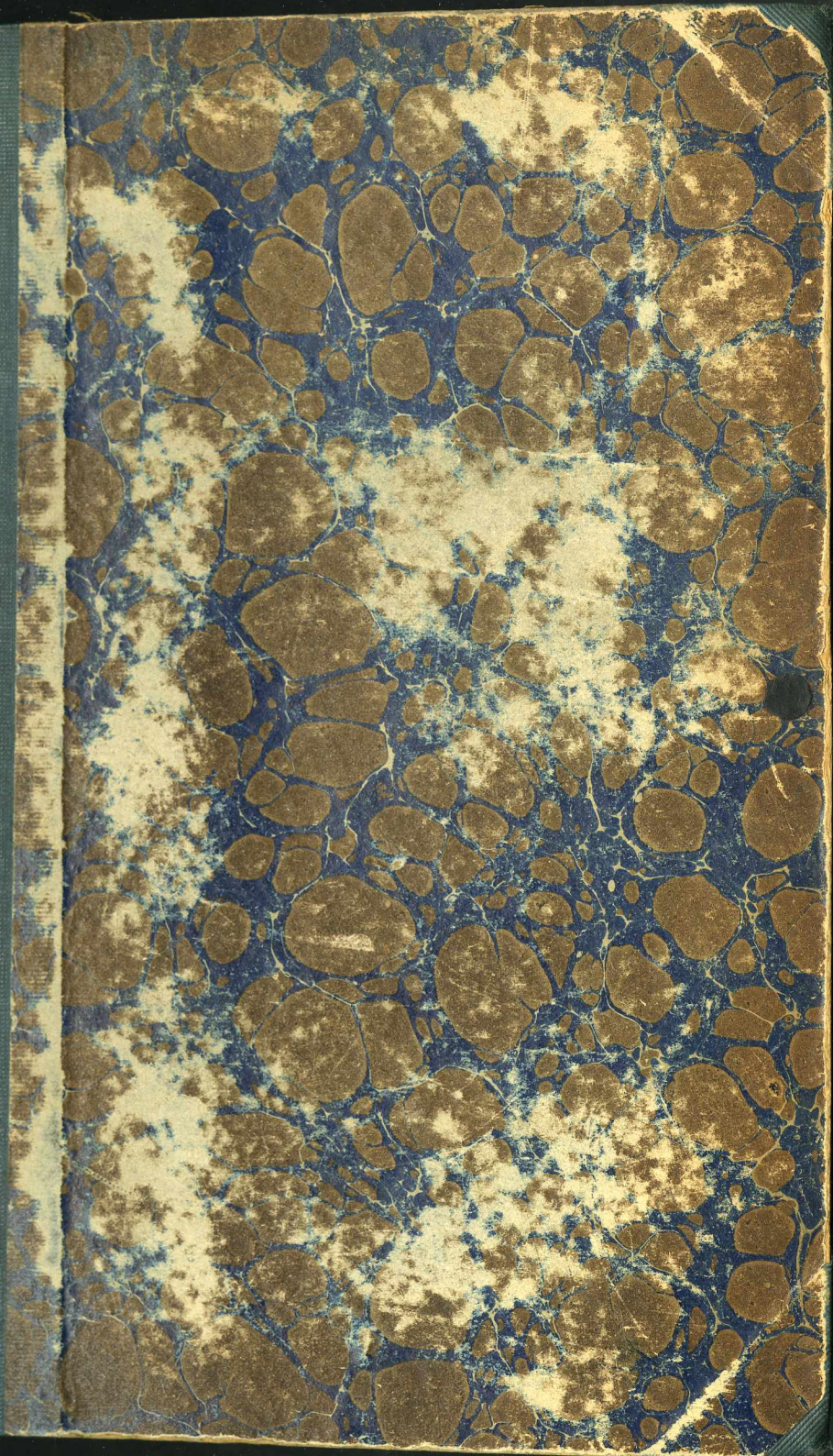


Politikai
röpiratok.

115.



115
959

SZLAVONIA

ÉS

VASUTJÁNAK ÜGYE.

IRTA

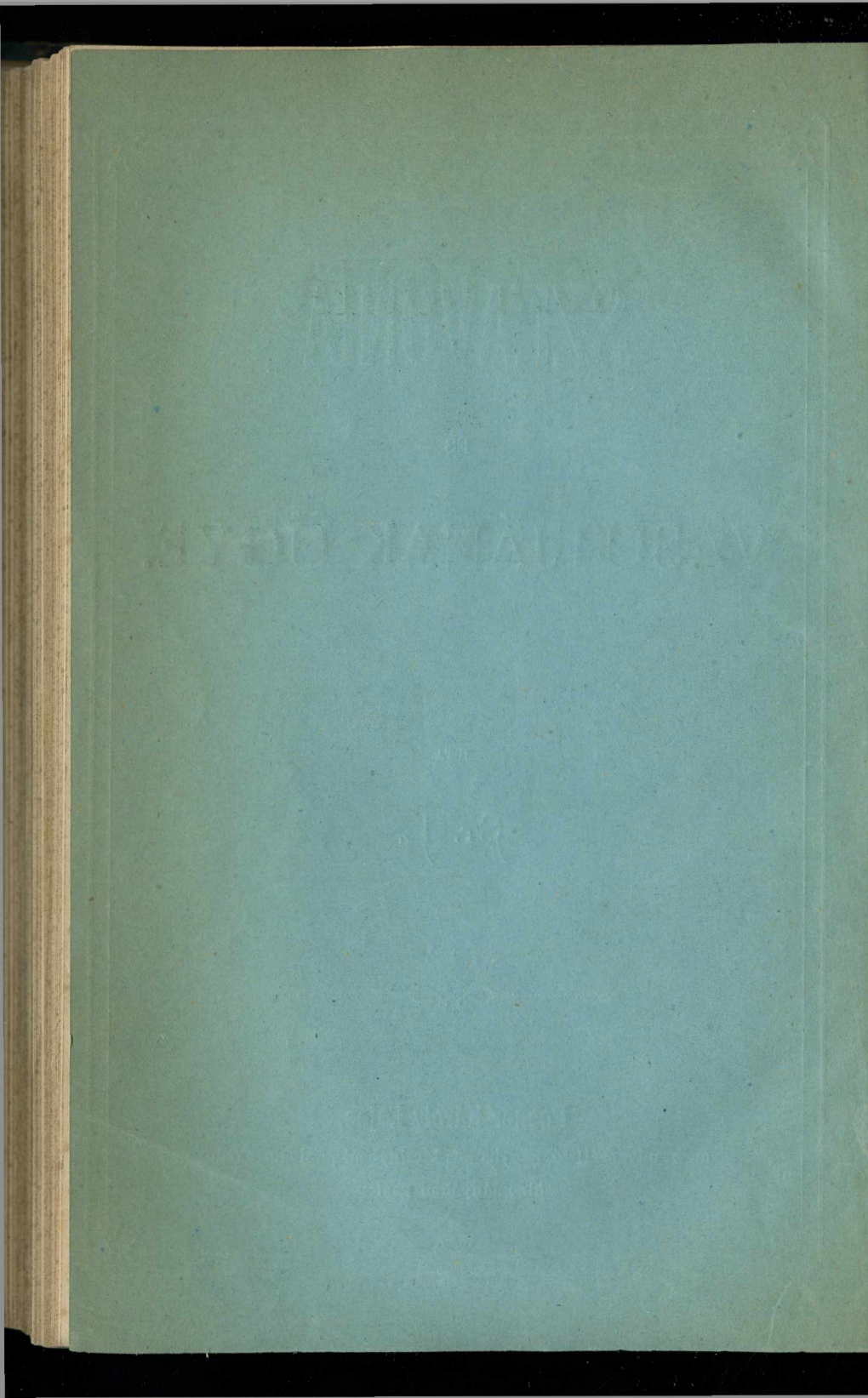
ST. J.

