

ERDÉLY

HONISMERTETŐ FOLYÓIRAT.

1. szám
1892.

KIADJA AZ ERDÉLYI KÁRPÁT-EGYESÜLET.

225. sz.
1910.

Mit tehetnénk turistailag 80 éves királyunk emlékére?

Írta: Hangay Oktáv.

Mindnyájan tudjuk, hogy Ferencz József királyunk augusztus 18-án ünnepelte 80-adik születésnapját. De nem is Ő ünnepelte, hanem őszinte örömmel ünnepelték népei Magyarországon és Ausztriában. Nagy kegyelem Istentől királyok részére, hogy 80 évet éljenek meg ép testben és lélekben. Hány uralkodó élt azóta Európában és hányat vittek el 80 év alatt a kegyetlen halálnak szárnyai?

A második francia köztársaságból emelkedett ki a második császárság s III. Napoleon fényes uralkodását, a sedáni katasztrófa örök sötétségbe sülyesztette. A mostani 3-ik francia köztársaságnak ma már nyolcadik elnöke van. Nagy-Britanniában a hosszúéletű Viktoria, utána Eduárd haltak el, most pedig György király ül a brit birodalom trónján. Oroszországban Miklós cár után II. Sándor, azután a nagytermetű III. Sándor cár múlt ki 80 év óta és ma II. Miklós cár parancsol az óriási birodalomban. Porosz földön Frigyes Vilmos, azután az 1870—71-iki nagy francia háború után német császárrá kikiáltott öreg Vilmos, ennek elhalta után a szerencsétlen gégebeteg Frigyes, mai napon II. Vilmos császár voltak a 80 esztendő lefolyásának uralkodó emberei. Az egyesült Olaszország éppen ama tartományokból keletkezett, melyeket Ferencz Józseftől hódítottak el. Rómában székel már Viktor Emánuel, Humbert és II. Viktor Emánuel király. Jelen napokban ama királyok unokái, sőt dédunokái is uralkodó fejedelmek. Mekkora világtörténet folyt le azóta s mennyire megváltozott az egész világ politikai képe! Királyunk öreg korára sokszor nehezedő időváltozások dacára, melyek számos uralkodót megtörnének, még friss egészségben tekinthet vissza a történelem zivataros lefolyására.

Magyarország, kedves hazánk, Ferencz József bölcs belátásának köszöni, a kiegyezésben gyökerező ujjaszületését. Senki sem tagadhatja le, hogy az elmúlt 80 évéből 43 év az alkotmányos magyar királyságnak jut, s hogy hazánk az ő királysága alatt, minden tekintetben óriási nagy haladást ért el.

És még se történt eddig az, hogy 80 éves korában elmondhatná, miszerint Magyarország és Ausztria a békés együttműködés fonalát megtalálták volna. A dualizmus politikailag beváló fennállása óta, egyetlen intézkedés se történt, mely a két külön államfél *érzelmi világára* hason, egymás országárszének, kulturájának, gazdasági előnyeinek megismerése által, némileg simítsa ama mesterségesen (főleg sajtó által) szított ellentétes felfogásokat, sőt ellenséges irányokat, melyek — sajnos — minden politikai, közjogi, közgazdasági és társadalmi kérdésnél, a két államfél lakosságának hangulatában megnyilatkoztak.

Nagyon is elérkezett annak ideje, hogy kezdjünk már oly utakat keresni, melyeken a békesség csöndesebb világába juthatunk.

Felséges királyunk 80-ik életévének emlékére s megörökítésére a következő javaslatot ajánlom a kormánykörök szives figyelmébe:

„A magy. kir. vallás- és közoktatási miniszter és az osztrák közoktatási miniszter tegyen lépéseket a két államfél kereskedelmi és közlekedésügyi miniszterinél arra nézve, hogy az 1910—11. tanévben az osztrák tanintézetek (közép- és felsőiskolák) tanárai és tanulói a magyar államvasúton és viszont a magyar tanintézetek (közép- és felsőiskolák) tanárai és tanulói az osztrák államvasúton félárú II., illetve III. osztályu jegyekkel utazhassanak tanulmányút céljából. A csoportos jelentkezés legkisebb száma 1 tanár és 20 tanuló lehessen. A magy. kereskedelmügyi miniszterium a magyar iskolák részére, eddig adott kedvezményes vasútjegyekre szóló rendeletét terjessze ki az osztrák államfél iskolákra, 1910—11. tanévre ideiglenes érvénnyel.

