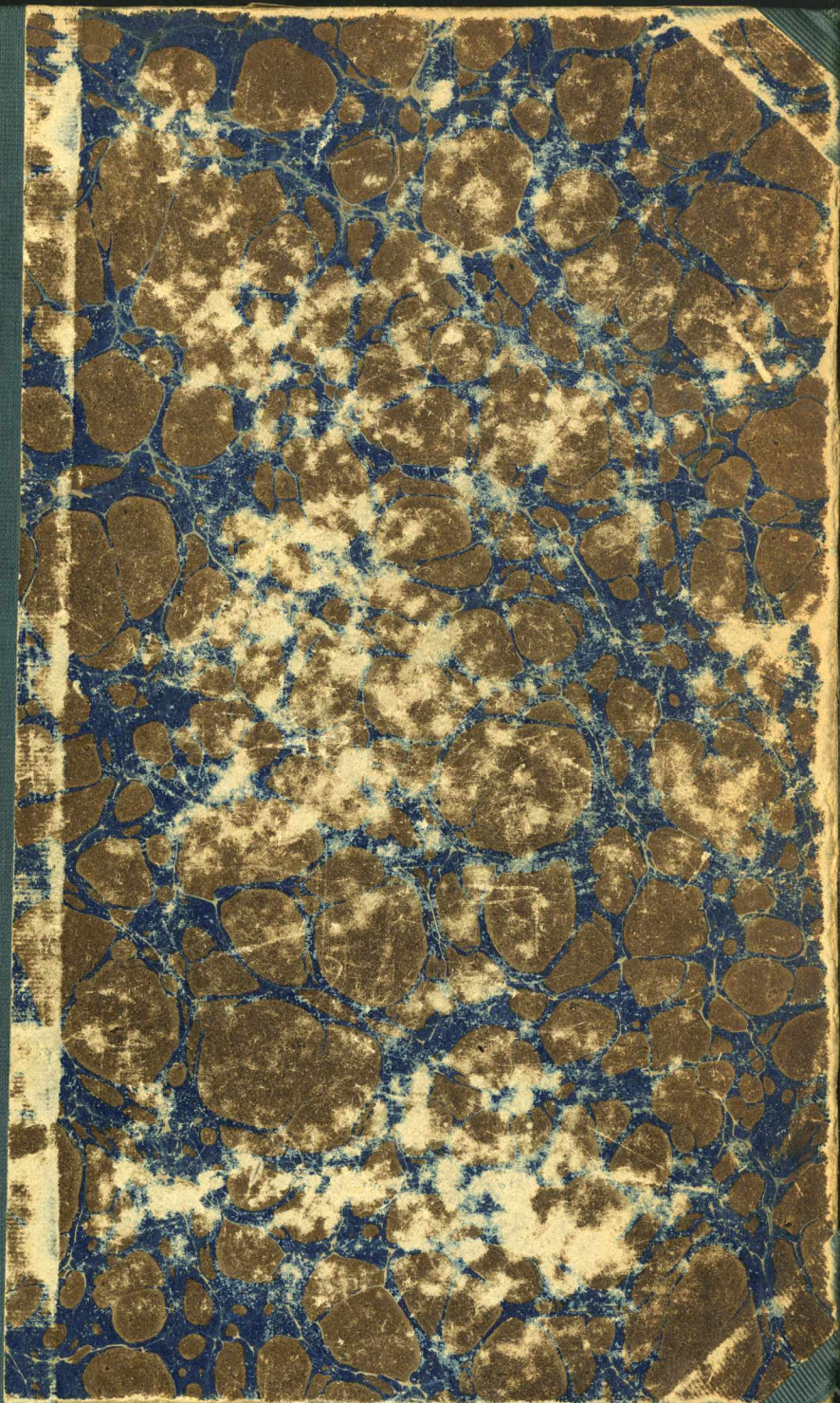


Politikai  
röpiratok.

91.



91

705

10.

1868.

DE BALLAGI GEZA

## Emlékirat

### a gömöri vasút ügyében.

„A helyi szükségletnek megfelelőleg lehetetlen, hogy a kormány a gömöri kiterjedt vastermelésre és iparra gondját ne fordítsa. Ezt a paritás elve is követeli, mely szerint — midőn a stájer vasipar érdekéből a Rudolf-pálya, és különösen a pécs-kanizsai vonal is érvényesítettnek, a magyar vasipar főtelepének, Gömörnek érdekéből, e vonalnak is érvényesítenie kell. Hazánkban a gömöri vastermelés áll első rendben, s ezt tekintve, mellőzhetlenné válik, ezen bár in specie industrialis vonnal megállapítása.“

Ezen szavakkal indokolja a magyar kir. közmunka s közlekedési Miniszterium „Magyarország vasút hálózata“ tervezetében a gömöri vas pályát.

Ezen szavak felmentenek benünket „a gömöri vonal“ szükségletének további indokolásától.

Emlékiratunk tehát csak kettőre fog szorítkozni, bebizonyítván:

1-ör miszerint nem csak a vasúti hálózat tervezési s gazdaságos kiépítése; de a magas kormány által is elismert nagyfontosságú vasiparunk

8  
felvirágzásának követelménye: hogy „a gömöri vonal” az északi vasúti hálórendszerbe minden más vonal előtt, beillesztessék; és

2-or hogy a czélnak megfelelőleg a gömöri vasiparpálya nem a magas kormány tervezetében kitűzött irányban, Rozsnyóra, s esetleg Dobsinára; de Pelsőcztől Nagy-Rőczén át Murányba vezetessék.

A vasutak olcsó építésének legfontosabb factora az olcsó vas, a mely a vasutak költségének egy negyed, és gyakran egy har madrészét is teszi.

Óvatos kormányunknak kell tehát, hogy első teendője legyen: miszerint hazai vasiparunkat, minden nyügtől felszabadítva a vasúti anyagok előállítására és szállítására versenyképessé tegye; mert a verseny hiánya esetére sem a lajthántúli, különben is tehetségükön felől rendelményekkel elfoglalt vasiparosoktól, sem pedig a külföldi gyáraktól — vámmentes bevitel mellett is — mérsékelt árú vasútépítési anyagokra nem számíthat.

