

KOLOZSVÁRI KÖZLÖNY.

Szerkesztői szállás:

Széchenyi-téren, a hidkaputól kimenet balra a 24. sz. alatti ház emeletében.

Kiadó hivatal:

Középuteza, Stein J. könyvkereskedés

Hirdetési ár: 5 hasábas garmond sorért 1-szor 7 kr., 2-szor 6 kr., 3-szor 5 kr. s minden hirdetés után 30 kr. bélyegdíj.

Hirdetések felvételnek Bécsben Oppelk Alajosnál (Wollzeile 22. sz.) és Haasenstein és Voglernél (Wollzeile 9. sz.).

Nyitási díj: cikkek sora után 20 kr. előleg beküldése mellett a szerkesztőséghez czímzendők.

Előfizetés s hirdetés a kiadó-hivatalnál kezelik.

Megjelen e lap hetenkint háromszor, u. m. kedden, esütörtökön és szombaton délel.

Előfizetési ár:

egész évre 12 frt, félévre 6 frt, évnegyedre 3 frt.

Előfizetési felhívás

a

„K. KÖZLÖNY“

october—decemberi folyamára.

Lapunk october kezdetével új évnegyedbe lépve, tiszteltetlek kérjük fel olvasó-közönségünket előfizetéseik megújítására.

Ez évnegyed kezdetével veszik kezdetüket az Erdély közvetlenebb érdekeiben is döntő horderejű országos tanácskozások. Politikai életünk súlypontja ennél fogva újból az ország fővárosára esik, s nekünk alkalmunk lesz a legbiztosabb forrásokból tájékozni olvasóinkat politikai eszméink küzdelméről s haladásáról.

Lapunk politikai iránya mitsem fog változni, közege marad ez azon pártnak, mely 1831 óta fenn lobogtatja a haladás és szabadság zászlóját, mely megpendítette s kivívta a népfelszabadulás és jogegyenlőség eszméjét; megérlelte s kivívta Erdélynek az anyakirálysághoz törvényes visszacsatoltatását.

E párt diadala biztos, mert a törvényre támaszkodik, s legújabb politikai működésének is alapja a pragmatica sanctio.

E pragmatica sanctio körén belül e párt ez évben kivívta az ország oly függetlenségét, oly önállósát, minővel három század óta nem kérkedett. Historiai helyzetünk szerint a pragmatica sanctio körén túlsapó függetlenséget nem követelhetünk, mert maga a szélsőpárt száműzött vezére, a mindnyájunk köztiszteletben álló férfia is, csak most mondá ki választóíróhoz, hogy országunk függetlensége a közös dinastia uralkodásával incompatibilis.

Mi pedig a dinastia jogát tiszteljük, törvényeink s homagialis esküknél fogva tisztelni tartozunk, mint kinek fején van királyságunk szentelt koronája, s ki esküjét tette le Erdély s Magyarország egységére s alkotmányára.

Mi, mint erdélyi emberek, kiválólag ragaszkodunk azon politikához, melynek élén Deák Ferencz áll. Ezen politika, midőn egyfelől a reactio körmei közül kiragadott, másfelől megmentett azon irtózatot örvénytől, hova akartak lökni minket a „dunai confaederatio“ eszméjével, a mely kérdés alá hozva újból 1848 legfontosabb vívmányát, az uniót, hazánk jövő sorsa s hovatartozása felett a suffrage universelle problematicus befolyásával akart határozni.

Annak idejében, midőn láttuk miben áll királyságunknak a pragmatica sanctio körén túlsapó függetlensége, hogy a feladott legitimitás helyett suffrage universelle kínálja Erdélyt a forradalom; megrettentünk, megdöbbenünk s határozottan utasítottuk vissza e reánk néző veszt hozó politikai törekvést; annál teljesebb lett örömlünk s boldogság-érzetünk, midőn megérthettük azt, hogy országunk unióját s integritását királyi eskü biztosította.

