; e mellett erdőségekkel és dús legelőkkel dicsekszik. Fugyi-Vásárhely, Alpár, Szakadár, Szabolcs — valamenynyi jelentéktelen hely — fekszik közelében, a keleti vasút N.-várad-telegdi vonalán. Körülbelöl ugyanoly magasra esik, mint a n.-várad-i indóház.

Mező-Telegden tul már folyton szűkül a völgy. A két hegyvonal, mely e völgy keretét képezi, jobban markirozva tűnik elő. A kilátás szűkebbé válik, s az égbolt már magas hegyeken nyugszik. Észrevehetjük már a vasút vonalának majd emelkedését, majd lejtését, s kanyarodik a vonal is, a szerint, a mint ezt a völgy szeszélye magával hozza.

A második állomás *Él es d*, még szintén Biharmegyében. Kis mezőváros posta-állomással. Balra fekszik a vonaltól, szép völgyteknőben. Mellette egy hegyoldalban *Lugos* községe terül el. Templom tornyával és földesuri lakházaival, melyeket sűrű tölgyes környez, imposáns látványt nyújt.

Él es d 850 lakóssal bir; keverten oláhok s magyarok lakják, de az előbbiekre erre felé már nagyobb számúak. Kiválólag szőlőmiveléssel foglalkozik. Környékét képezik: Telki, Czéczeke stb.

A festői vidékek itt kezdődnek. Minden újabb kanyarulatnál, melyet a vonalon teszünk, újabb szép vidékek új és új völgyek váltakoznak előttünk, mindegyiknek vannak

kiváló pontjai, melyek szépségét alkotják, ezer és ezer változatosságban. Mellettünk a Sebes-Kőrös foly, s itt lassubb, méltóságteljesebb, mint feljebb; a völgyben nem oly nagy esése de kénye és szeszélye szerint kóborolja össze a még elég tágas völgyet. Sok helyen erős töltéseket kellett emelni, hogy biztosítsák a vonal a Kőrös áradási dühe ellenében. De hogy sikerült e megfékezni e vizet? azt csak a következmények fogják megmutatni. Néhol a Kőrös folyása egyenesen a vasúti vonal töltésének csap, más helyen messze elkövályog tőle, a völgyet környező tulsó hegyoldalig, s ott mossa le az agyag-rétegeket.

A vonal legnagyobb része Révénél kezdődik. Ez egy kis helység a Kőrös partján, 1200 lakóssal; s már nem messze fekszik Erdély határszélétől.

Szemben állunk azon hegységekkel, melyek Erdély és Magyarország között a határt képezik. Révig hű követőnk vala az országút, mely Kolozsvárnak megy, de most balra eltér. A határhegységek egész magasságukban állnak előttünk. Körzetet képeznek ezek Erdély területe körül, s mintegy elzárják egymástól a két testvérországot. A közlekedés ezideig csak a Királyhágón át folyt. Ez a magyar-erdélyországi határhegy-lánczat középső hegyeinek legkisebb csúcsát képezi, s ezen át megy be az országút Erdélybe; mely e tájon Magyarországnak a bércezes hazával egyedüli közlekedő vonala volt. Ez a hely az egyszersmind, hol Mátyás király — Heltai krónikája szerint — átment vala a lázongó szászok megfékezésére; tehát egyike a legrégibb közlekedő vonaloknak.

De a vasút vonala nem keresi fel a Királyhágót; balra hagyja s hű követője marad ezután is a Sebes-Kőrös völgyének, mely Erdély sziklás hegységein át vágott magá-

nak útát. S e vidék sajátosságos a maga nemében és valóban nagyszerű !

A Kolozsvárral való összeköttetés szükségkép magával vonta volna a Királyhágó átfúrását, de ez óriás munka lett volna, óriás költsékezéssel, mert majdnem három órai úton a vasúti építkezések legmesteribb fogásait kell vala alkalmazásba venni. Keresni kellett tehát egy természetes útát, melyen kevesebb fáradsággal s kevesebb pénzzel lehessen bevinni a vasutat, s e tekintetben a természet szolgált vezérfonálul. Azok, kik e vonalat tervezték, úgy gondolkoztak ugyanis, hogy a hol a víz kijöhet, ott a vasút vonala be is mehet. A Sebes-Körös a Bánff-Hunyad környékén fekvő hegységekben eredvén, a magyar-erdélyi határhegy-lánczolatán át veszi útját kifelé Magyarországba, s azon a tájon, a hol a Sebes-Körös kimegy, hozatott be a vasút vonala.

De ez koránt sem volt könnyű munka. E határlánczolat egész hegysort képez, melyen át csak a Körös birt magának útát erőszakolni a sziklahegyek között. Századok, ezredévek munkája ez ! s csak a természeti erők elég hatalmasok ily mű kiviteléhez ; az ember tehetetlen marad itt, daczára annak, hogy urává vált a gőznek és villámnak.

Előttünk egy elzárt hegylánczolat áll. Ez a magyar-erdélyi határlánczolat középső része, mely a Marosvölgyétől északnak nyúlik fel és különféle, sajátosságos, de különösen Erdélyben számos és egymásba bonyolódott hegytömegeket képez. Kiváló pontja e hegységnek a V l e g y á s z a, mely Biharban fekszik s kupolájával kimagaslik valamenynyi hegytársai közül. B.-Hunyadról teljes meredekségében s magasságában látható e hegy, mely dominálja a vidéket ; és látható a vonal több pontjairól is. E határlánczolat több viz-

választót képez ; így elválasztja egymástól a Szamos és Maros, a Kis-Szamos és Aranyos, a Fejér-Körös és Sebes-Körös vizkörnyékeit. A vasút vonalától jobbra, délre a Drocsa-Hegyes hegység s az erdélyi érczhegység terület, s ez a Maros környékéhez tartozik, melyen ismét az „Első erdélyi vasút“ uralkodik. Minket a Sebes-Köröshez közelebb eső hegységek érdekelnek ; a Vlegyásza hegycsoport, s a gyalui havasok, melyek benyulnak a Körösvölgy, s illetőleg a keleti vasút vonalába is ; s ezeknek folytatásai a Sebes-Körös és Szamos közötti hegységek.

Ezen hegységek közül a kolozsvár-almási hegycsoportot, továbbá a rézhegységet érintjük. Legmagasabb pontjai a hegységnek a Plopissu s a Magura ; közös csomója pedig a körösfői hágó, mely három folyónak válik vízválasztójává. A rézhegység dereka Csucsá és Feketető közt van, tehát azon ponton, hol a keleti vasútnak át kell törnie Erdélybe.

A rézhegység általában véve nem magas ; alig 2000 láb magas s sötét szálazott erdő fedeti, néhol meredélyesen ereszkedik le, néhol pedig domhátokban végződik.

E tekintetben különbözik a rézhegység Erdély többi bérceitől, melyeket sűrű fenyvesek fednek ; a rézhegységen nincs fenyő, csak tölgy, cser és bükk, mert klímája nem oly zord még, s maga a hegység nem fekszik oly magasán, hogy megteremjen rajta a fenyő. De különbözik Erdély azon vidékeitől is, melyeket Mezőség név alatt ismerünk, s melyek hullámzatos, de sivár területet képeznek, egy felföldet, melyen sem erdő, sem folyóvíz, hanem kopár rét, vagy mocsár és tó, vagy gabonás.

Ez a helység, — mely közvetlen szegélyét képezi, a Sebes-Körös völgyének, mint említettük általában 2000 láb

magas; völgyei 1000—1600 lábnyira emelkednek a tengerszine fölé, Lassan, fokozatosan száll a magyar róna felé, — s Erdély határán kívül, már 600 lábnál nem magasabb.

Uralkodó közet a Sebes-Körös völgyében, ide értve az azt környező hegyeket is — a mészkő. De déli részében, ott, hol a mészkő a szienittel érintkezik barna s veres vaskövek is fordulnak elő.

E vastelepek csak egy ölnyre vannak a felszíntől, agyag és televény föld által fedetnek; de tartalmuk és gazdagságuk váltakozó.