A kormány által első sorban felépíttetni tervezett, nagyváradi-kolozsvári, — hatvan-miskolci, debreczeni-mármárosi, kassa-oderbergi, az alföldi és a gömöri, összesen 197 mérföldnyi vasutak hossza közel két millió, — és ba kiépítésük 3. évre eloszlik, évenként közel 700,000 mázsa vasúti anyagot vesz igénybe. Fekvésüknél fogva ezen vasúti anyagok fedezéséhez legolcsóbban versenyezhetnek a bánáti 400,000 mázsa, a magyar álladalmi, zólyom megyében fekvő rhóniczi 150,000 mázsa és a rimamurányvölgyi vasműegyleti nádasdi 120,000 mázsa termelési képességgel bíró hengergyarak.

Ez utóbbi két gyár verseny képességét bemutatta az által is, hogy az arad-erdélyi vasúthoz a vasúti anyagok nagyobb részének szállítását megnyerte ugyan; de a hiányos közlekedés következtében alig ha leendő képes elvállalt kötelmeinek a meghatározott időre megfelelni. S ezen káros tapasztalás folytán egy részt a gyáros igen óvakodni fog a közlekedési eszközök jelenlegi bizonytalansága mellett vasúti anyagok szállítására nézve mint versenyző fellépni; más részt a vállalkozó is inkább hajlandó lesz a távollabbi drágább ugyan, de beszállítási idejére bizonyos, mint a közeli olcsóbb — de bizonytalan vasúti anyagokat megszerezni.

Hogy tehát az említett magyar állami, s a nádasdi hengergyárok közel 300,000 mázsa évi termelési képességük egész súlyával a vasúti anyagok árlejtésénél versenyre léphessenek, elkerülhetlenül szükséges: hogy a gömöri, külföldben is rövid vonal a többi fentemlített vasutak előtt a jövő tavasszal kiépíttessék; mert későbbi kiépítése nem csak a gömöri és zólyomi vasipar, de az egész kiépítendő vasuti hálózat kárával is elkerülhetlenül összevan kötve.

A kiépítendő „gömöri vonal“ azonban nem csak az említett két hengergyár jelenlegi termelő képességét tetemesen emelendi; de eredményezni fogja még azt is: hogy a gömöri fölösleges nyersvasra nagyobb szerű finomító hengergyárok felállítását biztosítván, a gömöri vasipar képes leendő, nem csak az északi vasút hálózat szükségletét fedezni, de terményeivel a délkeleti vasút hálózat

kiépietéséhez is — a vasúti anyagok árait mérsékelve — hozzájárulni.

Hogy a magyar kir. közlekedésügyi miniszterium a gömöri vonal irányának meghatározása mellett a gömöri és a vele szomszéd zólmegyei vasipar érdekeltjeinek véleményezését mellőzte, ezt, tekintve ezen miniszterium roppant teendőit menthetőnek tartjuk, és természetesnek is találjuk, hogy a közellévő egyes érdekeltk véleményezése után kiindulva, tervezetében a miskolcz-rozsnyó — dobsinai irányt vette fel.

Tette ezt azonban a közérdek minden legkisebb megsértési akarata nélkül, mert tervezetének bevezetésében kijelenté: hogy e tervezetben kijelölt irányok a közérdeknek megfelelőleg változtathatók.

Minthogy a kormány intentioja szerint ezen vasút „in specie industrialis,” — irányának kijelölése mellett, első sorban a vasipar tulnyomó érdeke; második sorban azonban a szomszéd megyék forgalmi iránya s e szárnyvonal a vasút hálózatbani beillesztése fog döntően határozni.

Gömör, és az ezzel szomszéd Zólyam, Liptó, Szepes és Torna megyék forgalma, a hiányzó élelmi czikkek fedezése és iparczikkeinek elárusítása végett, tulnyomó részben a tiszai vidék felé irányul, a melynek kereskedelmi központja Miskolcz. Nyers-terményeit műipari czikkekkel kicserélendő második sorban ugyan, de élénken közlekedik Pesttel is.

Szepes megyét déltől éjszakra Popradon és Késmarkon át egy jól fentartott út hasítja keresztül, a mely Bélánál elágazván, Gácsország, Lemberg és Tarnov vidékét honunkkal köti össze.

Ezen forgalmi vonalok főcsomóját, Popradot a liptó — szepesi út is hasítja. Ezen úthálózat összes forgalma, a mely Popradot érinti, és Miskolcz vagy Pestfelé irányúl, okvetetlenül Murányt fogja szelni, nem csak azért mert ezen vonal legrövidebb; de azért is: mert utja, különösen a herczeg Cobourg által feltartott részeken, Vernártól Murányig kitünő.

Löcse és Igló vidéke a tiszta fele czélszerűbben Kassán át közlekedik; pesti forgalma a rövidebb dobsinai és rozsnyoi vonalokat azért nem használhatja, mert mint Langenbergen, mint pedig Hnileczen át az utak igen hiányosak, és csak is jó időben közlekedhetők. Egy pillantás a térképre meg fog bennünket győzni arról is: miszerint Zólyom megye garamvölgye, Breznóbányától kezdve, és a kincstáni nagyszerű vasgyárak összes forgalma — a mennyire a tiszai vidék felé tart — Muránytól egymérföld távolságra fekvő Tiszólcznak veheti csak útját.

A garamvölgynek Gömör megyére eső része, a herczeg Cobourg nagy terjedelmű vasgyáraival együtt Miskolcz és Pest felé irányult forgalma Murányt el nem kerülheti.

Ezekből tehát világos — és ezt a jelenlegi forgalom is tanúsítja — miszerint Zólyom, felső Gömör, Szepes éjszaknyugati, és Liptó éjszakkleti részeinek forgalma a közlekedhető úthálózat rendszere mellett Miskolcz és Pest felé irányzott közlekedésében Tiszólczot és Murányt el nem kerülheti.

Világos végre, miszerint a Löcse és Igló közt fekvő szepesi részek állandó közlekedése Dobsinán

és Rozsnyón át csak is a a langenbergi és hnileczy utak költséges kiépítése által lehetséges; ha ezen, különben is csekély jelentőségű forgalom e tekintetbeni szükséglete a kiépítendő kassa-igló-oderbergi vasút által ki nem elégíttetnék.

Torna megye közlekedése — a sajóvölgyre eső csekély részét kivéve — az említett két kereskedelmi fő pont felé, Rozsnyót nem érinti.

Vizsgáljuk már most ezen éjszakai részek szükségyszerű forgalmi irányát azon, igen rövid idő alatt bekövetkezendő esetre, ha a kassa-oderbergi, az egyenes miskolcz-pesti és a pest-losonc-zsuzsáni vasutak felépíttetnek.