Erdély elérte állampolitikai célját azon politika által, melyet magunkénak vallottunk, s mi el nem fogjuk hagyni azon férfit, ki ez üdvös politikát vezetve országunk függetlenségét visszavívta, s meg nem fogjuk szegni a kibékülés azon becsület-szavát, melyet a királynak adott.

Bellügyeink még rendezetlenek, még a Bach-Schmerling rendszer eszméi, sőt részben emberei is grassálnak hazánkon. Tudjuk, hogy e rendszer elenyészendő s hazánk testületi a kétes elemektől rendre epuráltatni fognak. A várakozás mindnyájunkra nézőve nyomozást, sőt olykor csüggesztést, s mi nem haboztunk ezt többször kifejezni, s sürgősen egy közgazdaságunk, mint igazságszolgáltatásunk s államgazdaságunk terén az alkotmányos irány és szellem visszahelyezését. Nekünk is nehezen esett a minisztérium késlekedése, Erdély közvéleményének útterén tartva kezünket, beláttuk e késlekedésnek pártunk hitelére néző káros hatását; de ismerve a minisztérium törekvéseit, meg voltunk győződve, hogy a mi rendkívül sok munka közt halad, elmaradni nem fog.

A mint hírét vettük az általunk is vitatott irányban meg is vannak már téve több előmunkálatok, s a még borongó felhők nemsokára oszladni kezdenek, s mire az unio részletei formulázva lesznek, alkotmányosságunk ege teljesen kitisztul.

De ez irányban tisztázni az eszméket, megvitatni törvényes jogalapjainkat, irányt adni a reformoknak s a kormány és pártok törekvéseiről tájékozni a közvéleményt, a napi sajtó igen fontos feladata.

Mi e részben eddig is teljesítettük kötelességünket, jövőre is teljesíteni fogjuk, s bízunk abban, hogy Erdély biggadt értelmisége valamint eddig velünk volt s lapunkat anyagi és szellemi befolyásával gyámolította, ugy jövőre is egytt marad s támaszál szolgál lapunk befolyásának s nyomatékosságának.

A „K. Közlöny“ előfizetési ára marad, a mint volt.

Előfizetési ár:

Félévre	6 forint o. ért.
Évnegyedre	3 „ „ „
Egy hóra	1 „ „ „

Az előfizetési pénzek kiadó Stein János-hoz (bel-középuteza Stein könyvkereskedése) küldendők, hol a pontos szétküldésről gondoskodva van.

Mint hogy a lapunk mellékletében közreadott törvényjavaslat a polgári pörrendtartásról, a jövő évnegyed alatt kerül országgyűlési tárgyalás alá; kiadónkkal akképp intézkedtünk, hogy évnegyedes új előfizetőink ezen munkátot szintén megkaphassák. Sziveskedjenek ehhez képest t. új előfizetőink lapunk kiadó-hivatalánál megtenni megrendelésüket.

A „K. Közlöny“ szerkesztősége.

A magyar vasút-hálózat.

Olcso, gyors és jó igazságszolgáltatás; olcso, gyors és jó közlekedés, ez az államélet mozdonyának két kereke, melyen azt biztos előrehaladásnak indíthatni.

Még kifárada vannak kezeink az igazságügyminisztérium igazságszolgáltatásunk érdekében oly fontos törvényjavaslatának ismeretése folytán, s im a közlekedési minisztériumnak épp oly örvendeztető munkálata fekszik előttünk; még foly lapunk mellékleteképp az új perrendtartás közlése, s már új és épp oly közérdekű melléklettel lephetjük meg olvasó-közönségünket mai mellékletünkben, mely Magyarország vasút-hálózata királyhagyonnineni részének térképét hozza.

Gróf Mikó Imre, közlekedési miniszter úr, egy átnézetét adta közre Magyarország vasút-hálózatának, mely a képviselők közt tanulmányozás végett kiosztott, s a mely, a mint reméljük, közelebből az országgyűlés elé fog terjesztetni.

