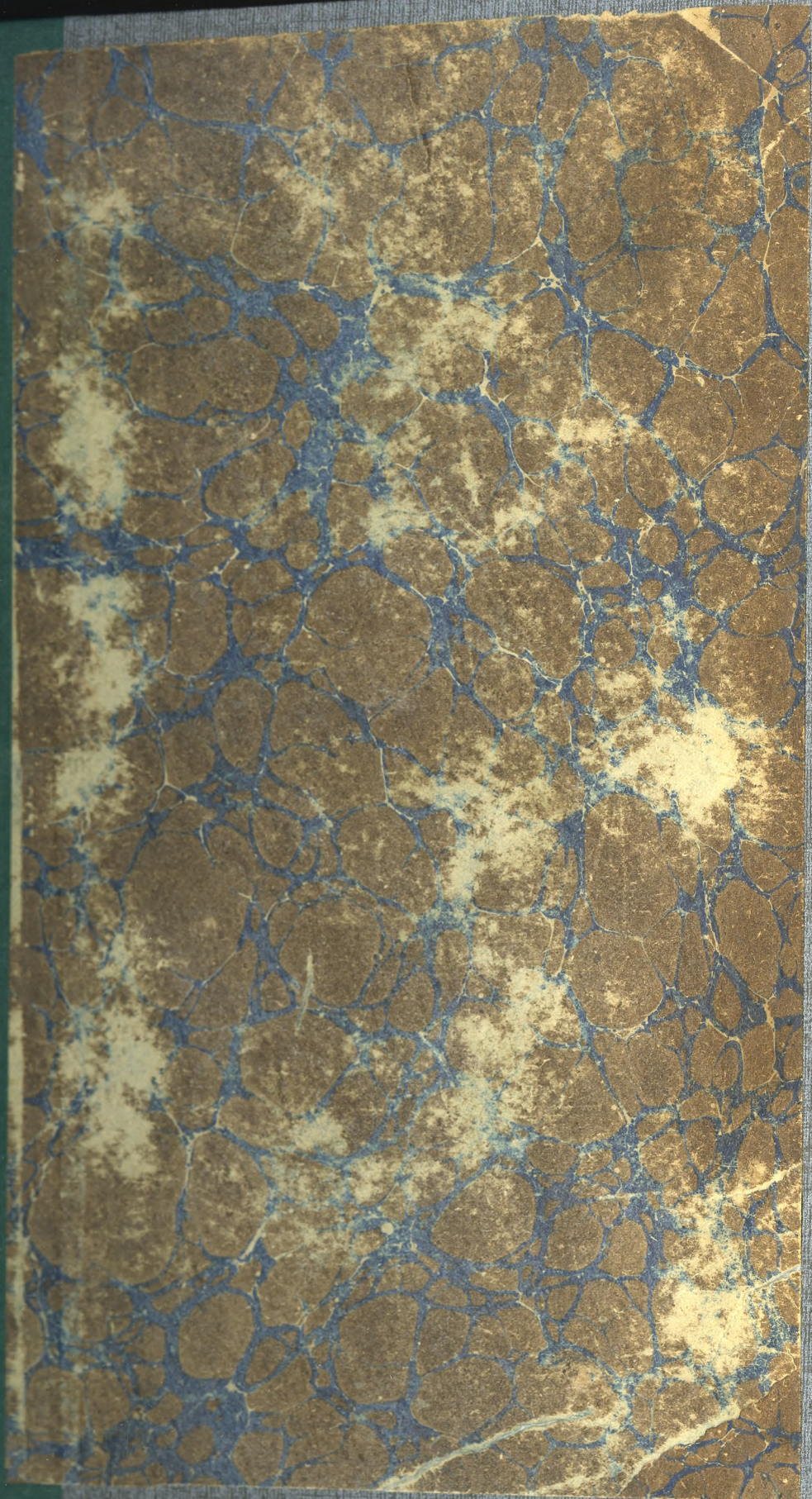


Politikai  
röpiratok.

136.



136  
1193

A magyar-galicziai

ÖSSZEKÖTŐ VASÚT ÉRDEKÉBEN.

*The  
Litch J.*

Két térképpel.

5.

*Medley Silva*

PEST.

NYOMATOTT LÉGRÁDY TESTVÉREKNÉL.

1868.

LITR 00565522

1871. május 17.

GÖSSZÉKÖTŐ VESZTÉLYKÉRT

Robert J. ...

Közelebb az Eperjestől Komarnyikig s innen Przemyslig vezetendő vasut, tulajdonkép Sárosmegye érdekében „A gácsországi vasut irányja“ czímmel egy röpirat jelent meg, mely hiányos adatok alapján, sőt pusztá állításokkal és önkényes feltevésekből indulva ki, annak bebizonyításán erőlködik hogy Homonnától a Laborczvölgyön Palotáig s innen Przemyslig vezetendő vasut hosszabb, költségesebb.

Ez állítást a következő fejezetekben mérnöki pozitív adatokkal, számokkal fogjuk megczáfolni, hogy nem csak a szakértő, de mindenki meggyőződhesse a felől, miként a sárosi röpirat a lehetlent kísérlé meg, t. i. erőszakot tenni a számokon, hogy a sárosi röpirat írója elfelejté, miként mindenki, ki ez ügyben magának lelkiismeretét megnyugtató meggyőződést kíván szerezni, elébb tanulmányozni fogja a helyi viszonyokat s számba fogja venni a mérnöki adatokat.

A sárosi röpirat legfőbb érve a pálya hosszúsága. Ez érv elfogadható lenne két hasonló viszonyu pályánál, mert ily esetben a kiadás egyszerűen csak a mértföldek száma szerint számíttathatnék ki. De e számítási alap nem fogadható el oly esetben, midőn egy teljesen hegyi pálya irányában egy nagy részben síkpálya áll, midőn a két pályán a helyi viszonyok felette különböznek egymástól, midőn, míg e viszonyoknál fogva az egyik pályán, mint például a Laborczvölgyön csak egy alagut szükségeltetik, addig a másikon, mint például az eperjesin több és

hosszabb alagutak segélyével lehet csak az utba eső vízvázasztókon áthatolni.

Mint a következő mérnöki számokból látható, a sárosi röpirat alaptalanul azt állítja, hogy a távolság Eperjestől Komarnyikig . . . . . 10 mértföld  
Komarnyiktól Przemyslig . . . . . 17 „

összesen 27 mértföld

míg ellenben a távolság a laborczvölgyi vonalon Palotáig . . . . . 14 mértföld  
Palotától Przemyslig . . . . . 15 „

összesen 29 mértföld.

Feltéve, hogy ez így volna, e 2 mfd. különbség még akkor sem vonja maga után azt, hogy e 2 mfd. hosszabb pálya költségesebb is, mint az eperjesi vonal; mert ha csak a hosszúság határozná, akkor a hosszabb síkpálya mindig többbe kerülne a rövidebb hegyi pályánál. De a pályák költségesebb vagy olcsóbb voltánál mindig a helyi viszonyok, a tér nehézségek határoznak. E tekintetben drága tapasztalatot tett a bécsi kormány, mely Magyarország kikérülésével az Olaszországba állítólag rövidebb uton vezető simmeringi vasutat építé.

A következő fejezetek czáfolhatlanul mutatják meg, hogy az eperjesi vonal a magyar határszélig is nagy nehézségekkel küzd s költséges kifejtéseket, építkezéseket tenne szükségessé, míg a laborczvölgyi vonal nagy részben síkpálya lévén, a főnehézség csak a Kárpáton való átkelésnél támad. De e nehézség is sokkal csekélyebb, mert csak egyetlen egy alagutat igényel, mely sokkal rövidebb mint az eperjesi vonalokon szükségelt alagutak hossza.

Azonban még más tekintet is jelentéktelenné teszi a laborczvölgyi vonal hosszabbvoltát. Ugyan is minthogy Palotától Przemyslig a vonal csak 15 mfd., míg ellenben Komarnyiktól a hosszúság Przemyslig 17 mfd., a lajtántúli kormány a Laborczvölgyön való

összeköttetés folytán két mértföldet nyerne. De nyerné ez összeköttetést azon egyenesebb vonalon, melyet a lajtántúli kereskedelmi ministerium a had-, bel- és közlekedési ministeriumnak nevében is 1867. évi april 3-án  $\frac{4148}{526}$  sz. alatt a magyar kir. közlekedési ministeriumhoz intézett átiratában mind kereskedelmi, mind hadászati tekintetben legcélszerűbbnek s olyanul jelölt ki, melynek mentül elébbi kiépítettése ohajlandó: ennél fogva, ha a magyar kormány annak ellenére is, hogy a 2 mértfölddel hosszabb laborcvölgyi vonal sokkal kevesebbe kerülne, mint a 2 mfölddel állítólag rövidebb, de mindenrészében hegyi pályául vehető eperjesi, némi sulyt fektetne a pálya hosszabbságára, tán nem volna méltánytalan azon igény, hogy a lajtántúli kormány a galicziai vonalon még két mföldre vállalja el az állami garantiát.