Egy pillantás után a térképre meggyőződünk, miszerint Liptó, Szepes, Abauj és Torna összes tiszavidéki és pesti forgalma az oderbergi-kassa és a kassa-pesti vasutakra fog esni, még azon esetben is, ha a gömöri vonal akár Dobsináig, akár Murányig is kihuzatnék.

Zólyommegye garamvölgyi forgalma Pestre, Beszterczebányától nyugotnak a losonczy vasutat fogja használni ugyan; de mint ezen részek, mint pedig a gömöri garamvölgy forgalma Miskolcz felé az utak rendszerével mellett a Murányi állomást kívánja kiindulási pontul a kiépítendő gömöri vonalon.

Ezekből listehát világos miszerint a tervezett éjszakai vasuti hálózat kiépítése után, az éjszakai megyék azon forgalma, a mely az oderberg-kassa-pesti, és a beszterczebánya-pesti vasutak által felnem vétetik, természet-szerűen Murányt fogja kiindulási pontul kívánni.

A gömöri vonal „in specie industrialis“ lévén, vizsgáljuk már most, hogy ezen legfőbb feladatának melyik irányban fog megfelelni legcélszerűebben.

E vasút (l. térkép I) miskolczi kiindulási pontjától a sajtóvölgyön Putnok mellett elhaladva, és Pelsőczig kihuzva, e pontig a megye és az általános közlekedés kívánalmait kielégíti tökéletesen. Csak innen ágaznak el különösen a vasipari érdek, egyik része a vonal folytatását Horkától kezdve, vagy a lejt mérés szerint, a csetneki völgybe bekonyarodva, és Páskaháza mellett a csekély vizválasztót áthaladva, Jólsván és Nagy-Rőczen át Murányba; — másik része azonban Rozsnyón át Dobsinára kívánván.

Ha ezek szerint az említett vonalokat a térképen kihúzzuk (l. térkép I) és a megye uti hálózatát, és a hegyek irányát figyelembe vesszük, a kérdéses vonalakra nézve megyénk felső része három forgalmi területre oszlik el.

Az első (t. térkép I. A.) vagy is a Murányi forgalmi terület. Miglécztől kezdve a Balhova hegy csucsán át innen Szepes és Liptó északi határszélein a Beniczko hegytetőig, és itt megtörve, délnek egyenes irányban Nyustyáig, és innen keletnek kanyarodván kiindulási pontjáig, Migléczig kihuzott vonalok által iratik körül. Térege 18,5 □ mérföld, lakosainak száma 36,000 lélek.

A második (l. térkép I. B.) vagyis a rozsnyódobsinai forgalmi terület, Barkától kezdve a szepesi északi határszéleken Pustopolóig, innen Balhova csucsán át Sebespatakát érintve Szalóczig

és a kiindulási pontig, Barkáig kihúzott vonalok fogják kijelölni. Térege 10·5 □ mérföld, 21,000 lakossal.

A harmadik (l. térkép I. C.) vagy is a semleges forgalmi terület, a mely a Pelsőczy vasuti állomás által mindkét terv szerint kielégitetik, — a fenebbi két forgalmi terület közt fekvő Csetnek völgye.

A két versenyző forgalmi terület összehasonlításából kitűnik: miszerint a murányi terület térege 43, és a lakosok száma 41%-al nagyobb a rozsnó — dobsinainál pedig meg kell jegyezni, hogy míg az első terület csak is Gömör megyére szorított, a másodikhoz Torna megyének egy tetemes része is hozzá számított.

Észrevétel nélkül nem lehet hagyni, hogy a murányi vonal Pelsőczytól kezdve éjszaknyugati irányában a megyét kellő közepén szeli át, és jelenleg is — jobbról balról a forgalmat felvéve — jövőben a rendszeresítendő megye uti hálózat czélszerű alapjául fog szolgálhatni; a rozsnó — dobsinai vonal Pelsőczytól kezdve Dobsináig, az e megyét a Torna és Szepes megyéktől választó hegyekaljában egy mérföldnyi távolságban a határszélektől vonúl végig, s semmi közlekedési megyei kőuti rendszere alapjául nem használható.

A vasút hossza Miskolcztól Pelsőczyig 9·87; és Pelsőczytól Murányig 4·71. mérföld és így az egész miskolcz-murányi vonal hossza 14·58 mérföld.

A pelsőczy-rozsnó-dobsinai szárny hossza 5·47 mérföld lévén, az összes miskolcz-dobsinai

vonal 15·34 mérföld és 0·76 mérfölddel hosszabb a murányirál.

Forgalmi tekintetben első helyen áll itt a vasipar, a melynek az illető forgalmi területekre eső egy évi termelése, és lehető vasúti mozgalma a II. alatti kimutatásból látható.

Itt megjegyeztetik: miszerint a rozsnó-dobsinai terület forgalmi mennyiség kiszámításánál felvettették az ezen forgalmi területre eső Szepes és Torna megye vasipara is egy részt; míg más részt a murányi terület javára az ezen forgalmi területhez tartozó Zólyom megye vasipara is számitattott.

Felvettették pedig a versenyző dobsinai vonal javára mint szállítmány az egész forgalmi terület összes nyersvas termelése; daczára annak, hogy ezen mennyiségből jelenleg alig negyed része szállittatik Pest felé, s a többi jelenleg — de még a vasút felépítése után is — különösen a kassa-popradi vonal közvetítése által, morva sziléziai fogyasztási helyeire fogván szállittatni, a kivánt vasutat nem használandja: mert észszerűen nem lehet reményelni, miszerint vasfinomítási iparunk rövid idő alatt annyira kifejlődhetnék, hogy összes nyersvas terményeinket felfogyaszthatná.

A murányi forgalmi terület szállítmányi mennyisége jelenlegi kútjaink által közvetített forgalom szerint számitattott ki, a mely forgalom, a Salgó-tarjáni vasút megindítása óta Pest felé is Murányon és Tiszolczon át veszi ujtát. — Miskolczi forgalma ez előtt s jelenleg is az említett két pontot érinté.

Ezen kiszámítások alapjául felvettették a felső magyarországi iparegylet 1865-ik évi utolsó hivatalos kimutatása, s szigoruan elkerültetett minden, a jövő kifejlődhetésre alapuló számítás, a mely — a mint alantabban lesz látható — ugyis csak a murányi vonal javára eshetnék ki.

