

azon községekhez fordulunk, a melyek leginkább vannak érdekelve, legtovábbra ohajthatják, hogy a „háromszék-barcasági vasút” minél előbb kiépítessék. — Felkérjük tehát az érdekelt községeket, hogy községi jövedelmük arányában saját, helyesen feljogolt jöttökük eme fontos tényezőjének gyarapításához hozzájáruljanak: meggyéknél főispánjánál az e czélra kitett ív. vagy saját beküldött íviken jegyezzenek elő. A községi jövedelem nagyságának rendjében összeállított névsora az első sorban érdekelt községeknek a következő: Zágán, Nagy-Borosnyó, Gelencze, Kovászna, Zóna, Zabolá, Sárfalva, Nyén, Pákö, Bodola, Szent-Katolna, Nyújtó, Egerpatak, Páva, Hidvég, Árapatak, Sztgyör, Kilyén.

Hasonló kérelmessel fordulunk Seps-Sztgyör, Kézdí-Vásárhely és Bereczk városokhoz, azok tisztelt kereskedőhöz és iparosaihoz, hogy előjegyzéseiket közzéadjátunk emeléseknek eme hatalmas motorától ne tagadják meg. A polgármester urak által a tárgyban helyenként összehívalódó értekezletek hisszük, hogy nem maradnak eredmény nélkül. A viszonyok kedvező voltak látva vetve, most kell megragadni az alkalmat, mert az idő eljárt.

Az ország háza november 20-iki ülésében a kérvények tárgyalása után ugyszólván incidenszerűen a miniszterelnök fontos nyilatkozatot tett. Helfy Ignác ugyanis az iránt interpellálta a kormányt, miért nem közölték a magyar országgyűléssel annak idején hivatalosan a külügyminisztériumban történt változást. Tisza Kálmán kormányelnök erre kijelentette, hogy eddig ugyan a gyakorlat az volt, hogy hivatalosan csak a delegációk értesültek a közös minisztériumban előfordult változásokról, míg a monarchia országos törvényhozásai s nevezetesen a magyar országgyűlés csak oly esetben értesültek arról hivatalosan, ha e változással kapcsolatosan a magyar minisztériumban is fordult elő változás, mint például a nádor és a magyar miniszterelnökök közös külügyére, és gróf Lónyay közös pénzügyminiszternek magyar miniszterelnökök történt kinevezéséről. Eddig tehát ez volt a gyakorlat s ezt követték Andráshy gróf távozásakor is. Jövőre azonban a kormány maga is el akar térni az eddigi praxistól, s megállapodott már abban a többi kormányokkal, hogy minden a közös minisztériumban történt változás a magyar törvényhozásnak, illetőleg országgyűlésnek is hivatalosan tudtára adassék a magyar miniszterelnök által. S ez mindenesetre a correctabb, helyesebb eljárás.

Gorcsakov herczeg nov. 28-án érkezett Berlinbe. A „Nordd. Allg. Ztg.” egy pétervári levéllel fogadja, a melyben tény gyánánt közli, hogy Valujev lesz a külügyi politika intézője. A kancellár megtartja ugyan méltóságát, a hivatalos terheket azonban meghatalmazott és önálló „segedje” vállalja fogja rakni. E tekintetben mint praecedenst említi meg a nevezett lap, hogy Nesselrode gróf is 1862-ben bekövetkezett haláláig megtartotta rangját, ámbar a külügyi hivatal vezetéséről lemondott.

