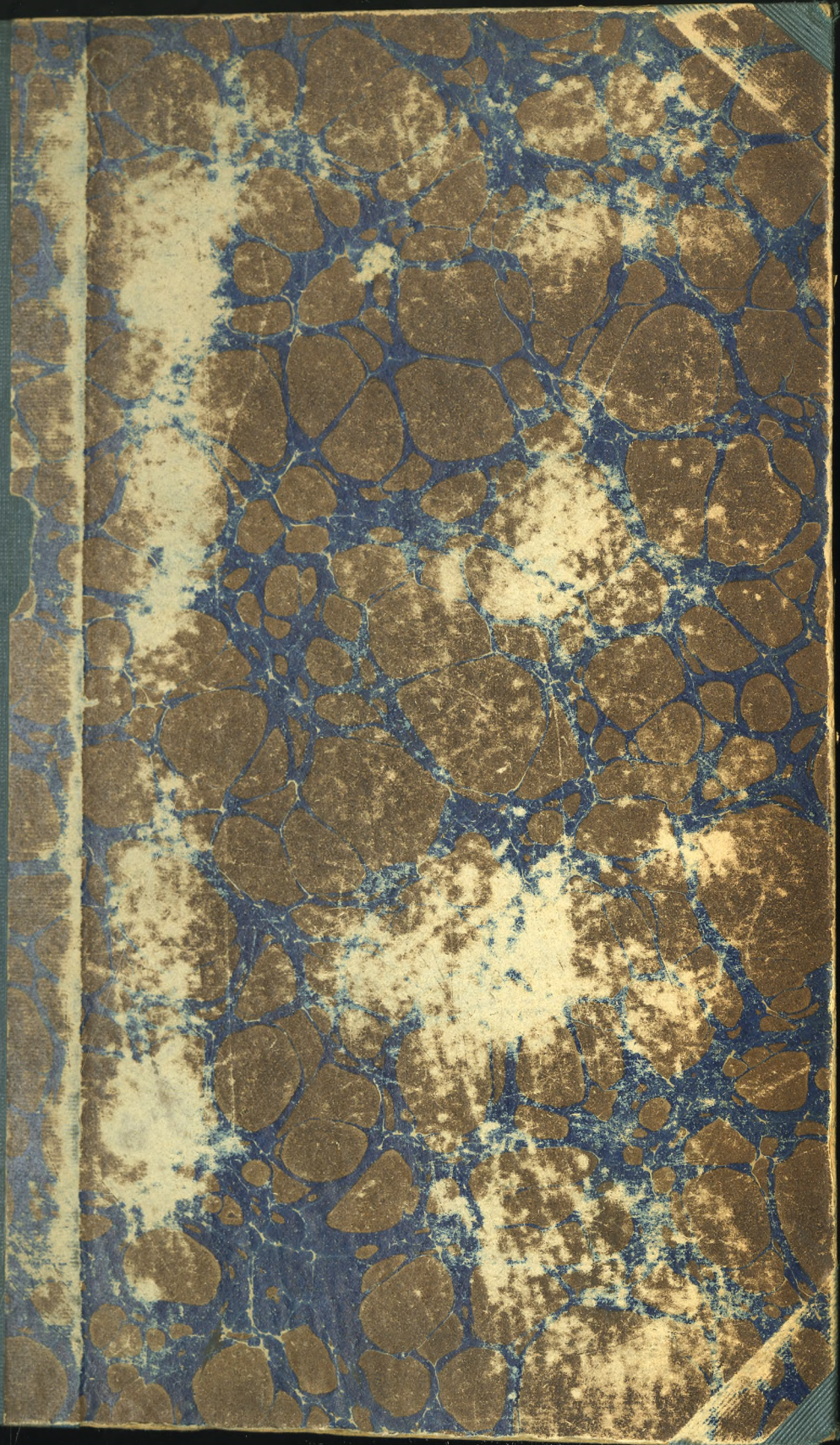


Politikai
röpiratok.

135.



135
1182

A

MAGYAR-GALICZIAI
VASUTAK
ÉS JELENTŐSÉGÜK
MAGYARORSZÁGRA

NÉZVE.

Fejtezgetve Peteani-Steinberg A. J. lovagtól.

4.

PESTEN.

NYOMATOTT HECKENAST GUSZTÁVNÁL.

1870.

516752 20565511

MAGYARORSZÁG

VASÚTAK

ÉS LEFUTÓDUR

MAGYARORSZÁG

1879

DE BALLAGI GÉZA.

1879

MAGYARORSZÁG

1879

BEVEZETÉS.

A magyar-galicziai vasutak kérdése évek óta foglalkodtatja Magyarország és Galiczia legkitünőbb nemzetgazdászait ép oly élenken, mint a mily félreismerhetetlen jelentőséggel birnak hadászati szempontból.

Magyarország és Galiczia legszorosabbösszeköttetését úgy a geographiai állás, mint a politikai viszonyok is kívánják, mert nemcsak azon nagy kereskedelmi forgalom központját képezik, mely a Volga partjaitól és az ázsiai fensikoktól az ádriai és középtenger felé irányul, hanem e két ország van hivatva a nyugat miveltsége és kelet barbarismusa közt előbb-utóbb kitörendő harcban azon bástyát képezni, melyen az északi kolosszus erejének meg kell törnie.

Azon vasutvonalak meghatározásában, melyeknek Magyarország és Galiczia közt eszközölniök kell a szoros összeköttetést, csupán két pont érdemel figyelmet, nevezetesen:

1. Ezen két országon átvonuló általános világkereskedelmi forgalom iránya.
2. Mely vonalak szükségesek hadászati szempontból és alkalmasak a katonai erők sükeres elszállítására?

