

A piskii-petrozsényi hegyi vasút.

(Felolvasatott a febr. 5-ki ülésen.)

Távol a polgáriasult világtól fellegekbe nyúló hegyek ölén, elrejtve állott a Zsil völgye a piskii-petrozsényi vasút megnyitása előtt. Csak vadászat szenvedélye vezeté el ide néha napján urainkat, s egyébkor a hegylakók baromtenyésztése és állati nyers terményekkel folytatott primitív kereskedelme vítt abba némi mozgalmat, a nélkül azonban, hogy a miatt bár csak egy középsterű utvonal előállítására is szükségesnek mutatkozott volna. De történeti emlékek utalnak arra, hogy a mult idők villongós korszakában harczai riadó és fegyverek zaja verte fel a magános vidék csöndjét nem egyszer s a hol most igénytelen juhpásztor siró fútyája hangzik fel: ott délczege leventék száguldottak egykor a hon védelmére, vagy óvatos lassúsággal lesték ki a betolakvó ellenség őrszemeit. Ott áll Krivádia magános őrtornya mindjárt a Hátszeg vidékéről Petrozsénynek vivő s »Torok« név alatt ismeretes szoros szélén, míg benn a Csetalye Bolival szemben ősrégi várépítmény hirdeti: hogy őseink fegyverrel állották itt egykor a betörők útját, sőt a két Zsil egyesülését domináló magaslaton csak, a mult század végétől maradtak ránk Laudon sáncz-művei, ki már Pujtól kezdődőleg építé erős táborhelyeit.

Neki tulajdonítja a traditív a román Zsil mentén Zsil Maczesdnél látható égési nyomokat is, hol a felszínre emelkedő széntündékek felgyújtásával gátolta meg a törökök előnyomulását; kik az erdélyi szorosokban próbálták a félhold elhomályosuló fényét még egyszer felderíteni. Az ő gyakori betöréseikben rejlik jó részt annak oka is, hogy régibb eredetű község a Zsil medencéjében alig maradt ránk, hanem a »torokbeli« helységek telepítvényeiből telt ki a népesség minél fogva a földes uri haszonélvezetek is az illető községek birtokosságát illették s részben illetik mai napig. Így keletkezett Petrosz telepítvényeiből, mely falu a banyiczai vízvázalstón innen fekszik, Petrozsény és Alsó-Felső Petrilla, Livadiájából Livazényt, Borbátvizéből Alsó- és Felső-Borbáteny, Korojesdéből Zsil-Korojesd, Urikéből Urikányt, Vajdejéből Zsil-Vajdej, Maczesdéből Zsil-Maczesd, Paroséból Zsil-Paros, Farkaspontakából Lupény (Farkas laka) Hobiczáéből Hobiczenyt; míg Kimpului Nyág (Nyág mezeje) és Kimpu Siruluj, a hason nevű törzsfők irtványai lehettek s egy-egy nemzetségből nőtték falunyivá. E helységek hosszú sorban következnek egymás

után s különösen a román Zsil mentén szélszórt községeket nem annyira az érdekközösség mint inkább az adminisztráció központosító ereje tartja együvé, mert órányi kiterjedésben szirtes hegyvidéken majdnem nomád életmód mellett ellehet gondolni mily kevésbé működik a társulás szelleme.

Elvonulván a török invasiók rémes korszaka az itt fekvő községek állattenyésztése is nagyobb mérveket öltött a Romániából és országunk belső vidékeiről oda menekült szőkevényekkel gyarapodva a vulkáni vámhivatalnak meglehetősen foglalkozást szereztek az által, hogy ősszel juhaikat átterelték az Alduna mentére le a Dobrudzsáig, tavasszal meg havasainkra tértek vissza mindannyiszor tetemes gypajút és turót hozva forgalomba.

Idegen látogató azonban csak a Csetatye Boli barlang kedvéért tévede el néha napján, most is a petrozsényi részre, mert a vulkáni határvámhoz vezető út már Krivádián felül Merisornál felkapott a Gyalu Babira s a Petrozsény felé törekvők 48 előtt legtöbbszörre ökör-szekeren tették meg azt a rövid 20 kilométernyi utat, a mi ily módon jó napi utazássá nőtte ki magát. Józsi Miklós költői leírása által a Csetatye Boli híre és neve országszerte elterjedvén, természet-búvárok is kiterjeszték figyelmüket a távol völgyzugra, mignem a nép előtt már régóta ismeretes kőszéntelegek a nálunk jól ismert Hoffmann és Maderspach család érdeklődését annyira felkelték, hogy már a 40-es években foglalkozások által kívánták biztosítani egy bekövetkező üzlet előnyeit.

A Hoffmann család által jutott azután az u. n. »brassai bányai és kohó-társulat« is a foglalkozók sorába, míg nem a vállalkozási térer nehézkesen mozgó államkincstár is indítatva érezte magát a fennmaradt terület birtokba vételére. A brassai társulatnak a bánáti Érczhegységben is jelentékeny telepei lévén (Ruszberg, Ferdinansberg) befolyásos vezetői: hg. Fürstenberg Egon és Emil, gr. Chotek Ottó, lovag Haber Lajos mindjárt az ötvenes években lépéseket tettek e messzi végvidéknek a forgalmi hálózatra leendő bevonására. Midőn tehát a Rothschild ház az általa 1856-ban Aradról Nagy-Szebenben át Brassó érintetésével Bodzáig tervezett s felsőbbbségileg is engedélyezett projectumával felhagyott: a brassai bányaegylet vette fel a tárgyalások fonalát s miután Quaglio Gyula magánmérnök által zsilvölgyi telepeit megvizsgáltatta (ki közbe legyen mondvá meglehetősen dilettáns szakvéleménnyel állott elé) *) 1860-ban az időközben kiépült Tiszavidéki vasút folytatásul Aradról Lugos Vaskapun át Hátszegnek tervezett egy vonalat. Hátszegről Petrozsénybe „szénvasút“ volt tervezve, míg a fővonal Piskén Gyulafehérvárig ment volna, hogy onnan a magyar állami vasutak keleti vonala irányában a Nagyküküllő völgyében az Olt vízvázasztóig jusson s arról Kőhalomhoz ereszkedve és a persányi hegységet Lupsánál átszelve Apá-

*) Bericht über die Verhältnisse des Kohlenreviers im Zsilthal. Wien (kiadatott 1864-ben készült 1858-ban)

czától megint a más vonalon érje el Brassót sőt onnan Bodzán át Oláhországot. E tervezet ellen a Brassóval mindig rivalizáló szebeniek oly erővel küzdöttek, hogy elvégre a brassai bánya-társulat is szükségesnek látta az utóbbiakhoz csatlakozni. 1862-ben a Tiszavidéki vasút vette kezébe az ügyet az Alvinczszebeni irányt tartva szem előtt egy esetleg (M.-Portus) Gy.-Fehérvár Kolozsvárnak vivő szárnyvasúttal. Erre nézve 1862. május 21-én megkapván az engedélyt angol mérnökökkel kikutatta a Kis és Nagy-Apold mellett elvonuló vízvásztót s miután azok kedvezőleg nyilatkoztak: az osztrák hitelintézetet sikerült egy pénzcsoport alakítására bírni.