Általában vaskő sok fordul elő e vidéken; — láthatni ezt a mészkősziklákon is, — melyek itt s ott veres csíkokkal tarkíztatnak. De a telepek kiaknázásáról még ez ideig nem lehetett szó. — Vad, müveletlen vidék volt ez, hol a közlekedés nehéz volta miatt nem fejlődhetett semmi. Részletesebb adataink tehát hiányzanak még e vaskőtelepek minőségéről; szintugy azon kőszéntelepekről, melyek a vasút vonalán, nem épen nagy távolságban felfedeztettek.

A föld nincs kizsákmányolva, és kincsei teljesen nem ismeretlenek. Vérmesnek tehát egy általán nem nevezhető azon reményünk, hogy e vasút folytán eddig vadon és ismeretlen vidéken, a kőszén és vastelepek összeköttetése által nagyszerű ipar fejlődhetik.

Szóljunk még egynémit a Sebes-Körös vizéről is, miután ismerjük már vidékét, mielőtt tovább haladnánk a vasúttal tévetegeibe. E folyó három víznek egyesüléséből támad; hol a Körös, Dragán és Fád egymással egyesül, ott már Sebes-Körös a neve.

Legtekintélyesebb e három víz közül a Körös mely Bánfi-Hunyadtól délkeletre Körösfő környékén a Dumbráva, doriczei és kapusi hegyek számos csermelyeiből ered.

Jobbról, s balról számos mellékpatak ömlik bele; ezek közül említést érdemelnek a kodosfalvai patak, a bikali víz, jákotelkei, kalotai, mogyoró-keréki, szuliczai, cigányi stb. patakok, végül a Dragán vagy Lebes, mely Biharmegyében fakad a Bottyeszán hegyen, 5399 lábnyi magasságban.

A három mellékvíz, míg Sebes-Kőrössé egyesül 4—5 mértföldnyi utat tesz. A S.-Körös Brátkáig délnyugoti irányban, onnan pedig észak-nyugotra kanyarodik. Révnél ér ki a szorosból, melyet maga vájt magának. Minél kijebb ér a szorosból, annál inkább vesztí esését, annál lassabb lesz folyása. M.-Telegd körül már egy folyó szerepét szeretné játszani, s szeszélyesen kanyarodik jobbra, s balra a téren, melyen nem korlátolja semmi kedvtelését. Nagy-Váradnál a Kis-Körös szakad ki belőle, mely Berettyónak tart, s itt már mocsárosná válik a S.-Körös folyása, úgy, hogy egész porványokat, úgy nevezett „sár-réteket“ képez.

A bucsai, bánlakai, fekete-pataki, báródi, korniczeli, körös-topai, töltöri, élesdi, lugosi, örvendi, esküllői, sonkolyosi stb. vizek a Sebes-Körösnek adják át hatalmukat, nevüket; s hol ily gazdag és számos forrásai vannak egy víznek, ott képzelni lehet, hogy néha-néha kedve jó makranczoskodni és rakonczátlankodni.

III.

A Sebes-Körös szorosa.

Kanyarodások. Alagútak. Eltérések.

Haladjunk tovább ama heglánczolatba be, — a hova, azt hisszük lehetetlen az eljuthatás. Mint függőleges fal áll előttünk; magas sziklahegy s szakadozott oldalokkal, lombtalan, villám sujtott csucsokkal.

Egy kanyarulatot téve már benn vagyunk a szorosban. Völgyről szó sem lehet. Óriási sziklahasadás ez, melyet villám, földingás s egy, néha borzasztó patak ezer éves kitartó zaklatása teremtet. Itt nem volt soha e szorosban ösvény sem. A Körös vájta azt magának, s így alakult a szoros, mely néhol alig néhány öl széles. Kétfelől óriási sziklahegyek meredeznek az égnek; az ember fél felnézni e függő falakra, mert mintha nagyon lekivánczoznának. Eltörpül e helyen az ember.

Révtől kezdve be a Körös szorosába, mert völgynek nem gunyolható — igen vad — regényes az út. E tekintetben nem hasonlitható a monarchia egy vasúti vonalához sem. Az út ugy kanyarodik be, — a mint a Körös, melyet már itt méltán neveznek sebesnek, — ágyat vájt magának. Medre mészki sziklák közé van vájva; szikláról-sziklára csörömpöl, és zuhog alá e patak; fehér habjaiban száz és száz helyen színes szivárványt játszik a napsugár. Majd magas sziklák között lapul meg e víz, melyen csak mint szűk barlangon át juthat tova; majd meg annyira összeszorul

hogy kénytelen magát a sziklafal alá mosni, mely 30—40. ölnyi magosságban emelkedik kétfelől, — majd szakadozott falakban, majd óriási szikla csucsookban, majd összevissza repedezett, s leomlással fenyegető szikla tömegekben.

S az embernek eszébe jutott e tájon vasutat építeni! A néhány ölnyi vonal, mely erre szükségeltetett óriás erővel csikartatott ki a Köröstől, s sziklakeretétől. Néhol — mint mondtam — oly keskeny e szoros, hogy a Körös maga is alig bír áttörtetni. Az ember tehát segélyül hívá a természet egy más elemét a tüzet, és szétrepeszté a sziklahegyeket ott, hol szükséges volt az átmenet. Másutt a vonal bele van vágva a sziklafalba, úgy hogy a vonal mellett elhaladó távirdafák felállítására sem volt hely; hanem a sziklába vert vasszegekre van erősítve a sodrony.

E helyen gyorsan, s egymásután következnek a kanyarodások. A szem végig sem futhatta az egyik teknő vadregényes szépségeit, s már kanyarodunk magasan feltornyosuló sziklahegyek közé — melyek ismét kiszélesednek kisé, hogy újabb meglepetésekkel szolgáljanak. A magas sziklafalak mindenütt veres és barnás csikokkal tarkáztatnak; más helyen ezt azon anyagnemek okozzák melyek a szikla közetben, azt keresztül-kasul futó erek gyanánt képződtek, itt azonban a közet vastartalmát, s a vidéknek vasban való gazdagságát jelenti; innen a veres és barna csikók, melyeket a vasköveken keresztül szivárgó víz képez a sziklák fehér alapján.

A babonás s a műveltség színvonalán alól álló nép, mely a vidéket lakja azt hiszi, hogy a sziklák kupolái alá ártatlanok temetettek el a gonosz szolgálai által; s ezen ártatlanok vére az, mely pirosra festi a sziklafalakat.

Hogy mily óriási munkát kellett itt végezni megítélhetni abból, hogy 1000 mázsa löpornál több használtatott fel a sziklák szétrobbantására, azon mindössze 3 mértföldnyi területen, mely Révtől Brátkáig tart; s hogy a vasút töltése és vonala biztosítsák a Sebes-Körös áradása ellen e helyen az egész vonal kőből építetett. Ugyanezen három meternyi vonalon 250 ☐ meternyi kő használtatott fel. És mégis kétséget szenved, hogy vajjon nem fogja-e emasziv építés daczára megrongálni a vasút vonalát a hirtelenül megdagadó Körös, mely néha irtoztatóan tombol e vidéken. Fentebb láttuk, hogy mennyi mellékvíze van, s ezek mindnyája csős időben mind megannyi dühödt havasi rohany, melyeket meg nem fékezhethet emberi erő, s melyek iszonyu pusztítást visznek véghez a természetben. Az angol építők magok nem győztek eléggé bámulni, midőn mult év augusztus havában megáradt a Körös és szétrombolta fáradságos munkájukat. A hazánk viszonyaival ismeretlen angolok előtt megérthetlen volt az, hogy miként nőhet a víz egy pillanat alatt 7. lábnyi magasságra? Az akkor okozott károkon okulva, most kemény, szilárd építést létesítettek, — de a kik ismerik havasi vizeink természetét, nem hiszik, hogy néha-néha a Körös és számos mellékvízeinek dühe meg ne törje az összeköttetést, s meg ne akadályozza a közlekedést. De még sem volt lehetséges mindenütt a szoros mentén vinni be a vasutat, három helyen volt szükséges a l a g ú t a k furása. E helyeken ugyanis a Körös is, és csak legnagyobb erőfeszítéssel bír keresztül törni az útját elálló sziklahegyeken, s ezek oly óriási falat képeznek, hogy előnyösebb és könnyebb munka volt átfurni, a sziklatömeget, mint szétrepeszteni. A vasút tehát pillanatra elhagyja a Köröst, mely megy koválygó útján, míg mi az alagút pokoli sötétében tűnünk el.