E kérdések részben megfejtetteknek tekinthetők, mert úgy magyar, mint ausztriai részről utat tört magának azon meggyőződés, hogy a közös államérdekekre nézve két vasutvonal kitünő jelentőségű és pedig:

1. A nyugati, mely Pesttől Miskolcz, Kassa, Eperjesen át Tarnowra és onnan tovább az orosz határokig Sandomierzig vezet.

2. A keleti, mely a magyar-északkeleti pálya összeköttetését Munkácstól Stryj-n keresztül eszközli és az utóbb nevezett helynél három ágra oszlik, melynek egyikét Lembergen át Brodyba, másikat Tarnopolon át az orosz csatlakozási ponthoz Podwolosciskába és harmadikát Staniszlauon át Hussiatynbe kellend vezetni.

De miután e két világkereskedelmi vonal tökéletes elkészítése több időt igényelne és fontosnak bizonyult, legalább a lehető legrövidebb idő alatt a Károly-Lajosvasut és a magyar vasuti hálózattal egy összekötő vonalt létesíteni; egy év előtt ugy Bécsben, mint Pesten elhatározták a harmadik összekötővonalat, mely északról azon hadászati fontos pontot vette kiindulásul, mely a Kárpát hegyeit Lupkownál átmetszve ugy Homonna és Mihályon át csatlakozik a Pestre vezető már forgalomba vett vasutakhoz.

Azonban miután a vonal nem igen szerencsésen választott iránya miatt a Homonna és Lupkow közti vad és lakatlan vidéken nem fog nagyobb jelentőségre jutni, mint csupán, hogy helyi összekötő vonal marad, az 1 és 2 alatt kimutatott fővonalok kiépítésével nagyon kell sietni, ha csak koczkáztatni nem akarjuk az ausztriai magyar monarchia legfontosabb nemzetgazdászati és állami érdekeit általában, de különösen a területi védképességet, valamint Magyarország és Galiczia anyagi és pénzügyi erősbülésének kifejlődését.

Nincs is benne többé kétség, hogy a két kormány Bécsben és Pesten a magyar-galicziai főösszekötő vonalak sürgösségét be ne látta volna, melyeknek Eperjesen és Munkácson van álló alapjuk és azok kivételét komolyan nem akarná. De a dolog csak attól függ, hogy e két vonal

főkép fontosnak elismertessék és azért kiépíttessék; mert a legnagyobb érdek az, hogy azok ne ismét mint töredékek concessionáltassanak, hogy ne ismét csak a legközelebb szembe-szökő helyi-érdekek tekintessenek, hanem hogy e két vonal fontossága általános világkereskedelmi szempontból vétessék figyelembe s tekintetbe.

Azon feladatok elősorolása, melyeket a magyar-galicziai összekötővonalaknak be kell tölteniök, valamint mily módon lennének azok engedélyezendők és kiépítendők? ez czélja ezen legrövidebbre szorított értekezésnek.

Uj okadatokat nem hozunk fel benne, mert ezen vasuti összeköttetések szükségességéről oly sok vélemény tétetett már papírra, hogy ha azokat mind össze akarnók gyűjteni, tekintélyes foliansok lennének belőle.

A jelen értekezés vezéreszméje abból áll, hogy a vasutak az ő fejlődésükben a legjobb és erősebb köteléket képezik a népek és nemzetek között, ha ennek megfelelőleg vitetnek ki és az általános vagy kereskedelmi érdekek helyi érdekek miatt el nem hanyagoltatnak; hogy a művelődés és haladás terjedését elősegítik és siettetik, hogy végre hivatva vannak népeket és nemzeteket az összevágó anyagi érdekek útján tartósan egyesíteni. De hogy Magyarország-nak Galicziával való benső összeszövetkezését nemcsak e két nagylelkű nemzet önfentartási ösztöne parancsolja és hogy a civilisatio e két harczedzett előharczosainak erősülésén és pénzügyi gyarapodásán alapul Németország és Nyugot-európa biztonsága: ma már talán mindenütt elismert dolog.

Eperjes, Tarnów-Sandomierzi nyugati összekötővonal.

Minél tovább terjed ki az általános világ-vasutihálózat, annál több elvek jutnak érvényre, melyek szerint kell, hogy a közép országok építsék főbbvasutvonalait. Ez elvek egyike abból áll, hogy közönségesen azon vasutaknak van legtöbb jövedelmök és szolgálnak legjobban az általános kereskedelmi érdekeknek, melyek két tenger összeköttetését legrövidebb uton eszközlik.

A mai üzletvilág jelszava: időnyerés, sebesség és biztonság és azért látjuk mindenütt, mikép a nagy kereskedelmi forgalom, mihelyt lehetséges, a tengeri utat elhagyja, hogy a szárazföldi forgalmi utra térhessen. A legfontosabb vasutak tehát azok, melyek a jószágforgalmat legrövidebb egyenes összeköttetés által egyik partterületről a másikra szállítja át és ezen vasutak közönségesen világvasutaknak neveztetnek.

Azon vonalak, melyek az ádriai és középtenger mellett fekvő nagy tengeri kikötöket Fiumét, Spalatot, Salonichot legegyszerűbben kötik össze a danzigi és königsbergi hirneves keleti-tengeri-kikötőkkel és egyenes vonalban Belgrád, Pest, Kassa és Varsó nagy kereskedelmi városokat érintik, elvitázhatlanul „világvasutaknak“ nevezhetők és ez irányban fekszik minden kétségen kívül az eperjes-tarnow- és zandomierzi szárnyvonal.

Az ausztriai-magyar monarchia területén egyedül ez

a hibázó része azon egyenes vonalnak, melynek Pestet Varsóval össze kell kötnie, és kivitele annál sürgősebb, miután orosz részről az ország belsejéből két új vasutvonal terveztetik az ausztriai határ felé Zawichoston át Sandomierzig, melyek építése legközelebb megkezdetik. E két vonalak egyike a varsó-bécsi vonal skiernevicei állomásától ágazik ki és Radom s Ostrovicén át irányul tovább. A második Brest-Liteffskynél csatlakozik az egyenesen Nizney-Nowgorodból Moszkván át Varsóba vivő nagy orosz vasúthoz és a lublini vár érintésével Zawichoston át szintén Sandomierz felé irányul.