E közben b. Thierry is szövetkezve több angol tőkepénzessel, késznek nyilatkozott az arad alvinczszebeni fő- és alvincz kolozsvári szárnyvonal kiépítésére s 1862 június 21. az előmunkálati engedélyt szintén megnyerte, úgy hogy 1863-ban a Reichsrath elé már öt ajánlkozót terjeszthetett be a kormány, kiknek képviselői és érdektársai valóságos tollharczot vívtak a sajtóban. A kormány törvényjavaslata tudvalevőleg nem jutott el a tárgyalatás stádiumáig; de mert az épen akkor bekövetkezett aszály miatt inséges munkáról kelle gondoskodni: a következő évben ismét komolyan tervbe vette az arad alvincz-szeben-vestoronyi vonalat annak Kolozsvárra ágazó mellékvonalával együtt. Az 1864 július 15-re kitűzött ajánlati tárgyaláson ketten versenyeztek: egyfelől az osztrák földhitelintézet hg. Jablonowski, Drake W., Rate S. M. és Brassey Tamás társaságában; másfelől Pickering Ede vállalkozó Londonból. A nyertes Pickering lett, mivel ennek folytán a kormány alkudozásokba lépett s 1864 november 29-én újból benyújtotta törvényjavaslatát, mi végre 1865 aug. 10-én szentesítést is nyert annyi változtatással, hogy csupán az arad-gyulafehérvári vonal cikkelyezettett be s a további építkezés új törvényjavaslattól tételetett függővé. De e záradék elvette Pickering vállalkozási kedvét s most gr. Chotek és érdektársai jutottak ismét előtérbe, kik 1865 február 19-én hat hónapi engedélyt nyertek a törvényben kijelölt fővonal és abból kieredő szárnyvasút tanulmányozására. A további tárgyalások is kielégítő eredménnyre vezetvén 1866 augustus 18-án kelt újabb engedmény okmánynyal az 1862 augustus 10-ki törvény némely szabványai hatályon kívül helyeztettek s csak annyira köteleztetett a társaság: hogy a már kitűzött irányban vezesse a fővonalat, a szárnyvonalra nézve azonban szabad kezét nyertek kérelmezők, annyi megszorítással, hogy a fővonal forgalomba tétele után egy évre azt is átadják a közhasználatnak. A vállalkozók egyébként e szárnyvasúttal akkoriban a szurduki csatlakozás eszméjét is felkarolták, minek kivitelére főleg 1872-ben kormány körökben is hajlandóság mutatkozott.

E közben (1864) Mauz Antal (de Mariensee) Jakobinából (Bukovina), Gy.-Fehérvárról M.-Vásárhely, Sz.-Régen, Teke, Besztercze, Gura-Humora, Szucsava felé tervezett egy fővonalat, melyből Beszterczénél, Deézs-Szamos-Ujvár-Kolozsvárnak indult volna

ki egy szárnyvonal. De ez, valamint az akkori kormánypolitika által inaugurált többi vonal, melyeknek tervezésével az erd. udvari kancellária Kazda mérnököt bízta volt meg, a beállott politikai válság és kormányalakulás folytán a szőnyegről leszorultak s így tanulmányom köréből bátran mellőzhetjük.

E terjedelmes bevezetés után, melyet már azért sem lehet mellőznöm, mert a petrozsényi szárnyvonal genesisise az említett vonalakétól elválaszthatatlan s az erdélyrészi vasútak keletkezési phasisai a magyar közönség számára feldolgozva úgysem voltak: áttérhetünk felvett vonalunk tárgyalására.

A brassói társulat szoros gonddal látott ezután munkához. 1867. február 17-ki pótegyezményben új kedvezményeket eszközölt ki s ugyanaz év július 17-ére kihirdette a megalakult részvénytársaság közgyűlését. A munkálatok keresztülvitele a b. Klein testvérek című vállalkozó czégre bízott, kik az elejükbe adott tervezet értelmében rögtön meg is kezdték a munkálatokat, annyira túlbecsülve munkaerejüket, hogy 1869. augusztus 18-ra készek voltak a megnyitást biztosítani Pisketől Báárig völgyi jelleggel halad a pálya s e részen gyorsan is folyt a munka, de itt a Strigy medrét elhagyva a vízválasztón át mély bevágásokkal alagutakkal, kanyarulatokkal olyannyira elűt a völgyi pályák jellegétől, hogy Új-Petrozsény közt 9.80 kilométert tesznek ki a bevágások, az alagutakon kívül.

E szakasz építési nehézségeit azonban nemcsak a folytonos emelkedés, kanyarulat és átmetszések ismétlődése képezik; hanem a harmadkor neogen rétegek ismeretes mállékonysága okoztak itt kiválóképen sok bajt és költséget a vállalkozóknak. A vonal tanulmányozása idején ugyan a már említett állami mérnök Kazda egy tervezetet készített, mely szerint Ohábanál a jobb partra hajlott volna át a pálya s Petrosznál bemélyedve a mészhegység tömegébe, abból Csetatye-Bolinál bontakozott volna ki. De a vállalkozók, visszaradva az ott kilátásba helyezett robbantások költségeitől, jutalmat tűztek ki annak, ki olcsóbb irányt képes kijelölni. A pályanyertes Polenszky mérnök lett, minthogy költségvetése a krivadia-incerisori irányban jelentékeny megtakarításokat helyezett kilátásba, habár előre látható volt, hogy arrafelé annál többet kell majd földmunkálatokkal vesződni. A számítás realitásában azonban mindjárt a munka megkezdésekor kétkedni kezdtek a vállalkozók s a hegysor vállára tervezett irány helyett mélyebbre szálltak alá, mintán a kormány is beleegyezett ebbe, minden valószínűség mellett szólván, hogyha a víz romboló szerepével számolniok kell, sokkal könnyebben megbirkózhatnak ott alant, hol az elmetszett hegybordákban készen feltárva találják majd a beszivárgó talajvíz természetes réservoirjait. Ma már hazánkban is több figyelemben részesítik vasútépítéseknel az érintett földtalaj geológiai viszonyait s nem egyedül a földmunkák ennyi meg annyi kőbirtalmából állapítják meg a költségvetést; de akkoriban alig ügyelt valaki Anglia gyakorlatára, hol beható geológiai vizsgálat nélkül vasútépítkezésekbe fogni régóta nem szokás. Az első erdélyi vasút

építői is meglehetősen érzékenyen lakoltak a geológiai kutatások elmellőzéseért, mert mindjárt az 1869-re átmenő tél szokatlan nagy havazással köszöntött be s a következő augusztus és ősz valóságos özönvizi zuhataggal folyt le olyannyira, hogy az építészeti műfogások s a legnagyobb erőfeszítés sem birkozhatott meg a szétázott agyagos rétegekkel s az 1869. augusztus 18-ra kilátásba helyezett megnyitás helyett épen 1870 szeptember 20-ig kelle a munkálatokat meghosszabbítani. De bár a nem remélt nedves időjárás miatt egész veszélyességében kimutatott süppedékes talaj a vállalkozóknak, az előirányzatnál szintén tetemesebb költségeket okozott; ők egy évi jóállás után mégis kevesebb kiadás mellett váltak meg a vasúttól, mintha az a tulsó masszív mészsírtéken lett volna vezetve, s a mindig ismétlődő tatorozási biztosítási munkálatokat az igazgatóság kapta örökölni.

Az itt ilyenképp állandóvá vált technikai munkálatok érdekessége mellett tájrajzi szempontból is kiváló helyet foglal el a piskii petrozsényi vasut hazánk többi vasutai között; mert 78.⁹⁸¹ klmtr (10.³⁵ mfd) hosszából csak 5.⁷⁴² klmtrnyit fut vízszintesen; ellenben 60.⁷⁸⁶ klmtr emelkedésben és 12.³⁵³ klmtr lejtőn fekszik. Magassági viszonyai a két szélső ponthoz képest kevésbé feltűnők ugyan, mert legmélyebb pontja Piskinél 193.⁹⁹⁷ mtr, míg Branyicskánál 726.⁶⁹⁰ mtrre emelkedik s végállomása Petrozsénynél 606.³⁶⁶ mtr abszolút magasságban fekszik. Annál hirtelenebb hágók és hajlások várnak azonban a Zsil és Sztrigy vízvázasztójának két oldalán, a mint azt alább színről színre látni fogjuk.