Az első alagút, melynek meredélyes homlokzata regényesség tekintetében nem hagy semmi kívánni valót — 50 meter hosszú; a második, mely kanyargást végez a szikla-hegy alatt 194 meter, végül a harmadik, a legnagyobb 270 m. hosszú. Az alagútak homlokzata a magyar állam vasútak mintázatai szerint épült; boltozata pedig biztosság tekintetében kifogás alá sem jöhet.

Ha kibontakoztunk a harmadik alagútból, és kissé tágosabbá válik a szoros; majd egy vadon, de szép vidék képét ölti föl. Kétfelől meredek hegylánczolat körzi, mely magának nem mondható ugyan, de a Körösből legtöbb helyen megközelíthetlen, mert gyors és meredek emelkedése.

E hegyszegély egyes pontjai majd kopaszok s mezeten, fehérlő sziklák által, majd lombos erdőségek által képeztetnek. De egyes kiálló sziklaszálakra mindenütt találunk, s ezek, mint karcsu nyulánk tornyok erednek az ég felé. Legtöbbjéből csermelyek és források csörgedeznek alá, s igen számos sziklából kisebb nagyobb barlangok nyílnak be a hegytömeg kebelébe. A barlangok szádjai megszámlálhatlan sokaságban láthatók a vasút mentén elhaladó sziklacsoport szakadozott falaiban,

Ezen túl már a mészkő csepkőképződésekben is mutatkozik. A hegytömeg felszínéről, a 40—50 öllel alább eső Körös medre felé törtető csermelyek és források itt is folytatják sajátságos játékukat a mészkőben. A Körös néhol több ölnyi hosszúságban csepkő képződésen át folytatja csörmpölő folyását, — s fejlődő valamint kész, kisebb nagyobb barlangokat, szép és sajátságos csepkő alakulásokkal nagy számban láthatók jobbról is, balról is.

Bá n l a k a falunál egy igen nagy csepkő-barlang létezik; benyúlik a hegytömeg alá, s a csepkőbarlangok szo-

kásos alakulása szerint elágazik szerteszét, — fel a mig napvilágot ér, és lefelé a föld mélyébe, — mig agyagrétegre talál, mely megszakítja a csepkő képződést. Néhol csak nagy bajjal, csúsza és meggörnyedve hatolhatunk be e barlang rejtekeibe, s akkor egyszerre tágas terembe érünk, melynél szebbet a goth izlés remek műveiben sem láthatunk; óriási csapok függnék a boltozaton, melyekről még folyton csepeg alá a víz, s maga a terem egész oszlopsoron nyugszik, mely folyosókat s mellék csarnokokat képez a széleken.

A legközelebbi állomás Brátka, minden fontosság nélküli oláh falu, mely még azt a csekély kulturai fejlettséget is nélkülözi, melylyel az eddigi állomások birtak. A Bathány grófnak van itt elég nagy birtokuk, közelében Remasz, Laro és Ponor a Zichyek birtokait képezik.

Ez a három mértföldnyi vonal, Révtől Brátkáig kétségkívül a keleti vasút legérdekesebb része. A festő ecsetének kiapadhatlan gazdag tárházat talál itt. Magyarországon nincs vasút, mely festőibb pontokat mutathatna fel, mint a keleti vonalnak ezen része; s e tekintetben, a maga nemében páratlanul áll e vonal a monárchiában is; Ausztriában a Semering és a Brenner vasút kétségkívül nagyszerűek; de azoknál nem találunk azon megdöbbentő szépségekre, melyeket felmutat ez a vonal, mely három meternyi hosszúságban egy szeszélyes és rakoncátlan patak közvetlen tövében kigyószik be, egy szorosba, hatalmas hegylánczat tömegén át.

De nevezetes ezen út azon kanyarulatoknál fogva is, melyeket kénytelenségből megtesz. Élesdtől kezdve vége az egyenes iránynak; a vonal úgy kanyarodik a mint a földviszonyok megengedik; kanyargása sok helyen rendkívüli, talán veszélyes. Radiusa hegyesszöget képez a kanyarodá-

soknál a legtöbb helyen. A kanyarodásoknál befutott méterek összege úgy aránylik az egyenes vonalban futó méterösszeghez, mint 5 : 1. Szóval leszámítva a N. Váradtól Révig terjedő részt, melyen 12,388 meternyi nyilegyenes, kanyargás nélküli vonal is van, a vasútvonal legnagyobb része a Sebes-Körös szorosán, a sztánai hegyen s a Nádasvölgyön át folyton kanyarodásokból áll. Réven túl Kolozsvárig csak néhány helyen megy a vasút 1—4000 meterig egyenes irányban; a legtöbb helyen az egyenes irány nem emelkedik az ezer méteren felül, holott 5000 méteres kanyargásokra is találunk.

Nagy, gyors és számos eltérései miatt oly sajátságos e vasút-vonal, hogy párját kell keresni Európában. Maguk az angol mérnökök mondták, hogy Angliában ily görbe vasút építését nem engedte volna meg az állam, mert az a mi miatt a vasútak tulajdonkép épülnek: a gyors közlekedés egyáltalában lehetlen volna ily vasúton, s személy és gyorsvonatok egyáltalán nem közlekedhetnének. — Hanem azért nekünk mégis lesznek gyorsvonataink e vonalon is; mert hát mi jóval szelidebb értelemben vesszük a gyorsaságot; és Angliában talán a tehervonalak gyorsasága is felülmulja a mi gyorsvonatainkat. Ott a gyorsvonat egy óra alatt 47 angol mérföldet halad meg; nálunk a legnagyobb sebesség 6—8 magy. mföld. egy óra alatt. De azt alig hiszszük mi is, hogy e vonalon a gyorsvonatok bár oly sebességgel haladhassanak, mint másutt a monarchiában. A veszély és szerencsétlenség eshetősége itt igen közel van.

IV.

Feketető. Csucsá. Tutajozás. Sebesvára.

Ha kiértünk a Körös szorosából, annak balpartján haladunk fel a folyó mentén folyton, B á n f f y - H u n y a d i g. Szép s regényes e vidék, néhol elveszti vadságát és művelt, kultivált tájékká alakul, néhol szélesebbé, néhol ismét szűkebbé válik. A Körös medrében nyáron át a megrekedt tutajok egész sorát láthatjuk. Mert a tutajozás e vidéknek talán egyedüli keresetmódját, hogy úgy mondjuk — kereskedését képviseli. E vidék fában a leggazdagabb; nem rendelkezik ugyan nagy, hatalmas erdőségekkel, melyek a vasút megnyitásával nagy lendületet adhatnának a kereskedésnek; de tekintve más terményekben való szegénységét, fában gazdagnak mondható, s e vidék népe ezzel foglalkozik. Levág 3—4 törzset, tutajjá köti a faszálakat, reá bocsátja a vízre és leúszik egész N. Váradig, hol eladja fáját. De hát ez — ősi szokás szerint csak névleg volt az övék; többnyire lopott fát árulnak, s azon uradalmi erdőket dézmálták, melyekből a tulajdonos ez ideig nem vont semmi hasznot. Azonban most, hogy vasút szeli át e vidéket, a földbirtokosok gyorsan felismerték eddig hasznavehetlen erdőségeik becsét; s ezek értéke véletlenül jött meg; csak a vasút okozta; eddig holt tőke, hasznavehetlen jószág gyanánt hevert, melynek nem volt semmi értéke. Most azonban több helyeken gátakat s réveket emeltek a birtokosok, hol elzárva tartják annyira a Köröst, hogy a tutajosok ezen át nem szállíthat-

ják az illető földbirtokosok tudta nélkül tovább a fát; itt aztán igazolniok kell, hogy miként jutottak a fának birtokába, s vajjon nem pracvarikálták-e? a mi sokkal gyakoribb.

A vasút építés Brátkán túl is számos akadályba ütközött. Sok töltést kellett emelni a völgyön át, s védelmül a Körös ellen; s még gyakrabban kellett kemény kősziklákat szétrepeszíteni, hogy egy kis helyet nyerjenek a vasút számára.