11.

Posner Károly Lajos,

m. k. udv. szállító, nagyban és kicsinybeni papírkereskedő,
bizományában Pesten.

1869.



SZLAVONIA

ÉS

VASUTJÁNAK ÜGYE.

JRTA J. ST.

PEST, 1869.

ÁRNYVONAL

DE BALLAGI GÉZA

PÉVÁROSI
KÖNYVTÁR
1912

1912. JÚLIUS

Szlavonország egyetlen tartománya az osztrák-magyar birodalomnak, mely mind e mai napig nem tudott sínutra szert tenni; az épülőfélben levő **erdőd-eszéki** rövid vonal az országot csak legszélső északkeleti oldalán érinti, s így számba sem vehető.

Már több mint 20 év óta tárgyalják röpiratokban, hirlapokban, a különböző tervekhez képest, hogy mely irányt tűzzenek egy a **Dunát az ádriai tengerrel** összekötő vasutnak, kivált újabb időben a szélrózsa minden irányában neki fogtak a tervjelzésnek (Tracirung), mindegyre küldöttségek járultak a felséges trón, a miniszteriumok, a horvát országgyűlés színe elé, a nélkül, hogy mindez óráig valami döntő határozatot eredményeztek volna.

Jóllehet a **Zágrábba** egybehívott horvát országgyűlés az 1864. év óta már többszörösen, jelesül azonban az 1869. márczius 8. tartott ülésében „egyhangulag“ hozott határozatot az iránt, hogy a szlapon vasut teljességgel az ország szükségeihez mérten, mily irányt vegyen; mégis ez évek óta pengetett ügy sehogy sem tud lendületet venni, sem pedig az országgyűlési határozat értelmében, a czélszerűséghez mérten, a lakosság kívánata és sürgető szükségéhez képest megoldásra lelni. Pedig az államtól mai napig igényelt terhekhez képest senki sem érezheti jobban a szlapon vasut szükségét ez ország lakosságánál, mint kik emlékezet óta jó kiviteli és a nagyobb közlekedési s kereskedelmi helyekhez vivő közlekedési utak hiányában szenvednek. Ezek folytán kiki megfoghatja azon serény iparkodást, mely a vasut létesítése iránt különösen az ország belsejében az által nyilvánul, hogy sem a magán tervjelzéstől nem sajnálták a költséget, sem pedig egyéb fáradságot nem kíméltek.

Az ország földirati helyzete, amint azt az idecsatolt térkép elébünk tárja, mindenesetre megkívánja, hogy a vasut jól kigon-

dolt módon, czélirányosan építtessék, mert különben a nyugatról keletre vonuló **Psún** és **Papuk Kerndia** hegység miatt az ország egy része a vasut által nyújtott jótéteményeket nemcsak nem élvezhetné, de a lakosság tevékenysége is elzsibbaszthatnék, és az magában anyagilag okvetlen a tönkrejutás szélére dobatnék.

Szlavonország és vele a szlapon határőrvidék, melyek mindketten számba veendőek e kérdés megoldásánál, északról birja a Dráva völgyét, a hasonnevü hajózható folyóval, délről a Száva völgyét a hajózható Szávával, és a két hegység között az ország közepe táján a Longya, az Orljava és a Pakra-völgyet. E három völgyet egymástól két keskeny vízfolyás választja el. — A fönnebb megnevezett két folyó mentében végignyuló heglánczoknak némely csúcsai 2500—3200 lábnyira vannak a tenger színe felett, s innen származik az, hogy ha a Dráva völgyének viszik a vasutat, sem a Száva völgye, sem az ország belseje a Longya-Pakra völgyében nem érezhetik annak jótékony hatását; s ép ugy áll a dolog, ha a vasutat a Szávaszéli laposoknak viszik, mert ez jobban szolgálna a hasonnevü völgynek és a szomszédos török tartományoknak, mint a Psun hegységen túl eső szlapon lakosságnak.

Ujabb időben, t. i. az 1862. év óta akadnak részint társaságok, részint egyes tőkepenzesek, meg maguk a lakosok közül is elegenden, kik Szlavonországnak, Sziszeknek Eszékkal való összekötését is szem előtt tartva, következő vasutvonalakat javasolják:

1) Az egyik vonal Eszéktől fogva a Dráva völgyén Verőczen keresztül az Illava völgyébe Sziszeknek vitetnék, okvetetlen Baresnak vivő szárnyvonallal.

2) A másik meg Eszéktől Broodnak, innen a Száva völgyén Sziszeknek.

Minthogy azonban ezen vonalok egyike sem tökéletesen vagy csak félig is megfelelő, tervbe vétetett:

3) A vasutat Eszéktől fogva Nasic-on át, a Selistye völgyén keresztül a Londja völgyébe, Pleterniczán és Pozsegán át az Orljava-Pakravölgy mentében Pakráczon, Banovajarugán keresztül Sziszeknek vinni, szárnyvonalait Pleterniczától Broodnak és Banovajarugától Ó-Gradiskáeresztvén.

Az e részben illetékes véleménynyel bíró nagyméltósága m. kir. minisztertanács eddigelé még nem terjesztett semmi javaslatot a magyar országgyűlés elé, melyben akár az egyik, akár a másik irány mellett nyilatkozott volna. A magyar közlekedési miniszterium közegei mind a három vonalon megtették a kellő tanulmányokat, de azok, úgy látszik, határozottan utasítottak a Száva vonal iránt, mert a működő mérnökök részéről a lakosság irányában ezen vonal állítottatott egyetlen elérhetőnek, és ezen miniszterium technikusai különös előszeretettel pártfogolják a száva-völgyi vasut eszméjét.