A kölcsönös intézkedés mindkét miniszterium részéről, meghozná bizonynyal azon eredményt, hogy a két államfélnek tanárai és serdülő ifjúsága, tisztultabb felfogáshoz, kölcsönös jogtisztelethez, kulturai haladásunk megismeréséhez szoktattatnék. Ha az osztrák iskolák tanárai és ifjúsága fölkereshetnék tanulmányi célból Magyarország nevezetes földrajzi, gazdasági, termelési és kulturális nevezetességeit, gócpontjait, lehetetlen, hogy későbbi korunkban ama lekicsinylésnek tünetei burjánozzanak lelkükben minden magyar dolog iránt, melyeknek eddig az elmúlt 43 éves dualizmus alatt sokszor elszenvetői voltunk. Viszont a magyar tanár és ifjúság is világosabb és igazságosabb szemmel tekinti az osztrák államféllel való törvényes és szabatos kölcsönösségen alapuló összetartás szükségét. Nem adja fel a magyar törvényes jogait azért, hogy elismeri az osztrák államféllel, annak népével való szükséges szimpatikusabb társulást és jobb indulatú közeledést legalább a társadalom nyújtotta módokkal.

Nem mehet ez így tovább, hogy az egyik államfélben csak afféle „huncut német“, a másikban pedig a „Betyarengesindel“ sértőleg megszokott szólamai maradjanak meg az egymásra utalt két államfél ethikai kiindulásainak jelszavai gyanánt. Felséges királyunk dicsőséges uralkodásának méltó ünneplését, a 80-adik esztendő hatásos megörökítését, valóban a turistaság nyújthatná legerősebben. Az utazás bizonynyal barátságos fogadtatással járna mindkét államfél hivatott köreinél és egyesületeinél s a magyar társadalom és turistaság magyaros vendégszeretettel fogadná az osztrák iskolák tanárait és tanulóit, kiket nem a politikai élet áldatlan civódásai, hanem az őszinte tudásvágy és megismertetés ösztönöznek Magyarország meglátogatására.

Meggyőződésemm, hogy ha a két miniszterium eme javaslatomat elfogadná, a közeledés és béke üdvösebb évtizedei következnének, nem volna minden politikai, gazdasági vagy társadalmi kérdés eleve már élére állítva s a dualizmus fentartására és megerősítésére nézve, hathatós társadalmi mozgalom adná meg az érzelmi és tárgyi alapot.





A Zsilvölgy Petrosénynél.

Írta: Gaál István dr. †

Talán nem lesz fölösleges azzal harangoznom¹be, hogy cikkem sem a „karcolat“-ok műfajába sorozható könnyed, — sem az „értekezés“-ek közé számítandó szikár, s mégis többnyire nehézkes írásműnek készült. Szeretném az arany középútat eltalálni. Erre igen sok okom van; a legnyomósabbak egyike az, hogy folyóiratunkban ez már a hatodik közlemény, mely Petrosény környékét és a Szurduk-szorost — kisebb-nagyobb részletességgel — tárgyalja. Igaz ugyan, hogy még ezután is sokan írhatják le ennek a vidéknek szépségeit anélkül, hogy leírásuk apróbb részleteit, fordulóit s az úti élményeket illetőleg ismétlésekbe kelljen esniük, — de én most még a külső formát sem akarom megismételni. S ezt úgy érem el a legkönnyebben, hogy



A MAGYAR-ZSIL PETROSÉNYNÉL.

itt nem csupán zsilvölgyi kirándulásaim egyikét vagy másikat írom le, hanem ezek tanulságainak összegezését, kiegészítve és élénkítve az irodalomban található adatokkal. Az így rajzolt képsorozat veszt ugyan közvetlenségéből, de a közölt adatok nagyobb szilárdsága kitartóbb serkentője lehet az olvasó megismerési vágyának.

De itt még egy más jó oldala is kitérhetik annak, hogy Petrosény környékének ré-

gebbi leírásait — alkalomadtán — emlékünkre idézzük: a fejlődés irányának és ütemének megállapítására gondolok itt legelső sorban.