A n. várad-kolozsvári 20 mföldnyi vonalon több mint 4000 mázsa lőpor használtatott fel repesztésre; s Révtől kezdve addig míg a sztánai hegyoldalokról a Nádas völgyébe lejt a vonal, 500,000 □ méter kő használtatott fel a töltés erősítésére. Nem épen csekély azok száma, kik e kemény munka közben szerencsétlenül jártak. Köröstopán számosan fekszenek egy közös sir alatt azok közül, kik balcsetek folytán e munkálatoknál elvesztek. A vállalkozók az oláh templommal szemben emlékszobrot emeltek e szerencsétlenek számára.

Feketetó és Csucs között ismét reá találunk az országútra. A Királyhágó erdélyi oldalához értünk s most már benn vagyunk Erdélyben. Ezentúl követ az országút ismét Bánffy-Hunyadig.

Csucs és B. Hunyad között regényes völgy oldalában jobbra a vasúttól egy régi váromladékot láthatunk, komoran s egymagában. Ez Sebesvár, egyike azon váraknak, melyek Erdély szorosainak védelmére épültek. A Körös mellett fekszik, ott, hol a Sebes vize bé foly, szirtfokon, mely alantabb fekszik a körülötte levő völgyeknél, de elég magas hogy dominálja a szorost. Falai még elég épen állnak, tornyai s bástyái, bár moha és bozot nőtte be, daczolnak az enyészettel. Egyike azon várainknak, melyeket csak a leg-

újabb időben adtak át a pusztulásnak. Kivülről látva, nem tulajdonitanánk e várnak annyi kényelmet, mint a mennyivel valóban rendelkezik; körfalai közt tágas udvara van, és számos lakszoba, istálló s más mellék épület volt benne.

Hogy mikor épült? erre nézve nincs biztos adatunk. De annyit alaposan lehet következtetni, hogy e helyen már a legrégibb időktől fogva erősség volt. Ásatások és vizmosások e vár területén számos római emléket hoznak felszínre. Fölötte egy hegymoron római castrum nyomai ismerhetők fel még ma is, s felismerhető a vízvezetés és a castrum kapujának nyoma. Ugy látszik, hogy e castrum Erdély — akkor Dacia — északi részének erősítési hálózatahoz tartozott. Mert e vidéket nem csak uralta, de cultiválta is Róma. Feketetőn szintén felismerhetők egy római őrhely nyomai s szerteszét oly maradványokra találunk, melyek azt gyaníttatják, hogy e helyen egykor római gyarmat terült vala el.

Hogy e ponton erősség volt a magyar történelem első szakában már, azt következtetnünk lehet a Királyhágón átvezető közlekedési vonal fontosságából. Első adatunk e várra vonatkozólag az Anjouk korából való; a Hunyadiak alatt Török István volt itt a várnagy.

Az erdélyi nemzeti fejedelmek korából biztosan tudjuk, hogy egy vár szerepét játszá. Mint végvár ez időben különös fontossággal birt. Midőn Báthori Gábor fejedelem Bethlen Gábor sergei elől futott — 1613-ban, — Erdély rendeitől csak azt kérte, hogy kísérvék el legalább Sebesváráig.

II. Rákóczy György fejedelem, ki a lengyel koronát kereste vala, s e miatt magára vonta a porta haragját, Gyalunál sebet kapva e várban keresett menedéket az ül-

döző törökök ellen. I. Apaffy Mihály alatt s még a XVIII-ik század elein is, mint rendes vár állott fenn.

De azóta nagyot fordult a világ, s ma már a hajdan büszke, erős vár omló, puszta rom. A mozdony sivitása, mely romfalai által viszhangoztatik — századunk győzelmét jelenti, mely nem talál elég erős várat, s elég hatalmas bástyát, hogy a diadal zászlóját előbb-utóbb fel ne tűzhessené reá.

Bánffy-Hunyad. A kolozsvár-almási és gyalui hegy-
csoport. A sztánai munkálatok.

Elérkeztünk Bánffy-Hunyadra, mely főállomása a keleti út nagy-várad-kolozsvári részének. És itt már a kolozsvár-almási hegycsoport határában vagyunk, mely B.-Hunyad, Gyalu, Kolozsvár, Szamos-Ujvár és Décest foglalja magában. Mintegy folytatása ez a gyalui havasok egy részének; s oly korlátokat képez a kolozsvári iránynak, hogy csak a legnagyobb erőfeszítéssel volna áthágható. Általában a hegyek nagy ellenségei levén a vasút építésének, oly helyeket kell keresnünk, hol rövid eltéréssel is az egyenes iránytól, de mégis kevesebb áldozattal közelíthetjük meg a czélt, s hol legkönnyebben küzdhetjük le a természeti akadályokat, melyekre rátalálunk mindenütt.

A gyalui havasok sora, s aztán a kolozsvár-almási hegycsoport hatalmas határfal gyanánt emelkedik B.-Hunyad s Kolozsvár közé.

Igaz hogy hegységekkel találkoztunk ez ideig is; de találkoztunk a Sebes-Körössel is, mely áttörte e hegylánczolatot, s utat mutatott be Erdélybe; ez az út bár nem tréfádolog, de még sem annyi, mint szakadatlan hegysorok átfurása és mély völgyek betöltése. B.-Hunyadon túl azonban nem követhetjük többé a Köröst, s közelben nem is találunk völgyet vagy vízmenetet, mely bár kaczkaringosan, de mégis elvinne Kolozsvárra.

Nem volt tehát más mód, mint átvágni ama hegycsoportot, mely a két legközelebbi völgyet elzárja egymástól.

Merész, mondhatni óriási munka volt ez, de nem lehetetlen többé ma, azon vívmányok korszakában, melyek fokról-fokra az embert a természet urává teszik.

B.-Hunyadnál tehát elhagyjuk az ország útját, mely jobbra megy a gyalui havasok irányában, s melyet követve a vasútépítés még nagyobb akadályokba ütközött volna. Azon vidékek egyikére érkezünk, melyeket „mezőség“ nevezet alatt ismer az erdélyi.

Valóságos felföld ez, mely magasan fokszik a tenger színe felett, s nem áll egyébből, mint dombok és völgyekből, melyek dús tárházai a gabonának és takarmánynak.

A vonal folyton emelkedik, hegygerinczről feljebb, ujabbakra. S a kanyarodásoknak nincs végök itt sem; az eltérések itt már a dombok, s völgyek miatt valának szűkségesek. Nem völgyben, nem szorosban haladunk többé, hanem egy felföldön, átszelve a hegyet, hol ilyenekkel találkozunk, betöltve a völgyet, hol medenczeszerűleg alakult a föld.

És minél tovább emelkedünk, annál nagyszerűbbé válik a vidék. Ugy érezzük mintha hegyek tetején járnánk. S valóban hegycsucsokat, hegycsucsok után érünk, mert folyton ujjabb s ujjabb, kisebb vagy nagyobb hegylánczokat kell átvágnunk. A magas hegyeknek már oly közvetlen közelségében sőt tövében vagyunk, hogy magasságokról kellő fogalmat sem szerezhetünk. Kilátásunk a vonalról messze nyílik be Erdély hegycsoportjai közé; látható a Meszes hegység, sőt tiszta időben belátható Erdély a Maros és Aranyosig, a tordai hasadék és kecske-megbálya-kövek kopasz ormáig.

És szerteszét mély völgy medenczék nyílnak meg. Szegényes falvak fekszenek e medenczékben, s annyira elrejtve, hogy elvannak zárva, minden közlekedéstől. Ilyen S o b a k k ö z s é g e, mely egy elzárt völgykatlan árnyában vonult meg, több száz ölnyre a vonal iránya alatt.

A vonal mellett ideiglenes fabódék és földhányások jelzik, hogy a s z t á n a i m u n k á l a t o k h o z é r t ü n k. Ez az a rész, mely a keleti vasút ezen vonalának megnyitását hosszú ideig elodáztatta. Ezen munkálatoknál nem mindennapi nehézségekkel kellett megküzdeni. Hónapok óta óriás erőfeszítéssel folyt itt a munka, s csak július havában közeledett bevégezése felé.