Az ország lakosainak többsége, s vele együtt a horvát-szlavon országgyűlés eddigelé csak a 3) pont alatt megjelölt irány mellett nyilatkozott, és pedig következetesen, a Schmerling minisztersége alatt együtt volt országgyűlés csakugy, mint a mostani, mely Magyarországgal megkötötte a közjogi egységet, tehát két országgyűlés, mely pedig egymástól különböző elveket követett, a vasutra vonatkozó ezen országos ügyben egyetértett, és „egyhangulag“ a mellett nyilatkoztak, hogy a vasut Szlavonország közepét kell, hogy hasítsa, mint ez a 3) pont alatt kifejtetett, a mi ezen vasut ügyének megoldásánál különös nyomatékkal bír, és a horvát-szlavon nemzetre kényes dologgá válik, melylyel gyöngéden kell bánnunk, hacsak a nemzeti becsületérzetet megsérteni nem akarjuk.

Jóllehet ezen kérdés a közjogi szerződés értelmében a Magyarországgal közös ügyek sorába esvén, a pesti közös országgyűlés elé tartozik, mégis némileg méltán elvárható, hogy tartományunk gyűlésének e részbeni határozata, mely a lakosok többségének kívánatával megegyezett és mindannyiszor „**egyhangulag**“ hozatott, okvetetlen tárgyalatni fog, és pedig igazsághoz képest.

Az ember azt hinné, hogy ha a törvényhozás valamely országos ügyet többség utján eldöntött, úgy az ellen minden kifogás, legyen az akár technikai, akár másféle természetű, már magában hasztalanná kell, hogy váljék; alkotmányos országokban legalább így van rendén; nálunk azonban úgy látszik, másként áll a dolog. Csodálkozva s megütközéssel kell hallanunk, még mennyi mindenféle dolgot emlegetnek, és ez ügynek eldöntése különösen még

csak a magyar országgyűlés és koronára lévén bizva — alkalmul kell, hogy szolgáljon az iránt, hogy nyilvánosságra lépjünk oly ügygyel, mely Szlavonország jóllétére kitünő fontossággal bír, a mennyiben oly tervet foglal magában, melynek kivitele legfőbb mértékben javára szolgál ez ország összes lakossága érdekeinek s melyet ennél fogva semmi szín alatt nem mondhatni egyoldalunak.

Ha már kifejtettük a Szlavóniában építendő vasut szükségét s célirányosságát, legyen szabad a fenn kijelölt három irány részleteibe is belebocsátkoznunk, és pedig

az 1-ső pontra vonatkozólag:

a Dráva-vonal, eme kedvence azon embereknek, kik ha egy eszméért lelkesültek, a korszellem haladásával s az ennek folytán bekövetkezett változásokkal nem gondolva, vaktában haladnak a maguk elé kitüzött cél felé — eme vonal egyik rég táplált óhaját valósítaná a Dráva völgye lakosságának, kik a hajózható Dráva folyó, a pécs-baresi vasut szomszédságával és egy jó országuttal — melynek kiépítése jókora mértékben tőlük függ — be nem érik, hanem minden helységet sínuttal akarnak összekapcsolni, rá sem hederítve, hogy még rajtuk kívül is laknak még elegenden az országban, kiknek szintén van igényök ezen drága közlekedési eszközre, és megélhetés tekintetéből reá is szorultak. Volt rá idő, midőn ezen Dráva-vonalnak, habár az egész ország roppant kárára, lett volna értelme, akkor t. i. mikor még a mohács-pécs-bares-zákányi vasut tervéről szó sem volt, most azonban, midőn ezen vonal már használatba vétetett a Bares, Verőczétől az Illava völgyén keresztül Sziszeknek vitt vasut, — eltekintve attól, hogy mai napság már csak pusztá játékszer — párhuzamos vasúttal (Parallel-Bahn) kell hogy tűnjék fel az épülő félben lévő zákány-zágrábi vonal mellett, annál is inkább, mert Verőczétől fogva az egész Illava-völgyön keresztül a vasut terményekben szükölködő vidéket hasít, egyetlen oly állomást sem érintvén, mely be- vagy kivitellel bírna. Ezen érvek nyomatékos voltát nem tagadhatni, és ezen nézeteket vallják a drávavölgyi képviselők is valamennyien, mit az is bizonyít, hogy azok f. é. márczius 8-án a zágrábi országgyűlésnek e napon tartott ülésében a Szlavonország közepét hasító irányra szavaztak, — már pedig ha más színben látták volna a dolgot, egyik vagy

másik közülök minden bizonynyal sikra szállt volna a többség ellen, vagy legalább is tartózkodott volna a szavazástól, a mit nem is vettek volna egyiküktől sem rossz néven.

Egyébkép még a fennálló alföldi vasuttársaság a Dráva-völgyet véli egyetlen helyes kapocsnak, melylyel Eszékkel Sziszekkel összeköthetni, és ez nagyon természetes, miután az ily társaságok az országok s népek javával nem igen szoktak törődni s így a szóban forgó társaság is, tanulmányozással nem fárasztva magát, minden teketória nélkül az első völgyet, melyre a térképen ráakadt, kiindulási pontul vevé Sziszek felé. — Eltekintve azon körülménytől, hogy a magyar országgyűlés azon határozatában, melylyel az alföldi vasutat helybenhagyta, különösen meghagyta azt, hogy az eszék-sziszeki vonalra teljességgel idegen társaságnak adassék engedély, bizonyos, — az előbbi években szerzett előjogok folytán alig szerezhethet a Dráva völgyében más valaki engedélyt Barcs, Eszék és Zimonynak vasuttal való összeköttetésére.

Van lehetőség benne, hogy majd évek multán szükséggé válik a Dráva területén a vasút; de most, midőn Szlavóniának még nincsen vasutja, a Dráva völgyében építeni vasutat annyi volna, mint a lakosság egynegyedét a lakosság háromnegyedének rovására igazságtalanul pártfogolni, egy oly vidéket részesíteni a vasut áldásában, melynek ugyanis meg van jó kiviteli útja, hajózható folyója és a barsi vasut szomszédsága, a miből, kivált a többször említett völgy felső részére háramló bő haszon, annak alsóbb szélesebb része oly vasut létesítésében, a milyen a 3-dik pontban leiratott, sokkal nagyobb mértékben kell, hogy megóva lássa érdekeit, mint azon esetben, ha a vasut magán a Dráva völgyben vitetnék keresztül.