Ezek így lévén, nem lehet mondani, hogy ezen forgalmi mennyiségek kiszámításánál a rozsnyó-dobsinai terület rövidséget szenvedett volna, — a mostoha bánás módban inkább a murányi forgalom részesítettett.

E forgalmi kimutatás szerint (l. II.) a két versenyző terület összehasonlításából kitünik, miszerint a murányi vonal mellett érdekelt vasipar összes nyersvas és öntmény egy évi termelése 592.100, és hengerelt vas mennyisége 364 500 mázsára rúg, és nyersvasban a rozsnyó-dobsinainál 232,120, — és finomított vasban 353,500 mázsával nagyobb.

Ezen termelési mennyiségekből esik a murányi forgalmi területen a vasúti vonalra mint szálltmány Miskolczig nyersvasban 322,500 mázsa, és hengerelt vasban 265,900 mázsa, összesen 588,400 mázsa, 6,385.687 mázsa — mérfölddel, — és a vasút 14.58 mérföld hosszúságánál egy mérföldre 437,977 mázsa. — A kérdéses vonalra Muránytól Pelsőczig pedig esik 322,500 mázsa nyersvas-öntmény, és 167.000 mázsa hengerelt vas, vagyis összesen 489,5000 mázsa, — 1,613,096 mérföldmázsa forgalommal, vagyis a vasút 4.71 mérföld hosszúsága mellett egy mérföldre 342.483. mázsa.

A rozsnyó-dobsinai területből esik a vasutra Miskolczig 310.980 mázsa nyersvas-öntmény, és 11,000 mázsa hengerelt vagy vertvas, és így összesen 321.980 mázsa — 4,178.637 mázsamérföld forgalommal, és a vasút hossza 15.34 mérföld lévén, egy mérföldre 272,401 mázsa.

A kérdéses vonalra Dobsináról, Pelsőczig mint forgalom számítandó összesen 321.980 mázsa, 1,110.665 mázsa-mérfölddel, a vasút 5.47 mérföldnyi hossza mellett egy mérföldre 203,046 mázsa.

Egy mérföldre, és százalékban kifejezve, a murányi vonal forgalma a vasút egész hosszában Miskolczig 37%-kal, és a kérdéses vonalon Pelsőczig 40%-kal nagyobb a dobsina-rozsnyói vonal forgalmánál.

Ez tehát a vasiparból eredő forgalom aránya a két versenyző vonal közt, és hogy az általános forgalom sem fog előnyesebb arányokat a dobsina-rozsnyói vonal javára kimutatni, alantabban lesz látható. Itt azonban még mint kiváló figyelemre méltó körülményt ki kell emelni:

hogy a murány-pelsőcz-miskolczi vonal kiépítése esetére a dobsina-rozsnyói terület összes forgalma Pest és Miskolcz felé a vasutat Pelsőcztől kezdve használni kénytelen; — holott a dobsina-rozsnyói vonalat nem csak Zólyom megye és a róhniczi állami vasgyárak, nem különben a felső rimavölgyi olvazdák és hámorok összes 188.800 mázsa forgalma, a mely Pest felé Tiszólczot éri, az egész vasutat Miskolczig kikerüli, de a murány-ratkóvölgyi vasipar több mint

262.000 mázsára rugó vasszállítmánya is a dobsina-miskolezi vasutat is csak Tornalyától használhatván, annak Pelsőcztől Tornalyáig 2 mérföld hosszúságát kikerülni kénytelenítették.

Vessünk már most egy pillantást a versenyző két gyári csoportozat jelenlegi valódi nemzetgazdasági fontosságára, a lehető jövő kifejlődhetés elemzését későbbre hagyván fel.

A rozsnyó-dobsinai csoportozat vasipara kizárólag a nyersvasra szorítkozik, és termelésének nagyobb részét a sziléziai és morvaországi gyárak fogyasztják és még hosszú évek során át fogják is fogyasztani: mert nyersterményeinek finomítása iránt az illetők még csak tervben sem jöttek tiszta. Ezen ipar tehát nemzetgazdaságtilag még igen hiányos és a mi viszonyaink közt azon roppant hátránya is van, hogy a rögtön építendő vasutakhoz egy mázsa vasuti anyagot nem szolgáltatathat.

Habár ezen csoportozat kifejlődhetési képessége a vasfinomítás tekintetében tagadhatlan is; — de lehet-e okszerűen kívánni, hogy ha bár egyszerű és a legszebb reményekkel kecségtető, de kivitelükben annyi számtalan esélyesség által kockáztatott tervek kedvéért, egy valóban létező és kívánt irányban kifejlett ipar érdekeinek mellőzésével, vasutat építsen az állam? oly állam, a melynek az

égető szükségű tervek kivitelére oly  
szűken vannak kimérve az eszközök.

Mily sokkal kedvezőbb viszonyokat mutat  
fel a murányi csoportozat vasipara! 1865-ik évben  
a lehető legmostohább üzleti viszonyok közt, nyers-  
vas termelésének nagyobb részét, — összesen  
annyit, mint a dobsinai csoportozat összes nyers-  
vas termelése-tulajdon finomító gyáraiban fogyaszt-  
tott, és jelenleg vasuti anyagokban legalább is  
270,000 mázsát szolgáltat ki, és a kivánt vasút által  
közlekedési tekintetben biztosítva, ezen termelését  
azonnal 370.000 mázsára felemelheti.

A murányi csoportozat vasipara te-  
hát egy tökéletes egész, és nemzetgaz-  
daszatilag még azon fontossággal is  
bir, — hogy finomított terményeinek  
több mint egy harmad részét barna kö-  
szénnel állítja elő.

Minden szakértő tudja, hogy a vasfinomítási  
ipar első életfeltétele a biztos közlekedés; mert  
különösen a vasutak szükségleteit fedező gyári  
terményeinek szállítását biztos időre el kell vált-  
lalnia, és így biztosítva kell lennie: hogy nem  
csak gyári készítményeit minden időben elszállit-  
hassa, de hogy üzletét is mindég a szükséges anya-  
gokkal elláthassa. A vasiparnál tehát, a nyersvas-  
olvadzák összekötetése a hengergyárakkal, és  
ezeknek összekötetése az országos vasuti hálózat-  
tal, a kereskedelem és foggyasztás jelenlegi szük-  
ségletei szerint a versenyképesség első s elkerül-  
hetlen feltétele.