*

Hogy a Zsilvölgy természeti szépségeit tagtársaink, illetőleg az „Erdély“ azonnal fölsímték és méltatták, legjobban bizonyítja az, hogy folyóiratunk legelső három kötetének mindegyikében találunk egy-egy turista cikket, melyek — ha csak rövidesen is — eléggé hangoztatják Petrosény környékének turista szempontból való érdekességét és fontosságát.

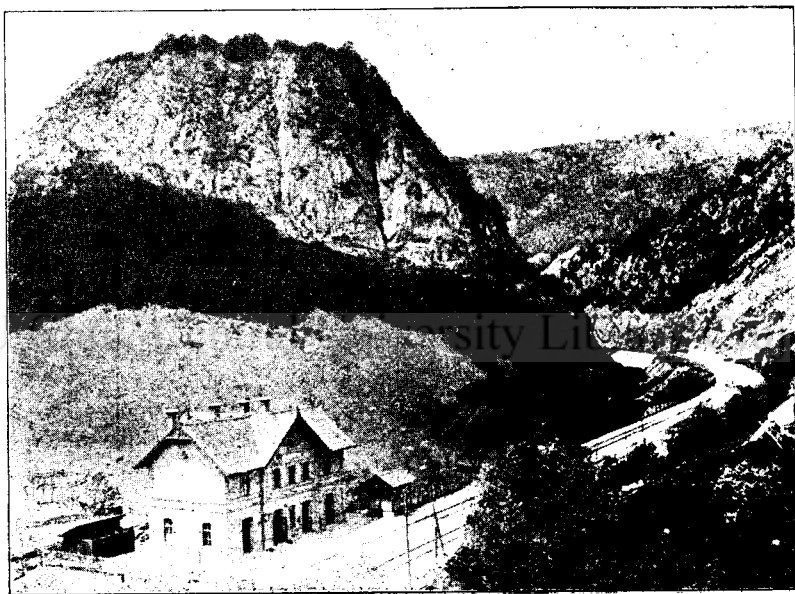
Az I. kötetben (1892) Nemes Ödön „Hunyadmegyei útiképek“ címen emlékezik meg Petrosényről, illetve legbővebben a piski—petrosényi szárnyvonalonról. Ennek festői szépsége egyébként az itt megfordult turisták valamennyijét megragadja, s legtöbbje le is írja. S éppen a leírások gyakorisága miatt nem térek ki ennek a szárnyvonálnak ösmertetésére, annál kevésbé, mert rajta semminemű változást, fejlődést nem tapasztalhatunk. Épen csak megemlíthetem, hogy a második sín pár lefektetésére az előmunkálatok már elkészültek.

Az útvonal legszebb részlete a banicai hágó környéke, melyet a meszerien épített vasúton kényelmesen gyönyörködve szemlélhetünk. Petrosény közvetlen közelében pedig a szintén sok leírást megélt Boli-barlang kínálkozik némi látványossággal. Már Nemes is leírja (i. m. 166—167. l.), s ép ily futólagosan Schwarczel Adél is megemlíti „Petrosényi emlékek“ című vázlatában

(Erdély II. k. 1893. 31. 1.) Hanem turistasági tekintetben — ismétlem — nincs is semmi különösebb jelentősége ennek a barlangnak, jobban mondva természetes alagútnak, s így Szinte Gábor művészre valló festői leírása¹ a tájékozatlant alighanem vérmes reményekre jogosítja. A hangulat-keltő ismeretéből hadd idézzem az alábbiakat:

„... De mi az ahoz képest, ami most elénk tárul?! E sziklatömb alá kis patak zuhog, s egész völgyével beletorkollik annak tágas öblébe. Leereszkedünk 50—60 lépést, hogy jobban szemügyre vehessük a hatalmas portálét, a patak medrében körül-köre lépve közeledünk a sötétlő mélységhez, melyben kékellő levegő hullámszik. Körülötte sárga, vörös színű ereszettel, mohával megpakottan borúl a szikla a siető patak medre fölé, s elnyeli azt habjaival, törmelékeivel együtt. A pokol torka áll itt szemben a zajló étellel, s viruló természet font koszorút a halál kapujára...”