Azon kereskedelmi politikai előnyök tehát, melyek a magyar-galicziai kereskedelmi és iparterületre az eperjes-tarnow sandomierzi vasut építése és forgalomba, illetőleg működésbe tétele által háromolni fognak, miként a mondottakból kitűnik, a legnagyobb jelentőségűek, mert ez a vonal Magyarország és Nyugatgaliczia részére Varsóvali összeköttetésénél fogva egyenes utat nyit a keleti tengerre Thorn és Brombergen keresztül Danzig és Königsbergbe; Varsón keresztül czélszerű összeköttetést eszközöl az orosz keleti tengeri tartományokkal és Pétervár fővárossal; végre ezen országoknak a Brest-Liteffskyvel való összeköttetése miatt megnyitja az egyenes kereskedelmi forgalmat Moszkva és Nizney-Nowgoroddal az ázsiai karaván-kereskedelem gyűlhelyével.

Oroszország régen felismerte azon nagy előnyöket, melyeket Európa nyugati részébe kifejlesztett nagy vasuti hálózat maga után kell hogy vonjon és vele született erélyénél fogva a párisi béke megkötése óta sem szorgalmat sem pénzt nem kimél, hogy vasuti hálózatát az összekötő pályákkal ne egyesítse; nyugati irányban már három helyen a porosz pályákkal összeköttetésbe lépett, nevezetesen Wilna-Königsberg, Varsó-Thorn, és Varsó-Boroszlói vonallal; Galicziával és Magyarországgal azon-

ban még nincseu egyenes összeköttetés és a hiba — fájdalom, hogy ki kell mondanunk — nem Oroszországot terheli. Stoikus nyugalommal nézzük, mint keresik és találják meg az ausztriai magyar monarchia határain kívül az orosz vasutak az összekötő pontokat Jassy-in és Komau-n keresztül a Fekete tengerrel és Poroszországon és Délnémetországon át a Középtengerrel és nem is vesszük észre, ugy látszik, hogy daczára előnyös geographiai helyzetünknek, a nagy transitó-forgalom által lassan-lassan nem is érintetünk, mert határainkon belül éveket évek után terméketlen ködfátyol polemiaival vesztegetünk, míg körülünk szorgalmasan dolgoznak és a szárazföldi kereskedelmi világ kerülő utakon tör pályát a Világtengerrekhez.

Nem a külföld a hibás, hogy nyugaton és keleten nemzetgazdaszatilag teljesen tulszárnyaltattunk, hanem csak mi magunk; vezénylő államférfiaink azon kínai falak közt, melyek Bodenbachtól Czernoviczig terjednek és csak egyetlen ajtócskájuk van nyitva Oderbergnél, kényelmesen érzik magukat és miután a külügyek a közösügyek közé tartoznak, tehát a kínai fal a magyar területen is folytattatik Szucsavától a Kárpátok és a déli-határok mellett a tengerig.

A mi közös-ministeriumunknak egy államszerződés megkötésére a külvasutakhozi csatlakozást, vagy a mi vonalainknak külföldi területen való folytatását illetőleg rendszerint több idő kell, mint mennyi a közönséges emberfiának szükséges egy vonal felépítésére.

Ha még azt is figyelembe vesszük, hogy minden vasuti építkezési tárgyalások már a kormány székhelyén az engedélyilletőleg éveken át elhuzatnak, az ausztriai-magyar monarchia mindig növekedésben levő elszigetelése megfejthető lesz előttünk.

Az eperjes-tarnovi vonal létesítése több mint 4 éve van napirenden, mert már a kassa-oderbergi vonal engedély-szerződésének megkötésekor kiépítése tekintetbe vétetett; Eperjes-Tarnow tehát azon programmban, melyet a magyar kormány 1867-ben a magyar vasuti hálózat kiterjesztésére nézve megállapított, az első helyet foglalta el; de tényleges kivitele még mai napig sem kezdett meg, és a reménységek maximuma csupán abból áll, hogy az még a mostani parlamentarizmus alatt biztosítottat fog.

Fájdalom eddig mindig csak az Eperjes-Tarnow féle vonalról van szó és egészen elfeledkeznek arról, hogy a Károly-Lajos vonaltól északra még Amerika felfedezése előtt ismert országok léteznek.

Azon nagy nemzetgazdászati hiba, mely a lupkowi vonal engedélyezésével történt, ismételtessék-e, hogy oly zsákutcza-féle vasutat nyerjünk, mint az engedélyezett tarnowi és premyszlii?

Technikai tekintetben a magyar részvonalon, nevezetesen a Poprád folyam és Tarcza folyam-ágy közt fekvő viziválaszték, Palocsától Héthársig tehát 2 mértföldnyi hosszúságban, merülhetnek fel említésre méltó nehézségek.

Galicziában a vonal a Dunajecz völgyén át és a Viszloka jobb partja mellett vonul, hol a technikai nehézségek épen semmi jelentőséggel nem bírnak. Kiemelendő, hogy Domartean mérnök ki a Rummerskirch gróf consortium számára az eperjes-sandomierzi vonal egész tervét kidolgozta, a Dunajecz és Viszloka közti áradási területen Tar-

now és Sandomierz között az alapletétnél a pilotákra építés rendszerét hozza használatba, mi által a vonaltest kevés idő alatti és biztos helyreállítása éretik el.