A 2-ik pontra vonatkozólag :

a Száva-vonal, melyet néhány technikus különös előszere-tettel dédelget, kétségkívül leghosszabb valamennyi szlavonai vasutvonalak között; azon balhiedelem, hogy csak ezen laposban lehet olcsó vasutat építeni, a Száva-völgye sajátságainak félre-ismerésén alapszik, mert az évente ki van téve a Száva áradásának, következésképp a valóságos róna részén nem is lehet építeni; külebb az ut felé a gátat sokkal magasabbra kell felhányni, mint-

sem magában a tervjelzésben (Tracirung) felvétellett; a Psún hegységből számos hegyi patak szakadván a Szávába, melyek ősszel, tavasszal és nyáron minden felhőszakadás után megáradnak s ennél fogva költséges eresztékeket igényelnek; ez okból a gátnak magasabbnak is kell lennie, mint rendes állapotban; azonfelül a vasut Broodtól Mercidorfig jobbadán csak szilvasokat hasít át, melyek tetemesebb telekbevéltási tőkét igényelnek. — Lehet, hogy a tervjelzés (Tracirung) ennek mértföldje után kevesebb költséget vetett ki, mint azon vasut mértföldjére, mely Szlavonia közepét hasitaná, de a kivitel ennek ép ellenkezőjét bizonyítandja. Egyáltalában még sehol nem építettek a határőrvidéken vasutat, és ha egyszer hozzá találnának fogni, majd meglátja minden társaság, hogy mennyi mindenféle dolga akad.

Ilyetén körülmények között, ilyes örökölt előítéletek, ilyen atyafiságos komaságos pártfogolás mellett még keserű tapasztalatokkal, nem is sejtett nehézségekkel kell egy magánvállalatnak küzdeni, és a ki a határőrvidéken a dolgok fennálló rendét ismeri, bizonyára áldást, szerencsét és bőséges béketűrést kívánand minden építkezési vállalkozónak.

A fenn leirt körülmények az építkezés olcsósága ellen bizonyítanak, és még egyéb nehézségekre is mutatnak. De még mindezeketől eltekintve is, sehogy sem felel meg ezen vasut Szlavonia szükségének, mert a Psún-hegység közbe esvén, a vidékbeli lakosság semmikép nem részesülne a vasut áldásaiban, sőt ellenkezőleg, az idáig nagy ügygyel-bajjal beplántált kereskedelem és annak vásárai elzüllesztetnének, a határőrvidéken pedig, hol a fennálló rendszer nyomása alatt a kereskedelem fel nem virágozhatik, ezen túl sem fog eléretni semmi, mert az üzlet, a közlekedés, természetöknél fogva ezen rendszerrel ellenkező irányba törekednek. — Másfelől a vasut oly vidéken halad keresztül, mely bár termékeny, de termelés tekintetében még nagyrészt hiányos. Minden reform, melyet behozni szándékozunk, papiron nagyon szépen megáll, de a valóságban egészen ellenkezőleg üt ki.

Tény, hogy felülről mindent megtesznek, a mi a határőrvidék emelésére kivihetőnek látszik; de ott, hol a javító intézke-

désnek sajátkép hatnia kellene, a községben minden utasítás ellérére a dolgok a régi borbén maradnak.

Miután a határörvidék ügye, ugy látszik, még nem érett meg a végleges megoldásra, sem külön ipar fennállása, sem ennek mihamarábbi behozatalának nem lelni ott nyomát, még a legközönségesebb iparosztály is hátramaradt még a legszerényebb mértékhez szabott dolgokban is.

A Száva-völgye nemzetgazdászati érdekének az által, hogy ama völgyben vasutat építünk, nem igen segítünk, és a mellett ez által Szlavonia ugyanazon természetü érdekei tökéletesen megkárosíttatnak és tönkre tétetnek, ellenben e tekintetben sokkal jobban megfelelnek a határörvidéknek a 3) pont alatt megemlített szárnyvasutak, kivált a hadászat elveit is számba véve.

Azon vasut, mely a Száva-völgyén vitetnék keresztül, nagyon is közel esnék a szomszédos külföldhöz, a mennyiben néhány óra lefolyása alatt a tulsó partról támadó ellenséges had szétrombolhatná, s ennek folytán a közlekedés megakadna, a mi a Szlavonia közepét hasító vasutnál nem igen volna lehetséges.

A Száva-völgyén építendő és tavaly óta oly nagy előszere-ttel felkarolt vasutnak különös eredete van. Ha építését csakugyan foganatba vennék, a jövő a várt eredmények helyett, ezen vasut pártfogóinak legnagyobb keservére ép ellenkező s nagy horderejű sajnós következményeket szülhet.

A Szávavonalnak mégis csak el kellene ágazni Brood és Ó-Gradiska alá, a végből, hogy a törökföldi vasutakhoz csatlakozhassék, s igya Száva-völgyén, a nélkül, hogy ennek lakosaira különös haszon háramlanék, belőle kizárólagosan a török tartományok javára átviteli vasut (Transit-Bahn) építették, mialatt Szlavonország egyuttal elrekesztetnék a világforgalomtól.

A 3-ik pontra vonatkozólag :

Ezen vonal, melynek tervjelzését (Tracirung) a pozsegai társulat végeztette, és melyről az illető munkálat be is adatott a a magyar közlekedési miniszteriumnak, kétségkívül a lehető legtöbb helyi előnyöket egyesíti magában, az ország három főbb völgyei érdekeinek számbavétele mellett, mert ezen vonal Eszék-től fogva a Drávavölgyét legszélteben, és Nasic felé Bizovac és

Koska nevű állomásokat magában foglaló terménydus vidéket hasít, a Selistye-völgyön keresztül a Londja völgyébe ér, Pleternicán keresztül Pozsega sz. kir. várost érinti, továbbá a Pakra és Orljava völgy mentében Pakrácz mezővárost rakhelyével, a lip-piki iblanyfürdőt utjába ejti és Banovajaruga Kutinán keresztül Sziszekre ér, ez által Szlavonország a két hegység közé eső belsejének meghozván a vasut áldását, a tervjelzésen (Tracirung) keresztül esett pleternica-brood-banovajaruga-ógradiskai szárnyvonalakkal egyszersmind számbavévén a nemzetgazdasági szükségletet és a hadászati érdekeket egyaránt s módját ejtven a török vasutakhoz való csatlakozásnak is.

Senki sem állíthatja az önzést ezen vasut kutfejél, a tervjelzésben résztvett engedélyesek igazi őszinte hazafisággal, testvériesen vették számba Dráva- és Száva-völgyi felebarátaik érdekeit; ezen vonal a legméltányosabb, minden kiváncsolomnak megfelel, legnépszerűbb az országban, amit eléggé bizonyít az is, hogy a horvát-szlavon országgyűlés ismételten „egyhangulag“ gondoskodott róla s elhatározá, hogy a felséges trón színe előtt szószólója leend.

Ezen irány Londjatól Sziszekig az egykori zimony-fumei vasutnak képezi egyik gyűrűjét és az 1863-ki április 13-án kelt királyi leiratban adott királyi ígéret szerint biztosítottnak látszik a lakosság részére, mely azon édes reményt táplálja, hogy mostan a felség ezen ígéretét annál is inkább számba veendik, mert azt országgyűlésünk oltalma alá vette és beváltása különben is legelőbb óhaját, legsürgetőbb szükségét képezi a lakosságnak, másfelől meg az által nem kedveztetnék semmi alkotmányellenes érdekeknek.