Mint említők e vasut az első erdélzi vasutnak csak szárnyvonalát képezi s tisztán industriális érdekből keletkezett, habár a tervezők előtt még mindig ott állott a romániai csatlakozás lehetősége, sőt a vállalkozó consortium 1870-ben az előtanulmányozást Szurdukban meg is ejtette s 1871 május 17-ki közgyűlésében az igazgatóságnak felhatalmazást adott, mintegy két millió frt építési tőke beszerzésére. Azonban az engedély kieszközlése nemzetközi tárgyalásokat feltételezván, a kivitel nehézségekbe ütközött, sőt a nemsokára bekövetkezett pénzválság a tervet végleg meg is hiusította. Mai napság tehát, midőn a tömösi és orsova-vercserovai csatlakozás már a forgalomnak át van adva s a vállalkozási kedv is országgszerte megcsappant: még bizonytalanabbá vált a szurduki vasút sorsa s ez idő szerint egy jól járható szekérut létesítése képezi az érdekeltek óhaját. Ezen út kérdése 1875-ben diplomatiái tárgyalások alá is került, sőt akkori megállapodás értelmében 1880-ra forgalomba kell vala adni az utat. A román kormány meg is kezdette szakaszát, de saját alig háromnegyed mtföldnyi részünkön ez ideig még a helyszíni tanulmányozásig sem jutottunk el. Remélni lehet egyébként, hogy most, miután Hunyad megye tevékeny alispánja Barcsay Kálmán a kis oláhországi oldalon fogatnosított építkezésekről a megyei építészeti hivatal közgeivel tájékoztatást szerzett s a halogatás káros voltát kellőképen felfejtette: valahára nálunk is erélyesen hozzálátnak a kivitelhez s ez által nemcsak a vasutnak nyitnak szükséges forgalmi forrásokat, de a

petrozsényi köszén és faárúk számára is jövedelmes piacok tárulnának fel a hasonló czikkeken hiányt látó al-Duna mentén, *)

Piskinél épen az emlékezetes 49-ki csatatér színhelyén szakad ki e vonal a Maros terét követő első erdélyi vasut testéből. A Sztrigy torkolati medenczéje fogadja ölére, a mint délfelé fordul a Retyezát csoportja felé. Egész kedvteléssel gördül e téres völgyön befelé vonatunk s tán meg sem állana a hátszegi hegyig, ha Pusztá-Kalánnál a »brassói bányatársulat« vasműtelepét utjába nem építik.

E helyen még másfél évtized előtt lápok lusta vize állott s az egykor idejárt szárnyasok ugyancsak elbámultak, mikor füstölő kohók telepedtek tanyájukra s vonatok kezdtek ott naponta átdübörögni. A társulat megvásárolván a lankás harmadkori domb-sor megett oda át a runki patak torkolata előtt Teleknél látható vasbányákat: lóvonatu pályával szállíttatá át a hegyháton a nyers vasat ide, hol a petrozsényi barnaszenet és az olvasztáshoz megkivántató mindennemű adalékot könnyű szerrel elő lehetett a vasúti közlekedés segélyével teremteni. Hanem az általános üzleti pangás pusztító ölyve a mult 1878. év május 1-én becsapott ide is s talán e napokban helyezik ismét munkába a szünetelő olvasztókat, melyek terméke egész Felső-Ausztriáig nevet vivott ki már magának.

A vas minősége és kora azonos a »hunrad-megyei Erdőhátságról« irt tanulmányom folyamán megismertetett govasdiai vassal és tisztítás végett többnyire ezt is vasfinomítóknak szokták elárusítani.

Alig 10 percczel e vasműtelep előtt találjuk a »Kaláni« ismeretes hévvizet, azon módon a mint a piperkőcz római legionariusok a neogen mészkőbe medret véstek számára. Hallomás szerint új tulajdonosa szintén tetemes beruházásokkal akarja egykori fényét, hírét visszavarázsolni.

Kalántól Russz állomásig még mindig elég szabad tér áll a vonal számára. Balra egy ódon templom-torony vonja magára figyelmünket, melyet a zeykfalviak római eredetűnek szeretnek hirdetni a nélkül azonban, hogy építészeti styl, vagy történeti adat igazolná e feltevést.

Amott átellenben a szászvárosi hegysor derekából is jókora völgymeder nyíllallik elé. Kilid falu tornya villog bejárata elő felénk s a távolból is feltűnik, hogy a falusi tornyokat Hunrad-megyében jellemző kettős kereszt helyét, a reformatusok jelvénye foglalja el. Papot azonban a leapadt egyházközség nem tarthat s ki tudja néhány évtized multán nem merülnek-e el azok is a románság áradatába, mint a csernamenti községek, hol a hivek szegénysége, vagy a patronusok szűkkeblősége miatt megszüntetett papi állomásokkal nemcsak az egyházi rytus változott meg, de a

*) Épen munkám befejezése után veszem a hirt, hogy a közlekedésügyi ministerium az alispáni jelentés indokait magáéva téve, ezen út mielőbbi megkezdését elhatározta s a tervezet elkészítését Hunradmegye építészeti hivatalának mielőbbi kötelességére tette.

nép is kivetközött ősei nyelvéből. Szerencsére szívében él még a nemzeti érzület, ha ajkán idegen szó hangzik is már; de azért hosszú és fárasztó munkája lesz azoknak, kik a nemzet testéhez akarják őket visszaforrasztani.

Russz állomáson túl jobbra lép meg egy kellemes völgy-tekő, mely csak dél felé táru fel s e védett helyzetében a megye legjobb minőségű borát: a mácioit, érleli. E domblánczolat lépcsőin egyébként a szarmat emelet mészmárgás rétegeiben egyaránt tüzes a hegy leve, hisz csak odább a plesai hegyek termése a jó Apaffy Mihály fejedelem ő Nagysága tetszését is annyira megnyerte: hogy egy hátszegvidéki nemeshez intézett meghívójába kecsegtetőül egyenesen ezt iktatta be: »lesz plesás bor is bőven!»

Pár percz alatt a hátszegi erdős hegy alá gurulunk; a vonat szorongva hajlik balra, mignem a Strigy közelébe jut, mely haragos háborgással riad meg, hogy régi örökét új jövevénynyel kell megosztania. Abban a keskeny szorosban pedig, mely a két átellenes csillámpala hegység közt a hátszegi medenczét kapcsolatba hozza a Maros vidékével, még egy falu is megvonta magát: Várallya. E mellett épült a hátszeg várallyai indóház is szorosan az összevissza barázdált szírtfok alá.

Közvetlenül az indóház végén szakad a Strigybe a Retyezát csoport vizeivel alárohanó Lapuzsnyik, vagy a hátszegvidékiek nevével élve: „Nagy víz.“ Tavaszi hó olvadás idején valóban fékezhetetlennek tetszik e szilaj vad víz s a két part lakóit merőben elzárja egymástól. Rengő hullámai felett gyenge pallókon át közlekedik a nép, hanem a ki ilyenkor rá merészkedik, alig feledheti azt a rémes morajlást, melylyel alatta tova száguld az asztalnyi hömpölyökök játékgyókként összezsattogtató áradat. A vármegye is csak itt Boldogfalvánál próbált hidat verni rá, melyet a szeszélyes víz szépen a faképnél hagyott s csak boszantásként bocsát egy kis eret a széles híd alá. A vasút táján már mélyebb mederben foly, de azért itt is nagy erőfeszítéssel állíthaták elé azt a hidat, mely a szárnyvonalon leghosszabb s hat 12.166 mtr nyílásával összesen 75.9 meter hosszú.

Visszatekintve a hídfőtől fenn a hegytetőn jól kivehető még egy római őrtorony. Nagy hihetőséggel a vasút mai irányában vezetett „Traján út“ biztosítására volt ez építmény szánva s tán kiterjedtebb erődítményekkel állott összeköttetésben. A délnyugatról jól megkülönböztethető behorpadás amott a Retyezát bal felén: a Vaskapu, alatta Ulpia Trajana (ma Várhely), honnan a széles műút egyenest ide vezetett, sőt vezet ma is, mennyiben Osztro-Uncsukfalva közt falusi út gyanánt szerepel folyvást s helyenként, pl. Batiznál Piski közelében, a vasút is rája épült. Ez út épen átmérője vala a szép Hátszegi völgynek, mely az elébbi szoros után ismét tágra nyílt látkörünket, mert a Várallya felett kimagasló sziklacsoporthoz nagy karamban hátra hajlik nyugatnak, míg dél felől a Retyezát jól távol helyezte magas tronját, hogy maga is gyönyörködhesse a kis térség látásán. De a vasút a boldogfalvi diluvialis párkányzat mögé fordul, a Strigy útját

kénytelen kellett tovább követte s csak néhány részlettel kell beérnie e felséges panorámából a gőz szárnyain utazónak. E röpké perczek látománya azonban elég arra, hogy a ki egyszer igazi szép verőfényes világításban távolról megpillantotta: ellenállhatatlan vágyat érezzen színről színre meglátogatni Kendeffyné sziklavárát (Kolczvár) a Malomvíznél; Demsus, Várhely emlékeit Malajesd romjait és a Rákóczy szabadságharcz martyrjainak csata helyét Szálláspatakon. Ez a tündérvölgy, melyet a mondák bűvös fényköre tesz még vonzóbbá, hol Argyrus király tündérei üzték játékkukat, hol a római legiok sassa először igázta le Decebal népét, hogy Sarmizeget-huza romjain Ulpia Trajanat még nagyobb fényvel és hatalommal építse fel.