Ma már túlon túl tudjuk, hogy a meszes vidéknek hétköznapi jelenségei a barlangok, s ezeknek már nagyon különös szépségüknek és érdekességüknek kell lenniök, hogy a turista — csak egy pillanatra is — gyönyörködve



BOLI BARLANGI VASÚTÁLLOMÁS.

álljon meg mellettök. A várakból kivezető rejtett alagútnak, kútnak stb. ma már elvesztették misztikus vonzó hatásukat. A természetbúvár pedig legfőleg azt nézi, hogy akad-e a barlangban valami jellemző flórára, vagy faunára, esetleg ősszállati maradványokra?

A Boli-barlangnak is valószínűleg az „Anophthalmus Budae” egy speciális vak bogár faj a legkülönösebb nevezetessége, mely ezenkívül csak a közeli ponoricsi barlangban fordul elő, ahonnan Kenderessy hazánkfi leírta.

A 835 m. magas baniczai hágótól mintegy 10 km. út fut még be a vonat folytonosan lejtőn haladva Petrosényig. A város megpillantásánál valóban érezzük, hogy a vízváltástórol az embertől alig illetett természeti világból az emberi izzadságtól füledt, mindenféle salakkal belepattalt falanszterbe jutotunk. S ha poetikusabb a hangulatunk, csakugyan eszünkbe juthat Berend

¹ Szinte G.: Petrosény vidéke. (Erdély VIII. évf. — 1899 — 9—10. 1.)

Iván elzárt világa: a fekete gyémántok klasszikus területe. És hogyha ma már csak bizonyos túlzással mondhatjuk a Zsilvölgyét elzárt területnek, bezzeg a piski—petrosényi vonal megnyitása (1870), tehát egy félszázadnál is rövidebb idő előtt a földrajzi tényezők a szó legszorosabb értelmében hozzáférhetlenné tették ezt a vidéket. Néhány főuri zergevadászon s talán néhány szász turistán kívül évszámra nem fordult meg itt kaputos ember, hiszen azakkoriban alig 2000 lelket számláló község szegény oláhságát még a végrehajtó sem igen látogatta. (Ma 7800 lélek lakja s így Hunyadmegye legnagyobb helységévé fejlődött.)

Az általános földrajzi és földtani viszonyokat, melyek az elmondottakat és elmondandókat élesen megvilágítják s megokolják, az „Erdély“ 1907. évi folyamában „A geológus mint turista“ c. cikkemben már vázoltam. Itt leginkább a Zsilvölgy térképére (178 l.) öhajtanék utalni, melyen első pillantásra kitűnik, hogy a Magyar- és Oláh-Zsil folyók — eleintén egymással szembe



PETROSÉNY LÁTKÉPE ÉSZAK-KELET FELŐL.

folyván — Petrosénynél egyesülnek; útjukat mintegy 45 km. hosszú, keskeny völgykatlan jelzi, melyet köröskörül valóban tekintélyes magasságú gerincek öveznek. Délről a Határszéli-Havasok és Páring, északról a Retyezát és Szászsebesi hegység, keletről ismét a Páring tömegei állják körül; mind-megannyi kristályos palákból épült, gyűrt hegység. Hatalmasan körül van tehát bástyázva az 1000 m.-nél lejjebb nem süllyedő lánchegységek gerinceivel az a völgykatlan, mely mintegy 140 km.² kiterjedésű. Meg kell azonban azt is jegyeznünk, hogy a Zsil folyók ártere átlag 600 m.-nyire van a tenger színe fölött. (Petrosény magassága 602 m.)

A Zsilvölgy arculatát természetesen legfőképp a bányatelepek módosították. A sok füstölő kéményen, — melynek azelőtt bizonynyal hírét is alig hallották a jó zsilvölgyiek — s a szénportól fekete foltos föld-darabokon kívül leginkább a modern erdőkihasználás tanúsítja feltűnően az idők múlását. Sőt már-már a vidék oláh lakói is mintha kezdenének kivetkőzni ősi eredetisé-

gükből. Ez a folyamat ugyan a konzervatív hajlandóságú hegylakóknál rendszeresen lassú, de Petrosény fejlődése olyan ütemben halad, hogy annak hatása is gyorsabban mutatkozik, mint másutt. S teljesebben meg is értjük ezt, ha a bányákhoz sereglő sokféle népfajt, — köztük a más vidékről való tapasztaltabb oláhot is, — a nagyobb falvak állami iskoláit és Petrosény főgimnáziumát számításba vesszük. Tapasztalásból tudom, mit jelent az egy egész falura nézve, hogy a legmódosabb gazdának nyiltabb eszű csemetéje 3-4, esetleg több gimnáziumi osztályt végez.