Ezen legfontosabb tényező elérése kedvéért  
a Rimamurányvölgyi vasműegylet elhatározá:

miszerint a miskolcz — murányi vonal kiépítése esetére, ózd — nádasdi a borsodi barna kőszénre épített hengergyárait murányi nyersvas olvazdaival összekötetendő, Nádastól Putnok-Héthig egy ló erejű 3·5 mérföld hosszú vasutat (l. térkép L.) tulajdon költségén építendő és ezt a közforgalomnak is átadja.

Ha az említett egylett mint a murányi vasgyári csoportozat egyik érdekeltje, önérdéktől ugyan de a közjavára is, egy 3·5 mérföld vasutat építeni kész, nem lehet-e méltányosan kívánni, hogy a rozsnyó-dobsinai összes gyári csoportozat is, egy dobsina-rozsnyói 5·47 mérföld hosszú, ló erejű vasút kiépítése által, tulajdon gyári érdekét előmozdítva a köznek is hozzon áldozatot?

Ki kell-e még emelni? hogy a murányi vasút a kincstárt is közelül érdekli, mert a róhniczi állami gyárak forgalmát hathatósan előmozdítván igen nagy tényező leend arra, hogy a kincstár vasgyári jövedelmének tetemes emelése által a több mint 300.000 holdra terjedő erdőbirtokát tőkéltelesen értékesíthesse.

A magyar kir. kincstár ezen első rendű vasgyárai a rozsnyó-dobsinai vasutat egyáltalában nem használhatják és ez által magyarország délkeleti részeitől és a dunai fejedelemségektől egészen elvágtatván ezen jelenleg is fontos, de jövőben kiviteli tekintetben legfontosabb vaspiaczon minden versenyképességüket elveszítik; — holott a murányi vonalat nem csak azonnal fogják használni, de ennek beillesztése az éjszaki vasuti hálózatba csak is a garánvölgyén levén eszközölhető

ez a magyar kir. kincstár ezen roppant terjedelmű birtokát Tiszóleztől Besztercebányáig kellő közepén hasítani és értékesíthetőségét kiszámíthatatlan fokra fogja emelni.

Megvizsgálandók most a két versenyző csoportozat kifejlődhetési feltételei, azon esetre, ha a kívánt gömöri vonal kiépítettik.

A murányi csoportozat kedvezőbb kifejlődhetési feltételeit tanúsítja ezen ipar jelenlegi sokkal magasabb állása, a mellyel mennyiségileg mint nyersterményben, mint pedig kész árucikkekben — és itt összehasonlíthatlanul — a versenyző dobsina-rozsnyói csoportozat iparát felülmulja. Igen természetes tehát, hogy ezen tényezők, a kívánt vasút kiépítése folytán, még kedvezőbbek leendenek.

Egy tökéletes közlekedési rendszer mellett a vasipar kifejlődését a rendelkezhető vas ércz és tüzelőanyag határozza meg.

A két csoportozat rendelkezésére álló vasércz-mennyiségét a bányatelkek kiterjedése, a telepek hossza és vastagsága szerint igen bajos volna meghatározni, annál is inkább: minthogy az csoportozat érdekeihez csatolt vasgyárak itt is, ott is bányabirtokosok. Ezen állítás igazsága abból is kitűnik: hogy a murányi csoportozat érdekeltjei az 1865-ik évben — a pohorellai gyárakon kívül — leginkább a vashegy-rákosi bányákból 900,000 mázsa, és a rozsnyó-dobsinai csoportozat 700,000 mázsa vasérczet aknáztak ki az illető bányákból, míg a murányi csoportozat érdekéhez csatolt pohorellai gyárak 530,000 mázsa vaskökészítése nagyobb részben a dobsinai bányákból történt.

Bátran lehet tehát állítani, miszerint a jelenleg nagyobb nyersvas termelést felmutató csoportzatnak több vasércz is áll rendelkezésére, és hogy a gömöri vaskő telepek kiterjedése és a vasérczek bősége mellett a nyersvas termelési képesség csakis a rendelkezhető tüzelő anyag által korlátoztatik.

A III. alatti táblázat mutatja; hogy amurányi csoportzat használati körébe 212,600 — a rozsnyó-dóbsinaiba azonban 85,000 hold erdő esik. Itt azonban figyelemre méltó, hogy a murányi csoportzat erdőterülete csakis a gömöri erdőkre szorított, a több mint 300,000 holdakra terjedő szomszéd zólyomi királyi róniczi erdők ezen kimutatásból kihagyatván.

A rozsnyó-dóbsinai csoportzat használatára számított a tornai uradalom 30,000 holdra terjedő eredeje is.

Egy hold fa termelési képességét 0.6 bécsi ölre véve, a murányi csoportzat 211,600 hold erdőterülete évenként 138,190 bécsi öl fát nőveszt, a melyből a terület népességének minden egyes lakosa után a házi szükséglet fedezésére  $\frac{1}{2}$  összesen 18,000 bécsi öl fa levonatván, marad általjában rendelkezhető 120,190 bécsi öl fa; a mely famennyiség 686,000 mázsa nyersvas előállítására eligeség. A murányi csoportzat 1865-ik évi termelése nyersvasban 592,100 mázsa lévén, ebből az állami róniczi gyárak 187,600 mázsa nyersvas termelése, a mely a zólyomi erdők által fedeztetik, levonatván, ezen erdő-területet jelenleg csak 404,000 mázsa nyersvas termelése terheli, — fedezési tehetsége azonban 686,000 mázsa nyersvas

lévén, a murányi csoportozat nyersvas termelése évenként még 281,500 mázsával szaporítható, s mind a kincstár, mind a rimamurányi vásműegylet intézkedett is, hogy a kivánt murányi vasút kiépítése esetére az Alsó Tiszólczon, a másik N.-Röczei olvaszdáiban a nyersvas termelést egy év lefolyása alatt 200,000 mázsával nagyobbita.

Ha most tekintetbe vétetik, miszerint a róhniczi kincstári gyárak több mint 300,000 holdra terjedő erdőterület fáját a nemzetgazdaszat minden józan elvei ellen, vasfinomításra használják fel; hogy a szomszéd Nógrád megye északi részein nagy kiterjedésű, jelenleg majd nem értéknélküli erdők fekvésüknél fogva a murányi csoportozat vasolvaszdái által felhasználhatók: nemcsak a csoportozat jelenlegi nagyobb fontossága, de a Zólyom és Nógrád megyei roppant kiterjedésű erdőbirtok értékesítése is megkívánja, hogy a kivánt vasút kiépítése által nyersvas termelési képessége a lehető legmagasb fokra felemeltessék.