De a rohanó vonat útasai mindezt csak a képzelet szárnyain járhatják be. Közvetlenül előttünk a háttérből Hátszeg s egészen melettünk. Boldogfalva tűnik fel Kendeffy Árpád terjedelmes kastélyával. Annak gothicus tornyait utánozza a reformatus templom is kegyura nagylelkűségének jeléül. Ez az egyetlen reformatus egyház itt, a másik Puj mellett Borbátvizen van s a harmadikat Piskin innen Bácsinál érintettük. A rom. katolikus anyaszentegyház még gyengébben van képviselve e vonalon, mert Piski filiáláján kívül csupán végállomásunkon Petrozsényben találkozunk csak vele. A többi a görög egyházhoz tartozik, melynek egyesült felekezete (unitus) itt Hátszegvidéken a volt nemesek és határőrök közt leginkább van képviselve. Csopénál terjedelmes fenyő ültetvény szolgál enyhe nyugpontul tekintetünknek s miután Bajesd felé a déli Kárpátok krystályos üledékes közeiből elébük kant előörsök a hegyvilág látképét elfedik szemünk elől: balra kell fordulnunk, hol merőben sívár és lehangelő kilátást nyújt az észszerűtlenül letarolt hegyláncz. A mi növényféle gyér hajsza-ként megkapaszkodik a sebes záporosók útjából kimenekült föld oázisokon, azt a szegény nép kecskenyája semmisíti meg mielőtt oda terebélyesedhetnék: hogy árnyában más növények is megtelepedhetnének a kopárság enyhítésére. Valóban elrettentő példája az erdők észszerűtlen használatának s elég sajnos, hogy ilyen pontokon a most életbelépő erdészeti törvény is elkésettnek mondható.

Ez összevissza szabdalt csillám-hegysor törmelékein a bajesdiek szorgalma mégis szőlőültetvényt honosított meg, példát adva a többi falusiaknak is miként tehetnék jollétük forrásává, most kapáron disztelenkedő oldalokat.

Jobbra elmaradván az elébb említett sziklasor, ismét a diluvialis pad alatt vezet utunk, melybe mély patak árkok vésték be magukat keskeny hosszú földnyelvekké tagolva szét az említett fennsíkot.

A p u j i állomás már határozottan hegyijellegű. A helység megett rövid félórai távolban a diluvialis térségből egyszerre feltornyosulnak Borbátviz tavasai, mély szakadékon bocsátva ki a hasonnevű hegyi patakot. Itt már a bükk régióban állunk, melyet a bajesdi oldalak gyér cserjéi képviseltek idáig, míg a tölgy regio

a hátszegi síkon marad el 1015' magasban. Puj fekvése azonban 1209' magas s míg a vonat 1 : 250 ‰ átlagos emelkedéssel ért fel ide, ezenfelől alig jut vízszintes irányhoz s a Petrozsényig hátra levő 35 kilométer szakaszon 66 iv csak 68 egyenessel váltakozik s olyan rövid egyenesek is vannak, minő a krivadiai állomást megelőző faviadukt (11.1 m).

Az utas alig veszi észre, mennyit emelkedett idáig is a vasút, pedig ez emelkedés jelentékeny volta mellett bizonyít az a jelen-ség is, midőn 1870-ben a szél az idevaló pályaudvarból egy terü-kocsit kihajtott s azt Piskiig eléje dobott fadorongokkal sem sike-rült feltartóztatni.

Pujon felül 1978.60 mtr egyenesben megyünk, hogy azután hasonlóra többé ne találjunk. Ennek 1 : 124 ‰ emelkedése is mindjárt 1 : 94 ‰ majd 1 : 70 ‰-ra változik át; de a táj hul-lámos jellege mellett erre alig is ügyelünk s csak Báárnál, illető-leg Petrosznál lesz figyelmes az utas, mikre egy nagy görbület-tel (ivhossz 635.71 m. sugár 189.65 m.), miután a széles völgy-szakadékot 450 m. hosszúságban 12.5 m. magas töltéssel átfu-totta: a Gyalu Matiuluj vállára kapaszkodik fel a vonat, alig vájva azon magának egy keskeny utat, hogy még őrháza is a magas part szélén vonhatta csak meg magát. A mozdony teljes erővel kapaszkodik kifelé, hangos pöfékeléssel áruván el nehéz küzdelmét, miközben a folytonos hajlásoknál a vagonok kerekei is síró nyikorgásra kénytelenek fakadni s az eddig meglehető-s élénk menet lassú ügetéssé változik át, mi egész Banyiczaig meg sem változik, miután az emelkedési arány is odáig állandóan 1 : 60 ‰ marad, Fogékony utas azonban csak örül e lassúságnak, mert annál több ideje van a lépten nyomon megújuló tájképek élvezésére s a vasút is új meg új változatban tárja elének az em-beri értelemnek a természet ellen folytatott titáni harcát. Völ-gyelések és óriás bevágások váltakoznak egymásutánban, helyen-ként hosszú közökben szemlélhetjük azt a sárga agyagos réteget, mely ingatag alapján feltartóztatlanul szokott süppedezni. A ha-sonló természetű földtalaj nem volt ismeretlen a vállalkozók előtt s számos tárna átereszt kikövezés mutatja, mily gonddal iparkod-tak a tapadást megbontó víz ellenében kiszáritással idején véde-kezni, természetes lábfalakat vonván oda, hol a rétegek »indulatos-ságai« szembeötlőbb vala. De valamint a belgyógyászat körében a föllépő baj helyi okát külső symptomák útmutatása nyomán nem mindig sikerül kikutatni: az építő mérnököket is nem egyszer vezették tévutra a »helyi tünetek«, úgy hogy a legalaposabb szá-mítás művei sokszor egy rövid zápor nyomán feltartóztatlanul dugába dültek, s új, az elmélet által ki nem jelölt utat kelle vá-lasztani a hegyek megbántott szellemének kiengesztelésére. Maga a krivadiai indóház is áldozata lett e megbizhatatlan ingatag föld-talajnak, úgyhogy a helységgel átellenes oldalra kelle helyezni, hova szekérut sem vezet. Még nagyobbyszerű rétegbomlások támad-tak ez indóházon túl a petrozsényi oldalon az első viadukt előtt. Ott kezdetben lábfalat vontak a hegy alá; de idő folytán a felett

sár alakjában kezdett átfolyni a felhigult tályag. Egy darabig elhordogatták, hanem annak daczára csak nem akart fogyni. Nem volt tehát egyéb hátra, mint aknákkal kifürkészni e belső nyugtalanság forrását. 12—13 méter mélységben ráakadtak arra a képlekeny könnyen oldható tályagrétegre, mely a rétegek természetes szövetségét veszélyeztetni szokta, mintha csak boszut akarna állani azért, hogy az alatta elterülő agyag a beszivárgó talajvizen nem osztozkodik s mindezt neki kell elnyelnie. No az igaz, hogy sokáig nem is győzi s pár órai esőzés után már készen „elázva“ rakoncátlan emberként leakarja rázni a természetből reá helyezett homokos agyagterhet. A mérnöki eszély tehát e nyugtalan szövetséges társ lekenyerezését tevő első teendőnek, mivégből még 5 uj aknát mélyítettek le, azokat egymással összekötötték s a töltés alatt ki az útig 60 méter hosszú tárnán át elpróbálták vezetni az oldékony tályag által perhorreskált víztömeget. Ezen felül új falazattal támogatták meg a bomladozó hegyet s mikor azt hitték, hogy meg se moczcanhat többé: ime egyszerre a gyönyörű viadukt felé kezd lejteni. Csak most derült ki, hogy az épen itt közelben folydogáló krivádiai patak sziklacsatornájából egy szakasz hiányzik. Azt nyolcz méter vastag fallal siettek tehát pótolni s most már fogva van a „sikamlós“ oldal. De míg a megzavart egyensúly ismét helyreállott, addig csak napszámra 24 ezer frt kelt el, az anyagot és kövezési munkát nem is számítva. Ebből megítélhetjük, miért kerültek csak 1877-ig egy millio forintba e vonal biztosítási munkálatai s mily emésztő komoly szaktanulmányt igényelnek az ilyen viszonyok.