Képzelsenek olvasóim egy hegylánczot, melynek legcsekélyebb magassága 43. méter, legesekevényebb szélessége 500 méter. Ezt a hegylánczot átkellett vágni, hogy a vasút tovább követhesse Kolozsvár felé irányát. Tulsó oldala e hegylánczolatnak mély völgyet képez. Ezt bekellett tölteni, hogy átszelhesse a völgyet is a vonat.

E vonal kiépítésével — mint tudjuk — legelsőbb a magyar kormány foglalkozott. S a kormány kiküldött mérnökeinek terve oda ment ki, hogy a hegylánczot át kell vágni, s a földdel, mely ily módon nyeretik töltést emelni a völgyben.

E terv szerint fogtak tehát hozzá az angol vállalkozók a munkához, mert törvény szerint köteleztettek, hogy a magyar kormány közgei által készített tervek alapján építik ki a váradi-kolozsvári részt.

Még a kormány megkezdte volt egy vájna ásását, mely a vasút irányának színvonalában hajtattott be a hegylánczolatba. E vájnak eredeti célja csak az volt, hogy a sztánai hegy átvágását megkönnyítse. A vájnába hozattak a

köves kocsik, s a napvilágra három akna furatott egyenes irányban, melynek földje a vájnában elhelyezett kocsikba szállított, s innen ki, a völgyben tervezett töltéshez. Tulfelől, a völgyben egy töltés emelése végett — mely 20 ölnél is magasabb, s több száz méter hosszú, óriási álványok készítették; melyekre vassinekkal rávezettettek a vájnából a föld, s kövekkel terhelt kocsik; — innen zudított le tartalmuk a borzasztó mélységbe. Az áthágás létesítése, s a töltés emelése ily módon okszerűleg össze volt kapcsolva, s a munka elég gyorsan haladt előre.

Ámde a terv csak elméletileg mutatkozott helyesnek; a létező territorialis viszonyok megakadályozták eredményességét. Már kezdetben voltak, kik a tervvel szemben a szokatlan, s rakoncátlan természeti viszonyokra utaltak. A hegy átvágását nem tartották czélszerűnek, mivel ily óriási bevágás lágy, s vizekkel áztatott agyagban, s omló közetben nem lehet állandó; és állandósággal nem biztathatott a magas és hosszú töltés sem, mert a völgy alapja ingoványos föld, melyet a hegyekről alászivárgó vizek mindig átáztatnak, s mely a rakoncátlan hegyipatakok szeszélye alatt nyög; nem ok nélkül lehetett tehát attól tartani, hogy egy szép reggel a töltés megindul, és alázuhan a völgy alantabb fekvő mélyedéseibe.

Ugyanekkor, mikor ezen aggodalmak felmerültek egy más, kétségtől helyesebb terv is merült fel. Mert a következmények igazolták, hogy azoknak volt igazuk, kik ily magas földhányásoktól és ily mély földvájástól tartósságot nem reméltek. A ki némileg tájékozva van az erdélyi vidékek sajátosságai körül, az csak szilárd erős építmények által rak gátot a természet tombolásainak; s ezek tanácsa szerint egy alagút által kellett volna eszközölni a sztánai he-

gyen át a közlekedést; erős építést igényel továbbá a völgyet átmetsző töltés is, mintán süppedékes az alap; tanácsuk szerint ezt ki kellett volna pilottirozni; reá kő- és cement-réteget rakni; s csak e kemény, minden rakoncátlankodással daczó alapra épülhetett volna a teljesen biztos viaduct.

Igaz, hogy ez nagyszerűbb s költségesebb munka lett volna, mint az eredeti terv; de talán mégis kevesebbe került volna, mint a mennyi pénz- és időpazarlásba az eddigi hasztalan munka és kettős fáradság került, mely végre sem nyújt biztos kilátást állandóságára.

Az angol vállalkozók mult év augustus havában az eredeti terv szerinti munkához fogtak, t. i. mély vágást tettek a hegybe. Borzasztó munka volt ez; mert a hegy nem puszta szikla, hanem több lábnyira agyag fedi és környezi, s ez roppant szapora anyagot képez. Mindennap 1000 munkás dolgozott e helyen; nappal 600, éjjel 400.

A vajat elkészült, s a belőle nyert anyagból a még nagyobb töltés. De csak akkor, mikor már elkészült, s örvendeni akartak a nagy munkának tűnt ki, hogy nem számoltak a természeti elemekkel. Mert a vágás vizáztatott falai folyton omlani kezdtek; alig egyengettetett ki a vasút vonala s az omló földréteg ismét eltemette; ismét előlről kellett kezdeni a munkát. E mellett süllyedni kezdett a töltés is, részint az ingó alap, részint a hegyekből aláözönlő víztömegek ostromlásai folytán. A bekövetkezett tél teljes tanúságot tett a munka haszontalanságáról; a vágás faliból szivárgó víz jégcsapokká alakulva eltemette a vasút vonalát. S ugyanez a veszély fenyegette a munkát a hófútagok miatt is.

Miután kitűnt e munka haszontalansága, s hogy nem

lesz sem célszerű, sem tartós; biztosítására újabb módokról kellett gondoskodni. S így határozottatott el, hogy a sztánai vágás egy boltozat által biztosítottassék a betemettetés ellen.

A boltozat építéséhez ez év ápril havának végén kezdtek. Csak ekkor lehetett hozzáfogni a munkához, a dermesztő hideg s utóbb a folytonos esőzések miatt.

Említettem, hogy e vágás 500 méter hosszú; két végét kemény kőfalak erősítik, hogy a föld tovább ne omolhasson. A boltozat, mely tulajdonkép ma már valóságos alagútat képez, 220 méter hosszú. A boltozat építészete elég masszív. Négyyszögű faragott kővekből épült, melyek távol, Körösfőn metszettek; helylyel közel téglá is van, mely külön e célra a vállalkozók N. Várad gyárában készült.

Az alagút után következő nagy kanyaradó töltés az eredeti terv szerint maradt meg, de folyton süllyed, s ezért szükségessé válik, hogy minduntalan feltöltsék. E töltés 20 öl magas, és sajátságos érzés fogott el, mikor a mozdony tetejéről néztem le a mélységbe. De a töltést, ha nem törtenik körülötte javítás, legkevésbé sem nevezhetjük szerencsés építésnek. Általában véve, itt helyén látom elmondani egyikét azon hiányoknak, melyek e vonal mentében minduntalan szemünkbe ötlenek; s ez az, hogy a vízlefolyásokra s vízátjárásokra nincs az építésben kellő gond fordítva. Én óhajtom hogy csalódjam, mert a senki kárát nem kívánom, legkevésbé az országét; de e vasútnak sok baja lesz a rakoncátlan hegyi patakokkal. Ma nem látunk vizet a völgyekben és szakadásokban, de a másik pillanatban már rohanó folyó van ugyanazon helyen, mely rombol és pusztít, s ellenállhatlan erővel zúdit le hegyeket és sziklákat, nem akar ismerni sem féket, sem korlátot. Az angol vállalkozóktól és mérnököktől nem lehet rossz néven ven-

ni, hogy nem helyezték a szükséges fontosságot hegyi vizeink ily természetére, mert nem ismerték ezt, noha okulhattak volna a Kőrös vize iszonyu pusztításain, mely nekik roppant károkat okozott; pedig a Kőröst is azon vizek közé számították, melyeket — szerintök — pohárral lehet kiinni. De a kormányt hibáztatnunk kell, hogy vizeink ily sajtóságára nem figyelmezteté az angolokat, s nem kényszeríti őket azok figyelembe vételére is; mert a kormány közegeinek tájékozva kell lenniök e tekintetben. És utóvégre is ez nem közönyös dolog, mert az ország közvagyonáról van szó; ha pusztá magán vállalat volna e vasút, úgy kevesebbet törődnénk ily hiányokkal, de az ország tetemes kamatbiztosítást szavazott meg e vonal számára, és ha önhibája miatt károkat szenved a társulat, ezt közvetve az állam is megérzi, mely annál nagyobb összeggel kell, hogy majd pótolja a megszavazott kamatbiztosítást.