Nem tekintve az eperjes-tarnow-sandomierzi összekötő vonal nemzetközi kereskedelmi politikai jelentőségét, az még a Magyarország és Galiczia közti helyiforgalom miatt is nagy fontosságu; általa a szepesi városok és Sáros megye lakóinak jogos érdekei kielégítettnek és a tervezett gömöri vasuthálózat keresztül vitele után a Rosnyóvali összeköttetés által a felső-magyarországi vasgyáripár természetes lerakóhelye Galicziában felnyilik s egyszersmind Oroszország és a keleti tengeri területekbe a vasiparkészítmények hasznot hozó kivitele eszközöltetik.

Az eperjes-tarnow-zandomierzi vonal mihamarábbi kiépítése tehát nemcsak tagadhatatlan postulatuma a józan világkereskedelmi politikának, hanem e vonal már magába zárja az elegendő jövedelmezés minden tényezőit, valamint előnyösen hat az ugy az ipar fejlődésére, mint Felső-Magyarország és Nyugat-Galiczia pénzügyi erősbitésére.

Keleti összekötővonal Munkácstól Stryjn
keresztül az orosz határig.

Midőn 1868-ban a magyar északkeleti vasut tervezte-
tett és engedélyeztetett, senki sem jöhetett tisztába vele,
hogyan zárhatták be e vonalat Munkács és Szigethen a
nélkül, hogy annak Galicziában absolut szükséges tovább
építéséről gondoskodtak volna. A magyar északkeleti vasut
jelen állásában életerős organismus képét adja, mely erejét
több úteren át Magyarország szivéből meríti, de melynek
két karja egyszersmind le van kötve, hogy ezen erő ne al-
kalmaztassék és használtathassék. — Egy vasut építése
Munkácsig a nélkül, hogy az a Kárpátokon keresztül Ke-
letgalicziába ne folytattassék egy a megállással, vagy egy
zsák utczába menetellel, honnan nincs kivezető ut. Mily bi-
rodalmi és népérdekek függnek a munkács-stry-tarnopol-
oros határszéli és munkács-stry-leMBERGI vonalak mielebbi
kiépítésétől és a nemzetgazdászati és pénzügyi gazdálkodás
mily hatalmas tényezői jönnek itt kérdés alá, a következő
magyarázat deríti fel.

A munkács-tarnopoli vasutvonal Podwolosciskáig te-
hát az orosz határokig való folytatásával lényeges lán-
cszeme a világkereskedelmi utnak, mely Középoroszországot
az adriai tengerrel összeköttetésbe hozni van hivatva. —
Azon előnyök, melyek Magyarországra és Galicziára és to-
vábbi következményeikben az egész ausztriai-magyar mo-

narchiára háramolnának; e pillanatban meg sem gondolhatók, ha az orosz főkereskedelmi helyekkel, Nizney-Nowgorod és Moszkvával, általában a Volga-terület közt egyrészt és az Adria partvidékeivel másrészt az egyenes összekötő vonal létesítettik.

Az ipar üdvös kifejlődésére nem elég a védrendszer sem a kereskedelmi szerződés egy magában, míg a nyers anyag olcsó bevásárlása és kicserélése nem társul hozzá. De mily nagy szerepet játszanak az orosz nyerstermények Nyugoteuropa kereskedelmi forgalmában, arról leginkább meggyőződhetnek Nizney Nowgorod és Lipcse vásárai, melyek egymással legbensőbb váltóviszonyban állanak. Nem égbekiáltó dolog-e az, midőn a velencei, trieszti és fiumei kereskedőnek Lipcsébe kell utaznia, hogy orosz áru szükségletét fedezhesse és iparcikkeinek oroszországbai bevitelét biztosítsa, míg a természetes és csaknem száz mérfölddel rövidebb vonal őt a Volgától az Adriáig egyenesen Pesten viszi keresztül és ez a város feltétlenül első helyet foglalhatna el délkeleti europa és a legtávolabb Kelet kereskedelmi forgalma között, ha a megszakított vasuti összeköttetés helyreállíthatnák; de ezen összeköttetés hiányai csupán csak az ausztriai-magyar monarchia határain belül léteznek; a trieszt-nisnei-nowgorodi nagy és igen fontos világkereskedelmi vonal befejezésére nézve csak kizárólag a munkács-stryj-tarnopoli összekötő pont hibázik és e hiány annyival érezhetőbb és érzékenyebb, miután Keletgaliczia és Északmagyarország helyi életérdekeit is nagy mérvben háttérbe szorítja.

Európának egy országában sem alapul inkább az ország gazdagsága az őstermesztésen, mint Galicziában és Magyarországnak a Dráva partjain fekvő részeiben. Az ipar még csak az alkalmas közlekedési utak létesítésével fog lassan-lassan fejlődni. Itt a kereskedelem és ipar minden érdekei, a forgalom élénksége, az összes népség adóereje, a

magány hitel, röviden a nemzeti jólét minden elemei leginkább az östermelés és a földtermékeinek elárusításától feltételeztetnek.

Nem régen még Amerikán és Egyiptomon kívül, csak Oroszország és Románia állottak első sorban, mint Europa éléskamarái, Magyarország és Galiczia oly gazdag termelési területeinek számára nem volt egyenes ut nyitva az európai főfogyasztó területekhez és ezen országok kénytelenek voltak a világvásárokon és különösen a gabonakereskedésben alárendelt alkalmi szerepléssel megelégedni, melyre főképen csupán terméketlen években hivatnak. Az újabb időkben forgalomba tett vasutak által Magyarország kereskedelmi állása részletenkint javult és kevés évek mulva a fiumei vasut felépítése után és a magyar nyugati pálya helyreállításával kedvező constellatiók alatt versenghet az orosz gabonakereskedéssel; Galiczia azonban még mindig a szenvedőlegesség korábbi kivételes állapotában van.