Épen erre felé tűnik fel a keleti oldalt képező mészvonulaton egy sajátos alakú bástyaszerű építmény, mely krivádiai őrtorony név alatt általánosan ismeretes. Nagyszerű sziklacsatornát vágott magának alatta a patak s annak gömbölyű hömpölyeiből is vannak természetes 170 m. vastag falai építve. Periferiája 30 méter s elég sajátágosan bejárónak sehol nyoma nincs, hanem egyik ablakon juthatott csak be az egykori őrség. Ilyen ablak pedig a Hátszeg felőli oldalon 3 van, míg felfelé egy nyílik oly közel a sziklatalajhoz, hogy arra felléphet a látogató. Nagyobb hadmivelet alapjáúl egyébként csekély terjedelme miatt nem szolgálhatott s vagy pusztán őrszemek tanyája lehetett, vagy valamely nagyobb erősség kiegészítőjéül szolgált, bár annak semmi nyoma itt a környéken. Építészete középkori eredetre utal s kétségen kívül magyar építmény, jöllehet mint a legtöbb régi építményt ezt is a rómaiaknak tulajdonítja a néphit.

Tompa dübörgés tesz figyelmessé, mikor az 59.3 mtr hosszú négy 14.82 mtr. nyílású viaductra érünk, mely 26 méter magasban hordja vonalunkat. A csúszamlós talaj miatt a hid czölöpei 5.50 méter mély falazott pillérekre vannak helyezve, míg felső szerkezete könnyű s izléses pléhtartány és diósgyőri vasmű. Használó szerkezettel bír a 42-ik őrháznál következő második viadukt is. Ez alatt 13 m. mélyen zuhog le a 99.6 mtr magas Comarnicelu hegyről eredő patak, mely egészen a vasut közeléig ho-

zatja magát az elkarstosodott sziklaháton, — itt azután elvesztve az egyensúlyt, 60 méter magasból zudul le. Közbe-közbe egy-egy szirtfokon megkapaszkodik ugyan, de azok könnyörtelenül tovább lödítjék, míg nem a banyiczai oldalról folydogáló vizér kebelén megnyughatik. E vizesét egész szépségében nem a magas töltésről, hanem ama házikóktól lehet élvezni ott alant a patak dús növényzete közt, melyek láttára Baucis és Philaemon igénytelen boldogsága jut eszünkbe. S mert épen a Merisor felett elhajló görbület visz a vizzuhatag közelébe, fel a 43-ik órházig folyvást szemlélhetjük azt, míg nem ott a mély bevágás elfedi szemeink elől, miután a „Gritti“ nevű magas viadukton is áthaladtunk. E névnel azonban senki se gondoljon a történeti Grittire, mert csak egy olasz munkavezető nevét örökíté az meg.

A pálya legérdekesebb szakaszát éri itt az utas. Mintha a tulsó oldal szagztatott mészszipteinek komor tekintete riasztaná meg: nagy kanyarulatokban menekül azok elől vonatunk s a mint egy-egy bevágás észrevétlenül ismét arra vezet: még nagyobb erőlködést fejt ki, csakhogy beléjük ne ütközzék. Ha másképp nem boldogulhat, átfurja magát az agyagos hegyoldalakat vagy futó árkokra emlékeztető völgyeléseken tolja kigyóyszerűen meghajolt tagjait folyvást előbb és előbb. Merisor falu irányában még két 175 sugaru görbületet ír le, melyek egyike $\frac{3}{4}$ körben egészen fejünk fölé hozza a párhuzamos ívrész órházát és óriás földmunkálatait. Itt a szépek völgyét (pareo mundruluj) 2970 m. magas töltéssel ágyalták ki, hogy majdnem szédül bele fejünk, midőn koupénkból kitekintünk. Alant 520 m. nyílású boltozott átereszt hagytak, de a csuszamlások megakadályozása végett 52 méterre kiterjesztett szárnyfalakkal kelle azt még megerősíteni. E falazat alapja pedig 55 méternyire mélyed le; csak így sikerül a lázadozó talajt megbékózni. Az egész vonalon nincs is ily drága műtárgy, mert ez egymagában 130 ezer frtot emésztett fel. Hát még a bevágásokkal vala csak sok vesződés, míg azok szád falát türhető stabilitáshoz sikerült szoktatniok.

E miatt kelle az eredeti tervezetben ötre tett alagutak számát Banyiczáig nyolczra emelni s a harmadik, negyedik, ötödik, sőt a nyolczadik egy része is ilyen kényszerült boltozásból keletkezett.

Ez alagutak hossza sorrend szerint következő: 98 mtr, 454 m., 237 m., 785 m., 452 m., 1374 m., 1433 m., míg az utolsó 6402 méteres alaguton át a benyiczai horpadás tulsó oldalára küzdi ki vonatunk magát.

De a rómaiak diadalkapujára emlékeztető művek némelyike e rövid 10 évi mult alatt is (1869-ben fejezték be a nagyobb műtárgyakat) bomladozni kezdett, bárha az ellenfalakat 05—010 m., a boltozatot 05—080 m. vastagra vették. Ennek egyik oka az építési anyagban rejlik, mert a brecciaszerűleg erezett csetatyei kőzet kékespiros erezetét és habos színezetét haematit nyújtja, mely eső, fagy behatása alatt legott szétmállik s a legnagyobb kockkakövet szétmorzsolható darává alakítja. Főleg a VII. alagut

(Banyiczán innen az utolsó előtti) szenvedett sokat, melynek nyugati fala a nagyterü alatt egészen begömbült. Benn a hegyoldalban valószínűleg észre nem vett vízerék lappangnak s azok lefolyásukat az alagutnak irányítván a már egyszer vázolt módon megzavarták a rétegek nyugalmát. Az alagut éjszaki kijárata felett most 9.5 m. aknát mélyítettek le a boltozat fölé, onnét meg tárnát hajtottak párhuzamosan hármassal faivezettel duczolva azt ki. Majd a régi boltozat gyámkövét gyűrűként kiűtötték s a falazatot alulról fölfelé úgy cserélik ki, hogy a közlekedés fennakadást nem szenved. Az oly csekély ellenállási képességet tanúsító csetétyei márvány helyett pedig dévai szürke s aranyi vöröses trachytot alkalmaznak, melyek ellenállási képessége és tartós szöveti szerkezete már ki van próbálva.

És e nehéz éjnap munkát igénylő javítások mellett még függőben kell tartani a nekiindult hegy-colossust s nem szabad egy perczig sem megfélekezni a víz ármánykodó fellépése által igényelt védelmi rendszabályokról sem. Nem csak a közvetlenül érintett rétegekben, de messze fel és le a lejtőkön egész stratégiai körültekintéssel kell vezetni a szárítási munkálatokat. Itt aknákat építenek, hogy altárnákba gyűjtsék a szivárgó források vizét; ott köbördákkal nehezítik meg az ingatag lejtőt, hogy szorosan oda-tapodva feküjéhez ne vállalkozzék veszélyes salto mortalékra.

A nyolczadik alagút már kevésbbé van a hegy nyomása által veszélyeztetve, azért ott idáig csak néhány gyűrűvet újítottak fel s sinbordákkal erősítették meg több pontját. Épen e felett fekszik a Sztrigy és Zsil vízválasztója, úgy hogy a beszivárgó vizek a közép tájáról éjszaknak és délnek veszik futásukat s a benyiczai patak jobbadán innen táplálkozik.