Valujevet negyven évvel ezelőtt hívták állami

csoporthoz azon időben annyira fény és annyi nyomor; olyan zajos öröm és oly mély sári csend; oly félnél kegyesség és oly rémitó erkölcsi süllyedés. Lajos alatt fejlődött ki először a jó izlés, alatta találták meg a jó társaság hangját, melyet azelőtt hiában kerestek, de a mellett annál inkább romlott az erkölcs; a pompaszómj és birtokvágy idezte elő azokat az irtoztos mérgekverési eseteket, a melyek számára külön törvényeket kellett felállítani Montespan asszony egyik udvari bálon a krinolinla lepte meg az udvart, azon öltönytárból, melynél az illemmel ellentétesebbet még soha sem találták ki. Egyik udvarhölgy az estélyen fejd szül miniature három árcbozozs hajót viselt. — A férfiaknál a szakáll eltűnt; minthogy az uralkodó nem viselte, az alattvalók is levétették. Hiába fenyegetett a papság a purgatoriumba jutással, törekvése hajótörést szenvedett s így ő is szépen megváltak szakálluktól. Ez volt a szakáll szüntetése, mely 1848 ig tartott, a midőn ujra divatba jött, kivéve a papokat. A fejre rettenetes nagyságu parókák kerültek, a melyről szentül meg voltak győződve, hogy fiatalit. A nőknél a rövid fűrtök helyébe jött nemsokára a „Fontange” nevű fejek.

Lajos udvara mindenben példányképpül szolgált a többieknek. A fedelmek tömegesen utaztak Párisba, hogy megismerhessék és tanulmányozhassák az ott levő szokást és divatot. Nagy kötséggel hozatták a francia udvarmestereket, jószágigazgatókat, nevelőt és asztalírást, gouvernantokat, szobalányokat, s a kis gyermek ettől kezdve előbb gyógyögött franciául, mint anyanyelvén

Folytatás következik.

szolgálatba Miklós czár. 1861-ben belügyminiszterré nevezték ki. Ezt az állását megtartotta 1868. januáriusig. Ekkor ellenségei zavarták ki hivatalából, a kik közzé Gorcsakov herczeg is tartozott azota, hogy erőszakos eszközökkel akarta fölteni a czárt minden szlákok pártfogójává 1872 óta az uradalmak minisztere volt Valujev. Kintönben azt beszélik Gorcsakov örököséről, hogy mögözékeny, a hol szükséges sőt engedékeny is, de minenkör tisztában van saját czéljaival.

Soha sem volt még annyi függő kérdés az európai hatalmak közt, mint most. E függő kérdések nagyobb részét azonban kölcsönösen csak czifraságnak használják a hatalmak azon kérdések takargatására, a melyek érdekeiket érintik. Azon kérdésekben tehát, a melyek mellékes Ausztria-Magyarországra nézve, de a melyekre súlyt fektet a francia hagyomány, bizonyára támogatni fogja kormányunk Franciaország kívánságait. Ezen mellékes függő kérdések közé sorozzuk az egyptomi kérdést is, a melyben politikai színezete van. Ez alkalommal általában is figyelmezteti az „Ellenőr” külügyi kormányunkat, hogy ne sokat malkoljon, hogy a mit megfog, jól megmarkolhassa.

A háromszék-barcasági vasút.

Gróf Schweinitz Gyulától.

Egy brassó-otói vasút, csak a transitó forgalomnak tenne szolgálatot, a nélkül, hogy felvenné a javaknak azon nagy tömegét, a mely a falvakból városokba szállíthatnók.

A vasútnak ezen a vidéken olyan helyeken kell átvonulnia, a hol megvan a nyers anyag a létrejövendő ipar számára, azaz főképp a mi vidékünkéről szólva mint ilyen a fa, a melylyel ki- és befelé kereskedést lehetne üzni.

Nem beszélünk mi itt kizárólag a tölgyfáról, hanem a büfka és a többi eszékfák tolvaterjesztéséről s e mellett mindazon iparágakról, a melyek fából munkálkodnak. Szóval, hogy az erdők birtokosainak számára piacról legyen gondoskodva. Az igazonó állatok erejét a gőz erejének kell hogy helyettesítse, a vasútnak a szó valódi értelmében vett szállítási eszközzé kell válnia s a szállítást nem szabad fényüzéssel drágán emelt építkezésekkel megterhelni. Ma már kezd utat törni nálunk is azon meggyőződés, hogy az ország fontos területeit nem szabad vasút nélkül hagyni csak azon okból, mivel tetszett az eddigi vasutakat palotaszéri pályaudvarokkal s minden elképzelhető fényüzési épületekkel ellátni, a melyek a tulajdonképeni forgalomnak a legkisebb hasznót sem hajtának.