Tavaly a magy. kir. közlekedési miniszterium egy enquête-bizottságban belga mérnökök által végzett felületes tervjelzés (Tracirung) alapján a vasut ezen iránya ellen némi kifogásokat tett, azt vetvén ellene, hogy 1 : 40 arányban fordulnak elő rajta emelkedések, s ennél fogva nem is építhetni rajta, már csak azért sem, mert a károlyváros-fumei vonal ugysis fölötte költséges lévén, magas biztosítéki összeget igényel.

Pozsega vármegye lakossága ezen állításon mélyen megin-

dult és társaságot alakított, mely tervjelzésre való engedélyért folyamodott, a végből, hogy bebizonyítsa, miszerint az esetelt nehézségek nem léteznek. Részint közaláírás útján, nagyrészt pedig a megyei alaphól telt költség reá, hogy megcsináltatták tervjelzését egy Eszéktől Pozsegán át és Pakráczon keresztül Sziszekre vivő, és Brood meg Ó-Gradiskára szárnyvonalakat bocsátó mozdonyvasutnak, és az erre összeállt társaság már f. évi február 20-án felterjeszté az illető teljes munkálatot a magy. kir. közlekedési miniszteriumnak.

Az Eszéktől Pozsegán keresztül Sziszekre vivő fővonal 29, a pleternica-broodi szárnyvonalok $5\frac{7}{8}$, a banovajaruga-ó-gradiskaiak $6\frac{3}{8}$ mértföldre terjednek. Az e szakmában legfőbbeknek ismert tekintélyek nyomán bizvást állithatjuk, hogy a tudomány jelen állását, az összes vonalon kéznél levő forgalmi eszközöket felvéve, nehézségek nem léteznek, mert a 670 meternyi hosszú búi alagut 9300 meternyi távolságra emelkedik 1 : 100, a 850 meternyi hosszú londjai meg 1 : 150 arányban, a többi vonalak pedig részint vízszintes, részben pedig csak negyon csekély emelkedéseket vagy lejtőket mutatnak. Az összes építkezést egyáltalában lapátoló munkával győzhetni, vagy $\frac{3}{4}$ mértföldnyi térséget kivéve, mely Búe alatt fekszik és könnyen fejthető követ meg görgeteget (Geröll) rejt belsejében.

E vasut életkérdés Szlavonia belsejére; melynek lakossága ugy is csak a legnagyobb erőfeszítéssel tud a nagy adótehernek megfelelni, és kiviteli viszonyaik bajos volta mellett oly akadályokkal kell küzdeioők, melyekről más vidékeken sejtelemmel sem bírnak.

Az ezen irányban épített vasut a legrövidebb uton köti össze Eszéket Sziszekkel, az Erdőd alatti átjáróval folytatását képezi az alföldi vasutnak; azonfölül természetes uton halad, hogy ezen két állomást egymással összekösse, a mellett az alföld és Sziszek, illetőleg az ádriai tenger közti terményforgalomnak vonala — legrövidebbre lévén szabva, teherárszabálya pedig a legolcsóbbra lévén téve, legnagyobb szolgálatára válik, a mohács-barcsi vasut ellen ve senyt nem támaszt, a szávai hajózásnak kellő szabad mozgást enged, s magát a vasutat is jövedelmezővé teszi, a mennyiben

általa mód adatik arra, hogy a nyers termények Szlavonia belsejéből tovaszállittassanak.

Holott pedig az 1) és 2) pont alatt kifejtett többi vasutvonalak mellett a Pozsega vármegye terményeinek értékesítettésére mód nem adatik, mivel kiviteli utak nem lesznek.

Pozsega vármegyében azon visszásságra akadunk, hogy hajdan az utakat mind a legmagasabb hegyeken keresztül lévén szokás vezetni, a völgyekben, melyeken keresztül pedig fenakadás nélkül lehetne vinni a vasutat, utakat egytalan nem építettek, azontul a vármegye belsejében az utakat makadamizálták, ellenben a vármegye határain túl vivő utakat meghagyták őseredeti állapotokban.

Igy teszem az Orljava völgyből a 2500 láb magas Kerundia hegységen keresztül Eszék felé visz egy ut, melyen valósággal csak üres szekérral járhatni. Arra felé a szállítmányokat Pleterniczán át a gradiskai ezredbe Broodon keresztül kell vinni, s így a teherszállítmányoknak hat mértfölddel többet kell vándorolniok, mintsem valósággal szükséges volna, a portéka pedig a hosszas szállítás folytán még jobban megdrágul. Jóllehet egyfelől Dubokán, másfelől meg Zveczozán keresztül még egy másik völgy szögellik be a Dráva völgyébe, mégis ezen irányok egyikében sem nyilik ut; Sziszek felé csakis Czernek, Uj-Gradiskát megkerülve, nyilik közvetlen kivitel.

A megye felső részének, s vele a pakrácsi és daruvári terjedelmes szolgabirói járásoknak e részben még rosszabb dolguk van; Pakráctól kavicsos ut visz ugyan Czagliczon, Okuczanjén keresztül a Szávának, de ennek a gradiskai ezred közepette egyenes irányban át kell hágni egy 1800 láb magas hegységen, minek folytán csak nagy ügygyel-bajjal lehet rajta 5—6 mázsányi terhet szállítani, és ezt még azonfölül 6 és fél mértföldet kerülve, a Száva széli Ó-Gradiskán keresztül, innen pedig vizen Sziszekre kell szállítani. A másik ut a gradiskai ezredbe eső Kukunjevacz nevű falun visz keresztül, közben 9 meredek sáros dombbal, hol télvíz idején, de esőben bővelkedő években még nyáron sem jut keresztül megrakott szekér. A Daruvár irányában és innen egyrészt Belovár felé, a katori vasutállomás irányában, vagy pedig másrészt

Verőcze helységeen keresztül Barcs irányában vivő utaknak részint nincs kőalapjuk, részint meg oly meredek hegyeken visznek keresztül, hogy azokon terhet szállítani még gondolatban sem lehet.

Mindezen idézett vonalak tövében akadnak völgyek, melyeken sokkal könnyebb s jobb lett volna utat építeni.

Ezen közlekedési akadályok úgy látszik, illetékes körökben némileg méltányoltatnak is, mert a fennebb említett miniszteri enquête-t azzal biztatták, hogy mintegy kárpótlásul a vasut elvesztéseért, az Illava-völgytől Pakráczig lóvasutat fognak építtetni.

E lóvasut aztán újabb időben több rendbeli fölterjesztés folytán Pozsega és Pleterniczán keresztül a Száva völgyébe vivő szárnyvonallá és Pakrácztól Banovajaruga a Száva-vonal csatolványává lőn átváltoztatva.