Azon könnyűség és biztosság, mely által Magyarország rövid időn Nyugat felé gravitáló vasuti hálózatának kifejlődésével saját országos terményeinek a külföldön találhat vevőt, sem nemzetgazdasági, sem kereskedelmi vonatkozásban nem vezethet kielégítő végezhöz addig, míg Galiczia számára a Magyarországon át a Nyugat felé vezető forgalmi utak meg nem nyitvatnak. Sőt azon aggodalom merül fel, hogy míg Dél-, Nyugat és Középmagyarország kedvező kereskedelmi conjuncturák mellett előnyös piacra találnak földterményeik számára a külföldön, Magyarország gabona-szegény északkeleti része éhhalálnak lesz kitéve, mert lakosai a magas marseillei és londoni árakat nem képesek fizetni. — Azért tehát Magyarországnak a még eddig kevésbé kizsákmányolt Keletgalicziával való vasuti összeköttetése nem számítva az általános világkereskedelmi érdekeket, helyi okokból is feltétlenül szükséges.

Eddig Felsőmagyarország terméketlen éveken gabona-szükségének fedezésére a nehezen járható hegyi utakra van utalva. Mihelyt Magyarország és Galiczia közt a szükséges vasuti összeköttetések létesíttetnek, Podolia földterményeinek többletét Magyarországon keresztül nem csak a világkereskedelembé viszi be, hanem Magyarország északi megyéi e gabonaforgalomból terméketlen éveken hasznot huzandanak.

A munkács-tarnopoli vasutvonal által Trieszt és Fiume számára az eddig épen semmi jövedelmet nem hozott Keletgaliczia öserdei, valamint a Kárpátvidék tulgazdag érc és vastelepei is hozzáférhetővé tétetnek, s a külföldön napról napra kedvesebbé váló magyar boroknak, melyek Lengyel és Oroszországban századok óta a legjobb keletnek örvendenek, a munkács-tarnopoli vonal kiépítése után a vasuti szállítás olcsósága és sebessége által óriási piac nyitattik és miután Keletgaliczia ezen vasutvonal által az Adria tengeri kikötőihez közel harmincz mérfölddel közelebb hozatik, magától érthetőleg nemcsak Keletgaliczia, hanem Nyugotoroszország is ezen rövidebb uton szerzendik be colonialis és más tengerentuli külföldi árukban egész szükségletüket.

Ezen vonal forgalmi területébe esnek végre Magyarország és Galiczia számos sóföldéi, valamint az utóbb nevezett ország nagy Naphta forrásai is, mely oly áruczikk, melynek kivitele naponként nagyobb dimensiókat nyer.

Az itt elmondottakból világos, hogy épen úgy, mint az eperjes-tarnow-sandomierzi vonal, a munkács-stry-tarnopoli vonal elkerülhetetlen szükséges láncszemét képezi az általános világkereskedelmi forgalomnak, miután Europa keleti része és az adriai és a középtenger kikötői közt az egyenes összeköttetést Galiczián és Magyarországon át esz. közli és így e két országnak geographiai állásuk által természetszerűleg rájuk eső kereskedelmi politikai feladatok

betöltését lehetőségessé teszi. — De épen oly világos azon tény is, hogy e vonal a gazdagság és pénzügyi erősbülés forrása leend az érintett vidékeken, azokat eddigi kereskedelmi elszigeteltségökből kiszabadítja és jövedelmező ipar tevékenység keletkezését és fejlődését idézendő elő. A pálya helyi-jelentősége épen oly nagyra teendő, mint annak az általános forgalombani fontossága, mert közbenő forgalma Galicziában 6 kerületre és Magyarországon 8 megyére terjed, melyek összesen 1215 négyszög mérföldnyi tért foglalnak el és három millió lakosságot mutatnak fel.

A magyar-galicziai összekötő vasut hadászati fontossága.

Közönségesen el van ismerve azon befolyás, melyet a vasutak hadműveletek elhatározására gyakorolnak, és ha valaha nagyhatalomnak éreznie kellett egy jól tagosított vasuti hálózat hiányát érzékeny módon, úgy az az ausztriai magyar monarchia volt az 1859-ik évi olasz és 1866-ki porosz háboru alatt.

Ha 1859-ben már be lett volna fejezve az insbruck-botzen-veronai vasutvonal, úgy Clam gróf hadteste nem egészen kimerült állapotban érkezett volna Magenta elé, hanem már 10 nappal korábban ténylegesen avatkozhatott volna bele szárd területen a hadműveletekbe. E tény csak például hozzuk fel, mert mind azon hiányok újra fel- emlitése, melyek a hadsereg kiindulása, kiegészítése és élelmezése körül a nabrezina-pordenonei és botzen-veronai hézagok miatt történtek, ma már hiába való munka volna. Olaszország örökre elveszett.

Épen oly érezhető volt 1866-ban azon körülmény, hogy az ausztriai északi hadseregnek a monarchia belsejével való összeköttetése csupán csak a bécs-lundenburgi egyetlen vonalra szorítkozott, melybe a prágai és olmützi két fővonal szakadt bele. Ha 1866-ban már készen és forgalomban lettek volna a Ferencz-József vonals az ausztriai északnyugati pálya és a bécs-brünneli második összekötővonal, úgy az ausztriai hadsereg daczára a königgräzci

szerencsétlen csatának Cseh- és Morvaországban a kolin-iglau-brünni vonalon biztos állást foglalhatott volna és bevárhatja az utána vonuló erősbitéseket.

Cseh és Morvaországban, miután Ausztriának Németországban volt mérvadó állása a prágai béke által megtöretett, az akkor hiányzó vasuti vonalak egész erélylyel építettnek. De fájdalom a monarchia keleti határa mellett levő vasuti hálózatunk fejlődése, még talán siralmasabb állapotban van, mint 1859-ben Olaszországban és 1866-ban Csehországban volt. Csak nem azt lehet gondolni, mint ha Galicziában Solferino és Königrätznek kell bekövetkezni mielőtt Ausztriában és Magyarországon több magyar és galicziai összekötővonalok kiépítésének sürgető szükségességét belátnák és kivitelöket erélyesen kézbe vennék.