A vicinál és inkább országúthoz hasonlítható vasút, mindazon helyeket a hol egyáltalán szállítható anyagot találhatni, a fővonal pályaudvarairaival összeköttetésbe hozza; az ország belsejét s a távolabb eső térségeket; megállási helyei magukban a községekben szoktak lenni, nem szokott nehéz vonatokat vinni magával, hanem alkalmazkodik a népességhez, ismeretlen lévő előtt a nagy vasutak üzletének hajthatatlansága. Az ily vasút, minden egyébtől eltekintve, a forgalom megélénkítésében és a nemzeti jólét gyarapításában keresi feladatát, s csupán a mezőgazdaság, ipar és kereskedelem szolgálatában áll.

Mielőtt további vizsgálódásokba bocsátkoznánk, előadjuk, hogy miképpen képzeljük mi e vicinál vasúthálózatot اردوی északkelti részére nézve:

1) A földvári állomástól kiindulva Hidvégen át Árapatak, Előpatak, Szemerja, Seps-Sztgyör, Kilyén helységeket át Uzonnak, Egerpatak, Nagy-Borosnyó, Zágán, Pákö, Kovászna, Páva, Zabolá, Gelencze, Haraj, Sz-Katolna, Kézdí-Vásárhely, Sárfalva, Szászfalu, Nyújtó, Lemhány helységeket át Bereczknek és Soosmezőnek.

2) Uzontól Kökös, Prázmár, Nyén, Bodola, Tatrang, Hosszfalu, Csernátfalu, Bácsfalú, Dersentye, Hétfalu, Brassó, Keresztényfalva, Vulkán, Feketehalom, községnek.

Ha a vasút-vonal egyenesen Kézdí-Vásárhelynek, illetőleg Bereczknek vitetnék, sokkal kisebb volna a va út területe, ha bár igaz, a vonal is rövidebb. A tervezett vasút területének népessége Brassó kivételével keresztszámban 95,000 lelket tesz, ha a vasut pedig egyenesen vitetnék, csak 60,000 lakos esnék azon területre, a mely a vasut vidékének volna mondható.

Ha már most két és fél tonna szállítmányt számíthatunk egy lakásra, akkor 4,603,000 mázsa esnék a vasut, míg ellenben egyenes északközöttében csak 3,000,000 mázsa. A vasut forgalma pedig nem növekedhetnék, mivel a fa az egyenes vonalú vasúttal távol esik s a népesebb községeket pedig egyáltalán nem is érintené.

Nem is arról van tulajdonképen szó, hogy Kézdí-Vásárhely, illetőleg Bereczk és az Ojtoz szoros a legrövidebb uton megközelíthetessék, hanem arról, hogy azon vidék, mely Erdély délkeltén fekszik, be legyen vonva a forgalomba, hogy ezen vidék terményei a fővonalra terelteszenek; a mint-hogy bárki is beláthatja, hogy az országának ezen része száz meg száz oknál fogva az ipari fejlődésre nézve is sokkal képezebb és alkalmasabb, mint az ország többi részén.

Minekutána kijelöltük a pálya irányát, vegyünk fontolóra annak költségeit.

A pálya hossza 156 kilométer.

Az építési, sínlerakási, az építmények, a föld-építmények, a vízállomások, a nagyobb hidak stb. költségei kilométerenkint 12,203 forintra tehetők s így 156 kilométerre nézve 1,913,028 frtra, a forgalmi eszközök kilométerenkint 1473 frtra, együtt 229,788 forintba kerülnek. — Már most számítva a részvénykamatokat az építés alatt, továbbá a pénz beszerzést, összesen 2,575,235 frtnyi tőke szükséges; minthogy pedig a forgalmi költség kilométerenkint 790 frtra, 156 kilométer után 123,240 frtra rug, ennélfogva évenkint 329,258 frtnyi jövedelmet kell e vasútnak hajtania, hogy a részvények és prioritások kamatait is föfizni lehessen.

Vegyünk számba már most a pálya jövedelmességét.

Olyan vidéken, hol csak földmívelés és állattenyésztés van, minden fejr két tonna szállítmány és nyolcz utas vehető fel, ha ugyan egy négyszög kilométer területen legalább 80 ember lakik.