Ezen utóbbi intézkedéssel, még akkor is, ha az végrehajtanék, az országon, illetőleg Pozsegamegyén nem sokat segítenének, mert tapasztalásból tudjuk, mily haszon háramlik a lakosságra a szárnyvonalak közlekedéséből egyáltalán, midőn minden oldalvonal fővonalba szögellik, ez ép úgy sujtván a személy- mint a teher szállítást. Az a sok időfecsérlés, mely az órahosszanti várakoztatás és a teher továbbszállításának lassuságából ered, minden oldalvonalon úgy megrendíti a menetrendet és magát a menetelt is oly kínossá teszi, hogy akárhányszor hamarább érnének közönséges kocsin rendeltetésünk helyére, mint vasuton. A ki 7 év óta vagy egyszer Pestről Sziszekre utazott, az bizonyára nem fog soha megfélelkezni Pragerhof és Steinbrück állomásokról.

De ha ezen bajtól eltekintenénk, és megszüntetése iránt biztos kezességet nyernénk is, a fenn kijelölt szárnyvonalak már csak azért sem válnak hasznára Pozsegamegyének, mivel Pakrácz és Pozsega közt a megye szívében 7 mérföld teljességgel vasut nélkül marad, Brestovacz és Kamenska nem épen nyomatékalan állomások, fa, barnaszén, üvegáruk és gyümölcsessel való jelentékeny kereskedelmökkel kizáratnának, a Pozsega melletti kőszénbányák kincseit csak nagy kerülöt téve, megdrágítva lehetne elszállítani.

A Pozsega és Pakráczon keresztül Eszéktől Sziszekig építendő vasutnak helyi jelentősége hasonlithatlanul sokkal nagyobb, mint a Dráva- vagy Száva völgyében építendőé, mert Pozsega és

Pakrácz a legbajosabb viszonyok között rakhelyekké fejlődtek, és azontul még nagy jövő is tárul előttök, holott sem a Dráva, sem a Száva völgyében, Eszéket kivéve, egyetlen oly jelentős hely sincs.

Az utolsó 4 év lefolyása alatt tett kimutatások szerint a kir. postahivatal által elszállított készpénz és teherküldemények mindössze ennyit tettek ki, u. m.:

P a k k r á c z o n		
Beérkezett	Készpénz s egyéb értékben	Teher
	forint	vámházsa
1865	311,260	33 ¹ / ₄
1866	379,864	30 ² / ₄
1867	416,469	68
1868	410,800	62 ³ / ₄
Elszállított :		
1865	229,686	11
1866	244,337	8 ³ / ₄
1867	333,851	21 ³ / ₄
1868	384,893	15 ² / ₄

Ha tekintetbe vesszük, hogy utépítésre és a pakráczai kórházra kell jórészt fordítani az adóhivatalba befolyó jövedelmet, hogy ezen pénztár inkább szokott pénzt elküldeni, mintsem posta útján kapni, a pozsegai postahivatalnál pedig a fenn kitett számokat a forgalom még túlhaladja: világos, hogy a fenn kitett összegeket tulnyomólag a kereskedelmi üzlet hozza forgalomba.

A megyebeli termények kivitele az évek folytán közzétett kimutatások szerint kitett:

	bécsi mázsát
Különböző gabonákban	6600
Szarvasmarhában	20,000
Sertésekben	12,000
Fa-, rőfös és forgácsportékában	400,000
Bor és szilvapálinkában	3,000
Hamuzsirban	2,500
Gyapjuban	800
Gyümölcsben	5,000

Összesen: 450,100

Ezen számok vasut létében 3—4-szerre megsokszorozódnának; mert különösen a fának csak legjava vitetvén ki, évente te sok százezer ölet hayynak ott veszni.

A kocsin való teherszállítás drágasága miatt, kiviteli utak nem létében, millió meg millió mázsa szén hever a rakodókban, sok más terményt meg egyáltalában nincs módunkban értékesíteni, teszem a szilvával a földmivelő lakosság disznót hizlal, mivel nálunk a közlekedési akadályok következtében sem aszalt szilvának sem szilvapálinkának nincs rendes kelete. Kivált oly években, midőn a gabonának leszáll az ára, azokból nagy mennyiség szokott elfecséreltetni; teszem még most május havában is bőviben mutatkozik sok helyt csépeletlen gabona. A helyi szükséglet csekély, a készletnek nincs kelendőse, a drága szállítási bérre rámegy a termény értéke, holott a földmivelő fáradságának szeretné jutalmát venni, és mert erre nincsen mód, tevékenysége egyszerűen elernyed.

Szomorú dolog, isten áldásában bővelkedni, s a mellett mégis az adóhivatalba tartozni.

Jóllehet a föld jól fizet, és még többet is megteremne, mégis néhány év óta a kiviteli viszonyok meddősége folytán tespedés állott be, melyet az évről évre szaporodó adóhátralékokból hozzávetőleg megítélhetni, és melyen hova-hamarább segíteni kell.

Jóllehet néhány év előtt több mint negyvenezer forint vétett jegyzékbe végrahajthatlan hátralékul, mégis a még folyton behajttatlan maradt adóhátralék pedig a következő adóhivataloknál kitett:

	Pozsegában 96.000 frtnyi	Pakráczon 92,442 frtnyi
	előirányzat mellett	
Az 1863. év végén	92,248 frt	79,594 frt
„ 1864. „	106,595 „	93,647 „
„ 1865. „	134,652 „	156,405 „
„ 1866. „	160,574 „	151,148 „
„ 1867. „	158,400 „	153,997 „
„ 1868. „	139,899 „	175,426 „

Ha áll az, hogy a számok ékesenszólók tudnak lenni, úgy a fenn kitett számok, kivált a pakráczai járásra vonatkozók, minden

nemzetgazdásznak, de főképp pénzügyminiszteriumunknak bő anyagot szolgáltathatnak a vasutígy megfontolására.

A kutjevo-i adóhivatalnál hasonló hátralékok fordulnak elő, melyek mind oly vidékre szólnak, mely termelő erő tekintetében még a bánságinak sem tágrt.

A Pakráczon évenként 52 ízben hetenkint tartatni szokott marhavásárokra Horvát- és Magyarországból 4—500 marhakereskedő szokott kocsin és gyalog eljárni, a lippiki iblanyfürdőt 10 évi átlag után, felvéve az osztrák-magyar monarchia legtávolabb eső részeiből 340 fürdővendég látogatja és a közel eső daruvári vastartalmu meleg fürdőbe 220-an, és e fürdők mind élénkitenék a személyszállítást.