A következő fejezetek a sárosi röpirat fejezeteit egyenkint tárgyalják s a kérdésnek e bevezető sorainkban való tüzeteseb tárgyalását feleslegessé teszik. Ámde a képviselőház t. vasuti bizottságában, ha jól vagyunk értesülve, az eperjesi vonal mellett felemlített az is, hogy az eperjesi vonalnak azon okból is ki kell építtetnie, mert különben Eperjes mint vasuti végpont a zsákutcza sorsára jutna. Hivatkozás történt az Eperjesen összefutó hét országútra, mind meg annyi érvre, mely az Eperjesen átvezetendő galicziai vasut kiépítését támogatná.

Ámde kik e körülményben találják fel a Galicziával való összeköttetés e vonalon való eszközöltetésére az érvet, az indokot, azok feledik, hogy az Eperjesen összefutó hét országut csak azt tanúsítja, hogy Eperjesnek vidéke Eperjesen találja fel emporiumát s az eperjesi piac által elégtételi ki fogyasztási szükségleteit.

De Eperjes, mint mindenki tudja, nem egy természetű vidék központja, s a mennyiben Eperjes a szomszéd Abauj és Zemplén, meg a Tiszavidék ter-

meszterményeinek piacza, csak a közvetítő szerepe jut részére a termelő és a fogyasztó vidék közt.

Eperjes érdeke tehát a közel hozzá elvonuló kassa-oderbergi vasuttal való összeköttetését kívánatossá teszi ugyan, azonban a távolabb eső Galicziának Eperjesen át való összeköttetése hazánk termő vidékeivel már csak annál fogva sem szükséges, mert a két ország közti kereskedés már is más utat vett, mert ez összeköttetést a Laboreczvölgyön át nem egy város vagy megye, hanem hazánk természetű megyei többjének, sőt az egész Tiszavidéknek érdeke sürgeti.

Ez állításunk támogatására szolgáljon a jelen lapok végén olvasható nyilatkozat.

E nyilatkozat világos tanusága annak, hogy a kivitel nem Eperjes felé keresé és találta meg utját, mert különben Kassa és Zemplén, Ung- s Szaboles megyék nem tiltakoznának azon vonal ellen, mely Eperjesen át vezetne Galicziába.

## A legrövidebb vonal.

A sárosi röpirat a tervezett eperjes-przemysli és barancs-przemysli vasutvonalok hosszarányait különböző kiindulási pontokkal taglalja és pedig mindig az eperjesi vonal előnyére.

Szükséges azonban, hogy ezen arányok mindkét vonalra nézve egyenlő igazsággal tárgyalassanak, és pedig: 1) ha Eperjes az eperjesi vonal kiindulási pontjának véttetik, akkor kell, hogy a zempléni vonal kiindulási pontjának Barancs véttessék, mivel az előbb nevezett vonal a kiépítendő oderbergi vasutvonal szárnyutjához Eperjesen csatlakozik, míg másrészt az utóbb nevezett vonal a kiépítendő Kassa-Csap-Marmarosi vonalból Barancs mellett indulna ki.

Mivel pedig ezen vasut tulajdonképeni sulypontja Miskolcz és közvetve Pest leend, mindkét vonalra nézve az összes hosszóság fontolóra veendő.

Ezek után a különböző vonalokra nézve a következő számok állnak elő:

### I.

| Magyarországban:                  | Gácsországban:   | összesen:        | Hosszasági különbség |
|-----------------------------------|------------------|------------------|----------------------|
| Eperjes-Komarnik 10 $\frac{1}{4}$ | 17 $\frac{1}{4}$ | 27 $\frac{1}{4}$ | — mértföld           |
| Barancs-Palota 13                 | 15 $\frac{1}{4}$ | 28 $\frac{1}{4}$ | 1     "              |

Ehez képest a zempléni vonal kiépítése egy mértfölddel több munkát igényel az eperjesinél.

## II. a) Az eperjesi vonal:

|   |                 |  |
|---|-----------------|--|
| Kassa-Eperjes . . . . .   | $4\frac{3}{4}$  | } Összesen<br>32 $\frac{2}{4}$<br>mértföld |
| Eperjestől a gácsországi határig . . .                                | $10\frac{2}{4}$ |  |
| A gácsországi határtól Duklán át a<br>Sanvonalon Przemyslig . . . . . | $17\frac{1}{4}$ |  |

## b) A zempléni vonal:

|   |                 |  |
|---|-----------------|--|
| Barancs—Nagy-Mihály . . . . .           | $3\frac{2}{4}$  | } Összesen<br>29 $\frac{1}{4}$<br>mértföld |
| Nagy-Mihály—Homonna . . . . .           | 3               |  |
| Homonna—M.-Laborecz . . . . .           | $5\frac{1}{4}$  |  |
| M.-Laborecz a lupkovi határig . . . . . | $1\frac{3}{4}$  |  |
| A lupkovi határtól Przemyslig . . . . . | $15\frac{3}{4}$ |  |

emmélfogva a vonal, Barancsot kiindulási pontnak véve,  
3 $\frac{1}{4}$  mértfölddel rövidebb.

## III. Pestről Przemyslig.

## a) Az eperjesi vonal:

|                            |                 |                              |
|----------------------------|-----------------|------------------------------|
| Pest—Hatvan . . . . .      | $8\frac{3}{4}$  | } Összesen<br>68<br>mértföld |
| Hatvan—Miskolcz . . . . .  | $15\frac{1}{4}$ |                              |
| Miskolcz—Kassa . . . . .   | $11\frac{2}{4}$ |                              |
| Kassa—Eperjes . . . . .    | $4\frac{3}{4}$  |                              |
| Eperjes—Przemysl . . . . . | $27\frac{3}{4}$ |                              |

## b) A zempléni vonal:

|                                |                 |                              |
|--------------------------------|-----------------|------------------------------|
| Pest—Hatvan . . . . .          | $8\frac{3}{4}$  | } Összesen<br>67<br>mértföld |
| Hatvan—Miskolcz . . . . .      | $15\frac{1}{4}$ |                              |
| Miskolcz—Szerencs . . . . .    | 5               |                              |
| Szerencs—Nagy-Mihály . . . . . | $12\frac{1}{4}$ |                              |
| Nagy-Mihály—Przemysl . . . . . | $25\frac{3}{4}$ |                              |

Ezekből következik, hogy az eperjesi vonal a barancsinál egy mértfölddel hosszabb, kétségtelen tehát, hogy a fentemlített röpirat a viszonyokat helytelenül adta elő.

## A legcélszerűbb vonal.

### I.

A sárosi röpirat<sup>7</sup> állítása szerint az eperjesi vonal a Hegyaljáig terjedő heglánczot Lipnik mellett könnyen, kényelmesen, egyszerű bevágással és fokozatos emelkedéssel haladja át, a honnan Hanusfalván keresztül a Tapoleza folyóig Giralt felé leereszkedvén, innen a Rodamkai völgyön keresztül Strawnyk-ig halad, ez utóbbi pontból pedig  $\frac{1}{80}$  emelkedés és lejtéssel egy 100—150<sup>o</sup> hosszú alaguton keresztül Svidnik mellett az ondovai völgybe jut, hol a Kárpátok tulajdonképeni áthágása kezdődik  $\frac{1}{100}$  és  $\frac{1}{70}$  emelkedéssel Hunkócz mellett egy 300<sup>o</sup> hosszú alaguttal, Komarnyk és Barwinek közt áthaladva, innét  $\frac{1}{100}$  és  $\frac{1}{80}$  lejtéssel, Tylavára jut, a Kárpátok ezáltal átlevén lépve.

A röpirat további állítása szerint Tylavából a vasut Duklán keresztül jelentékeny nehézségek nélkül, de mégis nehézségekkel küzdve, csap át a San-völgybe, a San folyót három ízben hidalva és öt helyen 5 ölnyi gátokon és bevágásokon haladva át, végre két, egyenként 200 öl hosszú alaguton keresztül hatván (Krzemienna és Krasieczyn mellett) Przemysl érí el.

Ezekre megjegyezzük, hogy az eperjesi indóház fekvése határozza meg, főkép a vasutnak Hanusfalva felé való tovább építhetését, és pedig, ha, mint fel kell tennünk, az indóház e városhoz közel szándé-

koltatik építtetni, akkor csak tetemesb emelkedéssel juthatni a Tarcza völgyéből az eperjesi hegysíkra, azonkívül Eperjes és Sebes közt hegygerincz lenne átmetszendő, mely ugyan kikerülhető, ha a vonal délfelé egészen Sóvárig visszavezettetnék, mi azonban az utat egy egész mértfölddel hosszabbítaná meg, mint ezt Miskolcznál a kassai vasuton is látjuk.

Sebestől Kapin keresztül egész a Hegyaljáig Lipnik mellett a föld ugyan fokozatosan emelkedik, de az ottlévő vizválasztó egy 150 öl hosszú alagutal volna áttörendő és nem is lehetne e helyett az említett egyszerű levágást alkalmazni, mivel Hanusfalva felé igen nagy az esés, úgy hogy a legkedvezőbb esetben is csak  $\frac{1}{80}$  érhető el.

