Politikai röpiratok

117.

AZ

ESZÉK-SZISZEKI VASUT

KÉRDÉSE.

PEST,
NYOMATOTT HECKENAST GUSZTÁVNÁL.
1869.

A közlekedési miniszterium az általa készitett vasut-hálózat tervezetében azt határozta: hogy egy főutnak rendeltetése leend Magyarország bensejét egyenes közlekedésbe hozni az adriai tengerrel.

A nagyvárad-fiumei vonal tehát elvileg közérdekünek ismertetett el.

E vonal hasznossága, bármely szempontból tekintve, elvitázhatlan; csak egy pillantást kell vetni a földabroszra s azonnal szembe ötlenek azon roppant előnyök, melyeket a magyar korona-tartományok ezen fontos közlekedési ut kiépitése által nyerni fognak.

S miután az eszme: hogy Magyarország bensejét az adriai tengerrel össze kell kötni, azaz: az ország összes termékeinek egy magyar kikötő által piaczot kell szerezni, el van fogadva, csak arról lehet szó még, hogy minő irányban s mely vonalon épittessék e vasut?

Ez a főkérdés, mely azonnal előttünk áll, s melynek megoldása nézetünk szerint könnyen eszközölhető.

Megkisértjük nehány nagy vonásban előadni az alapelveket, tekintélyesebb hangra bizván a részletezést, ha arra szükség leend az illető döntő körökben.

A nagyvárad-fiumei vonal három törzsre, vagyis három részre oszlik:

1-ső rész Nagyváradtól-Eszékig,

2-ik rész Eszéktől-Sziszekig, és

3 ik rész Sziszektől-Fiumeig.

Az *első* rész Nagyváradtól-Eszékig *Alföldi vonal* nevezet alatt már engedélyeztetett is az 1868 ik év folytában.

A *második* az eszék-sziszeki még nem jutott odáig, hogy engedélyezési törvény tárgyát képezhesse. E vonalra nézve többféle terv van szőnyegen.

A *harmadik* a sziszek-fiumei, mely vonalt, a mint tudjuk, a kormány már tanulmányoztatott, és a törvényhozás jelen ülésszaka alatt már engedélyeztetni fog.

*

Mellözve tehát az *első* és *harmadik* részt, kizárólag csak a *másodikkal*, az eszék-sziszeki vonallal, fogunk foglalkozni, hogy azt annál tüzetesebben tárgyalhassuk.

Midőn a magyar kormány az *első* részre, a nagyváradeszéki vonalra kimondá az engedélyezést, az akkori politikai helyzet nem engedé hogy a *másodikra* az eszék-sziszekire nézve is határozzon; mivel az tisztán horvát-szlavon-vonal, közepén metszvén át Szlavonországot.

Az unio Magyarország s a Horvát-Szlavon királyságok közt akkor még nem volt helyreállitva; a pénzügyi, közigazgatási és politikai törvények, melyek a királyságok viszonyát a magyar korona iránt megállapitsák, még nem voltak szabályozva.

Az eszmék nem lévén tisztázva, minden csak tervelés volt; a magyar kormány szokott loyalitása és részrehajlatlanságától vezéreltetve, határozó lépést nem tehetett egy tisztán horvát vasut tárgyában a nélkül, hogy ki ne tegye magát a vádnak, miszerint erőszakot tesz a horvát nemzeti érzületen, s megsérti a jogos érdekeket.

Ilyen volt a politikai helyzet azon időben, midőn e nagy vonal első részére, a nagyvárad-eszéki részre, az engedély megadatott.

Más oldalról Horvátország képviselőháza 1863-ban — midőn *Magyarországtól* még külön állott — kérte a császár kormányát, hogy Zimony és Fiume között Vinkova-, Diakovár-, Pozsega-, Sziszek- és Károlyváros on át egy vasut épittessék, diakovár-eszéki és diakovár-brodi szárnyvonalokkal.

A császár ünnepélyes rendeletére ezen vonal közérdekünek nyilatkoztatott ki, és a horvát kanczellária rendeletet kapott, hogy azonnal megkezdesse a vonal tanulmányozását.

Külföldi mérnökök azonnal a munkához kezdtek, de bizonyos körülmények miatt, melyeket itt szükségtelen lenne felemlegetni, csak akkor végezhették be, midőn már az egyesség az osztrák birodalom és Magyarország között megköttetett.

Az idegen mérnökök által elfogadott vonal legnagyobb részben azonban tulságos emelkedéseket mutatott, melyek olyan épitéseket igényeltek, melyek egy szabályos üzlet kivánalmaival összeférhetők nem valának.

A magyar kormány tehát ezen tervet — a munka végrehajtóit ugyhiszszük kártalanitva — visszavetette; magának tartván fenn, hogy az Eszék-Sziszek közti vasut irányát véglegesen megállapithassa, mihelyt az egyezség Magyarország és a Horvát-Szlavonkirályságok közt véglegesen helyre leendett állitva.