Különös fontosságot nyer a Szlavonia belsején keresztül vivő vasut hadászati tekintetben, és pedig oly mérvben, mint egyetlen sem a kifejtett vonalak közül; Eszékről és Sziszeokról mint kiindulási pontokrol háboru esetén a sereget a hegység közt gyorsan és észrevétlen elszállithatni vasuton a Száva közvetlen közelébe, részint a fővonalon, részben pedig a szárnyvonalakon, és ha már az utóbbiakat szét találnák rombolni, megmarad még a fővonal, mely a kikémleltetésnek nincs oly könnyen kitéve. A Szávavölgyből való hátrálás esetén a pleterniczai, bresztováczi, czagli-czi hegyszorosokat 16 mértföldnyire kevés haderővel meg lehet védeni, mire a Száva völgyében, hol a vasut teljességgel fedezet nélkül van, egyáltalában nincs mód.

Azonfelül a két szárnyvonalon a Száva ellen folytathatni hadműveletet, a melyek egykoron a török vasutvonalokhoz fognak csatlakozni, kivált száraz években azoknak fővonala magához fogja rántani s szerb-bosnyák forgalmat, és a vállalatot jövedelmezőbbé teszük.

Ezen vasut a gradiskai határőrezred felé ép azon századbeli járásokat hasítja, ép azon határőrvidéki erdőségeket, melyeknek legtöbb szükségök van a forgalom élénkülésére, mivel azok geografiái helyzetöknél fogva jobban gravitálnak az Orljava és Pakra mintsem a Száva völgyében.

Szorosan ezen vasut mentében mintegy másfél mértföldnyire a vízfolyástól vén erdő terület el.

És pedig holdját 1600 négyszögölével számítva

Verőcze vármegyében	50,000
Pozsega vármegyében	234.133
Gradiskai határőrezredben	100,536

Mindössze 384,669 hold

és ebből 284,000 hold merőben erdőség, mely évente, a nélkül, hogy a faizási tőkében kárt tennének, 130,000 öl tüzifát szolgáltatna a vasutra, melynek nem létében ép ugy ott rothadna, mint eddig.

A fenn kitett tüzifa készlet új tényezője a szállítási forgalomnak, mely eddig nem létezett.

A többi 100.000 holdat irtás utján, kedvező helyzeténél fogva előnyösen lehetne kerti, szántóföldnek és kaszálórétnek feltérni, miáltal, a helyett, hogy évente 33,000 forint adóhátralék adná elé magát, egykoron az azok után járó adó fejében, a házi és jövedelmi adót is ide értve, 300,000 forint jutna az állam erszényébe, a nélkül, hogy az állam kezelési költségei lényegesen szaporittatnának.

Az itt elmondottak nem agyrémek, hanem valósággal létező tényezők, és a vasut építésének ügyében akárhogy, de mindenestre számba kell vétetni.

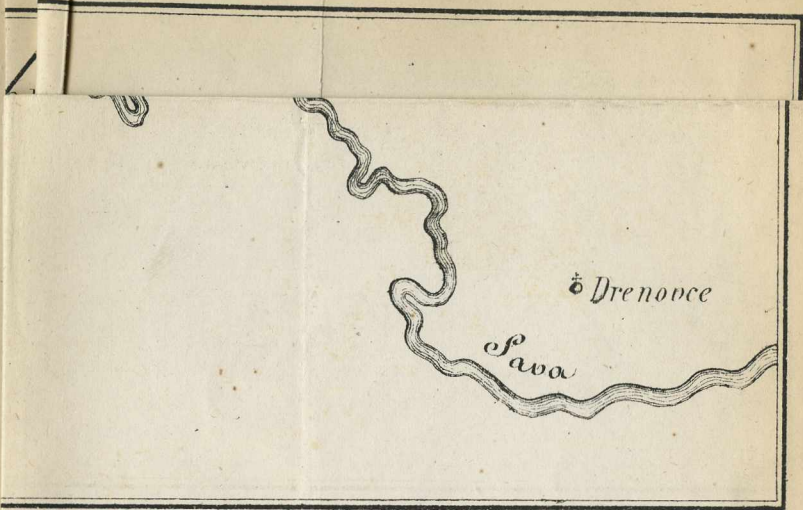
Dⁿ BALLAGI GÉZA.

Z á r a d é k.

A fennebbiekben elmondattott, mily igazságtalan, mily nyomasztó egyáltalán Szlavoniára, hogy nincsen vasútja s hogy annak építését még folyton huzzák halasztják, illetőleg mily veszélyes fenyegeti Szlavonia belsejét ezen ügy balul történhető elintézése; ha a méltányosságot nem tekintve, a vasutat a Dráva vagy a Száva völgyének vinnék, ha Pozsega vármegyét csak amúgy kegyelemből elégtelen szárnyvonalakkal akarnák kielégíteni, a mely vármegye forgalma kifejlődésének ugyanis nem is sejtett nehézségek állnak utjában. — Előbb utóbb ezen ügy el fog döntetni, és Szlavonia összes lakossága bizton reméli, hogy az általunk óhajtott irányban fog eldőlni, és ezt méltán is remélheti, már csak azért is, mert az 1863-diki április 13-ról kelt legfelsőbb fejedelmi kéziratban megígértetett, hogy a vasutat az Orljava és Pakra völgyén keresztül fogják vezetni, a Zágrábba egybehívott horvát-szlavon országgyűlés pedig a nemzet akaratát hiven tolmácsolva, szintén ezen irány mellett nyilatkozott.

Bár illetékes helyen kellőkép méltatnák a közélet ezen hatalmas tényezőjét, és a magyar országgyűlés testvérileg nyujtaná kezét a zágrábinak, megamlékezve arról, hogy Pozsega csak ezelőtt két évvel első törte meg a jeget, még pedig bajos viszonyok közt, egy fontos kérdésben, hiven tanusítván ez által a testvérország iránti hűségét és évek során át iránta táplált szeretetét.

1869. május havában.



ö Drenovce

Sava

von Carl Louis Posner Pest.