Hanusfalvából Giralt felé a Tapolcza völgyében haladván, a Rodamka völgyébe érünk, honnan a földtér Stranyk felé szintén emelkedik, hol a vizválaszték Strawnyk és Rakócz közt ismét egy 350" hosszú alagut által átmetszendő, s hol az  $\frac{1}{80}$  emelkedés és esés csak kifejtés által érhető el.

Csak innen jutunk az Ondova völgybe, melyben a vasut Svidniken át Hunkóczig vonul, honnét egyszerű kifejtéssel minden mellékvölgy felhasználása mellett és a legmagasabb  $\frac{1}{60}$  emelkedéssel a Kárpátokon való átkelés, de mégis csak egy Komarnyk és Barwinek közt fúrandó 400<sup>0</sup> láb hosszú alagut által eszközölhető.

Látjuk tehát, hogy míg az Eperjestől a gácsországi határszélig terjedő ut sok kifejtést és 3 összesen 900<sup>0</sup> hosszú alagutat feltételez arra, hogy a három vizválasztékon szelidebb emelkedések és lejtésekkel át kelhessen, addig a tér minősége sem kedvező a vasut építésnek, mivel meredek hegyereszek állják mindenütt utját, nagyobbyszerű völgyátkelések fordulnak többször elő és a Topla, Rodamka és Ondova folyók átkelése is több nagy építkezést igé-

nyel, úgy hogy ezáltal a kérdéses vonal építkezési költségei tetemesen gyarapodnának.

A gácsországi határtól kezdve Barvinek mellett Tylaván, Zawadkán, Nowawiesen és Lipowieán át egészen Dukláig a talaj tetemesen ereszkedik, úgy hogy tekintve a legyőzendő magassági különbözet-hez arányló, nagyon csekély távolságokat, a vízválasztéktól egészen Dukláig vonalkifejtésre van szükség, hogy Dukla  $\frac{1}{60}$ -nyi eséssel elérhessék.

Ezen hegyátkelésnél hasonlóképp igen kedvezőtlen térviszonyokra találunk, főleg pedig a jövőző lözlekedésre való tekintetből kiemelendő, hogy itt kvenként óriási hőtörések fordulnak elő, mi nagyon és ismeretes.

A vonal tovább vezetése Cergován és Róvnán át egészen Wrocankáig a Jasiolka folyó jobb partján eszközözendő, mely egy mértföldnél nagyobb kiterjedésben igen meredek és porhanyós, minélfogva ezen partot a víz alámossa, és lehordja, annyira, hogy annak megvédése igen sok gátot s egyéb nagy védépítkezéseket tesz szükségessé, mindamelllett a közlekedés folytonos veszélylyel lenne összekötve.

Róvna mellett azonkívül tetemes völgyátkelés és Wrocanka mellett nagy bevágás szükséges.

Wrocanka és Mieysce közt még két kisebb vízválaszték győzendő le, továbbá a Lubatowka, és Targowiska patak, végre az ó és új Murawa patak, Targowiska és Bzianka közt mocsáros lápterületen kell a vasutnak átmennie, mi az előbb említettekkel igen nagy építkezési nehézségeket és tetemes költségeket okozna.

E tekintetben a vasut tovább építésére való viszonyok sem igen kedvezők, mivel előbb a Wislok árterét kellend átvágnia és ezen folyót Bzianka és Trzesniow közt, továbbá a Zimnica folyót Bukowon alól áthidalnia; Targowiska és Bukow közt a vidék áradásoknak levén kitéve, e miatt magas gátak, sok

épitmény és védépitkezés szükségeltetik, mi ezen vonal kiépitését szerfölött nehezzé és költségessé tenné.

Bukowból Wzdow mellett a vonal Gorkiig terjed, Gorki és Gabownica közt egy csekélyebb vizválaszték állja útját, mire a Gorki patak és Gabownica folyón kell átkelnie. Innen a vasut Niebockig vonul, hol a kifejtés nagy emelkedés mellett kezdődik

A Niebocko és Jablonka közötti vizválaszték miatt egy 250 öles alagut válik szükségessé, miután a kifejtés  $\frac{1}{100}$ — $\frac{1}{110}$ -nyi ejtéssel lesz elérhető. Így juthatni Dydnia alatt a San völgybe, hol a San folyón háromszor kellend átkelni és pedig:

1. Krzemienna mellett,

2. Dynowon alól és

3. Babice mellett három hiddal, melynek mindegyike 120° hosszú lenne és legalább 600,000 frtba kerülne, melyekhez még áradási hidak és magas gátak járulnának az árviz lefolyhatása és az áradási vonal feletti maradhatás czéljából.

Az egész San völgyben a meredek hegy-partok tetemes földcsuszásoknak vetvék alá, mely körülmény kiváló jelentőséggel bir annyiban, minthogy a pálya az áradás kikerülhetése czéljából közvetlenül a San partján nem vezettethetik, hanem az ezen kedvezőtlen hegyalakzathoz tartozó hegy-partokba vágandó be.

Ezen roppant védépitkezéseket feltételező körülmény, kapcsolatban az érintett három nagy áthidazással, a San völgyöni épitkezést felette kedvezőtlené teszi.

Azonkívül pedig a San völgybe nyiló két mellékvölgyön való szükséges átkelés nagyobbszámú műépitkezéseket és útvezetéseket igényel; a vonal mind a mellett csak számos kisebb körsugarak (Radien) alkalmazása által volna kivihető.

A sanvölgyi esési viszonyok ugyan egészben véve nem kedvezőtlenek, mindazonáltal Krzemienna és Krasieczyn mellett két alagut szükséges, melynek mind-

egyike legalább 200<sup>0</sup> hosszú lenne, hogy az ezen pontokon létező talaj-emelkedések a közlekedést ki nem záró emelkedés- és esésekkel legyőzhetőek legyenek.

Kiválólag kedvezőtlenek az építkezési viszonyok e vonalon Przemysl területén; a pálya t. i. a város egyik részét szükségképen átmetszvéen, nem csak tömördek kisajátítási költséget követelnének, hanem szükséges lenne az is, hogy a vizáradások ellen igen terjedelmes védépítkezések eszközöltessenek, melyek közt igen nagy terjedelmű gátkövezéseken kívül különösen még két nagyszerű partépítkezés kiemelendő.

Ezekhez járul még, hogy a vasut továbbra is folytonos veszedelemmel fenyegeti Przemyslt, mert a pálya-gát folytán Zasanie külváros folytonos áradásoknak lenne kitéve, minek következtében az illetők bizonyára szerfölötti igényekkel fognák a társaságot ostromolni.

Nem hagyhatjuk érintetlenül azon körülményt sem, hogy a Károly-Lajos vasút közvetlenül az indóházon kívül irányát változtatva, a közel fekvő San hídra jut. Ezen görbületbe kellene tehát a kérdéses pályának is nyílnia, mi csak ellengörbüléssel és nyomváltási készülétekkel volna eszközölhető, mely körülmény mind műtani, mind közlekedési szempontból helytelenséget okoz.

## II.

A zempléni vonal ellenben, Barancsból kiindulva a zempléni síkságon át Vásárhely mellett az Ondován kelne át, ugyanazon egy völgyben a Laborcza mentében haladva Homonnán át Mező-Laborczot eléri, mely ponton a sárosi röpirat szerint a Kárpátokon való átkelés óriási nehézségei kezdődnek; t. i. egy talaj emelkedés  $\frac{1}{72}$ -től  $\frac{1}{40}$ -ig, mely utóbbi magasságon közönséges járművek a közlekedést nem eszkö-

zölhetik, s mely egy mérföldnél továbbra terjedne; továbbá Lupkow mellett a a vizválasztékon egy 600 ölnyi alagut, Postol mellett 300 öles, Gline mellett egy 100 öles, a chwanowi hegységen át pedig egy plane 1000 ölnyi alagutak szükségeltetnének, melyek 700 öle  $\frac{1}{40}$ -nyi eséssel birna. Ezen oslaviczai alagút előtt a röpirat szerint  $\frac{1}{60}$ -nyi emelkedés és mögötte  $\frac{1}{40}$ esés lenne szükséges, azonkívül a Palota, Komancza, Jankowcze, Uhercze sat. melletti töltések  $10^0$ -tól  $15^0$ -nyi magasságban mértföldeken át húzódnának.

Azonban maga az említett röpirat utóbb megengedi, hogy a Lupkow melletti rendkívüli emelkedés  $\frac{1}{60}$ -ra szállítható le, avagy a pálya M.-Labanczból Csertész felé folytatható, hol azonban a főhegygerincz még mindig 40 öllel volna magasabb, mint a Komarnyik melletti, azonkívül a pálya 2 mértfölddel hosszabb is volna.

A fent idézett, a zempléni vonal talaj-nehézségeit taglaló állítások egytől egyig alaplatanok és odaigazítandók, hogy a pálya a Vásárhelyen alóli sikságon minden ellenlejtő nélkül vihető az Ondován át, honnét Nagy-Mihály mellett vezettetik tovább, a nélkül, hogy talaj-akadályokra találna.