A legprimitívebb népélet mozzanataival találkozik az érdekes hegyipanoráma közepette az utazó. Merison falu, alul a görbületek ívében, még némi jóllét nyomait hordja magán; mivel az építési vállalat telepe ott máig is használatban van a kövezésekhez használt munkások által. Egész nemzetközi gyarmatocskák az ott a mosolygó völgyzúg fái közé épült görög templom védelme alatt, mert olasz, magyar, tót, román, német stb. munkások vonták meg ott magukat, tisztességes keresetet találva a soha véget nem érő javításoknál. A régi közlekedési út is innen kanyargott fel a Dealu Babi tetejére, ama vörös mésztörmények közt, melyek a Nagy-Hagymás mély tengeri képződésű liaszformációjához hasonlítanak távolról. A hegyfokok és hajlások illatos pázsitján azonban egészen őseredeti egyszerűségében éli a nép most is világát, minden gondja, vágya pusztán az élet anyagi oldalára irányulván. Minden kis tisztáson egy-egy zsúpfedeleles vityilló vontá meg magát, melynek nyáron is báránykucsmás gazdája nem győz álmélkodni a »vasszekér» rejtélyes haladásán s máig sem lehet elhittetni vele, hogy nem az ördög munkája az. Nem is igen fanyarodik ő arra, hogy ilyen titokteljes alkotmányra üljön; hanem more patrio beterelel kecskéjét, juhát, csenevész barmocskáját a hátszegi, boldogfalvi vásárra s azon módon, vagy törpe mokány lo-

ván egy átalvetőbe rejtett összes árúival veszi onnan útját ismét hazafelé.

Nyaranta tehát elég változatosság fogad bennünket erre felé, de télvíz idején annál elijesztőbb alakot ölt a táj s a vonalfőnököknek csak akkor gyűjti meg igazában baját a sok hófuvás. Néha a hóeke sem birkozhatik meg a színültig telt bevágások hőtömegével s vagy a meredek lejtők miatt csak úgy lépést kapaszkodik a locomotiv, mialatt homokkal kell a sineket hinteni, s még ugyis alig fognak a kerekei. Közvetlenül a vonat megérkezéig a VII. és VIII. alagutak éjszaki kijáratát a szilaj szélroham miatt két felé nyíló kapuval zárják el ezen évszakban, különben oda is betolul a forgó szelek játékává vált hófuvatag.

Vigan füttyöngetve robog be vonatunk az utolsó alagút végére épített banyiczai indóház elé, mintha maga is megkönnyebbulne, hogy fáradalmainak végére jutott. Ez állomást a személy és áruforgalom csekély volta miatt bátran mellőzni is lehetett volna, de forgalmi szempontból annál nélkülözhetetlenebb. Petrozsényből a teljes terüvonattal nem lehetvén feljönni: két részre osztva hozzák el a rakodmányt s minthogy Románia felől főleg disznót szállítanak itt nagy mennyiségben át: holdvilágos téli éjjeleken az állomási személyzet gyönyörködhetik a jó pecsenye által odacsalt farkas és róka népség czéltalan vágyakozásában.

Maga az állomás geographiai szempontból nemcsak azért érdemes említésre, mert Vurvu Mandru vizei — a mint látók — mellette oszolnak el az idenyilő nyolczadik alagútból, hanem mert a kimosási völgyek képződésére is tanulságos alakzatokat mutat fel. Közelében a „Balta le Silori“ nevű lápos hely a völgy alakzatból legott felismerhető egykori nagyobb vízmedence szegényes maradványa. Maga a pályaudvar is ilyen térre épült s rajta alul még most is látható a vízállás. Itt vezetett át az a fjordszerű keskeny szoros, mely a Zsil medenczét a hátszegivel összekapcsolta, mielőtt a szurdoki levezető csatorna kialakult volna. A banyiczai-patak s vele a vasút a visszavonuló vízmederben halad végig, míg a szekérút a Csetatye Bolinál jobbra tér, de azután egyet gondol s ismét visszahajlik.

A vasút megköveti mindenütt a lejtőt s a hirneves barlang előtt útjába kapott szirten ismét alagúttal hatol át. Ez tehát a kilenczedik alagut a vonalon, ide bár két év előtt éjszaki kijáratát megnyújtották, összes hossza csak 160 méter, az eddigiekkel együtt pedig 1371.7 méterre megy az alagútak hosszúsága.

Az átellenes sziklahegy által sokszorosán viszhangoztatott dübörgés méla érzéssel andalít el, a vonat gyors iramlása meg csak káprázatként forgatja el szemünk előtt a meredek oldalra kapaszkodó erdős tájképet, melyen csak itt-ott villan meg egy patak-ér keskeny szakadéka. Alig vehetjük ki a Csetatye Boli hollétét, bár a töltés épen előtte vezet el. Itt azonban csak a patak kifolyásával találkozunk s annak ürege mélyebben fekszik, mint saját álláspontunk; de a bejárat pár száz lépéssel beljebb egy teknőszerű völgyecske kezdetén a V. Sigura befolyásánál fogad, hova Petro-

zsényből egész külön kirándulást kell tennünk, ezt a kirándulást ritka ember is mulasztja el, mert mióta báró Jósika Miklós Abafijában megismertette velünk, azóta alig van többet emlegetett barlangja ennél hazánknak.

Már is hosszúra terjedt ismertetésem körébe nem vehetvén fel az érdekes barlang leírását: Önálló cikk alakjában fogom azt majd bemutatni, s most csak arra hívom még fel az érdeklődők figyelmét, hogy 1872-ben ama meredek szirten ott átellenben, a »Vurvu boleanu« tetején, ismeretlen eredetű vár romjaira akadt az egyik építkezési vállalkozó. A vár alakja ellyps lehetett, falainak megmaradt részét a Boli-barlang előtt álló hidhoz s az alagút toldalékához használták fel. Már szabad szemmel felismerhetők abban a cerithium kagyló töredékei, tehát e korbeli képződvényből hozták anyagát a hátszegi medencze széléről valahonnan, a mi mindenesetre feltűnő, s azt tanúsítja, hogy a Boli-hegy réteges kőzetének csekély tartóssága már az építkezők előtt ismeretes volt. Nekem nem lévén alkalmam személyesen ellátogatni a magas hegyromra, Klopsch mérnök ur szives figyelmeztetése útján szólhatok csak anyagáról és alakjáról, s így nem bírálhatom meg mennyiben bir alappal az a felfogás, mely dák építményt keres benne. Tekintve azonban az anyag gondos megmunkálását, alig kerülhetett ki dák kézből e szépen kiformált koczkákból emelt vár s nagyobb hihetőséggel itt állunk római maradvánnyal szemben, hol azt a tradíció nem feltételezti.

Még csak arra a kimosási völgyhajlásra hívom fel az utazó figyelmét, amott valamivel lentebb, hol a Csetatye Boli szakasz munkásai tíz év előtt egész kis várost rögtönöztek volt. Csak egyetlen deszka barakka hirdeti a boldog korszak létezését, mikor a »parthiefűhrerek« virágszál helyett százasokat tűztek kalapjuk mellé, hogy Italia kék ege alatt hagyott családjuk számára lefénnyképeztessek magukat. Akkor más élet volt ám a mi Chicagonkban, Petrozsényben is, mely itt a Zsil völgyi medencze szélén egy kisdud hegyi-falu helyén varázs-ütésre élénk forgalmi ponttá emelkedett, csupán ez igénytelen ásványi termék; a köszén segélyével.

Most ugyan nem fogad élénk kalmár zsvaj a petrozsényi indóház körüli téren, hol vonatunk véget ér; de azért a házak alakja az egymással összeforrti sehogy sem tudó telepek sajátosága mindig eléggé tájékoztathat a 10 év előtti látképről, mikoriban californiai aranyhegyeket ígért itt a felcsigázott képzelet, s a Romániával közel kilátásba helyezett csatlakozás reménye e távoli völgyzúgot a bevándorlók Mekkájául minősíté. A brassai társulat népes telepe, a kincstár által Lónyabányán, a Petrillán (Deákbanya-gyarmat) Deákgyarmaton (Livazseny) foganatosított nagyszerű telepítések időszaka volt az, mikor a vállalkozási láz kedvező szelei nem egy embert juttattak a hirtelen meggazdagulás révpartjaihoz. Az időközben beállott pénzválság s ennek folytán bizonytalan jövőjüvé vált csatlakozás azonban túlóvatossá tévé a kincstárt s a magánosokat egyaránt, sőt az állami bányákra

nézve sem mutatkozott előnyösnek az önálló termelés, minek folytán 1879 augusztustól e bányákat is a brassai társulat kapta bérbe 18 évre. A munkások száma ennek folytán nagyot csökkent s a máskor oly élénk Deákgyarmat elnéptelenült. — Mindez azonban a vérmes számítások természetes következménye szokott lenni s ha a szurduki út kiépül: Petrozsény mint határszéli helység nem csak széntermelésével, de faáruival s állati nyersterményeivel is újra jelentékeny közgazdasági szerepre van hivatva s a multakon okulva, tán kereskedelme s társadalma is előnyösebb arczatot nyer.