Mindjárt a bevezetésben igen fontos reform eszmét találunk, melyet jövőre építendő vasútaink körül a minisztérium alkalmazni kíván. Ekkor ugyanis az irány meghatározását s előterv készítését többnyire a vasútépítésre vállalkozóknak engedték át, kiknek azonban érdeke a közérdekkel nem mindig találkozott. Particularis érdekek állottak szemben a vasúti közlekedésre legilletékesb vidékek érdekeivel, s nagy országgrészek a gyors közlekedés előnyeitől egészen el voltak zárva, a mint ezt legkivált Erdélyben tapasztalhattuk. Most a minisztérium más utat, s nézetünk szerint helyesebb felfogást karolt fel, maga veszi kezébe a kezdeményezést s jelöli ki a vonalokat a vállalkozni akarónak. Kijelenti a közlekedési miniszter úr, miképp törekvéseiben irányadó marad az, hogy hazánk minél rövidebb idő alatt, minél több vasúttal birjon, s ha rendszert kell kijelölnie, az „olcso vasúttak rendszere“ mellett nyilatkozik.

A jelen tervezetű miniszter úr nem állítja mindenben annyira tökéletesnek, hogy részleteiben változtatások ne történhessenek. A fölvetett vonalok közül sok alaposan van ugyan tanulmányozva, s a közvélemény által helybenhagyva; de sok ugy az irány s előterv, mint a kivihetőség tekintetében is további gondos tanulmányozást igényel, s meg lehet így, hogy a mostani tervezet egyes részleteiben fognak változtatások történni.

Ezen előfeltevések mellett e munkát az összes vasút-hálózat fő- és mellék-vonalait előterjeszti és indokolja, térképpel kísérvén a munkát szövegét.

A munkát három fővonalt állít fel, u. m.: a) A buda-fiumei vonalt. Ez belkereskedelmünknek az Adriával összeköttetésére van hivatva, mely egyszersmind a királyság fővárosát a Horvát társország fővárosával köti össze, és ugy az alföldi, mint a szlavoniai vasút kiegészítését képezi. E vonal mellett már évek óta nyilatkozott az

országos közvélemény, s maga az országgyűlés is ennek gyors előmunkálataira a minisztériumot utasította.

b) Az erdélyi vasút. Ez minket közelebből érdekelvén, a miniszteri munkát erre vonatkozó tetteit tüzetesen közlöm, a mint következik:

Az erdélyi vasút Pestről Nagyváradig kész vonalon kiindulva, Kolozsváron át Brassót csatolja észak-nyugattal, s innen a bodzai szoroson át Galaczig nyerne kiegészítését.

A fővonal épp oly fontos s épp oly kevéssé kíván indokolást, mint az előbbi; sőt, mint Erdély törzsvonala, azon rendeltetésénél fogva, hogy a kiágazások alapját képezze, mellőzhetetlen érdekekkel bir.

Erdély elszigeteltsége a közös hazától és nyugottól továbbra nem tűrhető; szoros csatlakozása közszükséglet, ez nemcsak erkölcsi, de phisicai kapcsot is követel, mely utóbbinak egyetlen gyakorlati közvetítője a vasút, az arad-károlyvári vonal egyedül ez igénynek meg nem felel.

Erdély termény-gazdasága, számtalan patakjai és folyói, ezen természetes és olcso erők, egyes részeinek népesedése, mely körülmények egyike gyár, másika kézmű iparra utalják, a jövő gyarapodás csiráját hordják magukban; de virágzásnak csak ugy indulhatnak, ha kielégítő közlekedésben részesülnek.