A rozsnyó-dobsinai csoportozat erdőterülete 85,000 hold, a melyből a fenebb alkalmazott termelési képesség szerint, és a lakosság szükségleteinek levonása után, marad általjában rendelkezhető 40,680 bécsi öl fa, mely 232,000 mázsa nyersvas előállítására elégséges; s minthogy jelenlegi termelése, — levonva a sztraczenai s a Palzmann-féle faszükségletüket másonnan fedező olvaszdák évi terményét — 264,980 mázsára rúg — a csoportozat kénytelen már jelenleg is, a több

mint 32,000 mázsa nyersvas előállítására szükséges faszenet Borsód s Nógrád távollabbi vidékeiről behozni, a közelébe eső Gömör és Torna megyei erdők rendelkezhető fáját a jelenlegi termeléshez használván fel.

A kimutatásba fel nem vett, a Sajó és a Csetnek völgyén itt ott elszórt és rendelkezhető erdőket túlságosan igénybe veszi a csetnekvölgyi semleges terület vasipara; a miért is minden tulajdon nélkül lehet mondani: hogy mint a rozsnyó-dobsinai, mint pedig a csetnekvölgyi nyersvas termelés a rendelkezhető tüzelő anyag által korlátozva, tetemes szaporításra képtelen, és jelenlegi termelési mennyisége tető pontját érte el.

De nem is tagadhatják ezt a nevezett csoportzat gyár birtokosai sem, de iparuk ezen gyenge oldalát azzal akarják takargatni, hogy a hiányzó tüzelő anyagot — a tarjámi barna kőszén e célra használható nem lévén — az osztrani vagy a pécsi koks fogja pótoltatni. De eltekintve attól, hogy a számítás e terv alaptalanságát gazdasági tekintetben nagyon is kitüntetné; nem egyszerűbb-e, és nemzetgazdaságilag nem szükségesebb-e? hogy a vasút iránya ekkép jelöltessék ki, miszerint a legközelebbi vasérczek, roppant kiterjedésű erdeinkkel összekötve, földbirtokunk értéke a vasipar kiterjedésével együtt emeltessék?

Murány és Tiszolcz roppant erdő területek torkai; — feltéve tehát, hogy a rozsnyó-dobsinai csoportzatnak millió mázsákra rúgó fölösle-

ges vas érczei vannak, — e nemzeti kincsek csak úgy értékesíthetők czélszerűen és hasznosan, ha a vasérczek szállítási központja. Pelsöcz az erdők torkaival Múránynyal, s illetőleg Tiszólczczal összeköttetnek. És bizony ez esetben nem lesz — de különben sincs okunk félni a stíriai vas özöntől; mert tudva lévő dolog, hogy a stíriai vasiparosok aggodalmas figyelemmel kísérik vasiparunk kifejlődését, — melynek nyomását a mult években uralgó vaskereskedelmi pangás idején a bécsi piacon fájdalmasan érezték.

A rozsnyó-dóbsinai csoportozat képviselői, nyersvasuk azon tulajdonságára, miszerint ez a bessemerezéshez is alkalmazható, nagy súlyt fektetnek, azt állítván: hogy e czélra a murányi csoportozat nyers vasa nem alkalmas, és lágy-sága miatt még csak vasúti sinekre sem használható. — Vakmerő, és az üzleti viszonyok tökéletes ismeretlenségét tanusító állítások ezek akkor, a midőn ezen nyersvasakból jelenleg is a róhniczi és a nádasdi gyárakban havonkint több mint 20,000 mázsa vasúti sin és anyag készül; és a midőn angolországban, és újabb időben a poroszoni „Königshütte“-ben, a mi barna vasköveinkhez vegytanilag is hasonló barna vaskóból elő állított nyersvas a bessemerezés aczél készítésére felhasználatik.

Úgy látszik, nem ismerik a „kavarás“ történelmét, a mely a kezdet nehézségei daczára is, a tapasztalás és tudomány által rövid idő alatt általanossá lett!

Minek neveztesék azon állítás, hogy a murányvölgyi csoportozat hengergyárai elegendő olcsóságú vasúti anyagokat előállítani nem képesek?

hiszen nem titok, hogy ezen hengergyárak, a vasüzlet legmostohább körülményei közt — mert múlt év Novemb. havában kezdődtek az ez tígyre vonatkozó alkudozások — az összes osztrák vasipar versenyzése mellett, elvállalták az arad-erdélyi vasúthoz a szükséges vasanyagok elkészítését; — nem titok, hogy e csoportozat hengerelt vasa Bécsben a karanth-stájer, a dunai tartományokban az angol vassal versenyez.

Avagy a rozsnyódobsinai csoportozat fogja olcsóbb készítményekkel elláthatni a fogyasztó közönséget! De mire alapítja még csak tervnélküli számodását is? hiszen sem olcsóbb nyersvasa, sem olcsóbb kőszene nem lehet!

Versenyzőink azt állítják: hogy e csoportozat elegendő mennyiségű vasuti czikkeket elő nem állíthat. Isten mentsen, hogy hazánk vas fogyasztása a murányi csoportozat termelése által kielégítessék, — mi azt, hazánk bizton reményelhető felvirágzása esetére, elégtelennek tartjuk; de bátran állíthatjuk: hogy e csoportozat széles és biztos alapra fektetett vasiparának kifejlődhetési képessége sokkal kedvezőbb eredményekkel kecsegtet, mint a rozsnyó-dobsinai csoportozat még ingó s alapnélküli terve.

A fennebbiek által a murányi vasgyári csoportozat minden tekintetbeni nagyobb fontossága be lévén bizonyítva, a jelen emlékirat is célját érte; nem lesz azonban felesleges még egy rövid pillantást a gömöri forgalom többi viszonyaira és a kézműiparra is vetni.

A vason kívül Gömörmege legnagyobb for-

galmát képezik a gabonaneműek, a faanyagok és az üveg és cserépedények.

A gabnaneműek szállítása egy természetű vidéken, a minő e két versenyző terület, a lakosok számától függ, s minthogy a murányi vonal népessége  $41\%_{0}$ -kal nagyobb, a gabna szállítmányi forgalma is ezen arányban tetemesebb.