Jelenleg tehát hála a két ország közt fennálló nehézségek szerencsés kiegyenlitésének, a Horvát-Szlavonországok népei bizton remélik, hogy legjogosultabb kivánságaik végre meghallgattatást fognak találni a magyar kormánynál, mely ez időszerint hivatva van ez ügyben végleges elhatározást tenni.

Hátra van még, hogy a kérdésnek egy kényes részletéről szóljunk.

Melyik lészen az elfogadott irány az eszék-sziszeki vasutvonalon?

Nagy és fontos kérdés, melyre a horvát országgyülés — mint a népnek egyenesen választott képviselője — nyiltan és határozottan felelt.

De hagyjuk egy pillanatra e határozatot, melyre még vissza fogunk térni, hanem vegyük vizsgálat alá a vonal kérdését ugy általános mint gyakorlati szempontból.

Ha az ember az Eszék és Sziszek közt fekvő terület alakulását tanulmányozza, három lehetséges vonal mutatkozik: *egyik* a Száva völgyén a Határőrvidéken; a *másik* a Dráva völgyén, s végre a *harmadik* e két folyó közt.

Pillantsunk át egymásután gyorsan mind a három tervezeten; de mielött tovább haladnánk vizsgálódásunkban, előre kell bocsátanunk, hogy minden vasutvonalnak négy főkivánságnak kell megfelelni; t. i. a nemzeti politikának, a hadtani igényeknek, a kereskedelmi érdekeknek, s végre azon technikai feltételeknek, melyek a vasutépitést szabályozni szokták.

Minden vasut, mely e feltételeknek meg nem felel, nyomasztó teher az államon, haszontalan intézmény, melyet könyörtelenül félre kell lökni.

Vizsgáljuk meg már most az előttünk álló *három vonalt.*

A szávavölgyi vonal hosszában vonul el a már kész katonai országutnak, s Diakováron, Brodon, Gradiskán és Banova-Jarugán haladna át két nevezetes kiágazással, t. i. Brodtól Pozsegáig és Banova-Jarugától Pákráczig.

Politikai szempontból ez a vonal egy „non sens"; mert a határőrvidékek, melyeknek területén futna át ez az egész vonal, polgári és közigazgatási szempontból nem függnek egyenesen a magyar koronától: tehát helytelen és megfoghatatlan lenne, sőt a legegyszerübb politikai felfogással is ellenkezik,

hogy Magyarország oly vasut épitését támogassa és jövedelmét biztositsa, melyen az ellenörködést nem gyakorolhatná.

Ez eljárás nem csak kalandhajhászat lenne, és nem csak tékozlása a közvagyonnak, hanem mondjuk ki tisztán politikai botrány és politikai bün tényálladékát képezné.

Valóban, hogy ha egyszer a katonai határőrvidékek oly vasuttal ajándékoztatnának meg, mely egész területükön átvonul, minő érdekük lenne, hogy jövendőben a nagy magyar család tagjaihoz sorakozzanak, s egyesülni akarjanak szent István koronájával, midőn élvezik a magyar állam többi országainak minden előnyeit, a nélkül hogy terheikben osztozkodnának?

Ez egyetlen körülmény feleslegessé tesz minden vitatkozást a katoni végvidékeken a Szávavölgyén átviendő eszék-sziszeki vonalról; de menjünk tovább, s vizsgáljuk a kérdést minden oldalról.

Ma már a legközelebbi események folytán, ugy Amerikában mint a mi vén Europánkban elismert tény: hogy a vasutak hatalmas szerepet játszanak a hadfolytatásban, s láthatjuk: hogy mind Porosz-, mind Franczia-, mind Oroszország mily nagy gonddal tanulmányoztatják saját vasuti hálózataikat hadtani szempontból tekintve.

Illő tehát, hogy mi is figyelembe vegyük e fontos körülményt.

A legegyszerübb hadászati elv, melyet bármely hadfi ösmer, az: hogy egy vasutvonal, mely szorosan az ország határszélén vonul el, a józan hadászati nézetekkel össze nem fér.

Ha egy vasut hatalmas védelmi eszköz egyfelől, meg kell jegyezni, hogy ép oly hatalmas eszköze a támadásnak is; védállapotba kell tehát helyezni minden lehető meglepetéstől — s az ellenség bárminemü hirteleni támadásától.

A Szávavölgyén vonuló vasut teljesen fedezetlen volna, mit még nehezit azon körülmény, hogy a vasut az országut

és a folyó hosszában vonulván el, az ellenség egyetlen csapással keritené kézbe a vidék minden közlekedési vonalát, melyek e különben is keskeny területre lennének szoritva.

A kereskedelem és ipar szempontjából sem mondható szerencsésnek a szávavölgyi vasut választása.