Jelenleg mint említők a szén képezi Petrozsény népességének legfőbb jövedelmi forrását úgy szintén a vaspálya legjelentékenyebb forgalmi anyagát is. Augusztus óta a mivelés jobbadán a brassói bánya-egylet tulajdonát képező területen foly Petrozsényben és Petrillán, hol négy szintjában van a szén feltárva s összesen 800 munkás nyer fogalkozást, kiknek főtelepe épen az indóház körül fekszik. Bányáik is csak itt kezdődnek s a társulat keleti és nyugati tárnájához az első erdélyi vasút külön-külön egy-egy rakodó vonalat vezetett. Amannak hossza 0.629 kilometer három törési ponttal, emez 1.020 kilometer egy törési ponttal, és 197 méter vízszintes vonalrészszel. Átlag évenként egy millió métermázsa szén jő ipari czélokra forgalomba, míg a vasutak 200 méter mázsaig használnak fel belőle. Az elárusítási piac csak a Tisza vidékeig (Szeged, Cegléd, Temesvár, Debreczen, N. Kikinda, Orosháza, Nagy-Várad), terjed, Románia felé semmit sem használnak fel s az erdélyi részek három nagyobb városa Kolozsvár, M.-Vásárhely, N.-Szeben veszik csak igénybe; mert Brassó a baróthi lignitet kapja kezeügyében.

Korra nézve e szén a bajor alpok és a mainczi medencze cyrean márgájával azonos felső olygocenből ered s fekszik és fedje egyaránt mocsári állatokat (cypris, palludina, cyclus) tartalmaz. Ezen körülmény, valamint a Heer Oswald zürichi jeles palaeontologus által meghatározott phanerogam növények tanúsága szerint (Juglaus claeoides Aglajae, Quercus claeana Cinnamonium Hoffmannii stb.) már mocsárosodásban állott édesvízi tenger növény világa szolgáltatta a szénesezés anyagát.

Kiváló érdeket nyer még laikus előtt is e széntelep rétegzése, mert a völgy átellenes falazata a helyett, hogy mint kimosási völgyeknél tapasztalható egymásnak megfelelőleg sorakoznék: hol magasabbra, hol mélyebbre van tolva, miből egész bizonyossággal feltételezhetjük, hogy az alatt fekvő széntelepek rétegei is össze-vissza vannak zavarva.

A feltört rétegek vastagsága 2—24 láb közt váltakozik s a szén Brem elemzése (N.-Szeben 1854.) szerint kitűnő barna szénnek van elismerve s 100 súlyrészben tartalmaz: 75.0 széneny (Carbon), 5.0 kőeny (Hydrogén), 8.8 éleny (oxigén), 1.2 légeny (nitrogén), 0.5 kén (Sulfur), 9.5 hamu.

A völgy átlagos magasságát Weiss Th. 2000' tette s legmélyebb pontját ott a szurduki sziklaszoros előtt Stur 1440'-ra

(287·50) tette; mert míg a tertiär formatio legnyugatibb pontja Kimpul Nyágnak 5425' (950·4⁰) legkeletibb pontja pedig a Pareng lábánál 3793 láb magasban fekszik s Riskoláig terjed.

Maga a völgy a déli Kárpátok kristályos üledékes közeinek csapásával párhuzamosan vonul délnyugatról a Retyezát irányában fekvő Kimpul-Nyágtól (a román Zsil felől kelet, éjszakelet magyar zsil felé). Déli határát bérces hegyek képezik 4—5000' közép magassággal. Ott van a Pareng, s ennek Kursia nevű csúcsa 7638' magassággal (katonai térkép), odább a Muudra még magasabbra (7700') emelve fejét. Kelet felé uralja a Surián (6486') Vurvu lu Pietri (6300'). Nyugat felé a déli határ mentén következik a Prislop, Dealu, Negrule, D.-Siglea. Éjszakra a Retyezát felé legmagasabb a Zanoga (6954'), Tulisai 5646' Piatra Resuluj (3834'), Gura Plajuluj (3384') képezik rengeteg fenyvesekkel ezt a megragadó keretet, melyhez foghatóval kevés völgye dicsekedhetik hazánknak.

A teknő legnagyobb hossza 5³/₄ (46 klméter) legnagyobb szélessége pedig a déli határfalat áttörő haránt völgyesoros (Gura Szurdukuluj irányában ³/₄ mföld. A völgy éjszakeleti felében a harmadkori réteg-öszlet közvetlenül a kristályos üledékes (gneisz, csillámpala, csillámos agyag-pala) alapra helyezkedett s a széntelegek főképp a medencze éjszaki szélénél ismereteseek, hol Zsigmondy Béla tervezése szerint s Karaffiath Ferencz fiatal mérnök vezetése mellett eszközölt furások ujabban 14 széntelet derítettek fel, változó vastagságban, a korábban ismert 21 széntelegen kívül.

A fúratásnak ez idő szerint egyedül tudományos becse van; mert a gazdag telepek hosszú időre való anyagot szolgáltatnak a bányászatra már a Zsil szintjében, holott a jelen év (1879) végével megállapodási határuul felsőbb rendeletileg kitűzött 730 meter mélységben az olygoven medencze feneke még nincs elérve s folyvást új meg új telepekre bukkantak. A fúrást 1872-ben kezdte meg az államkincstár s azóta csekély megszakítással éjjel nappal folyt a munka; de ez évvel pénzügyi okokból legalább egy időre a tudomány nagy kárára beszüntették. 365 met. mélységig a felvonó gépek és himba hajtása emberi erővel történt; minthogy azonban ekkor a fúró lebocsátása már tetemes időt igényelt: Zsigmondy Béla vállalkozó saját tervezete szerint készítettett Röck István budapesti gépgyárában egy lokomobil 1877 év. ápriliében érték el az első széntelet 432 mtr. mélységben s azóta tizen-négyszer ismétlődött ez. Legtöbb telep 600 méteren túl fordult elé.

E tudományos megfigyelésekkel egybekötött fúratást, melynek keresztülvitele a vezető mérnöknek becsületére vált, korábban a bányakincstár kutatásai előzték meg három egymáshoz nem igen távol fekvő fúrlyukkal, ugyanebben az irányban a délnek vezető vulkáni út hosszában, azon a tájon, hol a magyar Zsil nyugati folyásából délre kanyarodik, hogy a szurdok előtt oláh Zsil testvérével egyesüljön.

A köszönteknő párkányai a medencze szélén fel vannak tolvá,

hol a szén egészen a felszínre jut. Urikánynál a fedőréteg lemosatása folytán a széntelep közepe is fel van tárva. Egyes széntünedékek láthatók még Grunsest, Petrilla, Magyar Zsil, Szeletruk, Zsil Vajdej, Maczesd Lupény és Urikány (Oláh Zsilvölgy) határában. Különösen meglepő látvány fogad a „Valye Anyinolsa“ patak szakadékaiban, hol átmosott szénrétegek képezik a partot. E völgyből (Zsil Jszkrony mellett), valamint a Valye Krivadia és Poreo Neksi (Lupeny mellett) völgyek széntelepeinek fedőjéből kerülnek a legérdekesebb állat- és növény-maradványok. Innen Petrilla és Zsijar felé vont irányban terjed a főtelep $2\frac{1}{2}$ mfd. hosszúságban, $\frac{1}{2}$ mfd. szélességben, $1\frac{1}{2}$ mfd. hosszúságban ismeretesekek már a kőszén tartalmazó rétegek, melyeknek nagy terjedelme mellett a nyugati szárny néhány telepe eltörpül.

A széntelepeket tartalmazó rétegekre pados fejlődéssel egy túlnyomólag quarcz hömpölyöket tartalmazó homokos konglomeratum következik, minőt a vasút mentén Krivadián alul is láthatunk.