A gabna kereskedés is csak a helyi szükséglet fedezésére szorítkozván, a nagyobb népesség folytán élénkebb a jólsvai és a nagy-rőczei heti vásárokon, mint Rozsnyón és Dobsinán, mert habár Rozsnyó fekvésénél fogva a szomolnokai és Igló vidéki gabna kereskedését közvetíthetné, ez, jelenleg a járhatatlan utak miatt, csak csekély részben történhetik még, és a kassa-oderbergi vasút kiépítése folytán végkép meg fog szünni.

Az üveg és cserépedénygyártás a kérdéses két szárnyvonalon kívül esvén, itt tekintetbe nem vétetik.

A bőséges vizerő mellett, a különben is a helyi szükséglet fedezésére vonatkozó malomipar hasonlóképp a terület népességi arányánál fogva, nagyobb a murányi területen, mert a rozsnyói baki malmalom is csak a helyi szükséglet fedezésére szorítkozik.

A faanyagok s más súlyosabb czikkek forgalmát, a IV. melléklet mutatja ki, a mely a murányi területen  $59\%_{0}$ -kal nagyobb.

A műipar s az ezzel összekötött forgalom kiterjedését leginkább az iparosok száma mutatja ki, a mely az V. melléklet szerint Rozsnyón s Dobsinán 519-re, a murányi vonal forgalmi területén fekvő Jolsván, Nagy-Rőczén, Tiszólczon és Rat-

kón 1298-ra rúg és így 60%-kal nagyobb amannál. A timárok s szatyánosok 189-re rúgó száma bizonyítja a bőrgyártás élénkségét, amely a rozsnói kisebb mérvű bőrgyárt bizonyosan felülmúlja.

De tekintsük végre „a gömöri vonal“ beillesztését a tervezett országos vasuti hálózatba. E tekintetben csak azon irány lehet döntő, amely Miskolcot, mint a tiszavidék kereskedelmi központját a fogyasztó éjszaki részekkel is Oderbergával köti össze legrövidebben.

De térképre egy tekintetet vetve meggyőződünk, miszerint ezen irány, Putnokon, s Murányon Breznó és Besztercebányán átvezet Oderbergre, diagonaliter hasítván azon négyszöget, amely a kassa-miskolci, miskolcz-pesti, és a pest-besztercebánya-oderbergi vasút által képezetik. Ezen irányban fekszik az állam zólyam megyei roppant erdőterülete és nagyszerű vasgyárai is.

A miskolcz-rozsnó-dobsina-papradi összekötetésnek forgalmi célja nem volna, mert Poprad, mint az éjszaki részek kereskedelmi főpontja szükségletét a mező gazdasági terményekben célszerűebben fogja Kássárról megszerezhetni, mint Miskolczról, és mert Miskolcz összekötése Popradon át Oderbergával hosszabb is a murányi irány vonalánál.

De még az osztrai koks is olcsóbban, mert rövidebb vonalon, fog beszállíthatni Pelsőczre a rozsnó-dobsinai vasérczelepek forgalmi központjára mint a poprad-dobsinai vonalon Rozsnóra.

A műtani nehézségek sokkal nagyobbak a dobsina-popradi összekötetésnél; mert itt két ma-

gos, és széles vizválasztót kell hasítani: míg Murányt a garam völgytől csak egy keskeny hegy-ség választja el és a vasút bevezetése e völgyön Besztercebányáig a legkisebb nehézség nélkül lehetséges.

Minden, a vasút irányait meghatározó momentum tehát, a miskolcz - pelsöcz - murányi vonal mellett szól; — és ennek kiépítését kívánja:

a jelenlegi általános forgalom iránya; —

a vasúti hálózat kiépítése folytán keletkező forgalom érdeke; — egy, mennyiségileg túlnyomóan nagyobb, államgazdasági tekintetben tökéletesebb, mert nyersanyagot fogyasztó és kész-árúczikkét termelő vasipar érdeke; —

a zólyammegyei kincstári roppant erdők és nagyszerű vasgyárak értékesíthetése és felvirágzása; —

kívánja ezt, a versenyző rozsnyó-dobsinai terület jól felfogott érdeke is, a tüzelő anyag tekintetében; végre

kívánja a gömöri vonal czélszerű beillesztése az országos vasúti hálózatba is.

Mi tehát nyugott bizodalommal bocsátjuk ez ügyet a törvényhozás és a magas kormány ítélete alá; mert meg vagyunk győződve, hogy ez, menten minden egyoldalú befolyástól, az ügyet tárgyilagosan megvizsgálva, csakis vasiparunk és a köz túlnyomó érdeke szerint fog határozni; — mert lehetetlennek tartjuk, hogy a magas kormány és törvényhozás, mellőzve egy nagy virágzó vasipar érdekeit, még oly szép, de könnyen hiúsuló tervek kedvéért vasutat építsen.

Az 1867-ik év november 6-án Nagy-Rőczén tartatott „pelsőcz-murányi-vasuti-társulat“ alakuló gyűlésén felolvastatván, egész terjedelmében elfogadtatott s aláíratott:

Szász Coburg-Gothai herczeg ő fensége vasgyári részéről:

Gömöry János s. k. Igazgató. — A Rimamurány völgyi vasműi egyesület részéről:

Volny József, főfelügyelő.

Latinák Rudolf, a Ploszkói vasgyárért.

Mihalik Pál, a gerlicze-tapolcsányi vasgyár részéről,

Czibur Lajos, a podhorai vasgyár részéről.

Heinzelmann Emil, a chizsnovodai vasgyár részéről.

Moschitz Márton, magy. kir. bányatanácsos.

### **Nagy-Rőcze városa képviselői:**

Kallina György főbíró.

Cseh Lajos tanácsnok.

Vjeszt András tanácsnok.

Sturmann Márton tanácsnok.

Szramko Sámuel tanácsnok.

Heinczl Jos. J. tanácsnok.

Nandrássy M. tanácsnok.

Rohács Antal tanácsnok.

Zátroch István választmányi tag.

Hruska Márton tanácsnok.

Stefancsik Károly városi jegyző.

Pellech Dániel választ. tag.

Kussnyérik Pál tanácsnok.

Bakos János választmányi tag.

Koreny Sámuel választmányi tag.

Reisz Gyula választm. tag.  
Cseh József városi kapitány.  
Árvay József.