A pálya Homonnán keresztül egészen Mező-Laborczig a Laborcza völgyében csekély emelkedéssel, minden nehézség nélkül sikon és hegység alján halad tovább. Csak Mező-Laborcztól kezdődik a tulajdonképi meredekség, de minden nagyobb kifejtés nélkül  $\frac{1}{70}$  emelkedéssel érhetünk Lupkow mellett a Kárpátok vizválasztékához, hol egy 300 öles alagutra van szükség. Tekintve, hogy Baraucstól a Kárpát átkelési pontjáig 12 mértföldnyi úton ellenlejtő vagy alagút elő nem fordul, az átkelés állítólagos tetemes nehézségeiből mi sem marad hátra, mint egy körülbelől 2 mértföldnyi  $\frac{1}{70}$  emelkedés, melyen a közönséges járművekkeli közlekedés semmiféle nehézségre

nem akad. Az erre következő rövid alagút Lupkow mellett sem alkalmas arra, hogy e vonalnak az óriási nehézségek hírét szerezze meg.

A gácsországi vonalon a vonal Lupkowitztól az Oslawavölgyébe Zagorsig  $\frac{1}{100}$ ,  $\frac{1}{200}$  és  $\frac{1}{300}$  ereszkedéssel esik, Zagorstól a vonal a San folyó bal partján dombos talajon egészen Postolówon alólig vízirányosan halad s itt a Sanon átkelve, Lisko mellett a pálya szinte vízirányosan tovább húzódik  $\frac{1}{100}$ -adnyi emelkedéssel Jankowcen keresztül egészen Glinneig, hol a mellék vizválasztékot bevágás útján éri el. Innen tovább a vonal eleinte vízirányosan és később  $\frac{1}{100}$ -nyi eséssel Uhercén keresztül egészen Olszanicáig halad; Olszanicából Stefkowán és Ustianowán keresztül  $\frac{1}{100}$ -nyi emelkedéssel tovább haladván a vizválasztékhoz ér, ezt egy bevágással áttöri, melyből  $\frac{1}{4}$  mértföldig vízirányosan tovább vonul.

Továbbá  $\frac{1}{145}$  és  $\frac{1}{250}$ -nyi esés alkalmazásával Ustrzykin keresztül Chyrowba a Stwriaz völgyébe ér, honnan Dobromil felé  $\frac{1}{120}$  eséssel a Wiar völgyébe jutunk, onnan az utat  $\frac{1}{300}$ -al Nizankowice mellett egészen Przemyslig folytatván.

Mi a töltéseket és bevágásokat illeti, ezek legfeljebb  $3^{\circ}$  magasságban vagy mélységben fordulnak elő, mivel a vonal a fokozatosan leszálló hegy-partokon épül; valótlán pedig a sárosi röpirat azon állítása, hogy Palota, Komancza, Jankowcze, Uhercze sat. mellett,  $10^{\circ}$ — $15^{\circ}$  magas mértföldeken áthúzódó töltések kivántatnának. Ezen állítás tévedésen, nem pedig a talaj ismeretén épül.

Szakértők, kik a sárosi röpiratban körülírt összes vonalakat bejárták és kutatták, feltétlenül a Nagy-Mihály-Homonna-Laborcza - Lisko - Chirow-Dobromil-Przemysli vonal mellett nyilakoztak, mert az egész vonalon csak egy alagút fordul elő, a völgyek az építkezésnek kedvezőek, a hegy-

partok mérsékelt lejtéssel bírván, egy vasut építésére mintegy teremtvék, mert továbbá tetemesb műépítkezések kikerülthetnek, sőt a San-hid Lisko mellett csak 60 öl hosszúságot igényel és rendkívül kedvező átkelést nyújt. Azonkívül az egész vonalon csuszpartok nem fordulnak elő.

Mi a kárpátokoni átkelés magassági különbségére vonatkozó azon állítást illeti, hogy a Komarnyik és Csertész melletti pont t. i. alantabban fekszik a Lubkow mellettinél, megjegyzendő, hogy másrészt Swidnik és Hunkócz épen annyival mélyebben fekszenek a völgyben mint M.-Laborecz, mivel a Laborecz völgye Homonnától egészen Laboreczig fokozatosan emelkedik, míg az Ondova-völgy csekély eséssel bír és sokkal mélyebben fekszik, mi az áthágandó magassági különbözetet kiegyenlíti, azon különbséggel, hogy Laborectól a vízvászték elérése végett kedvező kifejtés alkalmazható, a határszél még igen távol esvén, míg másrészt Hunkócz mellett egy nehézségekkel összekötött és költséges kifejtés lenne szükséges, hogy Komorniknál a Kárpátokoni átkelés elérettethessék. A Kárpátokoni átkelésre Lupkow mellett  $\frac{1}{70}$ -nyi emelkedés és egy legfeljebb 300 öles alagut kívántatnék, míg Komarnyik mellett, csak nagy nehézséggel  $\frac{1}{60}$ -nyi emelkedés mellett és egy 400 öl hosszú alagút által érhető el a kárpátokoni átjárás, eltekintve attól, hogy Eperjestől a határszélig egy kisebb és más két alaguttal átmeneszendő vízvászték fordul elő, továbbá a vonal három folyó-völgyön emelkedések- és ellenlejtőkkel a legkedvezőtlenebb talajviszonyok közt kelne át, míg ellenben Nagy-Mihálytól Homonnán keresztül egészen Laboreczig és a vízvásztóig semmiféle ellenlejtők, semmi vízvászték, semmi alagút vagy folyókon vagy völgyökön átkelés nem fordul elő, mihez járul még, hogy a talajviszonyok a legkedvezőbbek.

Kétségtelen tehát, hogy ezen vonal kevésbbé költséges és könnyebben is kivihető, mi szakértők ál-

tal elismertetik, míg a másik vonal mindenesetre kocz-  
kázott vállalatnak tekintendő.

### III.

Az említett röpirat ezen két vonal műtani olda-  
lát összehasonlítva, következőleg nyilatkozik:

a) Hogy a zempléni vonalon a kárpátok vizvá-  
lasztéka Lupkow mellett 64, Csertész mellett 40 öl-  
lel magasabb az Eperjes-Komarniki vonalon levőnél.

b) Hogy a zempléni vonalnak a Chwanowi hegy-  
ségben még egy második vizválasztón kell átkelnie,  
míg az eperjesi vonal csak egy vizválasztón kel át  
a határszélen.

c) Hogy a zempléni vonal az eperjesinél 1400  
öllel több alaguti építéseket kíván meg.

d) Hogy a zempléni vonalon az emelkedés és  
esés a legkedvezőtlenebb t. i.  $\frac{1}{50}$  sőt  $\frac{1}{40}$  hogy a gör-  
bületi félmérők egészen  $\frac{1}{150}$  ölig rövidülnek és hogy  
a töltések egészen 15 ölig emelkednek.

Az eperjesi vonalon ellenben öt ölnél magasabb  
töltések sehol sem szükségeltetnének, a görbületi fél-  
mérők sehol sem lennének rövidek, emelkedések és  
esések csak  $\frac{1}{80}$  és  $\frac{1}{70}$ -el fordulnának elő, melyek még  
közönséges szállítási eszközökkel is legyőzhetők.

Az emelkedési viszonyok a vasutak használatá-  
nál életképességükre nézve döntő befolyással bírnak.

Olyan vasutak, melyeknél  $\frac{1}{40}$  vagy  $\frac{1}{50}$  emelke-  
dés és esés fordul elő, már közönséges járművekkel  
nem használhatók, hanem vagy pótmozdonyokra,  
vagy a félteher hátrahagyására utalvák.

Ezen pályák tehát vagy kétszeres erőt, vagy  
kétszeres időt vesznek igénybe, mindkét esetben pedig  
kétszeres költségek kívántatnak meg, vagy pedig  
ugyan annyi erő, idő és költség alkalmazása mellett  
csak felét viszik véghez annak, mit más vasutak kö-

zónságes emelkedéssel eszközölnek. Olyan pályának a simmeringi pálya állítatik lenni, mely az államnak és a közlekedésnek tömérdek kárt okozott.

Az idézett adatok helytelenek s a következőkkel czáfoltatnak meg:

A szerencsi vonal a Hegyallya talpán dombos térségen át Ujhelyig, Barancsig és tovább Mező-Laborczig vonulván, az Ondováni átkelésen kívül semmiféle térségi akadályokra, annál kevésbbé akad pedig komolyabb nehézségekre; e szerint a határ felé, vala mint Gácsországban is minden további nehézségek kikertültetnek, mint ez a II. cikkben már kimerítően megfejtetett.