Ilyen viszonyok közt tehát az etnografiai állapotok fokozottabb figyelmünkre méltók. De itt csak rövid vázlatra szorítkozhatom, főképp azért, mert a néprajz terén távol vagyok a szaktudástól, s így magam csak néhány kövecskével járulok hozzá ahhoz a színes mozaikhoz, melyet az irodalomban föllelhető adatokból minden érdeklődő összeállíthat.

A zsilvölgyi oláh középmagos termetű, sötét bőrű, fekete hajú és barna szemű. De mégis leginkább talán szabályos metszésű sorra különbözteti meg hátszegvidéki rokonától, s így a szomszédos szebeni típushoz áll legközelebb. Megjegyzem, hogy míg a férfiak általában szabályos, csinos arcuak, a nők között ritkábban akadunk szemrevalóra. Ruházkodás tekintetében jellemzőt alig tudnék fölemlíteni. Szinte Gábor szerint (i. m. 7. l.) a férfiak szűk nadrágot, rövid nyakbavető zekét és kamáslit viselnek. Elmaradhatlan díszök a széles bőrtüsző, mely egyszersmind a zsebek szerepét van hivatva betölteni. Fővegük hatalmas, a tető felé kiszélesedő báránybőr sapka. A nők ruhadarabjai közül az izlésesen és dúsan himzett ing érdemel említést, (a legényeké is bőven van kivarva,) fejdíszük azonban izléstelenül össze-vissza csavargatott vászon vagy tüll. A színes gyöngyöt, függőt, gyűrűt stb. nagy becsben tartják.

Látni való, hogy itt a tárgyi néprajz szempontjából különleges eredmények alig várhatók, mert hiszen foglalkozásuk, a pásztorkodás, szintén általános elterjedésű. Kapu és udvar nélküli lakásuk, házaik formája és berendezése (Szinte G. mindezeket részletesen ismerteti) több más vidéken is azonosak. A kocsi utak hiánya szintén nem csupán a Zsilvölgyre nézve jellemző. Az sem lehet feltűnő, hogy a hegyi járást bámulatosan bírják, gyalog csakúgy, mint lóháton.

Ezen a helyen is tehát legfőképpen a zsilvölgyi folklorera szeretném etnografusaink figyelmét fölhívni, mint amely — eddigi tudásom szerint — még nincs feldolgozva. Hogy miért gondolom érdekesnek, okát alig is kell részleteznem, mert hiszen az eddig vázolt geográfiai kialakulás, Románia lakosságával fönnálló állandó érintkezés stb. általánosságban is eléggé megokolják az érdeklődés fölkeltését.

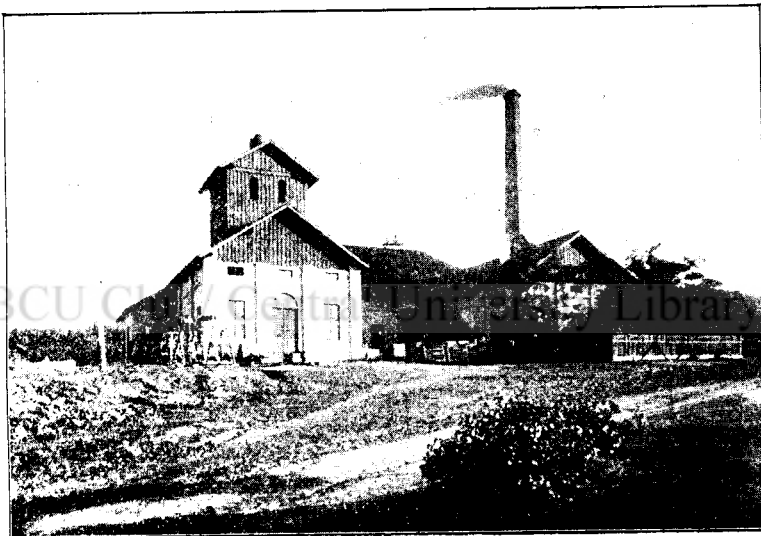
Ez az idevaló oláhságra vonatkozik. Másfelől azonban nem hallgathatom el azt a megjegyzésemet sem, hogy a zsilvölgyi bányatelepekre tódult „nemzetközi“ munkás tömeg is megérdemli figyelmünket. Hogy mely nemzetek vannak itt képviselve? Sokkal rövidebben végezhetnők a fölsorolást úgy, hogy a hiányzókat vennők számba; ilyen csakugyan alig akadna kettő-három. S hogyha az etnografus talán nem is tekinti ezt a tarka, s jóformán pillanatonként változó tömeget alkalmas anyagnak, minden bizonnyal ilyennek ítélné a szociológus, sőt pszichológus és kriminalógus is. Sok érdekes adatot őriz a dévai törvénytörvényes irattára!