Először is e vonal a terület helyrajzánál fogva már egész hosszában beékelve lenne a fellebb emlitett országut és a Száva folyam közé, és pedig oly formán, hogy alig nehány kilometernyi szélességü völgyben egymással szorosan egyesülve hasonirányban (paralellement) szaladna a három közlekedési vonal, mialatt azon országrész nagy terjedelmü más vidékei minden közlekedési uttól meg lennének fosztva.

Jegyezzük meg ezen kivül, hogy ezen völgy s általában a határőrvidékek termékei legtöbbnyire nehéz anyagok és épületi fák, melyeket sokkal könnyebb viziuton hajózás által vagy talpakon tova szállitani mint a vasuton.

Világos tehát, hogy egy vasut viziut mellé hasonirányban épitve s kevés távolságra a hajózható folyótól és oly tartományban, melynek fő kiviteli tárgya az erdők termékéből áll — okvetlen bukásra vezető vállalat lenne. Ily körülmények közt ez a vasut azon államra nézve, mely garantirozta a jövedelem vagyis a kamat minimumát, oly nyomasztó teher lenne, mely a helyett hogy évenkint apadna, a kamathiány pótlása által folytonosan növekednék.

Végre átpillantván minden kérdésen, melynek megoldása fontos egy vasut épitésénél, állitjuk: hogy a szávavölgyi vonal azon különben kivánatos technikai és gazdasági feltételeknek sem felel meg, melyeket az első pillanatra ajánlani látszik.

Mert ugyanis a Száva folyónak, mely még szabályozva nincs, egész mentében nagy terjedelmü térek árvizeknek vannak kitéve ép ott, hol a tervelt vasutnak el kellene vonulni, s e körülmény bármely ügyes épitő-mérnök tudománya elibe nehezen legyőzhető akadályokat gördit.

Más oldalról a terület a Drávától kezdve lassanként emelkedik egész a Száva völgyéig s itt meredek oldalban hajlik e völgyre, s ez oldalon egymást érik a Szávába ömlő patakok. Miből az következik, hogy roppant munkába kerülő hidak, pallók és vizvezetők (aqueducs) szükségesek, hogy utja legyen a mindenfelől előtörő viznek, mely az év némely részeiben különösen hóolvadáskor egész áradattá növekszik.

Minthogy tehát e vasutat ez egész területen fel kell emelni, hogy a vizáradásoktól meg lehessen menteni, továbbá a számos hid és vizvezeték épitése magát a munkát s különösen a fentartást rendkivül költségessé tenné.

E vonal tehát technikai szempontból már első tekintetre is nagy nehézségekkel járna, nem is szólva — a még jelenleg ismeretlen — de a munka megkezdése és folytatása közben egy ily, szüntelen megujuló vizáradásoktól eláztatott vidéken könnyen előfordulható akadályokról.

Az eddig mondottak szerint tehát — eltekintve a nemzetiségi és politikai szemponttól, mely különben minden további vitatást feleslegessé tenne — a szávavölgyi vonal a a határörvidéken, ellentétben áll a hadászati kivánalmakkal; és a Száva vize közelsége miatt nem tehetne szolgálatot e vidéken sem a kereskedésnek, sem az iparnak; felépitése pedig nagyon költséges s fentartása nagyon terhes lenne.

Önként következik tehát, hogy e vonalnak — mint nem jövedelmező haszontalan és költséges közlekedési utnak — tervezete határozottan és kérlelhetetlenül viszszavetendő.

Vizsgáljuk meg már most a drávavölgyi vonalt. Ez a vonal Eszéktől kezdve hosszában követné a Dráva folyását egész az illovai völgyig, melyen át Banova-Jarugánál végződnék.

Való igaz, hogy e vonal eleget tenne a politikai és nemzeti czéloknak, valamint a hadászati igényeknek is megfelelne, de kénytelenek vagyunk megvallani, hogy a mi a kereskedelmi és üzleti czélokat illeti, egy ily irányu vasut semmikép sem lenne indokolható a mennyiben ugyan azon tere lenne a barcs-eszéki vonallal ugyancsak a Dráva völgyén, s melynek épitését a „*Déli vasuttársaság*“ már engedélyezett jogon magának tartotta fenn s mely jogot ugy hiszszük nem lenne hajlandó terhes feltételek nélkül átengedni.

Jegyezzük meg továbbá, hogy e vonal ugyanazon hátrányos eredményeket szülné, mint a szávavölgyi, a mennyiben nehány kilometernyi szélességü téren ugyan olyan keskeny vidéken három hasonirányu nagy közlekedési ut halmozódnék egymás mellé, t. i. a hajókázható Dráva, a barcs-eszéki és eszék-sziszeki vasutvonalok, mialatt a Dráva és a Száva

közt lévő terület többi nagy terjedelmén semmiféle közlekedési vonal sem léteznék.