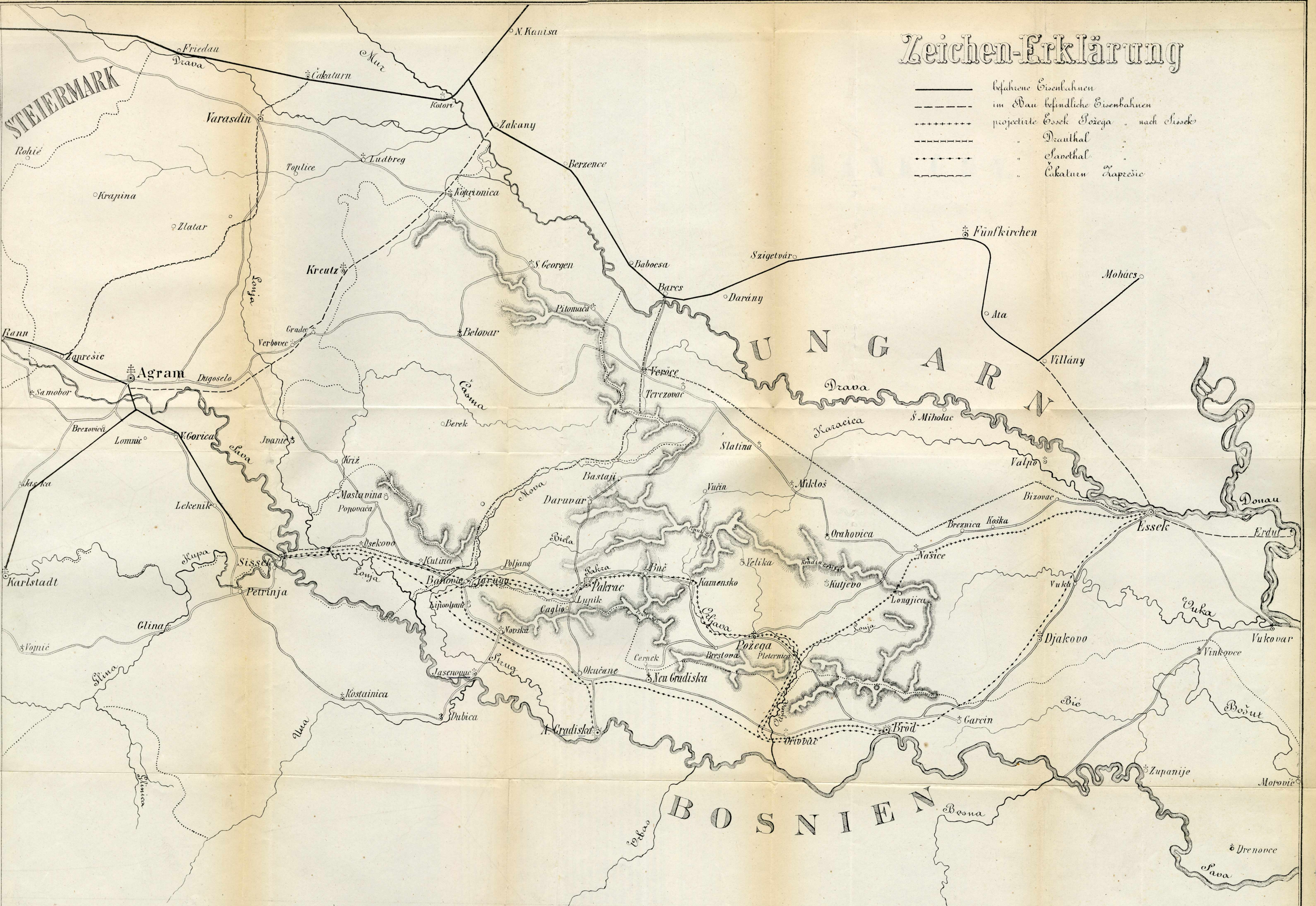
Zeichen-Erklärung

- befahrene Eisenbahnen
- - - im Bau befindliche Eisenbahnen
- +++++ projectirte Essek Požega nach Sissek
- " Drauthal
- " Savothal
- " Čakartun Zaprešić

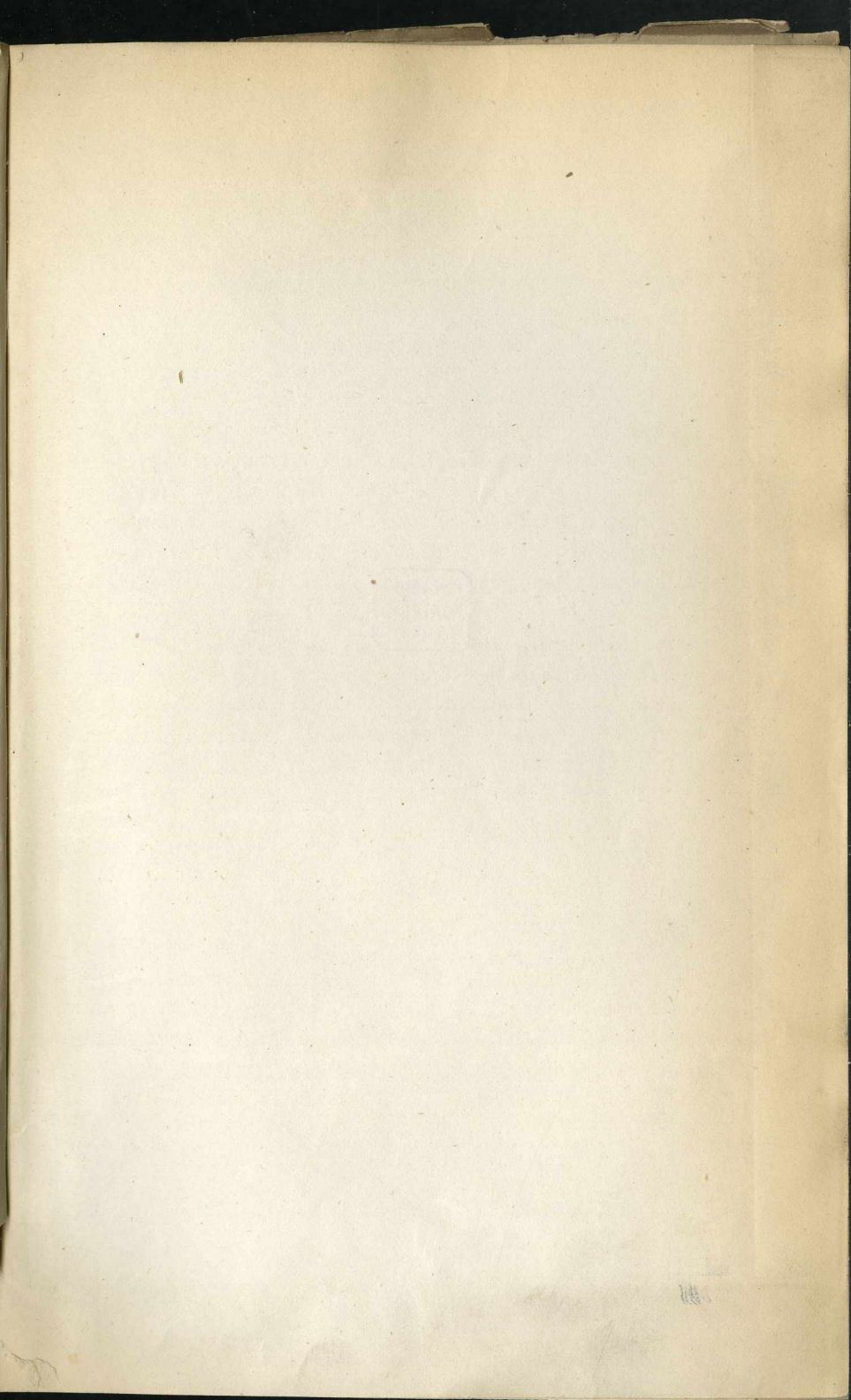
STEIERMARK

U N G A R N

B O S N I E N



s
s
t
l
k
e
i



FŐVÁROSI
KÖNYVTÁR
1912