Ezen 2. vonal összehasonlításából következik:

**ad a.** A sárosi röpirat azon állítása, hogy a Barancs-Homonna-Mező-Laborczy vonalon a kárpátokoni átkelés Lupkow mellett 64, Csertész mellett 40 öllel magasabb az Eperjes-Komorniki vonalon levőnél az által czáfoltatik meg, hogy ugyan az első körülbelül 40 öllel, az utóbbi pedig csak 20 öllel magasabb Komarniknál, azonban másrészt az eperjesi vonalon levő Svidnik és Hunkócz ugyan ezen magassági különbözetekkel mélyebben fekszenek, azonkívül mind Hunkócz, mind Dukla felette mély fekvésüknél fogva az átkelendő vízvásztékhöz igen közel fekszenek, mely csekély távolság egy nagy és sok akadálylyal összekötött kifejtést igényel azon czélból, hogy a megkívánt magasság a közlekedést ki nem záró emelkedési viszonyokkal elérthessék, mely nehézségek a Lupkowi vízvásztéknél nem forognak fenn, mert Laborcz mellett a völgy már éppen annyival magasabban fekszik és a vízvásztéktóli sokkal nagyobb távolságnál, vala mint e felette kedvező talajviszonyoknál fogva a vízvászték eléréséhez szükségelt emelkedés  $\frac{1}{70}$ -del igen könnyen eszközölhető, míg Komarnik mellett nagy nehézséggel csak  $\frac{1}{60}$  érthetik el és ezenkívül még

egy 400 öl hosszú alagút kívántatik meg, míg a Lupkow mellettinek csak 300 öl hosszúnak kellene lennie.

**ad b.** Azon állítás ellenében, hogy a zempléni vonalnak a chwanowi hegységben még egy második vizválasztón kellene átvonulnia, míg az eperjesi vonal csak egy vizválasztón a határszélen kelne át, megjegyezzük, hogy a határszélen levő, utóbb említett vizválasztón kívül még több kisebb vizválasztók, azonkívül, mint már említettett, még három nagy vizválasztó alagutakkal Niebocke és Jablonka, továbbá Krzemienna és Krasicyń közt fordul elő, míg a zempléni vonalon csak két mellékes vizválasztó található u. m. Glinne és Ustianowa mellett, melyeken jelentéktelen bevágásokkal juthatni át; e szerint ezen vonalnál csak a határszélen levő vizválasztó lenne alagút által átfurandó.

**ad c.** Azon állítás, hogy a zempléni vonal alagútjai körülbelül 1400 öllel többet követelnének az eperjesinél, tökéletesen helytelen, mert Eperjestől a határszélig már a három alagút 900 öl hosszú, továbbá a hegységben építendő jablonkai, krzemiennai és krasicyńi három alagút összesen 50 öl hosszú, mind össze tehát ezen vonal alagútjai 1550 öl hosszúak, míg másrészt a zempléni vonalon csak egyetlen egy u. m. Lupkow mellett volna építendő 300 öl hosszúsággal. Ezek szerint az eperjesi vonal alagútjainak hosszúsága 1250 öllel teszen többet.

**ad d.** Azon állítást, hogy a zempléni vonalon az emelkedési viszonyok és görbületi félmérők kedvezőtlenebbek az eperjesinél, valamint, hogy az előbbin nagy gáttöltések fordulnak elő, már a fentidézett adatok megczáfolják, miután a zempléni vonalon az  $\frac{1}{70}$ -et tevő legnagyobb emelkedés csak egyszer fordul elő és igen könnyen legyőzendő, a 150 öles görbületi félmérők pedig, melyek még a kedvezőkhöz számíttatnak, a közlekedésre nézve gátlóak nem lehetnek. Továbbá a zempléni vonal nem tételez fel

5<sup>o</sup> magasságu gáttöltéseket, miután 3<sup>o</sup> magasak is tökéletesen elegendők.

Az eperjesi vonalon ellenben több ízben fordulnak elő emelkedések és ejtések  $\frac{1}{60}$ -al és pedig akadálydus térségi viszonyok mellett, továbbá a Sanvölgyben nagy és hosszú, 5 ölnél magasabb gáttöltések szükségesek multhatatlanul, mivel az utolsó vizáradás után constatiroztatott, hogy a San folyó vize a rendes vízmérleg felett 25'-al emelkedett, miből magasabb töltések szükségessége önként következik; végre ezen vonal tökéletes ellenesésekre találna, helyenként  $\frac{1}{60}$ -al is, mely körülmény ezen vasut életképességére nézve bizonyára nem kedvező jel. A tetemes és igen gyakran előforduló esések és ellenesések miatt a vasut közönséges eszközökkel már nem használtathatik, hanem szükséges, hogy vagy előfogati mozdonyok alkalmaztassanak, vagy a fél teher hátrahagyassék, a mi megkettőztetett erőt, vagy kétszeres időt, tehát kétszeres költséget követelne, mely kellemetlenségeknek és alkalmatlanságoknak egyike sem fordul elő a zempléni vonalnál.

#### IV.

### A legcsekélyebb építési költségek.

A sárosi röpirat előadását következőleg folytatja:  
„Pontos felszámítások hijjában legközelebb fogunó jutni a valóhoz, ha a talajok egymás közti egyenlőségét és más hason talaju pályák költségeit veszük zsinormértékül.“

E tekintetben a röpirat a zempléni vonalt a szolnok-debreczenihez hasonlítja.

A Laborczvölgyit Homonnától a határszélíg a kassa-oderbergi vasut területével állítja egyformának.

E szerint a kassai és szerencsi vonal hosszúság többlete félig a debreczeni, félig pedig az oderbergvasut költségei szerint számittatik ki azon czéllból, hogy kiszámítassék, mennyivel mulják felül ama két pálya építkezési költségei az eperjesi vonal költségeit.

A tiszai vasut költségei mértföldenként 462,000 frttal, az oderbergié pedig 894,000 frttal számittanak, melynek középszáma kerék számban 680,000 frt. Ez tenne  $9\frac{3}{4}$  mértföldre 6.630,000 frtot, mely összeghez számítandó még azon 1.370,000 frt., mely mint a Magyarországra eső rész a Lupkow mellett eszközendő kárpátokoni átkelés nehézségeinek legyőzésére szükségeseltetik.

Ezekhez képest a röpirat kiszámítása szerint a mező-laborczi vonal kerék számban 8 millióval többé kerülne az eperjesinél, a szerencsi pálya pedig egész 10 millióval volna drágább.

A röpirat minden alapos ok nélkül csupa generositásból ezen összeget a felére leszállítván, azt kérdezi, mily okai lehetnének az országnak, ezen leszállított, de még akkor sem jövedelmező többlet kamatait viselni? Erre csak akkor lehetne észszerű okot felhozni, mond a röpirat, ha az országból más rövidebb, kényelmesebb és előnyösebb ut a kitűzött célhoz nem vezetne.

Ezen fent idézett számadások és következtetések tökéletesen helytelenek, mivel azokban csak a zempléni síkság hasonlított össze a szolnok-debreczeni-vel; de a laborcz-völgyi Homonnától a határszélig a kassa-oderbergi vasuttal állítatik egyformának. Hová maradnak azonban e vonal többi kiterjedései? Ezeket a röpirat nem is veszi tekintetbe.

Ezekből egyszerűen az következtetik, hogy a laborczi vonal 10 milliónál többet igényelne. Megjegyzendő, hogy ezen számításoknál a zempléni pálya kiindulási pontjául mindig Kassa vagy Szerencs vették, holott az Barancsból fogna kiindulni.

Eperjestől a vonal Hanusfalván keresztül a Komarnik melletti határszélig  $10\frac{1}{2}$  mfd. hosszú; aztán egy mellék- és három fő-vizválasztóval, összesen 900 öl hosszú alagutakkal, továbbá tetemes emelkedésekkel és ellenesésekkel bir, úgy hogy az oderbergi vasuttal egyformának állíttathatik, míg a barancs-homonnai vonal a határszélig  $12\frac{1}{2}$  mértföld hosszú ugyan, de csak egy vizválasztóval Lupkow mellett és egy 300<sup>o</sup> hosszú alaguttal van összekötve, ellenesésektől pedig tökéletesen szabad; ezeknél fogva ezen vonal kétségtelenül előnyösebb az eperjesinél, az építkezési költségek pedig 30<sup>o</sup>/<sub>o</sub>-val olcsóbbak amazokénál. Ezek mérnöki adatok, nem állítások.

Miután az eperjesi vonal költségei ugymint az oderbergié, mértföldenként 894,000 frtra tettettek, a 30<sup>o</sup>/<sub>o</sub>-tel olcsóbb zemplénire mértföldenként csak 626,000 frt. esnék.

Ez a valóságosan helyes számítás, melyhez képest az eperjesi vonal körülbelől három millióval drágább volna a homonnainál. Ide számítva még 600 öl alaguti hosszúságot, mi legalább  $1\frac{1}{2}$  millió költséget okoz, az eperjesi vonal körülbelől 5 millióval kerülne többre és azonkívül ezen vonal magyarországi része 2 mértfölddel hosszabb is lenne.

Ezen költségi többlettel a vonal Barancstól Nagy-Mihályig kiépíttethetnék.

Ehez még megjegyzendő, hogy tekintettel a tetemes műépítkezésekre és a kedvezőtlen emelkedési és térségi viszonyokra, az eperjesi vonal kezelési, nemkülömben a vasutnak épségbentartási költségei évenként legalább 25%-el nagyobb költséget igényelnének a barancs-homonnai vonalnál.