A Dráva folyó versenyzéséből származható hátrányok annyira szembeötlők egy a partjain hosszába futó vasutra nézve, hogy a mint látjuk a Déli vasuttársaság engedélyezett elöjogát — mely szerint a Dráva völgyén vasutat épithessen, — még ez ideig nem vette igénybe, s bizonynyal eszébe sem jut, hogy igénybe vegye mindaddig, mig maga a kormány nem akarna egy vasutat épiteni e völgyön át.

Egy ily hatalmas és tapasztalt társaságnak tartózkodása legékesebben szóló bizonysága ezen vonal hiábavalóságának és haszontalanságának.

És végül még egyet kell emlitenünk a drávavölgyi vonal által a horvát vasutak összeköttetése a török vasuthálózattal, Brodnál, teljesen mellőzve lenne, s ez egy oly nagy hiányosság, melyet jövöben okvetlen helyre kellene hozni. összekötvén e várost Banova-Jarugával, azaz: körülbelől egy hasonló vonalt kellene épiteni ahoz, mely Szlavonia közepén át van tervezve; mely szerint még egyszer kellene megtenni azt a költséget, fáradságot, mely a drávavölgyi vonalra fordittatnék.

Építészeti szempontból a Dráva-vonal semmiféle oly becses elönynyel nem kinálkozik, miért ez iránynak minden más tervet fel kellene áldozni.

Tovább mentében e vonal egy oly vizválasztó gerinczczel találkoznék, mely nagyon nehéz munkákat tenne szükségessé, valamint egy hidat a Száván — ez azonban a három tervezet egyike által sem kerülhető ki.

E tervezet tehát: az elöforduló nehézségeknél fogva, körmenetei által támadó hosszusága — s ép e hosszuság folytán a kormánytól kérendö biztositéki összeg nagysága miatt, — valamint más két — egy vizi s egy vasuti közlekedési uttal jelentékeny hosszuságban egymáshoz közel együtt futása miatt — összeköttetési hiánya miatt Szlavonia bensejével, s végre elszigeteltsége miatt a török hálózattól: szerintünk nem csak hogy valósithatlan, de komoly vitatás tárgyát sem képezheti.

Tanulmányaink folytán a harmadik vonalhoz érkeztünk, azaz az eszék-sziszekihez, Pozsegán és Pákráczon át, vagyis Szlavoniának a Dráva és Száva közt eső közép-térein keresztül.

E vonalnak egy szlavoniai társulat által készült tervezete kimeritö tanulmányokkal és rajzokkal együtt folyó 1869-ik év február 23 án a magyar közlekedési miniszteriumhoz adatott be 2158-ik szám alatt. És bizton állithatjuk talán: hogy ezen munkálatot a helyszinén utántanulmányoztatta s azt mindenben teljesen szabatosnak találta.

Nem késünk kimondani: hogy e nagy értelemmel kidolgozott tervezet mind azon feltételeknek, melyek egy vasut épitésénél tekintetbe veendök, teljesen megfelel. Elöször is a vonal menetét megjelölve igyekezni fogunk állitásunkat bebizonyitani.

Sziszekröl kimenve a vonal a Száván megy át, Osekova és Kulinánál érinti a vizáradásos vidékek szélét, azután Banova-Jaruga felé irányulván az Illován csap át — a hasonnevü csucs szomszédságában. Banova-Jarugától — honnan egy mellékág Gradiska felé megy — a fövonal Pankráczcznak tart, érinti a hires lipiki fürdöket s Bucshoz közel Pakra és Orljava közt átmetszi a viz folyamát.

Végig nyulva az Orljava völgyén, hol ez szétterül, a vonal Kamenszka felé irányul, hogy a legkedvezöbb feltételek mellett érkezzék *Pozsegáig*, hol a nagy kiterjedésü, gazdag köszén-telepek a szállitási és közlekedési utak hiánya következtében még eddig használatlan hevernek.

Pozsegától a vonal az Orljavát követi egész Plesterniczaig, honnan egy más szárny indul Brod felé, a végett: hogy a horvát-szlavon vonalokat közlekedésbe hozza a török vasutak hálózatával.

Pleszterniczára érkezvén, a fövonal átmetszi az Orljavát, s a Lonja völgyén fut tovább egész a Krudinhegy aljáig; átvágja a bérczet és Seliste völgyén Nasitz felé folytatja futását.

Nasitztól Eszékig az országut menetét követvén a vonal, a kozkai és bizovaczi állomások által utat nyit a kereskedésnek a Drávavölgy legfontosabb pontjaira.

A földabroszra tekintve az elsö szempillantásra látható, hogy e vonal a legpontosabb keresztmetszetét (diagonal) képezi egy hosszudad kör (elipse) átmetszetének (diametre), melynek a más két vonal körzetét alkotná s következöleg a két legtávolabbi pont Eszék és Sziszek közt ez a legrövidebb ut.