Ismétlem, hogy a vizlefolyások és lecsapolásokra nincs e vonalon a szükséges gond fordítva; pedig ha valahol, úgy bizonyára e vidéken kellett volna erre tekintettel lenni. Az első erdélyi vaspálya e tekintetben sokkal solidabban épült s még ennek daczára is megrongálják néha-néha a leszakadó hegyi patakok. De a keleti vonal hosszában nagyrészt nincsenek sem vízfolyások, még kevésbbé lecsapolások. Sőt ellenkezőleg egész vízmedenczék záratnak el a völgyekbe emelt magas töltések által. Néhol van ugyan átjárás engedve a viznek; de ez oly szűk s kicsiny, hogy ha egy patkány megreked benne, át nem folyhat többé egy csep viz sem. Igen sok helyen akkor láttam vízbocsátók készítését, mikor e vonalat beültattam; tehát már a töltés elkészülte után.

Hogy hol itt a gazdaság? Valóban nehéz megérteni.

VI.

A sztánai gyarmat. Robinson Crusöe. Dezövéra. Egeres és kastélya. Geologia s archeologia,

A sztánai alagút mellett egész kolonia terül el. Barákkok építették ide a munkások számára, mert a hely igen távol fekszik minden községtől, egy vadon vidéken legközelebb Sztána esik hozzá, egy rongyos falu; s ez is 3. óra járás. Különben, mert e falu van a legközelebb, — tőle kölcsönözték nevüket az itteni munkálatok. —

E munkálatokat egy fiatal, igen derék és művelt angol mérnök vezeté, de nevét elfeledtem. Kezdetül fogva e helyen dolgozott azon útastások szerint, melyeket időnként kapott.

Télen át borzasztó e vidék. Nyáron is csak száraz időben, s tekervényes ösvényeken juthatni el a szomszédságba. De télen megszűnik minden közlekedés, e kolonia el van zárva a világtól; az országútja 6. óra járásnyira esik ide.

Én valóban bámulom ez ifju angol kedélyét, hogy két telet ki birt állani e vad helyen; s bámulom annál inkább, mert éveit folyton világvárosokban tölté: Londonból és Berlinből jött e vadonba. A 69-iki tél oly borzasztó volt itt, hogy Waring leghívebb emberei, s munkásai, kik Olasz és Spanyolországban, s Indiában dolgoztak vállalatainál — kétségbe estek és felmondták a szolgálatot.

Különben e kolonia több kulturát képvisel, mint az egész vidék. A munkások mindenféle nemzetiségűek; vannak angolok, francziák, olaszok, székelyek, tótok, oláhok s magyarok.

Az idegen nemzetiségűek már évek óta Waring vállalatánál dolgoznak. Az építésszek, nyilatkozatai szerint az oláh nemzetiségű munkásokat használhatják legkevesébbé A munkások e vonal építése alatt igen szép pénzt szerezhettek. Jelen levén több fizetésnél, tanuja voltam, hogy egy kézműves (kovács, asztalos) hónaponként 40—80, mások 30 frtot szerezhettek meg; a mi az erdélyi viszonyokat tekintve tekintélyes jövedelem. Egy vízfordó gyermek havonként 20 frtot szerezhett. E vasút épülése sok embernek nyújtott életmódot és keresetet.

A sztánai hegy után még a kisebb-nagyobb emelkedések egész sorát kellett átvágni. E munkáknál sziklarepesztésekre több, mint 300 hordó lópor használtatott fel.

Egyikéről ezen újabb töltéseknek mély völgybe nyílik kilátás, melynek oldalában Dezsővár a omladozik az Almás viz balpartján. Most már csak egy bástyája áll, de hajdan hatalmas erőd volt. Kettős várral; s egyike Erdély legszebb várromjainak.

E vár is e század elején vált rommá; köveiből iskolát épített a szelidebb kor. Ulászló király alatt lovagvár s a Batthyániaké volt; de Zápolya János király által — mert e vár urai hűtlenek lettek hozzá — királyi várrá alakíttatott át. A fejedelmek korában több ostromot állt ki; jelenleg a Wass grófok birtoka.

Sztánától kezdve folyton lejt a vasút vonala. Eddig emelkedtünk fokozatosan a Kőrösvölgyéből fel hegygerinczekre, de most sebes esésében szállunk alá Egeresnél a

Nádas viz kicsiny völgyébe. Érdekes ezen emelkedés és lejtés viszonya is. A Királyhágó 1862 lábnyira áll a tenger színe fölött. Mellette Feketetónál 1257, Csucsánál már 1338 lábig emelkedett a vasút vonala a tenger színe fölébe.

B.-Hunyadnál 1689 láb magasan állunk. Innen Sztánág 2456 lábnyi magasságig kell felemelkednünk a hegyek gerincezetére, s mikor elértük a legnagyobb emelkedést, a Nádas völgyébe szállunk alá, mely csak 1220 lábnyira fekszik a tenger színe fölött, az esés és fokozatos lejtés tehát több, mint 1200 láb.

A legközelebbi állomás Egeres, mely már csak 5 órára esik Kolozsvártól, a Nádas völgyében. A vasúti állomás 2 órai távolságban fekszik a helységtől; ez a hiba meg van valamenynyi állomásnál, leszámítva B.-Hunyadot, hol már közelebb esik a helységhez az indóház. Igaz, hogy ezt némileg indokolni lehet azon csekély jelentőséggel, melylyel általában ezen állomások bírnak; ha a vasút folytán ki fog a vidéken fejlődni az anyagi emelkedés, úgy ez mindenesetre közelebb fog vonulni a vasút vonalához, és új kolóniák fognak e helyeken előállani.

Egeres vidéke sok tekintetben érdekes. Azon 200 öl hosszszu töltés kezdeténél, mely áthatítja az egeresi völgyet és 20 ölnyi magasságra emelkedik, ugyanazon tengerkori képződésekre találunk, melyekre Monostoron, s Kolozsvártt, s melyeket Sz.-László pénzei és Kecsekörmök nevezete alatt a nép is ismer. Új harmadkori neogen képezetek ezek. Maradványai azon tenger-medenczének, melyet Erdély be-seje egykor képezett, s mely hatalmas hegy-gyűrűzetén a Maros, Körös, s más vizek által tört magának utat és összeköttetést a nagy magyarországi tengerrel. A vasúti ásatások alkalmával szép számmal találtak nagyobb tengeri csi-

gákat is, valamint egy habarczkörületet, sőt ő s k o r i t e l e p e k is találtattak e helyen. Az agyag és humus alatt megkülönböztethető volt egy más réteg, mely állati és emberi hulladékokkal, szénnel és cseréptöredékekkel volt tele. Találtatott továbbá szerpentinből egy szépművű véső, mely épen azért, mert már fejlettebb munkáról tett tanulságot, a kő- és bronzkorszak átmenetéből származhatott. E vésővel egy időben, ugyanott találtatott egy bronzkori egyszerű művű bronzkarperecz s egy teljesen ép melltű, valamint más bronzkori töredékek; de semminemű fegyverek nem találtattak e leletekkel együtt, kivéve néhány vasnyilat, melyek azonban későbbi időkből származtak. Érdekes e lelet Erdélyre nézve különösen azért, mert itt a régészet e tekintetben még keveset mutathat fel.

Római emlékekre is találtak e helyen a vasúti munkálatok alkalmával; két oly oltárköre, melyeknek példányaira mindenütt találunk a régi Dácia területén, s melyek a római fegyverek diadalát hirdetik és dicsőítik. Végül találtattak római ezüst pénzek, a Commodus császár idejéből.

A mult idők e hagyományai jelenleg az erdélyi muzeumban őriztetnek.

Egeresnek van még egy más nevezetessége is; a falu közepén egy erdélyi izlésben épült várkastély emelkedik, a minő még számos van Erdélyben.

A Bocskayak birtokát képezte és számos más falu tartozott hozzá; a Bocskayakról Bánffy és Haller kézre jutott.

Egerestől a Nádas völgyében folytatjuk útunkat. E völgy dús kaszálót képez, s a Szamos völgyébe szakad be épen Kolozsvárnál. Szeszélyeseu kanyarodik tova ez is, s szeszélyét kénytelenek vagyunk követni mi is, de az építés

már nem volt itt oly nehéz, mint az eddigi vonalon. Azonban nem is oly erős, mert az anyag, melyet e helyen a vonal feltöltésére használni lehetett, agyag és televény föld s a kis völgy medre ingoványos és iszapos. Az utolsó állomás Magyar-Nádas, Kolozsvártól egy órára.