Háromszéken egy nsz. kilométerre 35 ember jut átlag; a számítás mindazáltal talál, mert e vidéken két és fél tonna teherszállítmány jut egy lakosra

Háromszéken csak gabonaneemből természetik:

buza:	174,251 mázsa,
elegybuza:	27,793 "
rozsa:	390,212 "
árpa:	120,488 "
zab:	135,025 "
kukoricza:	270,025 "
pityóka:	25,288 "
összesen:	1,150,382 mázsa.

Ebből leütendő: táplálékul 525,191 mázsa; maradt 625,191 mázsa; ebből vetőmagnak kell 225 ezer mázsa, melyből azonban csak 200,000 mázsát veszünk föl, mint olyant, mely vasutra kerül.

E szerint lesz e pályán szállítmányi teher:

- a) gabona 200 000 mmázsa
- b) só, vas, szesz, dohány
- mintegy 50 000 mmázsa
- c) behozatall és kivitelű áruk 80 000 mmázsa
- d) fa és faárúk 4 400 000 mmázsa
- összesen: 4 530 000 mmázsa.

A pálya hossza keresztszámban 22 mértföld. Már most fölvevessük, hogy az áru átlag 10 mértföldet halad a pályán s ezért csak 10 kr eszik: ez 473,000 frtot tesz, minél fogva tehát a pálya költségei, a részvények és prioritások kamatai és törlesztése teljesen föfizve vannak, valamint a szükséges jövedelmesség megvan.

A fára nézve meg kell jegyezünk, hogy Háromszék és Brassómegyében mintegy 51 nszög mértföld erdő van; ebből csaknem a hozzáférhető telenségig távol fekvőnek és letaroltnak vetetik 29 nsz. mértföld. Marad tehát 22 nszög mértföld vagyis 220 000 hold erdőeség; mi ebből 40 évi forgalmat veszünk fel, holdanként csak 50 ölet, egy öre csak 20 mázsát; ez pedig 4.400.000 mázsát tesz összesen.

A személyszállítás tekintetében tartózkodunk minden számítástól; ha csak 3 utazást számíthatunk egy lakosra — megjegyzendő, hogy 80 lakossal egy nsz. mértföldön 8 utazást szoktak venni, e szerint 35 lakossal 35 jönne, tehát csak 3 személyt véve számításba: ez a tervezett pályánál 288.000 személyt eredményezne személyenkint 10 krajczárjával, tehát 28 800 frtot.

Az éllóállat forgalmat még nem vehettük számításba, mivel e tekintetben nem állanak rendelkezésünkre adatok; különben ez sem lenne épen jelentéktelen.

A mi azokat a brassómegyei községeket illeti, melyek a tervezett pálya által érintettek: ezekre nézve a következő számítást vesszük:

Feketehalom (Zeiden)	38,062 mázsa
Keresztényfalva (Neustadt)	114,000 "
Rozsnyó (Rösenau)	115,000 "
Volkány (Wolkenau)	160,000 "
együtt:	427,062 "

E községeknek van 115,70 lakosuk, mire nézve megjegyzendő, hogy Keresztényfalvára vonatkozólag a szállítási viszonyok nagyon alatta állanak a valóságának, mivel itt a pálinkafőzés 500 hízóökörrel együtt, valamint a csak most fejlődésnek indult tüzmentes anyaggyártás nem vétett egészen számításba.

Fővárosi levél

Budapest, 1879. november 30

Tisztelt szerkesztő ur!

Azt hiszem, hogy nem teszek fölőlesleges dolgot, midőn becses lapjában a „Kisfaludy társaság” utóbbi érdekes gyűléséről egyetemesen vázlatosan leírok. Remélem, hogy a közönség is szivesen olvas el egy pár olyan sort, mely e derék társulatról szól.

Folyó hó 26-án délután 3 óráig kezdve tartott meg a gyűlés. Igen szép számú közönség jelent meg az akademián épületében. Ott lehetett látni a hölgyek szép társaságát, a lelkesülni tudó ifjúság egy részét s az irodalom nevezetes corifeusait. Az ember szíve repest az örömtől, mely oly vidám és vonzó magyar társaság szemléléséből