E vonal kifolytatva Galaczig, mely tengeri kikötőnek tekinthető, a Feketetenger s így a tulajdonképpeni keletnek, hazánkon keresztül lesz nyugat felé gyors közlekedési médiuma, s egyttal az egész magyar rendszer fogantatásával, Pontust fogja csatolni egy részről Adriával, más részről az Észak-Némethont bezáró északi és keleti tengerekkel, s e nagyszerű közlekedés csomóját hazánkban fogja állandósítani.

Az egész vonal Pestről az oláh határig 104 $\frac{1}{2}$ mfd hosszú; a pest-nagyvárad szakasz, mely 33 mfdet tesz, már a forgalom birja, így hazánkban még 71 $\frac{1}{2}$ mfd, határunkon túl pedig, mintegy 26 mfd maradna kiépítendő, hogy Oláhország egyik dunai kikötőjét elérve, Pest és a Feketetenger kapcsolva legyenek!

A nagyvárad és kolozsvári vonal 20 $\frac{1}{2}$ mfd hosszú. E szakaszon a vonalozás be van fejezve, csak az építés közvetlen megkezdése előtt szükséges részletezés van még hátra. A vonal Kolozsvártól Brassóig, illetőleg azonban csak általános előtanulmányok léteznek.

c) A gácsországi vasút, mely által Gácsországgal a pest-hatvan-kassa-przer-nyski vonal irányában jönénk összeköttetésbe.

Ez azon három fővonal, melyből vasútunk hálózata kiágazik. Mi ezttal a minket legközvetlenebbül érdeklő erdélyi hálózatot kívánjuk ismertetni.

Azon fővonalból, melyet fennebb b. jegy alatt közöltünk, ki- s illetőleg beleágaznak.

a) az arad-károlyvári, illetőleg alvinczi vonal, mely mint engedélyezett s most éppén a földmunkálat stadiumában álló, mellékút térképünkön szaggatott pontozatokkal van a tervezett többi vonaltól megkülönböztetve.

Ennek kiágazása a piski-petrosányi vonal, a mely szintén már engedélyezett van.

A hálózat tökéletesb kiegészítésére vannak fölveve a további vonalok, s létesítésökhöz reményt is köthetünk, mert a mint már régebben értesültünk, az egész tervezett vasút-hálózatra külföldi tőkepénz már is kínálkozott. Ezen tervbe vett vonalok

1) A kapus-szebeni ág vonal, mely az erdélyi terület második fővárosát kapcsolja a fővonalhoz, s melynek hossza 5 $\frac{1}{2}$ mértföld.

2) A brassó-cs.-szereda-gy.-szentmiklósi vonal S.-Szt-György, Tusnárd és Szt-Domokos érintésével, melynek szükségességét a minisztérium a székelység népesedési s ipar viszonyai által indokolja, s melynek hossza 16 mértföld.

3) A m.-vásárhelyi ág vonal, mely a törzsvonalból Hadrév körül kiágazva az erdélyi terület harmadik fővárosát csatolja a törzsvonalhoz, áthúzódva a terménygazdag Marosvölgyén, hossza 6 $\frac{3}{4}$ mértföld.

4) A kolozsvár-besztercei vonal Bonczhida, Szamosújvár és Dézs közelében húzódva el, jelenleg helyi körülmények által

indokoltatik, mely azonban később a Havasalföldre kihosszabbodva a nemzetközi forgalom közvetítőjeképp fog szerepelni, hossza 13 $\frac{1}{2}$ mfd.

Ez utóbbi négy vonalon az előtanulmányozások még nincsenek megteve, mi reméljük, hogy ezen tanulmányozás önkint fogja eredményezni azt, hogy a m.-vásárhelyi vonal a gy.-szentmiklósi vonallal a Marosmentét kísérvén, s Régent is érintve összeköttetésbe hozassék, s ezáltal az ország ezen termő vidékeinek közlekedése megnyíljon a székely és a revindikált havasokra, s hasonlóan Moldvaország, melylyel az összes székelyföld a M.-Vásárhelyig most is meglehetősen élénk marha és juh kereskedést üz, s hihető, hogy e vonal által a székely kézműipar fontos piacot nyerend.