Politikai és nemzetiségi szempontból e vonal minden feltételnek teljesen megfelel.

Mert ugyanis a legfőbb vonal, melynek az eszék-sziszeki vasut csak második törzsét képezi, s mely Nagyváradnál veszi kezdetét, hogy Szlavonia közepén áthaladva Fiumenál végződjék, arra van hivatva, hogy Erdély és Magyarország népeit a horvátokkal, szlavonokkal és dalmátokkal naponkénti egyenes közlekedésbe tegye, azaz összehozza e szétszórt fajokat, melyek eddig könnyü és gazdaságos közlekedési utak hiányában idáig egymástól távol állottak s egymásra nézve ugyszólva idegenek valának.

A mi illeti a katonai és hadtani szempontokat e vonal e tekintetben is minden kivánalomnak megfelel.

Mert ugyanis a fennsík (plateau), mely a Dráva medenczéjét a Száváétól elválasztja, kevéssé mélyedő völgyekké sülyed a közepe felé s e körülmény igen ügyesen van felhasználva e vasuti tervezetben, még pedig oly formán, hogy egy lehető kültámadás esetében az ellenség kényszerülve lenne először a Száva mentén áttörni, a mi magában véve is nehéz feladat, hogy azután a közép-fennsík meredekeit mászhassa meg — mielőtt a vasut vonalához érhetne; azon vasutéhoz, melynek védelmi alapját a tervezett szárnyvonalok képeznék a megerősitett Gradiska és Brod városokkal.

Vizsgáljuk már most e vonalt a kereskedelem és ipar szempontjából.

Az előbbeni két vonalnál, t. i. a Dráva- és Szávavölgyek vonalánál keményen megbiráltuk azon körülményt, hogy a közlekedési utak aránylag csekély s jobban mondva keskeny területre halmozódnak össze, hátrányára az ország egész területének, mely ez által mondhatni mostoha bánásmódban részesülne.

Különösen megróttuk azon két tervezetben, hogy a két hatalmas folyóval a Drávával és Szávával egymás mellé eső egyeniránynu vonalban haladnak; megjegyeztük egyszersmind, hogy a vidék legfőbb termékei az erdőkből telnek ki, s igy kiviteli czikkei a legsulyosabb fajtájuak, minél fogva kétséget sem szenved, hogy ezek szállitására sokkal alkalmasabb a vizi mint a vasut.

Azon vonalon, melylyel jelenleg foglalkozunk, ezekhez hasonló hátrányoktól nem tarthatunk.

Távol attól, hogy hátrányára legyen a hajózásnak vagy

viszont a hajózás a vasutnak, kénytelenek vagyunk bevallani, hogy e két fajta közlekedési ut ily módon (t. i. a harmadik helyen előadott tervezet által) egymásnak kölcsönös támogatására fog szolgálni.

Mert ugyanis a Szlavonia közepén Eszéktől Sziszekig terjedő vonal egyenes érintkezésbe hozza s egymással összeköti a Duna, Dráva és Száva folyók vidékeit, s azt eredményezi, hogy az átvitel egyik folyó medenczéjéből a másikába könnyen eszközölhető lesz, sőt magának a hajózásnak előnyére, ez pedig nevezetes körülmény s olyan, mely a más két vonal által nem állana elő; holott ez egyetlen körülmény képes leend azon vonal csere-kereskedését tekintélyes arányokban fejteni ki.

Nem különben azt is ki kell jelentenünk, hogy e vonal a tervezett brodi és gradiskai szárnyvonalokkal a hálózati összeköttetések igényeinek is teljesen megfelel, miután a *határőrvidékek* — ha a magyar kormány ildomosnak találandja gondjait e tartományokra is kiterjeszteni — össze lesznek kapcsolva a fővonallal.

Ezek szerint láthatjuk, hogy ezen tervben minden körülmény nagy ügyességgel vétetett tekintetbe, hogy megfelelhessen minden szükségnek s hogy kielégitsen minden jogos kivánalmat.

Hogy tanulmányainkat ezen tervezetről bevégezhessük, még csak az épitészeti (technikai) viszonyokat kell vizsgálat alá vennünk.

A felszin egész hosszában mutatja, hogy a tervezett vonal kiépitésének semmiféle különös nehézség sem fog utjában állani.

Egy hid a Száván, — Sziszekhez közel, mely a más két tervnél is azonban ki nem maradhat, és *két alagut*, egyik 650 meter, a másik 850 meter, sőt ezek hosszát valószinüleg röviditeni is lehet — lennének a fontosabb épitmények a fő- és szárnyvonalok egész kiterjedésében.