Rövid út után tehát célhoz érünk innen. A vasúti indóház Kolozsvárnak keleti végén fekszik; magát a várost nem látjuk, a míg benne vagyunk; nem gyönyörködhetünk tehát abban a pompás látványban, melyet az országúton haladó Felekhegy tetejéről élvezhet.

VII.

Zárczikk.

A magyar keleti mozdonyvasút kiépítése tárgyában hozott törvényczikk 1868 december 6-án szentesített. S ez által a két testvérországnak egy régi óhajta közelebb ért a valósuláshoz.

A fővonal N.-Váradtól, Kolozsváron, Tövisen és Segesváron át Brassóba vezet.

A csatlakozási pont e helyen az oláhországi vonatokkal még nincs meghatározva; még nincs eldöntve, hogy a bodzai vagy ojtozi szorosokon fog-e átvitetni a vasút az oláh vasúttal való csatlakozás végett. Döntővé e tekintetben mindenesetre azon körülmény válik, hogy minő alakot ölt az oláh vasúthálózat, s hogy melyik útszoroshoz jó közelebb; e körülménynél fogva, valószínűleg Ojtoznál lesz a kapcsoló pont. A n.-várad-kolozsvári rész tehát a fővonalhoz tartozik. A főcél Kolozsvárnak a magyar birodalom fővárosával való egyenes összekapcsolása volt.

E rész nagyobbára gazdaságilag fejletlen vidéken megy át, míg Kolozsvárra ér; és nem lehet tagadni, hogy vannak a vonal közelében vidékek, melyeket gazdasági fejlettségök és némi tekintetben iparuk is, általában nagyobb kulturai hivatottságuk inkább feljogosított volna, hogy a vasút által érintessenek és támogattassanak az anyagi emelkedésben; de másrésről nem lehet azt sem tagadni, hogy ha a

keleti vasút e vidékekre hozatik, ez az országnak — a nagy természeti akadályoknál fogva — oly nagy s tetemes áldozatába kerül, melylyel ama vidékek gazdasági érdeke és remélhető virágzása teljességgel nem hasonlítható össze.

B.-Hunyadtól kezdve a vasútvonal eltér azon, ez ideig egyedüli közlekedési vonaltól, mely századokon át ama vidékeken, melyeken elhalad, mégis teremtett némi kulturát; s egy ismeretlen vad vidékre csapott be, mely termelési szempontból csak néhol bir némi fontossággal. De indokolja ezt a főczél, mely az volt, hogy az erdélyi vasút fővonala, valósággal fővonal legyen; mely főért képez az egész országon át, s mely felölelheti mindazon mellékereket, melyeket egyes vidékek termelési s közgazdasági fontossága létesített. Rövidebb s egyenesebb úton én részemről nem hiszem, hogy N.-Váradon át Kolozsvár összeköttethetett volna a királyi székvárossal.

Noha ama vidéken, melyet jelenleg Erdélyben a vasút átszel, nincs gazdasági fejlődés és termelési erő, meg vannak azon tényezők, melyek e vadon vidéken nagyszerű ipart teremthetnek. Említettük a Körösméntén napvilágra törő kőszén- és vaskő-telepeket. Ott is, hol elhagyjuk a Köröst és hegyek tévetegébe mászunk, ott is a geológiai alakulás kétségtelenné teszi, hogy kőszén-telepeknek kell létezniök.

Egeresnél is találtak kőszéntelepekre, melyek ha ki fognak nyitvatni, nagy lendületet adhatnak gazdasági állapotainknak. A vállalkozók, kik e vonalt építették, nem idegenkednek attól, hogy a kőszéntelepek kizsákmányolásába nagyobb tőkéket fektessenek, kívánatos levén már ez saját üzletük szempontjából is.

N.-Váradból Révig szőlő- és gabonatermelés, azon innen Erdélyben erdői és kövér legelőinél fogva bir fon-

tossággal a vidék. De új világ fog megnyilni akkor, ha az alföld s a hegysorok eddig elrejtett kincsei, a különféle ásványok, hozatnak majd a napvilágra. Itt csak a vidék speciális várható gazdasági emelkedéséről szóltam; mert hogy emelkedni fog a pusztá forgalom által is, ha majd a magyar keleti fővonal össze lesz kötve az oláh vasúti hálózattal, az ugyis világos.

A fővonalnak Kolozsvárig terjedő részét 1869. december végeig át kellett volna adni a forgalomnak, de a természeti nehézségek folytán ez nem történt meg. A társulatnak e késelem miatt, törvény szerint, birságot kellett volna fizetni, de a kormány méltányolta a természeti nehézségeket és akadályokat, melyekkel meg kellett küzdenie; más szóval: est modus, in rebus — a törvény kijátzására.

A fővonalnak következő szárnyvonalai lesznek:

Gerendnél kiágazva, M.-Vásárhelyig. E szárnyvonalon érélyesen dolgoznak; 1870. december 1-éig meg kellene nyilnia, de valószínűleg elhuzódik ennek megnyitása is; mégis a szárnyvonalok közt leghamarább lesz kiépítve.

Egy más szárnyvonal a Tövisnél kiágazó és Gyula-Fehérvárig vezető szakasz, mely az első erdélyi vaspálya vonalával létesítendi az összeköttetést, ez utóbbi ily módon szintén szárnyvonala lesz a fővonalnak. Megnyitási ideje e szakasznak is 1870 december 1-je.

Végül Kis-Kapusnál kiágazva, N.-Szebenig vitetik egy szárnyvonal, s ez a verestoronyi szoroson át keresheti összeköttetését az oláh vasúthálózattal, ha ugyanez kedvezni fog a vonalnak. A megnyitás megállított ideje 1871 november 1-je.

Tervben vannak még a Kolozsvártól Beszterczére, a Brassótól Gyergyó-Szt.-Miklósra s a Maros-Vásárhelytől a Marosvölgyben vezetendő szárnyvonalok.

A fővonalnak Brassóig 1872. október 1-jéig ki kell teljesen épülnie. Teljes kiépülése azonban még igen messze van. Kolozsvártól Brassóig még 40 mértföldnyi út van kiépítendő. S az e tekintetben való késedelem aligha nem fog nevezetesebb károkkal járni. A keleti vasút ugyanis, főleg politikai szempontokból tanácsoltatott; e vonalon át akartunk továbbá utat nyitni a keleti kereskedésnek; s ennek egyik főelőmozdítója, hogy a keleti vasút által meghatározott ponton történjék a csatlakozás az oláhországi vonatokkal. Ámde az „Első erdélyi vasút“ piski-petrozsényi vonalával már sokkal közelebb áll az oláh vasútakhoz, mint a keleti; amaz a határig csak másfél mértföldnyi hosszabbítást kell hogy tegyen; míg a keletinek 40 mértföldnél is többet kell építenie csak a magyar birodalom határain belül. Természetes, hogy az oláhországi vasútak legelőbb ott fognak csatlakozási pontot keresni, a hol azt legközelebb találják; s jelenleg legközelebb találják a Zsilyvölgyben. E pont döntővé válhat az oláhországi vasútak hálózatára nézve is; s ily módon könnyen elűtethetik a magyar keleti vasút főfeladatától. Már e körülmény is indokolja, hogy a keleti vasút fővonalának kiépítésével sietni kell, — természetes dolog lévén, hogy a szomszéd ország vasútja majd oda fog csatlakozni, hol készen találja a csatlakozási pontot.

A keleti vasút fő, valamint szárnyvonalainak kiépítése az 1868 XLV-ik t. czikk által W a r r i n g Károlynak Londonból, adatott át. Ugyanannak a Warringnak, ki, mint a berlini Strouszberg, valóságos vasútkirálynak nevezhető, s kinek már számos vasúti vállalatai vannak ugy Olasz*, mint

Spanyolországban, Braziliában és Kelet-Indiában. Többnyire a legmerészebb vasúti vállalatokat kezdte meg; ilyen a Themse alatti alagút Londonban, a Mont-Cemisen átmenő vaspálya stb.