Annál inkább reméljük ezen vonal összeköttetését, mert ez a legfontosabb stratégiai szempontok alapján már Hesz tábornok ismeretes tervében indokoltan indítványozva van.

Ha ezen összeköttetés a minisztérium és országos képvislet által el lesz fogadva, akkor önkint fog bekövetkezni ezen szárnyvonal kapcsolatba hozatala Régenen át a beszttercei vonallal, miáltal az erdélyi vasút-hálózat — a mint a mellékelt térképből is megítélhetni — teljesen correct és kiegészített leend.

Kérdésen kívül, hogy ha a helyi érdekek s e vonalok feletti hosszas küzdelem a fővonalat a minisztérium által feltett irányban nem állították volna előtérbe, mi inkább ragaszkodnánk Széchenyi egykori tervéhez, mely szerint a fővonal Kolozsvártól Maros-Vásárhelynek, onnan Segesvárnak irányulva ment volna át mostani ductusába, ez egyesb s ezenfelül két jelentékenyebb központunk élénkebb forgalmára üdvös lett volna, ha azonban a m.-vásárhelyi vonal a gy.-sz.-miklósiával besztterceivel összeköttetésbe hozatik a forgalom csélja, valamivel több építkezés által éppén csak úgy el lesz érve.

Adna az Isten békét hazánknak, hogy azon üdvös anyagi és szellemi törekvések, melyek hazánk visszaállított önállása által észrevehető lendületét vélik, a czélhoz juthatnának. Megerősödve anyagi s szellemi kifejlődésünk által biztosabban nézhetnénk szembe a fenyegethető viharokkal, s oly népet, mely magát az európai nemzetcsalád illetékes tagjának tüntette ki előhaladása és ipara által, magok a viharok is kevesebbé fenyegetik.

Dózsza D.

Tájékoztató

a selmeczi akadémiáról.

Midőn soraim érdekében e becses lapok hasábjain egy kis helyet kérek; teszem azt azon öntudatban, hogy ezek közlésével honfiai kötelességet teljesítek; s ha azon ifjú hazámiai, kik nótalan jövőre a selmeczi akadémiára szándékoznak jönni, soraimból valamit ideje-korán okulhatnak és önbizalmukra fordíthatnak, akkor czélom nem leend eltévesztve.

Korántsem czélom valakit ideédesgetni, vagy elijeszteni; e tekintetben semmi érdek sem vezérli tollamat; másfelől pedig tudom, hogy: „scripta manent“ és a szerző bármikor felelősségre vonható; minél fogva soraim nem leendenek egyebek, mint két évi meggyőződésennek részrehajlatlan sugalmi.

Ha valaki a selmeczi akadémiára, mint bányászati, vagy erdészeti rendes tanhallgató, fölvetni akar, önként értetődik, hogy e végre bizonyos előkészülettel kell birnia, mely abban áll, hogy az illető valamely felgymnasiumot, vagy felrealtanodát jó sikerrel végzett, és ezt hiteles bizonyítványokkal kimutatni képes legyen. Minden más esetekben, például: ha az illető az imént nevezett felsőbb tanintézetek valamelyikét — talán közbejött akadály miatt — teljesen be nem végezhet, vagy pedig előkészületeit valamely bányász-iskolán, vagy magán-uton szerzette, és mint ilyen, fölvetni kíván; mindezen esetekben — mondom — szintén megtekinthetik fölvetetése; de mielőtt neve az anyakönyvbe beiratnék, tehát már az év elején fölveteli vizsgát kell letennie.

Folyamodványát, *) mely „a tekintetes magy. kir. bányászati és erdészeti-akadémiai igazgatóság-hoz“ czim alatt, ide Selmecze intézendő, a következő csatolmányokkal kell, hogy ellássa: 1) Ke-

*) Magyarul fogalmazva.

Sz. M.