Ezekből világosan következik, hogy a legcsekélyebb költségek a nagy-mihály-homonnai vonallal vannak összekötve és hogy semmi okot nem lehet tehát felhozni arra, hogy az ország az eperjesi vonal által nagyobb kiadásokkal és kamatfizetésekkel terheltessék.

Ugy véljük, hogy világosan bebizonyítottuk, miszerint Barancs a gácsországi vasutra nézve a legkedvezőbb kiindulási pont mind nemzetközi, mind országos, kereskedelmi és hadászati tekintetben, hogy a homonnai vonal a legcélszerűbbnek mutatkozik, ha földtani, műtani és pénzügyi előnyeit az eperjesi vonaléval összehasonlítjuk.

Végül gácsországi testvéreink érdekében nem mulaszthatjuk el ismételve arra figyelmeztetni, hogy Lupkown, Liskon, Chirowon keresztül Przemyslig a vonal rövidebb és könnyebben kivihető, mint a Sanvonalon

Duklától Przemyslig, mint ez ezen irat kezdetén már megfejtetett, és hogy Gácsország részéről közohajtással a Lupkow-Lisko-Przemysli vonal kérelmeztetik, mert csak ezen vonal lehetségesíti Magyarországnak Gácsország északkeleti részével való összeköttetését, Galiciát közepén metszvéen át, végre csak ezen vonal felel meg tökéletesen a Magyar- és Gácsország közti kereskedés érdekeinek, a földmivelés és ipar, valamint a hadtan követelményeinek.

A galicziai vasutnak feladata Magyarországot Galicziával egybekötni: a legrövidebb vonal által, a leggyakorlatibb uton, a legcsekélyebb építési költséggel, s a legrövidebb idő alatt.

Igy kezdi a sárosi röpirat fejtegetéseinek sorát a lupkow-przemysli vonal ellen, melyeknek egy kis hibájok van, t. i. hogy hiányzik azokban annak bizonyítéka, hogy a lupkow-przemysli vonal ellen felhozottak valóban egész tartalmukra nézve helyesek. Ennek bizonyítékát azonban a szerző vagy a szerzők elfeledték adni; vajjon azért-e, mert nem tudták, vagy nem akarták, ezt egyelőre nem kívánjuk feszegetni. Azonban mégis meg kellett volna gondolniok, hogy ily nagy fontosságú ügyben s ily mivelte közönség irányában, ma pusztá alaptalan állításokkal nem boldogulunk. Ily nagyon komoly dolgokban be is kell bizonyítanunk, a mit mondunk; ez azonban, mint már említők, nem történt; ennél fogva nekünk kellett a megelőző fejezetekben azon fáradságot magunkra vennünk, hogy azon tévelyeket, melyekbe a sárosi röpirat esik, az igazság szempontjából megvilágítsuk, s a nyilván szándékos elferdítéseket s „helytelenségeket“ igaz értékkükre leszállítsuk. Ép e célból kívánjuk a röpirat fejtegetéseit további fejtegetéseink tárgyaivá is tenni.

A magyar k. miniszterium, hogy a lehető legrövidebb vonalat állítsa fel, így kezdi a röpirat, a törvényhatóságokkal közlött vasuthálózat tervezetében végpontokul az oderbergi vaspálya eperjesi szárnyát és a Károly-Lajos-vaspálya przemysli pontját jelölte

ki. Habár az igaz is, mindamellett ezzel még nincs más kiindulási pontnak esélye kizárva, ha annak észszerűsége dönthetlen érvekkel kimutattatik.

A m. miniszteri javaslat a röpirat által idézett tétélei ellen: „Ezen vonal világforgalom tekintetében is főirányul tekintendő,“ — „de hasznossága az ország érdekei szempontjából elsőrangunak tekintendő;“ valamint hogy azon vonal megállapításánál, melyek közül több hozatott javaslatba; „a vizválasztót képező Kárpátokon való legkönnyebb átkelés lesz a döntő,“ nekünk legkisebb kifogásunk sincs, mert a lupkow-przemysli vonal tökéletesen megfelel a fölebbi tételben kifejezett követelményeknek. De megfoghatlan az, miként hozhatta fel a fentmondottakat szerző az eperjesi vonal javára, holott tudnia kell, hogy ez az ott felállított feltételeknek nem felel meg.

A tervezett különböző vonalok felőli hosszabb adatok összeállításában a szerző azon eredményhez jut, hogy a kassai vonal az eperjesi irányában teljes  $9\frac{3}{4}$  mértfölddel hosszabb, miből  $3\frac{1}{4}$  mértföld Magyarországra esik.

Ebben lát szerző bökkenőt, és pedig két okból: először az utazás, valamint a teherszállítás minden irányban hasztalanul a forgalom kárára meghosszabbítatik, s másodszor is főleg az építési költségek megnövesztetnek.

Ezen látszólag helyes állítmányokat kissé közelebbről kívánjuk megvilágítani.

Tényleg való, hogy a lupkow-przemysli pálya a mondott mértföldekkel hosszabb; helyes az is, hogy az utazásnak s teherszállításnak Eperjesről s oda kerülőn át kell történnie; de a többi mind hamis.

Ha péld. a röpirat azt állítja, hogy a forgalom Pest és Przemysl közt 5 mértfölddel meghosszabbítatik, úgy ez önkényes szándékos hamisítás, mely a jövő magyar vasúthálózatra vetett egy tekintetre ki-

tünik. Szerző tudniillik következőleg számít: Az eperjesi vonal számára: Pest-Hatvan  $8\frac{3}{4}$  mértföld, Hatvan-Miskolcz  $15\frac{1}{4}$ , Miskolcz-Kassa  $11\frac{2}{4}$ , Kassa-Eperjes  $4\frac{3}{4}$  s Eperjes-Przemysl  $29\frac{3}{4}$  mértföld, tehát egészben 67 mértföld. A lupkowi vonalra nézve ellenben így számít: Pest-Kassa  $35\frac{2}{4}$ , Kassa-Homonna-Przemysl  $37\frac{2}{4}$  mértföld, egészben tehát 73 mértföld, mi mindenestre 5 mértfölddeli hosszabb vonalt mutatna. De ha szerző a pest-miskolcz-zombor-n.-mihály-przemysli vonalat vette volna fel, akkor kitűnt volna, hogy ezen vonal az eperjesi ellenében néhány mértfölddel rövidebb, a mi természetesen szerző számításaiba nem illett, kinek feladata lehetőleg sok helytelent toldani össze az ellenes pálya ellen, habár ez csak az igazság rovására történhetnék is.

A költség pontjára nézvé sem törődik néhány, fölötte jelentékeny változással. Halljuk: „Mező-Laborcznál kezdődnek a kárpátokoni átkelésnek valóban óriási nehézségei, tudniillik: 1:72 s 1:40 emelkedés majdnem két mértföld hosszát, mely utóbbi, egy mértföld hosszában, közönséges járművekkel már nem győzhető le; Lupkownál a vizválasztón egy 600 öl hosszú alagút; Poztolownál 300 ölnyi alagút, Glinénál 100 ölnyi alagút, a chwaniowi hegységen keresztül 1000 ölnyi alagút, miből csak 300 öl vízszintes, 700 öl pedig 1:40 esésű; ezen alagútból Oszlaviczánál  $\frac{3}{4}$  mértföld hosszát 1:60 emelkedés és e mögött 1300 öl hosszát ismét 1:40 esés. A feltöltések ezen vonalnál Palota, Kamoneza, Jankovec, Uherce stb. mellett 10—15 öl magasak s mértföldekre húzódnak el.“

Már a legközelebbi tételben megengedni kegyeskedik szerző: hogy „néhányai azon rendkívüli emelkedéseknek s eséseknek, péld.: Lupkownál 1:50 s illetőleg 1:60-ra csökkennek,“ s hogy „a pályát Laborcztól Csertész felé lehetne vezetni,“ de a főhegy-

lát ott is 40 öllel magasabb mint a komorniki, s a pálya is néhány mértfölddel hosszabb lenne.

Vajjon nem borsószik-e az ember háta, ha olvassuk, hogy mily roppant tér-nehézségekkel lehetne csak a lupkowi vonalat helyreállítani, melyek legyőzése borzasztó összegeket venne igénybe? S ha a nevek és számok ezen tekintélyes sorát olvassuk, nem kell-e azt gondolnunk, hogy a szerző, mielőtt azokat leírta, előbb azon pályára nézve legalább beható tanulmányokat tett s meggyőződött arról, a mit mondott?

De minthogy ezt elmulasztotta, ennél fogva kívánjuk őt a két vonalnak egymás irányábani viszonyáról, az építési nehézségek tekintetében kissé felvilágosítani.