A keleti vasút kiépítését folytató vállalat teljes czime „Waring brothers et Eckersley“ azaz Waring testvérek és Eckersley feloszlik forgalmi vagyis üzleti és építészeti osztályra.

Az építést az egyik vállalkozó társ Eckersley William maga személyesen vezeti. Segéde és ügyvezetője az e tekintetben kitűnőleg gyakorlott és ügyes Garmer A. Warring testvérek teljhatalmu megbízottja Petler Herz lovag.

A mérnökök egytől egyig angolok; régóta a Warring testvérek vállalatainál dolgoznak különféle országokban.

Az építés könnyebbitése végett az egész vonal „sec-tiók“-ra van beosztva s mindegyikben külön főmérnök vezet a munkálatokat. Ilyenek a telegdi szakaszban Chapman, a feketető-csucsában Roter, a b. hunyadiban Winger, az egeresiben Lien, végül a kolozsvári szakaszban Kilgaur, egy kiválóan képzett s művelt ur.

Az egyes szakaszok ismét alosztályokra osztattak, melyeknek élén mindenütt egyes mérnök állt. N. Váradtól Kolozsvárig összesen 16 osztályzat volt.

A n. várad-kolozsvári részen összesen 75 órház van. Útátmenet 91, nagyobb részt mezsei utak, melyeknek egy része a vasútvonal alatt vág át s így inkább hídnak tekinthető.

Vizátbocsátó, részint boltozott, részint nyitott 191 van, a mi, tekintve a 20 mföld hosszú vonalat és te-

kintve különösen a vidék természeti viszonyait, igen kevés. Mert e vidéket összeviszza kovályogják a patakok és tartós esőzések, vagy felhőszakadások alkalmával — melyek igen gyakoriak — a völgyek annyira megtelnek, hogy inkább több, mint a szükségesnél kevesebb vizátbocsátó venne el a hegyi patakok mérgét és biztosítaná a pályát a rongálások ellen.

Folyóvízen átvezető híd összesen 3 van. A Körösön átvezető híd, mely N. Várad mellett fából épült 13 nyílással bír s ezek mindnyája 12 méter hosszú. S ezen kívül van még egy vashíd is. A második híd Csucsánál 12 méter hosszú. Megjegyzem, hogy itt csak a folyóvizeken átvezető hidakról szoltam; a többi hidak, melyek ha van is patakokon vezetnek át, s néhol a vizátjárás végett is hagyattak, ott hol most nincs viz, csak esőzések folytán lesz, valamint azok, melyek mezei utak fölé épültek, de szintén vizátbocsátók, ezen utóbbiak között soroltattak elő.

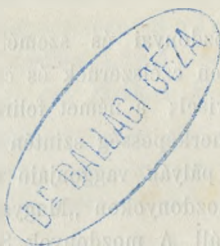
A társulat mozdonyai és személy-, valamint málhaszállító vagonjai igen czélszerűek és csinosak. Valamennyi magyar felirást visel; a német felírás hiányzik ezeknél: ónsúly, hordsúly, teherképesség szintén magyarul van jelezve; holott a többi pályák vagonjain mindez németül van. A vagonokon és mozdonyokon „Magyar keleti vasút“ vagy „M. K. V.“ felírás áll. A mozdonyok Sigl mozdonygyárban készültek. A személyszállító kocsik, még a IV-dik osztályuak is szelelőkkel vannak ellátva az oldalokon, a mi más pályák vagonjainál ez ideig még hiányzik.

Neveket — mint más pályáknál — a mozdonyok nem viselnek. Egyszerűen számokkal láttattak el. Három osztá-

lyu mozdony van; az I. gyorsvonatok, a II. vegyes, a III. tehervonatok számára.

E vonal n. várad-kolozsvári része 79 kisebb vagy nagyobb, szélesebb vagy keskenyebb hegyútvágáson megy át; s ezek után azonnal völgyek s a völgyekben töltések következnek. A hegyútvágások tömegesen csak Révnél kezdődnek és folytatódnak Kolozsvárig.

(Vége).



55.3

2v02

DEMÉN EÁSZÓ
KÖNYV-, MŰ- és HANGJEGY-KERESKEDÉSE
KOLOZSVÁRT,
FŐPIACZ.

A két magyar hazát közelebbről érdeklő irodalom előszeretettel van
kereskedésemben képviselve.

MAGYAR, NÉMET, FRANCZIA
REMEKIRÓK és DÍSZMŰVEK.

IFJUSÁGI IRATOK ÉS KÉPESKÖNYVEK
minden kor számára.

IMA és ÁJTATOSSÁGI KÖNYVEK,
egyszerű, olcsó, ugyszintén fényes díszkötetben.

A hirlapokban bármely könyvkereskedés által hirdetett
KÖNYVEK, KÉPEK, HANGJEGYEK
általam gyorsan szereztetnek meg.

FÖLDGÖMBÖK, FÖLDKÉPEK ÉS ÚTAZÁSI KÉZIKÖNYVEK.

A bel- és külföldi mindennemű
KÉPEK, ZENE ÉS EGYÉB MÚDARABOK
RAKTÁRA.

Bécsi új zongorák és harmoniumok
gyári áron, jótállás mellett adatnak; és használt hangszerek újakkal
cseréltetnek ki.

Thales, — Pherekydes, — Anaximander, — Anaximenes, — Pythagoras, — Xenophanes, — Parmenides, — Zeno, — Heraklitos, — Democritos, — Leukippos, — Empedokles, — Anaxagoras, — Sophisták, — Protagoras.

Aigner Lajos könyvkereskedésében (Pest, Váciutca, Nemzeti Szálloda) még e hó végén megjelenik

Mátrai Ernő

„A PHILOSOPHIA CHRESTOMATHEIÁJA“

művének I-ső füzete.

Ignoti nulla cupido. A philosophia koryphaiosainak művei maig sincsenek a magyar irodalomba átültetve. Magyarország ifjúságának még nem volt alkalmja a bölcsészet örökbecsű eszméit közvetlenül az illető írók műveiből, vagy a legközelebbi forrásokból megismerni. Természetes, hogy ily körülmények közt a philosophia studiuma hazánkban mindeddig nem verhetett gyökeret. Compendiosus, s mindég az illető szerző subjectiv felfogását magukon hordó tankönyvek míg egyrészt a tanulót az írók rendszerének járszalagán vezetik, elenyésztik a philosophiai gondolat közvetlen, s vonzó üdességét. Az ifju Magyarországgal a philosophia studiumának megkedveltetése, s a gondolkodás önállóságának fejlesztése célja e műnek. A „Philosophia Chrestomatheíája“ a bölcsészek tanaiból, a philosophia forrásaiból egybeállított, szövegmagyarázó jegyzetekkel ellátott mutatványokat ad. Minden füzetet az abban felölelt philosophiai korszak dióhéjba szorított történetével vezeti be, s bő bibliographiával kíséri, mely a philosophia történetének önálló nyomozására kedvet érzőt az ó, új és középkori, kül- és belföldi irodalomban egyenként nyomába igazítja az egyes bölcsészeknek. Minden füzetet egy a szerző által egybeállított térkép kísér, mely az egyes korszakok philosophiai iskolának geographiai helyzetéről s a philosophia időnkénti topographikus terjedéséről nyújt tájékozást.

A Sokratest előző görög philosophiát tárgyaló, 9 ives első füzet tartalma a következő:

Előszó. A Sokratest előző philosophia története. Bézvezetéstől I. A philosophia eredete és az ókorinak felosztása Diogenes Laërtius szerint, művének Πρεσβυον-ából II. Aristoteles a Sokratest előző philosophiáról. Aristoteles Metaphysikája I. könyvéből. A Sokratest előző philosophia Bibliographiája 42 lapon. Thales. Pherekydes. Anaximenes. Anaximander. Pythagoras. Xenophanes. Parmenides. Zeno. Heraklitos. Demokritos. Leukippos. Anaxagoras. Empedokles. Protagoras (Diogenes Laërtiosból). Protagoras (Sextus Empiricusból). A Sophisták (Philostratus Lemniusból). A Sophisták (Plato Protagorasából). A Sokratest előző philosophia térképe. — **Az első füzet ára 80 kr.**