Ezzel szennyes zöldes, vereses színű, vagy e színek keveréke által tarkázott homokszemcséket és csillámpikkelyeket tartalmazó agyag váltakozik, néha gúnös szerkezettel márgássá alakulva, a nélkül azonban, hogy kővületeket tartalmazna. *)

Maga a szén nem bir ugyan Európában páratlan kiterjedéssel, mint Quaglio állítá, de mint jó minőségű barnaszén oly mennyiségben lép fel, hogy nem csak a feléje irányuló országos figyelmet érdemli meg, hanem a befektetett milliókat is meg fogja téríteni.

Erre nézve azonban mulhatlan előfeltétel a kezdettől fogva új meg új változatban tervezett s legutóbb jó országút alakjában megállapított csatlakozás mielőbbi létesítése. A vulkáni hegyláton átvívó út jelenlegi mivoltában inkább elrettenti, mint éleszti a kereskedelmet s egy közönséges pásztor ösvényénél csak annyival jobb, hogy a megszokás hatalma s részben az életmód parancsoló kényszerhelyzete által idevezetett hegyi nép által gyakrabban járva ölt állandóbb jelleget. Hanem minő mérveket ölthet az a forgalom, melynek tárgyait törpe mokánylovaknak átalvetőkben 70—80 klgamos rakaszokban kell gyakori átpakolással szállítani s még nyáron is ugyan jól imádkozzék az utas, hogy valami garaboncsás fergeteg le ne seperje mindenestől az 5940' magas Strazsa és Kindetul csucsok között átvezető nyeregről.

Ilyen viszonyok közt nagy elszántság kell ahoz, hogy télen kockáztassa errefelé életét a kereskedő s néha a legvakmerőbb sertés-kereskedők is napokig kénytelenek várni az idő jobbra fordultát; mert jaj annak, kit e hajléktalan kopár útrészen lep meg a zivatar. És e primitív berendezés daczára egész télen hajtják ott a kis-oláhországi disznókat s a vasút forgalmát kézzelfoghatólag emeli a vulkáni vámhivatal, mert a mult 1878. év folyamában

*) Dr. Hoffmann Károly. A zsilvölgyi szénteknő. Magyar földt. társulat V. évkönyve.

is 1,077.353 ezer méter mázsza feladási árut szállított a szárnyvonal, melyben a szén után állatok és azok terményei állnak első helyen, mind Petrozsényben feladva, míg a leadás csak 154.634 métermázsát tett ki. A forgalom tárgyát tehát ez ideig jobbadán lábas jószágok képezik.

Áttekintve a vulkáni vámhivatal által rendelkezésemre bocsátott áruczikkék sorozatát a behozatal tárgyai közt a már említett lábas jószágon kívül tengeri (1878. 2570 mm.), gyümölcs (1878. év 443 mm.), buza (66 mm.) liszt, szalonna és közönséges szerszámfa vannak legjobban képviselve. Saját kivitelünkben pokrócz, faggyú mellett Hunyadmegye legtermészetesebb kereskedelmi árujával a feldolgozott vasárúkkal csak 90 mmázsáig, a finom faáru 26 mm. a vasöntvények 115 m. tett ki, míg ruházati és házi ipar termékeinkből alig figyelembe vehető és csekély forgalom mutatkozik s csodák csodájára jutott csak át egy kocsi nyilván szétszedett állapotban.

Olyan évben azután minő 1878 volt, mikor marhavész sújtja vidékünket, a legjövendőbb forgalmi tárgy: a marhaállomány is elmaradt, mert ilyenkor sem a saját vámkülzetünk területén eső határlegelőkre, sem román területre át nem hajthatják a marhákat, holott ez évben csak legeltetés végett 625 ló, 47 szamár és 27,747 bárány, kos, kecske lépte át a határt, a vámkülzetekben pedig 183 ló, 6 szamár, 4829 szarvasmarha, 28,257 kis szarvasmarha (juh, kecske) 715 disznó vétetett nyilvántartásba. Az erdélyi határszélek kereskedelmi forgalmát oly keservesen sújtoló keleti marhavész esélyeinek kikerülése céljából épen a jelen év folyamán alatt kereskedelmi minisztériumunk egész határunk hosszában 1 mértföldnyi semleges vonalat méretett ki a végett, hogy vész idején a járványtól meglepett marhaállomány oda belebezárassék s lehetőleg — elzárassék a vész behurczoltatásának minden alkalmá.

Valóban óhajtandó is, hogy e vadregényes hegyvidék ott a Pareng lábánál az anyagi és szellemi jóllétnek hovatovább mind magasabb fokára emeltessék s a kormány és megye vállvetve munkálják mielőbb felvirágoztatását.

Lám Brassó, N.-Szeben élénk forgalmának, méltán irigyelt előhaladottságának kulcsa a rendezett határszéli közlekedésben van. Állítsunk tehát, ha már a vasút folytatása egyelőre lehetetlenné vált, bár egy járható utat, rendezzük be a posta- és távirdaforgalmat s Petrozsénynek már-már lealkonyult szerencse csillaga ismét fel fog még pedig az eddiginél sokkal ragyogóbban derülni s a kereskedelmi összeköttetés szövevényes utai csakhamar megnyitják itt a nép-jóllétnek eddig nem is sejtett forrásait! Az első erdélyi vasút igazgatósága pedig szintén hozzájárulhatna a vonal élénkítéséhez, ha engedélyt adna arra nézve, hogy nyári időszak alatt kedvezményes térti jegyekkel látogathasson el ide az ország bármely részéből a természet iránt fogékonysággal bíró utasok serege.

És most mielőtt kedvencz tárgyamtól megválnék, fogadják hálás köszönetemet mindazok, kik jelen tanulmányom megírásában

bármely részben segélyemre lenni szíveskedtek. Hálás elismeréssel említem fel ezek közül: Klopsch Győző mérnök urat, ki a legnevezetesebb szakasz tanulmányozásánál, gazdag tapasztalataival és alapos helyismeretével sietett engem gyámolítani, úgy szintén Benesch Gyula brassai társulati bánya-nagy urat a vulkáni vámhivatal s Karafiát Ferencz urat szíves közleményeikért; de legnagyobb elismeréssel tartozom Kanovich Aladár első erdélyi vasuti főigazgatói helyettes urnak, ki a legnagyobb előzékenységgel bocsátá rendelkezésemre nemcsak a hivatalos adatokat, de saját magánjegyzeteit is s helyszíni utazásomban valódi hazafiúi lelkesedéstől sugalt készséggel támogatott s a tudomány érdekei iránt tanúsított lelkesültségével kiváló mérvben hozzájárult ahhoz, hogy munkám az utleírások szokott alakjától eltérőleg halvány tájrajzoknál egyebet is tartalmazhat.

TÉGLÁS GÁBOR.

Toldalék az előző cikkhez.

I. A zsil-i járás népessége.

F. sz.	A község neve	Lélekszám	Házszám	terület	
				hold	öl
1	Alsó - Barbateny Iszkronynyal együtt.	551	99	4658	378
2	Banyicza	782	80	6200	1440
3	Felső-Babatyén	516	94	5506	1301
4	Hobicza-Urikany	1002	180	19741	—
5	Kimpulujnyag és Kimpuzirulig	332	65	25301	1131
6	Krivadia	648	44	2062	1352
7	Livazeny	1445	262	25279	85
8	Lupeny	562	126	8096	1481
9	Merisor	797	121	5041	1225
10	Petrilla	2487	540	40665	240
11	Petrozsény-Delsa	1728	259	16081	1580
12	Zsil-Korojesd	411	75	3873	503
13	Zsil-Maczesd Poroseny	751	153	5134	21
14	Zsil-Vajdej és Vulkan	623	119	4731	124
Összesen: . . .		12671	2217	172372	1264

Ezen községekből Krivadia Merisor esnek innen csak a vízválasztón; a többi mind az ú. n. Zsilt (a Zsil medencze) képezi. Petrozsény községét Livazeny és Petrozsény-Delsa képezik összesen 3173 lakossal, melynek túlnyomó része bánya-munkásokból áll. Az államkincstár Petrozsény-Deák-Gyarmaton és Petrozsény-Lónya-Gyarmaton tart fenn népiskolákat, összesen 4 férfi- és 1 nőtanítóval. Van iskolája még a brassai bánya-társulatlak is. Ez utóbbiban a tannyelv német ugyan, de a magyar nyelvet is tanítják. Előbbiek tannyelve teljesen magyar.