A vonalkifejtés Lupkownál sehol sem haladja meg az 1:70-t s a vízvázalasztó egy 200—300 ölnyi alagut segélyével törethetik át, mire 1:100 és 1:500 cséssel az Ószlavavölgybe jutunk; ennek hosszában a pálya egész Wilapole alá menne, Postolow felé elhajlanék s Lisko közelében Gline, Uherce, Wankowa, Rapienka, Zawadka, Rostaki, Graziowán át a Wiarvölgybe s aztán Rybatyczén — vagy Ustrzykin és Chirowon a Strwcaz, Wyrwa és Wiar-völgyön Przemyslbe menne. Az egyenlő formációju hegyektől kísért Laborezvölgye a vonal czélszerü illeszkedése folytán a Beszkid-hegyhátoni átkelésre nézve kedvező emelkedést nyujt. Az Oslawa és Wiar-völgyben a területi viszonyok a pálya építésére nézve a gondolhatólag legkedvezőbbek. A vonal ennél fogva egész hosszában egyforma, ellenemelkedések által csak ritkán félbeszakított esésekben vezetethetik, annál inkább, minthogy a völgylejtők oly formációhoz tartoznak, mely a pálya építése elé semmi nehézségeket sem gördít, s egyszersmind a pálya fenállását semmi módon sem károsítaná meg.

Kivéve a Liskó közelébeni hidat, a vonal semmi

nagyobb lényeges nehézségeket okozó építkezések által sem drágíttatik.

A vonal hosszábani formatiók sem földcsuszamlások, sem szakadások, még kevesebbé vizáradások tekintetében nem okoznak gondot; a szükséges védépítkezések tehát a legkisebb mérvre szállnak le.

Az egész vonalon belül csak két némi jelentőséggel bíró alagút van, melyek közt a nagyobb Lupkownál nem 600 mint a sárosi röpirat tudni akarja, hanem csupán 200—300 öl hosszú. Minden más, amit a fentnevezett röpirat 1000 öles alagutról, mért föld hosszú 10—15 öl magas töltésekről, jelentékeny emelkedésekről s esésekről beszél, mind csak phantasia műve, melyek megbocsáthatók volnának, ha csupán önámításra vezetnének, de megbocsáthatatlanok, mert szándékos hamisítások által tévelybe kívánják a közönséget vinni.

Nevezetes az, hogy szerző, ki annyi fáradságot vesz magának, hogy a lupkowi vonalra nézve akadályokat és nehézségeket találjon ki, az eperjesi vonalnak tényleg létező nehézségei fölött oly könnyedén elsurran. Emlékezik ugyan némely emelkedés s esésről, néhány töltés- és bemetszésről; sőt beszél alagutakról és folyam átkelésekről, de olyképen, mintha érdemes sem volna, ily apróságokat behatóbban tárgyalni. Vagy talán szándékosan hallgatta volna el szerző az egyik vonalnak létező nehézségeit, hogy ilyeket az ellenes pálya számára annál könnyebben kigondolhasson? Im, a mint a lupkowi vonalnak koholt nehézségeit nagyon szerény valódi mértékökre leszállítottuk, úgy az eperjesi vonalnak elhallgatott, de tényleg és kimutathatólag létező akadályait is egy kissé bíráló bonczkés alá kívánjuk venni, utasítván a t. olvasót a mellékelt térképek nagyobbikára.

Az eperjesi vonalnak az ő kifejlésében hat vizválasztója van hat ki nem kerülhető alaguttal; mély bemetszések s magas feltöltések segélyé-

vel rövid görbék gyakori felhasználásával huzódik át szűk, részben sziklás oldalakból álló völgyeken át, a nélkül azonban, hogy ezáltal kedvező esést eszközölhetne s ellenemelkedéseket kikerülhetne. Targowiska és Bzianka közt egy ingoványterületen megy át, hol töltésnek emelése s fentartása borzasztó költségeket okozna.

A San folyó hosszábani terület igen hajlandó lecsuszamlásokra és szakadásokra s a vonalnak folytonos emelkedését és leszállását föltételezi, mi ismét az üzletben tartást nehezítő eséseket okoz. Ehez járul még, hogy a San völgyén az előzöntetés miatt csak igen magas töltés segélyével kelhetni át; s a San folyó háromszoros áthidaltatást kíván, melyek mindegyike jelentékeny mérvvel bír, emélfogva igen nagy költségeket is okozna, melyek még sok háznak és teleknek Przemysl városában való kisajátítása, valamint kiterjedt védépitkezések által annyira növekednének, hogy ezen vonalnak kivitele, daczára annak, hogy néhány mértfölddel rövidebb is mint a lupkowi, mégis legalább hasonló, ha nem nagyobb összegeket igényelne.

A  $9\frac{3}{4}$  mértföld, melylyel a lupkowi vonal hosszabbnak mondatik, valamint azon látszólagos kerülő, melyet N.-Mihályon át tesz, képezik általában azon paripát, melyen szerző előszeretettel lovagol. Ő szerencsésen kiszámította, hogy a lupkowi vonal 8 millióval többbe kerülne mint az eperjesi, s kérdi, miután elég emberszerető volt, a nevezett összeget felére leszállítani, miként jut az ország ahoz, hogy ezen terméketlen többletnek kamatait viselje? Im mi már előbb utaltunk reá, hogy egy pálya hossza nem határozza meg a költség pontját, egész más tényezők az irányadók itt, melyeknek azonban a sárosi röpirat szerzője nagy bölesen kitér.

De ha ezen pontokat, melyek pedig szintén nagy mértékben veendőek tekintetbe, csak melleleg, s ekkor

is a legnagyobb mértékben egyoldaluan érinti, annál gyakrabban s újra és újra tér egy másikra vissza, a „nemzetközi forgalomra.“ De hogy mily nevezetes módon fogja föl szerző a nemzetközi forgalmat, erre nézve szolgáljon néhány példa. Az erre vonatkozó helyek egyikén szószerint ez áll: „De az építési költség-többletnél még nagyobb lenne azon kár, melyet a nemzetközi forgalom szenvedne, melyre pedig e pálya rendeltetve van, ha az áruknak melyek Galicziából a Szepességbe vagy Sárosba be- vagy innen kivien- dők, 10 $\frac{1}{2}$  mértföldnyi kerülön át le Kassára s onnan fel kellene vándorolniok s így megdrágulniok.“

Tehát néhány megye ki- és bevitele teszi a kassa-i röpirat szerzőjénél ezt, hogy: „nemzetközi forgalom.“ Mi a mi szűkkörűségünkben ekkorig e szót másként fogtuk föl; azt hittük, hogy az országoknak egymásközi nagy tömeges forgalmát jelenti az. S ezen álláspontból tekintve a lupkowi vonal nekünk a nemzetközi forgalom céljairól nézve alkalmasabbnak tetszett mint az eperjesi. Ha egy pillantást vetünk a jövő magyar vasuthálózatra, úgy szemünkbe ötlük, hogy a lupkowi vonal a legtermészetszerűbb s legcélszerűbb. Ez a legrövidebb uton köti össze közép Galicziát Magyarország szívével Pesttel, Triest és Fiume kikötő városokkal a kassa-n.-mihályi rézsutos vonal által. Aztán legközelebbi egybeköttetése Galicziának Erdélylyel s a kelettel egyrészt s másrészt a keletnek és Erdélynek az ipardús Sziléziával és Morvaországgal. Ezt nevezzük mi nemzetközi forgalomnak; s oly merész még a sárosi röpirat szerzője sem lesz, hogy azt állítsa, miszerint az eperjesi vonal a nemzetközi forgalomnak úgy mint azt mi fogjuk fel, megfelelőbb.

Szerző az országos kereskedelmi érdekeket sem veszi oly nagyba. Reá nézve néhány megyének, főleg egy városnak — Eperjesnek — érdekei az egész ország s az összes kereskedelem érdekei. Minden le-

hető s nem lehető oldalra forog és mozog, hogy bizonyítékokat találjon azon állítása számára: hogy az egész ország kereskedelme csorbulást szenvedne, ha a pálya nem Eperjesről indulna ki. Számos ipartelepét számít föl, melyek, ha a pálya Eperjesről indul, ennek részvényeseit tömeges szállításaik által meggazdagítanák. Kiemeli, hogy Eperjes egy évszázad óta a szokott vétel-piacz Galiczia számára, valamint a szomszéd megyék forgalmának központja, minthogy ott, — kérjük ezt jól figyelembe venni — hét jókarban levő út összpontosul. Szóval, valódi dicsérő hymnust énekel Eperjesre s környékére, s végül megjegyzi: hogy Zemplénmegyének gazdasági termékekbeni többlete nem elég plausibilis ok arra, hogy ezért a kérdéses pálya annyi város hátrányára a legrövidebb és legolcsóbb iránytól elvonassék s oda vezettessék: „a hová legkevesebbé való.“

Szerző számára — ezt világosan mondja — oly pálya, mely nem Eperjestől indul, nem csak nem felső magyarországi vasuthálózat, hanem általában céltalan és értéktelen valami, egy nonsens!

Minket azonban nem kápráztat semmi helyi érdek; mi valóban és igazán az ország, valamint a kereskedelem érdekeit, s így a közjólétet tartjuk szemünk előtt. Mindamellet nem fogunk hazafias szövirágokkal feszelegni; hanem épen úgy — mint a nemzetközi forgalomnál — megkísértendjük bebizonyítani, hogy a lupkowi vonal a kereskedelem, valamint a nemzetgazdászati, s így az ország érdekei szempontjából az egyedül helyes.