### **Jólsva városa képviselői:**

Madarász József helyettes főbíró.  
Czibur Imre tanácsnok.  
Benkár András választmányi tag.  
Remenyik Károly városi jegyző.

### **Tiszólcz városa képviselői:**

Bazilides János, polgármester.  
Daxner István, birtokos.  
Daxner György.

### **Ratkó városa képviselői:**

Král András idősb, főbíró.  
Piscatoris Sámuel tanácsnok.  
Gallay Dániel város jegyzője.  
Kubinyi Gusztáv mint földbirtokos.  
Turánszky Marczell, Lévárt birtokosa.  
Greiner Lajos, Tribus Antal, Mispál József, Kosz-  
trabszky Imre mérnök.  
Firbas Adolf, Waldmeister im Namen des Murányer  
Forstamtes.  
Szojka Mihály, a murányi uradalom gazdászata  
névében.  
Répássy Mihály, murányalljai kereskedő.  
Hayduk Márton, murányi bíró.  
Hayduk János murányi jegyző.  
Horváth Josef, plébános.  
Klaudisz Wenczel, erdői pénztárnok.

Pour János, a murányi porcelán-gyár részéről.  
Gál Lajos, Ágoston, murányi hosszuréti ev. lelkész.  
Wagner Ferencz, m. hosszuréti plébános.

**Szirki község nevében:**

Kontra Mihály, bíró.  
Dobsinszky Pál, lelkész.  
Hoznek Frigyes, jegyző.  
Belán András, hittes.

**Ujvásár helység nevében:**

Homola István, ev. lelkész.  
Koncsek Mátyás vicebíró.  
Sebe Rudolf felfalusi földbirtokos.

**Felfalu helység részéről:**

Broz András, bíró.

**Szkáros helység részéről:**

Márton István, bíró.  
Szabó Márton jegyző.  
Szent-Miklóssy József, szkárosi földbirtokos.  
Soldos Bertalan, földbirtokos.  
Kubinyi Christina, szkárosi földbirtokosnő.

**Turcsok helység nevében:**

György Pasják bíró.  
Cech Ján, vicebíró.  
Michalovics Pál, ujev. jegyző.

**A nandrázi község részéről:**

Terray Gyula, ev. lelkész.  
Buré Imre Pál, jegyző.  
Ján Pesztun w. richtár.

**A rákosi község részéről:**

Ziman Dániel jegyző.

Sándor Andr. bíró.

Banes András hites.

**Kövi község részéről:**

Nandrásy Mátyás bíró.

Orosz Endre jegyző.

Baculinyi Mihály.

Bradofka Károly lelkész.

**Kövi közbirtokosság részéről:**

Szabó András, igazgató.

Franyo Rafael, kövi közbirtokos

Hollik Manó, főerdész.

**Deresk község részéről:**

a bíró hon nem léteben.

Nagy István, községi jegyző.

Üveges György hites.

Gaal Ignác dereski plébános.

**Lévárt község részéről:**

a bíró hon nem léteben.

Krupinszky István községi jegyző.

Gergely András hites.

Aranyhalmi Emil liczei közbirtokos.

**Licze község részéről:**

Micski Gergely bíró kezevonása.

Dezső Lajos jegyző.

**Gicze község részéről:**

Orosz János, jegyző.  
Kantober András, bíró.

**Nasztraj község részéről:**

Boros András, bíró.  
Mikolcsány község részéről: a bíró hon nem létében.  
Vansza Endre, Nasztraj és Mikolcsány községek  
jegyzője:  
Szabó János, hites.

**Miglisz község részéről:**

Janka Károly, jegyző.  
Bartók János, hites.

**Jolsva Taplocza község részéről:**

Ferencz András, bíró.  
Thomesz János, jegyző.  
Vjetorisz István, jólsvai földbirtokos.  
Feledy Ferencz, jólsvai földbirtokos.

**Vizesréten** nov. 13-án 1867.

Chotvás Endre, a vizesréti ev. egyház lelkésze.  
Teray Pál, hercegi vizesréti erdőmester.

**Umrá-Lehotá község részéről:**

a bíró hon nem létében.

Belica András, Kalanda Bertalan jegyző.

**Lubenyik község részéről.**

Furman Andro, richtár.  
Percsinay András jegyző.

**Obec chizsnenska se prospisuje pred staweni:**

Klementis Georg, Mladi János, Paver Michael  
Notar obecni.

Tomásik Sámuel, Chizsnói ev. lelkész.

**Mnizsán község részéről:**

Matej Chlebecs richtár.

Kicsiny András jegyző.

**Koprás község részéről:**

Jano Meleska, richtár.

**Süvette község részéről:**

Lukács János, viczebiró.

Iván János, hites.

Kotzmann Pál, süvettei ev. lelkész.

**Vizesrét község részéről:**

Palicka György, richtár.

**Szab. Rimaszombat városa közönsége  
nevében:**

Szabó György polgármester.

Lőrinczi Endre, Rszombat városa ügyésze.

Ethey Károly, vsi képviselő.

Széplaky Lajos, választmányi tag.

Zehery Gábor, városi főjegyző.

Miklovics Ferencz, vál. tag.

Dapsy Josef.  
Hamaljár Károly.  
Benkár József.  
Dr. Richter Dániel.  
Bartóffy András földbirtokos.  
Dr. Marikovszky Gusztáv.

Kopács közég részéről:

Süvetté közég részéről:

Dr. BALOGH  
1876. FEBRUÁR 12.

Patika György, Richter Dániel, Benkár József, Hamaljár Károly, Dapsy Josef, Bartóffy András földbirtokos, Dr. Marikovszky Gusztáv.

Szab. Rimaszombat városi község részéről:  
Szabó György polgármester,  
Lőrincz Endre Rimaszombat városi főbírója,  
Kéty Károly v. képviselő,  
Székely László választmányi tag,  
Zehery Gábor, városi főjegyző, városi tanács elnök,  
Miklóvs Ferenc, v. tag, városi tanács elnök.

11. A tervezési gómba

reszt

A tervezési gómba  
és az ábrák:

A tervezési gómba

A tervezési gómba

A tervezési gómba

A tervezési gómba

A tervezési gómba

A tervezési gómba

A tervezési gómba

A tervezési gómba

A tervezési gómba

A tervezési gómba

A tervezési gómba

A tervezési gómba

A tervezési gómba

A tervezési gómba

A tervezési gómba

A tervezési gómba

A tervezési gómba

A tervezési gómba

A tervezési gómba