Galiczia ez óráig csak legszélső keleti határvonalánál van Ausztriával egyetlen vasuti vonallal összekötve, Magyarországgal még ily összekötővonal nem létezik, daczára annak, hogy Galiczia csak Magyarországból, melynek várterét (glasis) képezi, védelmezhető.

Galiczián keresztül nyugatról keletre vezető irányban vonul egy vasutvonal, melyet a Ferdinánd császári és a leMBERG-csernoviczi pálya képez, melynek nyugati összekötő pontja Osviecim, s melynek keleti ágazatai Brody és Szuczavánál végződnek.

Ezen vonal, mely északról megtámadás esetében az ellenség első hadműveleti célját képezi, sok helyen csak néhány mérföldnyi távolban van az orosz határszélről és elég ha az ellenség által a legszélsőbb nyugaton az orosz határszélhez egészen közel fekvő Chrzanów és Krakó elfoglaltatik, hogy Galiczia és az ausztriai magyar monarchia többi országai közt minden vasuti összeköttetés elvágassék.

Miután pedig egy nyugat-galicziai ausztriai hadsereg

felállítására természetesen csak a Visztula jobb partját vehetni hadműveleti alapul, a Visztula balpartjánál fekvő terület hirteleni ellenséges megszállását, hol Chrzanow és Krakó fekszik, csak addig akadályozhatná, meddig az ausztriai hadsereg támadólag előhaladva ura maradna a Granica előtti hadállásnak; de az első szerencsétlen kimenet esetében az egész galicziai vasutvonal Ausztriával való egyetlen összeköttetésétől elvágatnék s a Visztula melletti egész hadállás Sandomierzig és a Száva mellett Jaroszlawig oldalon meg levén kerülve, tovább nem volna tartható.

Galicziában az egyedüli hadműveleti alapot elvitázhatalanul a Károly-Lajos vasutvonal, Bukovinában pedig a leemberg-czernowiczi képezendi és a hadsereg felállítása mindenesetre három egymástól elkülönözött hadtestben eszközöltetik, de melyek egymás közt ezen vasuti vonal által folytonos kölcsönhatásban maradandnak.

A nyugati hadműveletek támpontjaiul Krakó és Tarnow tekinthetők, míg Keletgalicziában Stanislau, Czernovicz és Suczava képezik a sulypontot. Központul a przemysl-leMBERG-stanislai vonal szolgál, mely az összeköttetést a nyugati és keleti hadműveleti-tér közt fenntartja; melyből a több száz mérföldnyi hosszú hadműveleti vonalon a bal vagy jobb szárny felé történendő elvonulások eszközöndők.

Oroszországból legközelebb csak nem függőleges irányban öt vasuti vonal vezetetik az ausztriai hadműveleti alapra, nevezetesen:

1. A már fennálló pétervásár-varsó-graniczai vonal,
2. moskva-brest-litteffsky-zavichoszt-sandomierzi vonal,
3. brestliteffsky-lublin-zomaszowi vonal,
4. orel-kiew-zytomyr-brodyi vonal,
5. Charkow-elisabethgrod-staniszlawtsik-wolosciskai vonal.

Mind ezen vasuti vonalak, melyek a kimondott támadási vonalak jellegét viselik magukon, egymás közt legszorosabb összeköttetésben vannak három paralellvonallal; s az első az ausztriai határhoz legközelebb fekvő a varsó-brest-litteffsky-stanislawtsik-kischeneff-odesszai;

a második pararella a riga-dünaburg-witebsk-orel-charkow-teganrogi;

a harmadik-pétervár-moszkva-korlow-woroneschi.

Igy tehát a három orosz véd és öt támadó vasutvonalak ellenében ausztriai részről egyetlen véd-vasuti vonal áll szemben, melynek összeköttetése az összes vasuti hálózattal e mellett a legelső ellenséges összeütközésnél átörhető.

A dolog tényleges állása nem kíván több magyarázatot, hogy több magyar és galicziai vasuti összeköttetések sürgető létrehozását bebizonyítsuk. Galiczia védelmezése főképen Magyarországbán talál támpontra és a következő összekötővonalak legsietősebb kivitele elodázhatlanul szükségesekek, nevezetesen:

1. az eperjes-tarnow-zandomierzi vonal. Mert csak ennek felépítése után lehetséges Krakót tartani és a Visztula jobb partján álló nyugati hadseregünket sükeresen gyámolítani, hogy Wieliczka, Tarnow, Dembica és Rzeszow nevezetes városok fedezve legyenek. *E vonal nélkül Nyugatgaliczia nem védhető*; de hogy céljának megfelelhesen és a Visztulánál álló hadsereg az első szerencsétlen kimenetelnél ne legyen kénytelen a Károly Lajos vasut háta mögé visszavonulni, elhatározottan szükséges, hogy az egész vonal Sandomierzig egyidejüleg építtessék ki.

Az eperjes-tarnow-sandomierzi fővonal annál fontosabb, mert a Kassától Teschenig épült vasut hadműveleti alapjára támaszkodik, mely a Kárpátok alakulása által feltételezve, az egyedüli és a hegység menetelével parallel (egyenvonalu) mozgást lehetségessé teszi.

Ez a vonal a legfontosabb és a célnak legmegfelelőbb hadműveleti alap, mert a Nyugat morva hadseregével, mely Krakó felé, ellenséges alapon, (a Visztula balpartján) lehetőségessé teszi a nagyobb mérvű támadást és saját erőnk kellő időbeni összpontosítását Tarnownál elősegíti. Így az alap (Károly-Lajos vasut) minden fenyegetését ez által elhárítva, s a korai kiindulás lehetővé tétele által úgy Nyugat, mint Keletgaliciát védi, s az ellenség balszárnyát, mely ezen hadműveleti vonal nélkül Lemberget mindig fenyegetné, bénává teszi.