A tervezett vonal által átmetszett szánoki kerületnek nincs elég földterméke; a hiánynak tehát évenként a przemysli kerületből s Magyarországból történő szállítások által kell fedeztetnie. Ez évenként rendszeren 50,000 mérőre számítható, mely rossz esztendőben egész 200,000 mérőig emelkedik. A szállítás most a tarnawai és baligradi utak hosszában tör-

ténik, tehát oly vidéken keresztül, melyet a tervezett pálya-vonalnak át kellend metszenie. Míg a duklai út Magyarország oly vidékéről jő, mely maga is bevitelre szorult, s Galiczia oly tájára visz, melynek földtermékekben ritkán van hiánya. Az utóbb nevezett út tehát csak akkor véttethetik némileg tekintetbe, ha Zemplénmegyében gabona-szükség van, s a Kárpáton túl bőség uralkodik.

Ennélfogva ezen vonal Galiczia gabonadús és gabonaszegény vidékeire nézve — mind kivitel, mind bevitel tekintetében — a legrövidebb.

A nyersvas és vasgyár-termék Szepes-, Gömör- és Zemplénmegyékből épen úgy megtalálná útját, Galicziába a lupkowi, mint az eperjesi vonalon. Az említésre is alig méltó szállítási díj-különbözet a forgalmat legkevésbé sem zavarná meg; ellenkezőleg Kassán és körülötte állítandó művek a köszén visszaszállítása által az ipar bizonyosan emelkednék, mi az eperjes-duklai erdő-szegény vidékeken nem érhető el.

Továbbá az épületfát a pálya által átmetszett dús területekből az eperjesi vonalon még megközelítőleg sem értékesíthetnék úgy, mint a lupkowi vonalon. A hajó-építési fa, mely többnyire Danzigban talál vevőkre, a lupkowi vonal segélyével Przemislig szállíthatatik, onnan a San folyón Danzigba vitetvén. De a mint egy tekintet a térképre mutatja, új eladási helyet találhat a triesti és fumei kikötőkben, miután a fentnevezett vonal legrövidebb, majdnem egyenes irányban teszi az egybeköttetést a két kikötő várossal lehetővé. (L. a mellékelt kisebb térképet.)

A jelentékeny naftaforrások, valamint a szesz, kereskedelmi tárgyak a nemzetközi forgalomra nézve; s mi már kimutattuk, hogy a lupkowi vonal azokra nézve alkalmasabb, mint az eperjesi.

A hizlalt és más szarvasmarha és a sertések többnyire Sziléziába és Morvaországba mennek. Kony-

hasó Lachoból Csehországba, malonkővek Oroszországba; len, kender, lenmag- és repeze-olaj a legkülönbözőbb irányokban, s mind ezen czikkek a lupkowi vonalon a legalkalmasabban szállíthatnának. A 200,000 akó bor a Hegyaljáról nem található rövidebb utat Galicziába, Lengyel- és Oroszországba a már többször említett vonalnál.

Egy körülményre azonban még különösen kell figyelmeztetnünk. Eperjes az ő környékével akkor sincs a pálya-forgalomból kizárva, ha az építendő galicziai vonal, Kassáról kiindulva, irányát Nagy-Mihály és Lupkown keresztül veszi. Az Eperjesen összpontosuló gazdag úthálózat a kereskedelmet nagy mértékben könnyíti. Eperjes tehát nincs a „nemzetközi forgalomból“ kizárva; ellenkezőleg alkalom van annak adva, az ország- és világ-kereskedelemben kedve szerint részt venni.

Ha ellenben a pálya Eperjesről Duklán át megy, úgy oly tájak, melyek közlekedési utakkal mostohán vannak ellátva, örökre ki vannak zárva. Egész tájak képtelenek természeti gazdaságukat megfelelő módon értékesíteni, mert nincs kiviteli útjuk. Ha semmi más sem szólna az eperjesi vonal ellen, már egyedül ez döntő lenne.

Hogy az eperjesi vonalnak strategiai fontosságát kimutassa, sajtóságos utat követ a szerző. 1046-tól egész mostanig mindazon csatákat elősorolja, melyek ezen tájakon vívottak. Mintha volna Magyarorszában oly darab föld, mely véres tettekről beszélni ne tudna; mintha az ujkori stratégia, különösen a pályaké, a mult napok taktikáján alapulna? Ezen történeti adatokon kívül még néhány czáfolatot tartalmaz ezen fejezet kisebb fontossággal bíró agyályok ellen. De a komoly, higgadt katonák által felállított tekintetek fölött nagy könnyedséggel surran el a

szerző, úgy, hogy erre nézve is néhány észrevétel megtevésére érezzük magunkat indíttatva.

Przemysl és Kassa, valamint Tokaj, főleg a két első, helyzetüknél fogva fontos stratégiai pontok, melyek a lupkowi pálya által közvetlen egybe köttenek. Ha irányát a térképen követjük, csakhamar világos lesz, hogy háborúban annak a célnak legmegfelelőbbnek kell bebizonyúlnia, már csak annál fogva is, mert egyenes irányban visz Przemyslbe, Galiczia központjába s ott egyenes szögben a Károly-Lajos pályához csatlakozik, mely a védelmi vonal felállítását körülbelől jelzi.

Míg Przemysl és Dukla magát tartja, addig a lupkowi vonal megteszi szolgálatát s még Przemysl eleste után is szolgálatra képes maradna e pálya, minthogy a Sanvölgytől egész a Kárpát gerinczéig hegyes területek által van fedve. Lehetségessé teszi egyszersmind egy második védelmi vonalnak felállítását Kassa táján, vagy a Tisza mellett Magyarországra nézve még nyer fontosságban, ha meggondoljuk, hogy e pálya által lehetőségessé lesz neki, a neteláni harcztot még határain kívül kivívni, vagy legalább az ellenséget magától hosszabb időre távol tartani, hogy az alatt védelemre készülhessen.

Ezen előnyöket az eperjesi vonal nem nyújtja, minthogy a 9 mértföldet tevő útrész Przemysltől Dukláig nincs fedve, s ennél fogva az ellenséges seregnek az adott viszonyok közt könnyű lenne, a sínösszeköttetést Magyarországgal félbeszakítani, s verevés esetében a Przemyslnél álló csapatok a sín-utat sem erősítések szállítására, sem visszavonulásra nem használhatnák.

Ezek ugyan oly dolgok, melyeket a sárosi röpirat szerzője könnyű vállra vesz, de melyek ennek daczára teljes figyelmet igényelnek.

A fönt említett röpirat néhány szavával végezzük. „Mi nem gyanusítunk, mond, nem recrimi-

nálunk, de bizonyítjuk is, hogy Eperjesen kívül minden más, a galicziai vaspályára nézve javaslatba hozott kiindulási pont nemzetközi, országos, kereskedelmi és stratégiai tekintetből nem csak nem czélszerű, hanem nagy mértékben hátrányos és meg nem engedhető.“ Ez aztán csakugyan annyit tesz, mint televenni a száját! De az egész röpirat semmi egyéb gyanusításnál, még csak árnyékával sem a bizonyításnak. Mindenütt mutatkoznak a helyi és személyes érdekek, a legkisebb tekintet nélkül az ország, kereskedelmi és nemzetgazdászati érdekeire. A tiszta önzés hazafias ronggyal szegényen takarva, ebből áll a röpirat tartalma!

Sölch A.,  
mérnök.

## Nyilatkozat.

„A gácsországi vasút iránya“ czinnel e napokban egy röpirat jelent meg, mely a laborczvölgyi przemysli vonal ellenében az eperjes-komarnyik-przemysli vonal előnyeinek bebizonyításán erőlködik.

E röpiratnak az alóírtak csak azon részére kívánnak nyilatkozni, mely a laborczvölgyi vonalt, „közérdek ellenes vidéki érdekü kísérlet“nek nevezi el. Az alóírtak, kik a laborczvölgyi vonalban látják a közérdek képviseltetését, ezennel kijelentik, hogy ők nem a közvetlen érdekelt vidékek képviselői, és hogy midőn a röpirat ezen állítása ellen felszólalnak, ezt ép azon közérdeknél fogva teszik, mely a laborczvölgyi vonaltól tavolabb eső vidékekre nézve is ép e vonalt teszi szükségessé, kívánatossá. S így különösen Kassa városára nézve e vonal azon tekintetből válik fontossá, mert az Kassát, mint a felföld emporiumát Zemplén-, Ungmegye és Szabolcs felső része legtermékenyebb s a felföldi ipar számára szolgáló nyers anyagban dús részével kötné össze. És teszik e nyilatkozatukat azért, hogy ez által is kiténtessék azt, miként az eperjesi vonalban Magyar-

Library of the University of Michigan  
Ann Arbor, Michigan

Ann Arbor, April 24th 1893.

Dear Sir,

I have the honor to acknowledge the receipt of your letter of the 14th inst.

in relation to the

purchase of the book

entitled

and to inform you that the same has been ordered.

Very truly yours,

W. H. Rorer

Librarian

University of Michigan

Ann Arbor, Mich.

1893