És ha tekintetbe veszszük, hogy e vonal szárnyvonalaival együtt mintegy 42 német mértföldnyi hosszu lenne, ugy találjuk, hogy a kiépitési viszonyok a rendesek közé tartoznak.

Nem különben kedvezőknek kell mondanunk azon viszonyokat, melyek a vonal emelkedéseire vonatkoznak. A legnagyobb emelkedés meterenkint 0^m, 0109; a vonal legna-

gyobb része vizirányos s a többi rész meterenkint 0^m, 001 és 0^m, 005 között ingadozik.

Husz év elött még meterenként 0^m, 005 emelkedés oly hátrányosnak tartatott egy jó üzletre nézve, hogy kisebb emelkedés eszközlése végett roppant munkákat vittek véghez. Ma azonban, hála a tapasztalásnak, melyet a vasutak folytonos épitése által szerezhetünk, s hála főként a vonó eszközök tökélyesbülésének — mely minden nap előre halad, s melynek határait kijelölni bajos lenne — a leggyorsabb s legnagyobb közlekedésü vasutakon minden nehézség nélkül fogadják el az oly vonal tervét, melynek két harmadán az emelkedés (az esés vagy emelkedés) 0,01.

Ennek folytán látjuk: hogy Angliában, Belgiumban és Francziaországban, hol a vasut-épitészet a fejlödésnek sokkal magasabb fokán áll, egy mozdony, mely 18—20 kocsit — mindeniket 200 mázsa teherrel — von maga után, meterenként 0^m, 010 emelkedéseken oly gyorsasággal megy által, hogy óránként 6—7 német mértföldet halad.

A mi pedig a hajlásokat illeti, a tervezett vonal csak egy nagyobb kanyarulatot tesz, melynek sugára 300 meternyi hosszu, 748 meternyi kifejlésen.

A többi kanyarulatok oly sugárra esnek, melynek hossza 400 és 4000 meter közt változik.

Mindezek szerint tehát a Szlavonia közepén át Eszéktöl-Sziszekig tervezett vasutnál, az épitészeti viszonyok is ép oly ügyesen rendeztettek be e tervezet szlavoniai kezdeményezői által — mint a politikai, nemzetiségi, hadászati feltételek — és ép ugy megfelelnek minden igényeknek mint az ipar és kereskedelem kivánalmainak, mely igények és kivánalmak összesen véve képezik bármely vasutépitésnek elodázhatlan feltételeit.

Ugy hiszszük eléggé kimutattuk s elég példával bizonyitottuk azon nehézségeket és alkalmatlanságokat, melyek akár a drávavölgyi, akár a szávavölgyi vonallal elválhatlanul együtt járnának, s felesleges lenne többet mondani a végett hogy e vonalok mellöztessenek.

Másfelöl pedig részrehajlatlanul és elfogultság nélkül, csupán az igazságot s annak felderitését és ezen horvát vasuti kérdés fontosságát tartva szem elött, részletesen elöadtuk azon elönyöket, melyek a Szlavonia közepén átfutó vonalhoz kötvék.

Bizonyára mindenki meg lészen győződve, hogy a választásban nem lehet kétkedni, s hogy csakis a Pozségán, Pakráczon átmenő eszék-sziszeki vasutvonal az egyedül észszerü, az egyedül gyakorlati.

De ezen fontos bizonyitó okokhoz még egy más is csatlakozik, melyről részletesen kell szólanunk, és a mely természeténél fogva a kormány különös figyelmét igényli.

Tanulmányunk kezdetén már emlitők azon kényes körülményeket, melyek 1863-tól fogva akadályozák az osztrák kormányt, hogy Pozségán át a zimony-fiumei vasut épitését végrehajthassa.

Midőn az Unio-törvény egyfelől Magyarország s másfelől a Horvát-Szlavon királyságok közt véglegesen megállapittatott s kimondatott, a horvát-szlávon néptörzsek, melyek már oly régóta várják a kormányok jóakaratát s szeretnének már egyszer a vasuti engedélyek teritett asztalához ülni, hol sz. István koronájának többi tartományai már helyet foglaltak — azt hitték, hogy az Unio-törvény után, a testvéri gyámolitás élő bizonyságául s a magyar családba lépés örömteljes idvezleteül — a magyar kormány első tette leend egy vasuti engedély decretálása, melyre e népek oly régóta és oly forrón vágyakoznak, és melyet legjogosultabb érdekeik megkövetelnek.

Elég szomoru, hogy oly körülmények miatt, melyeket e helyen nem akarunk fejtegetni, reményeikben megcsalódtak; és e csalódásuk oly okok miatt, melyekről még kevésebé szólhatunk, ugy látszik az idők végtelenéig fogott volna tartani.

Mig végre ő Felségének mult márczius hóban Zágrábban történt látogatása alkalmával a horvát országgyülés — jogosan felindulva az elhatározás azon lassuságán, mely a horvát-szlavon tartományok legfontosabb érdekeit sértette, késleltetvén egy oly sok éven által kérelmezett vasut kiépitését, — egy folyamodványnyal járult ő Felsége szine elibe.