Baranow és Sandomierz pontok további megerősítését föld erődítmények által lehet elérni és idővel nagyon kívánatos volna II. vagy III-ad rendű összekötővonalaknak a tarnow-sandomierzi vonal és a dembica-rzeszow, és przeworszki támpontok közti kivitele.

Ezen vonal kiépítésénél, úgy mint a tarnow-zandomierzei vonalnál is a faalap aláépítési rendszer volna alkalmazandó, miután az nem csak hamar és olcsón eszközölhető, hanem a vasutvonal sikeres és hirteleni használaton kívüli tételét nem akadályozza.

2) A legfontosabb második vonal, a munkácsi vasutvonal Stryj és Tarnapolig a stryj-leMBERGI és stryj-stanislaw szárnyvonalakkal. Keletgalicia megvédelmezése a Dnizster vonal megtartásától függ Stanislau és Stryj főpontokkal. Ezen természetes egyedüli és mesterséges eszközök által lehetőleg megerősítendő védelmi alap képes csupán a munkács-stryj vonalt a Magyar- és Erdélyországból szükséges védelmi eszközök és seregszállításokkal legrövidebb idő alatt ellátni. — De miután sikeres védállás a biztosított támadás hadműveleti lehetősége nélkül általában már előre meg nem engedhető eset, tehát itt is a stryj-tarnopoli vonal egyidejű felépítése igen kívánatos.

Ezen vonalnak a hadműveletek biztosítását illető előnyeit nem szükséges hosszas magyarázatokkal bizonyítani,

mert önmagok által világosak. A stryj kiindulási pont az ellenség minden megtámadását megsemmisíti, minden ki-kerülést lehetségessé tesz és a hadtest összpontosításának lehetségessé tétele által minden kívánt ponton a saját erőt fejtheti ki az ellenség gyengesége ellenében. Stryj ezáltal a vasut legkedvezőbb pontja leendő és a Kárpátokkal való összeköttetése által az ellenségnek nem engedi meg, hogy bármikép elvághassa a visszavonulhatási utat.

3) A przemysl-lemberg-staniszlai központi állás megvédésére nézve mult évben az ujhely-lupkow-przemyszlai vonal engedélyeztetett. Fájdalom! kiépítése meg sem kezdetett és miután épen ezen legelőször engedélyezett vasut nagyon nevezetes technikai nehézségekkel van összekötve, tehát egy okkal többet szolgáltat arra, hogy az eperjes-tarnow-zandomierzi vonalat, mely egy év alatt felépíttethetik némi erély mellett, annál hamarabb elkezdjék.

Erősítésül és szükséges biztosításul kívánatos volna még egy egyenvonalu pálya (pararellbahn) építése Oswiecimtől Neu, Sandec-Dukla-Lisko-Chyrowon át Stryjbe.

Mint harmadik egyenvonalu pálya a mostépítés alatt levő oderberg-kassa-szigeti vonal szolgálna.

Csak az itt leirt magyar-galicziai vasuthálózat kiépítése által fognak a mi vasut-forgalmi vonalaink az oroszországi vonalakkal egyforma kifejlődési fokon állani és több megnyugvással és biztonsággal nézhetünk egy ellenséges megtámadás elé.

B E F E J E Z E S.

A fentebbi fejezetek világosan mutatják, mily különös fontosság rejlik a magyar-galicziai kiépitendő összekötő vasutakban, és mily nemzetgazdászati és hadászati természetű s a két nemzet életébe mélyen beható érdekek vannak velök összekötve.

Azonban nemcsak Galiczia és Magyarország van itt kérdésben; mert az itt említett magyar és galicziai összekötő-vonalak hamari felépítésétől függ, vajjon az általános világkereskedelmi forgalomban az egész ausztriai-magyar monarchia el akarja-e foglalni az őt illető szerepet, vajjon e monarchia föladatát, mint a nyugoteuropai művelődés védőfala a közel jövőben megakarja-e oldani? mert én nyíltan kimondom Galiczia és Magyarország hatalmától, e két ország erő kifejtése és ellentállási képességétől függ, hogy a Habsburgház kormánypálczája alatt egyesített magyar-ausztriai monarchia még továbbra is európai nagyhatalomnak tekintessék.

Évtizedek óta a belpolitikai viszály s a kormányrendszerek változása bénította e birodalom erejét, melynek zászlói még 1850-ben az Eidertől az Arnóig, Rendsburgtól Ankona és Forli-ig lobogtak. Nem a monarchia népeire hárítható a hiba, hogy európai hatalmi állásunk azóta annyit veszített korábbi súlyából. A helyett, hogy a népet századok óta tartó kölcsönös testvéri régi kötelékeikben erősödni engedték volna, machiavellistikus kezek által

használtattak a nemzetiségi áramlatok, hogy a szlávok a németek ellen, románok és horvátok a magyarok ellen lázítottassanak és Galiczia teljes elszigeteltségben tartassék.

A régi „*divide et impera*“ 1848-ik év óta mint igézeti forma az ausztriai állambölcsesség által ismét érvénybe léptetett és míg a szív és ész legnemesebb adományaival felékesített fiatal fejedelem „*Viribus unitis*“ jelszót választott, az ausztriai absolutista és nem absolutista államférfiak — *dividáltak* — és pedig addig és oly kitartással, hogy a maradékösszeg (*Quotiens*) azaz a monarchia ellentállási képessége és nemzetgazdászati jóléte mindig fogyatékban van.

Ne ámítsuk magunkat a közel jövőre nézve, nem használ semmit ha Ausztria és Magyarország sorsának vezényletével megbizott kormányférfiaink a Strucz madarat utánozzák és fejeiket a diplomatai okmányok porába eldugva, a közelgő veszélyt látni nem akarják.

Lapozzuk csak a történelem könyvét, a népek és nemzetek ezen egyetlen tanítómesterét és abban a legkomolyabb intést fogjuk találni, hogy fegyverkezzünk és a közelgő nagy elhatározó ütközetre készüljünk.

A harc Europa mivelt nyugati része és az orosz kolosszus közt korábban vagy később ki kell, hogy küzdessék. Történetileg bebizonyított tény, hogy Európa időről időre művelődési haladásában az ázsiai fensikokról Nyugat felé előnyomuló kevésbé művelt ősnépek által háborgattatik és fenyegtetetik.

Miként ősidőben a Hunnok vezérek alatt a Rajnán tulig előnyomultak és később a mongolok Európát a Lajtán tulig előzönlötték, ugy századok óta jól kiszámított biztossággal nyomul elő az orosz Nyugat felé és újabb időkben mindig érezhetőbbek győzedelmei. Mindig nagyobb lesz száma azon művelt nemzeteknek, melyek ezen ázsiai despotismus alatt nyögnek és részben egészen elenyésztek.

A nyugattengeri birodalmak, Kurland, Esthland, és Lief-land művelt német lakosai már teljesen le vannak igazva s a német képzettség és műveltség a kancsuka irgalmatlan ütései alatt hal meg.

A Jagellók egykor oly hatalmas birodalmából még csak néhány töredék rész áll, mely a kétfejű sas védelme alatt megtarthatta nemzetiségét és műveltségét, habár fájdalom! eddig nem találta is fel azon méltánylatot, melyet mint önálló nemzet Ausztriában teljes joggal igényelhet. A törzsország, Lengyelhon csaknem 90 évig példás kitarással viselt hősiez harc után tökéletesen orosz hatalom alá került. — Azon vitéz nemzet szelleme, mely alig 200 évvel ezelőtt Szobieszky vezénylete alatt Bécset a törököktől megmentette, daczára minden kiállott veszedelmeknek még máig sincs megtörve, de az ország el van pusztulva és néptelenítve; férfiai és ifjusága a bakó kezei közt vagy Sziberia jégmezején halnak el; nyelvök és vallások rendszeresen elnyomatott; az egész Európában lovagias és társadalmi erényei miatt nagyrabecsült lengyelek helyére a durva anyagiságban felnevelt, a moszkovitai zsarnokság akarat nélküli eszközévé aljasított buta orosz lépett és mindig hangosabban kopogtat az ausztriai-magyar monarchia kapuin. Ne ámitsuk magunkat s ne fussunk tovább ábrándképek után!

Galiczia és Magyarország mint legközelebbi támadási pontok vannak kiszemelve Oroszország részéről, az ausztriai-magyar monarchiának szét kellene romboltatnia, épen úgy szét kell daraboltatnia, mint Szász és Lengyelországnak és hatalmatlanná tétetnie, hogy Oroszországra nézve Nagy Péter czár végrendelete valóvá tétessék; Konstantinápoly kulcsa ma még Ausztria és Magyarország kezeiben van, e két birodalom elestével Oroszország urává lesz a fekete és adriai tengernek.

A keleteni védképesség Magyarországnak Galicziával

való legbensőbb összeköttetésén alapul. A közös hadügy-miniszterium agendáinak átvétele óta Kuhn báró hadügyér tábornagynak, mint híres hadász és katonának, legkomolyabb gondját képezi az eperjes-tarnow-sandomierzi és munkács-stry-tarnapoli összekötő vasutvonalak kiépítése. De ki belső viszonyainkat ismeri, az nem csodálkozhatik, hogy a közös hadügyminister szava és vészkiáltása eddig hatástalanul maradt.

Még csak a legujabb időben mióta az ausztriai kereskedelmi ministerium fiatalabb és erőteljesebb kezek közé ment át, látszik, hogy a két galicziai összekötő vonalakra fordul az őket megillető figyelem. Ausztriai részről a tarnow-orsovolyai részvonal technikailag vizsgálat alá vétetett, magyar részről már a legközelebbi héten tényleg mind a két vonal kiépítése törvényhozási uton biztosítva leend.

Ezen kezdet mindenesetre megérdemli, hogy örömmel üdvözöltessék; de gyakorlati következményt és sikert csak a két vonalnak Eperjestől Sandomierzig és Munkácstól Tarnopolig egész terjedelmében egyidejű és kellő időbeni kiépítése mutathat fel.

Addig míg ez meg nem történik, keleti határaink megvédelmezhetése a siker igen kevés valószínűséget mutatja fel és a kitartásban, valamint ellenállásban edzett ausztriai és magyar hadsereg minden vitézsége Solferino és Königgrätzhez csatolandó harmadik kötetet nem foghat megakadályozni, mert az öt sugáros vasuton rohanó oroszok ellen az első szerencsétlen kimenetelnél az elszigetelten álló ausztriai-magyar hadsereg minden hősiessége mellett épen oly bizonyosan elveszti a csatát, mint az szemben az olaszokkal és poroszokkal megtörtént.

Engedelmet kérek, ha e rövid értekezésben nyíltan és egyenesen felfedeztem a bennünket fenyegető veszélyeket.

Ne higgye azt senki, hogy galicziábani katonai állásunk jelenlegi gyengeségét az oroszok és poroszok nem

ismernék, ha eddig nem használták, annak oka csak abban rejlik, hogy Oroszország még nincs készen; de 2—3 év múlva készen lesz.

Használjuk az időt, még késő nem lesz, fegyverkezünk és szedjük össze magunkat, építsük fel ezen vasúti vonalakat, melyek kivitelétől függ háborubani erőnk sebes összpontosítása és békében nemzetgazdasági fejlődésünk felvirágása.

Magyarország és Lengyelország csupán csak akkor nézhetnek nyugodt öntudattal a jövő elé és csak akkor is gy képezhetnek a művelt Nyugateurópára támaszkodva, keleti szomszédaink tulkapásai ellen védsorompót!

Dr. BALLASI GÉZA