E felirat a ház tagjai által kivétel nélkül egyhangulag szavaztatott meg.

Ezen feliratban, melyet a hivatalos lapok közölnek, a horvát országgyülés ajánlja az eszék-sziszeki vasutat, mely Szlavonia közepén Pozségán és Pakráczon menne át, és tisztelettel kéré ő Felségét, hogy ezen tervet az összeülendő magyar országgyülés elibe terjeszteni méltóztassék, rendes

királyi elöterjesztés tárgyává tévén e tervet; és hogy visszautasitani méltóztassék minden vasuti engedélyt, mely Eszéktől Sziszekig Pozsega és Pakracz érintésén kivül más vonalra szándékoltatnék épittetni, s mely eltérne azon tervtől, a melyik a magyar közlekedésügyi miniszternek folyó 1869-ik évi február 23-án beadatott, mert csak ez egyetlen vonal az, mely a horvát-szlávon népek érdekeinek tökéletesen megfelel.

Ez a felirat kedvesen és kegyelmesen fogadtatott.

A magyar kabinet kitünő főnöke, a mélyen tisztelt gróf Andrássy ő nagyméltósága, a feliratot átnyujtó Pozsega megyei küldöttségnek — mely egy hasonló tartalmu kérelmet szóval előhozott ő nagyméltóságának — azt felelte, hogy: „*Ő a horvát országgyülés óhajtását törvény gyanánt fogja tekinteni*“. Méltó felelet egy kitünő miniszterhez, ki egy nagy nemzet közügyeinek a nép szava által állittatván élére, Magyarország sorsát oly magasra tudta emelni, hogy az ma Europa minden népeinek bámulás tárgya.

A horvát országgyülés ezen egyhangu, ösztönszerü nyilatkozata — s a magyar kormány főnökének erre adott nyilt öszinte felelete folytán reméljük, hogy nem sokára a végrehajtás tényeit fogjuk szemlélhetni!

Azonban bizonyos hirek szárnyalnak, hogy a magyar kormánynak nem lenne szándéka a jelen ülésszak alatt az eszék-sziszeki vasut-engedélyre vonatkozó törvényjavaslatot elöterjeszteni; söt azt is beszélik — a mi szint oly fontos — hogy a kormány nem tekintve a horvát országgyülés véleményét, számba se véve ő nagyméltósága gróf Andrássy feleletét, *bizonyos bürokrácziai mindenhatóság következtében*, hajlandó a szávavölgyi vonalnak adni elsöséget.

Sokkal nagyobb bizodalmunk van azon férfiak bölcseségébe, kik az országot kormányozzák s kik idáig a korona népeinek érdekeit faj- és származási különbségre való tekintet nélkül hordozák szivükön: hogysem az ily hireknek hitelt adhatnánk.

Késleltetni a eszék-sziszeki vasuti törvényjavaslat elöterjesztését, midön az ide vonatkozó tanulmányok oly régóta a magyar közlekedési miniszterium épitészeti osztályánál vannak, — más ülésszakra halasztani e törvényjavaslatot, számba nem venni a horvát-szlavon népek képviselői által kifejezett egyhangu nyilatkozatát, semmissé tenni a magyar

kormány főnökének szabatos, tiszta és határozott nyilatkozatát, melyben biztositott, hogy Horvátország kivánsága törvény gyanánt fog tekintetni — mind ez Talleyrand szavaival élve, a politikában több mint visszaélés a bizalommal, ez vétek, ez valóságos politikai bün lenne.

És mi teljesen meg vagyunk győződve, hogy a kormány e politikai bünt nem fogja elkövetni.

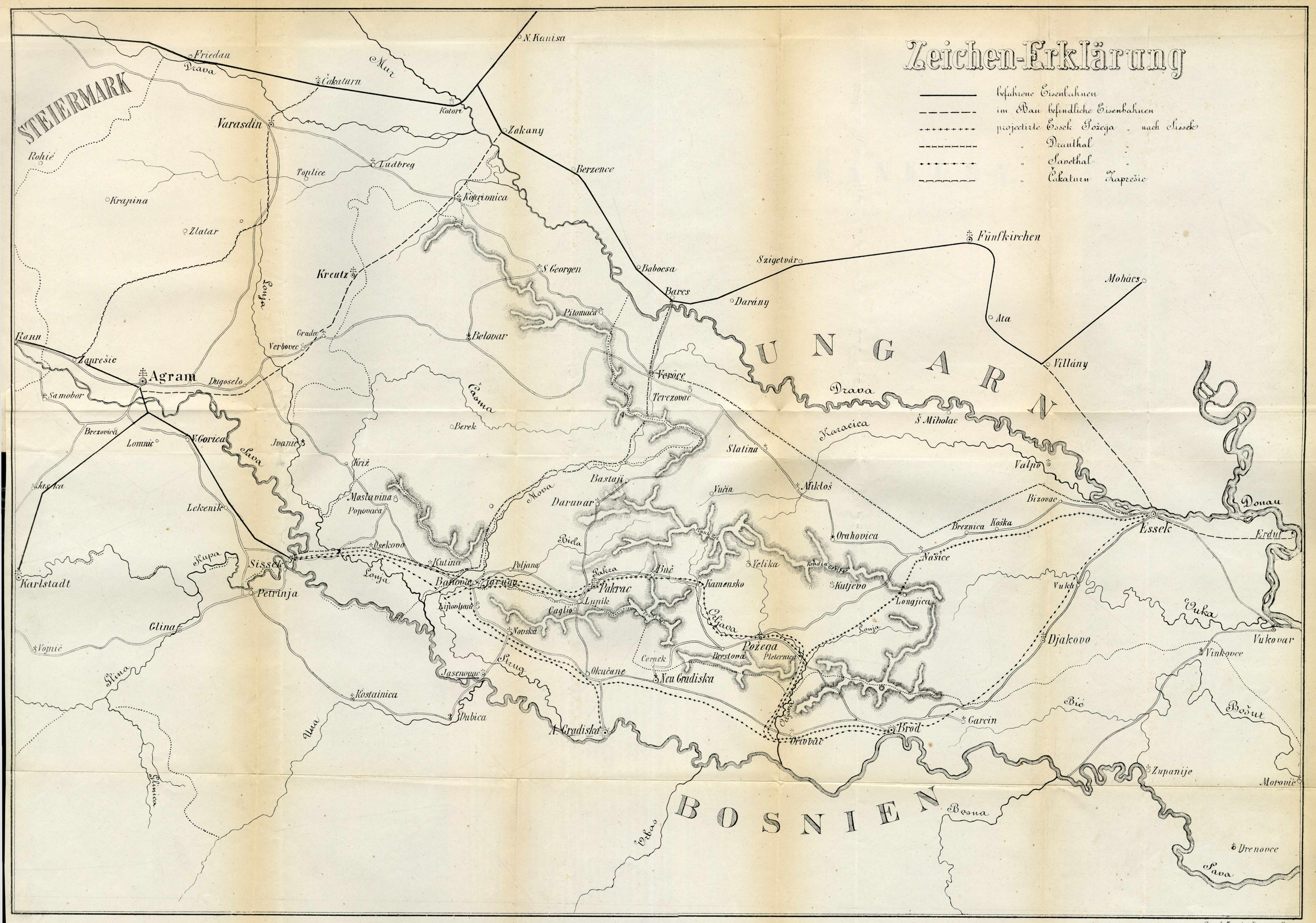
A magyar kormány megvetve az apró szenvedélyeket és titkos cselszövényeket, melyek körülte nyüzsögnek és mászkálnak, hü maradand az igazság azon szavéri és nemes érzelmeihez, melyek idáig a horvát tartományok irányában lelkesiték, és a melyet ő Felsége oly fenséges szavakkal fejezett ki a magyar parlamentet megnyitó ez évi trónbeszédében:

„Az országgyülés tárgyalásai — mondá ő Felsége — „egyuttal kedvező alkalmat fognak Önöknek nyujtani arra „is, hogy azon törvényes kapcsot, a melyet a mult országgyü„lés egyrészről Magyarország, másrészről Horvát- és Tót„országok közt ismét helyreállitott, a szeretet és ragasz„kodás élő érzelmei által még szorosabbra füzzék; s hogy a „létrejött közjogi egyezmény alapján testvérileg osztozzanak „mind terheiben, mind pedig dicsőségében azon törvényho„zási intézkedéseknek, a melyektől a magyar szent korona „összes országainak közös jóléte és közös nagysága függ“.

Ily szavak és ily magasztos alkalommal mondva, biztositanak minket, hogy a horvát országgyülés által kifejezett ohajtás nem leend hiábavaló, hogy a magyar kormány főnökének határozott felelete és az igéret, hogy az illető törvényjavaslat még ez ülésszak alatt elő fog terjesztetni, nem leend holt betü, nem leend üres szó, s nem leend hiu ámitás.

Végre teljes reményünk van, hogy Horvát- és Tótországnak, melyek most jóindulatu tagjai a magyar családéletnek, alkalmuk leend örvendeni a szövetségnek, mely őket Magyarországhoz köti, látván: hogy kivánságaik meghallgattatnak, érdekeik tiszteletben tartatnak, mert ez a jog — ez a méltányosság — s e kettőt összefoglalva ez az igazság követelése.

Pest, 1869. május 12-én.



von Carl Louis Posner Pest.

8 vége

8