A Petrosényt meglátogató turista, főként ha eddig még nem volt köszénbányában, jól teszi, ha valamelyik tárón behatol a „fekete sötétség“-be. Az ilyesmin jó egyszer túlesni; mert azt már csakugyan alig hiszem, hogy valakinek másodsor is kedve kerekedhetnék ilyen tapasztalásra. Ezen a helyen nem írom le részletesebben a petrosényi köszénbányákat, egyrészt mert az előbbi leírók is megtették, s főképp pedig mert attól tartok, hogy leírásom nem

volna alkalmas toborzó. E helyett inkább a „Salgótarjáni Kőszénbánya r.-t.“ Deák aknájának képét mutatjuk be, mely az üzem nagyságát is demonstrálja.

A zsilvölgyi medence földtani és bányászati viszonyairól — mint fentebb is említettem — már megemlékeztem. Ezúttal azonban mégsem kerülhetem el egészen az ismétlés vétségében való leledzésemet; ezt egyébként némileg talán enyhítheti az a két körülmény, hogy előbbi cikkem megjelenése óta számos új tagja van már az E. K. E.-nek, akik számára tehát nem is ismétlés az ismétlés, másfelől pedig a Zsilvölgy ösmertetése valóban nagyon hézagos lenne nélküle.

A zsilvölgyi szénmedence a már említett hegláncok közt fekszik, s közepes mélysége, illetve a medencét kitöltő fiatalabb (oligocén¹korú) üledékes képződmények átlagos vastagsága 500 méter. Megjegyzendő, hogy a legnagyobb vastagságot Petrosénynél tapasztalták, míg innét fogva nyugat felé ez a vastagság fokozatosan csökken. Ennek a ténynek abból a szempontból van jelentősége, hogy az oligocén tengerek összefüggését kinyomozhassuk.



DEÁK-AKNA.

Az említett üledékes képződmények közt összesen 21 szénréteget találtak; természetesen nem valamennyi alkalmas a leművelésre. A széntelepek vastagsága 0,30 és 40 m. közt változik; leggyakoribbak a 0,2—2 m. vastagságúak, melyeket tehát a 20—40 méteres — bányász nyelven „főtelep“ — sokszorosan úlszárnnyal.

Azokat a széntömegeket, melyek a Zsil mai szintje fölött fekszenek, táró bányászattal, némelyiket külfejtéssel művelik le, míg a legnagyobb mennyiségét aknákon szállítják napfényre.

A zsilvölgyi kőszén, — mint az egyébként már ország-világ előtt ismeretes, — a lehető legjobb *barnaszén*. Fekete színe, kagylós törése, sőt kalorikus értéke (6500—7000) és carbonium tartalma (69,5%) is fekete-szénnek minősítenék, ha barna karca, és geológiai kora el nem árulnák. Jó minőségét bizonyítja az is, hogy brikett és koksz készítésre is alkalmas.

Most még csak néhány statisztikai adatot, a széntermelés fejlődésének illusztrálására.

A széntermelés mennyisége volt:

1868-ban	8,000	métermázsa,	(60 munkás);
1878-ban	800,000	„	(280 „);
1888-ban	2.000,000	„	(1200 „);
1898-ban	5.250,000	„	(2250 „);
1908-ban	14.500,000	„	(9900 „); ¹

Kell-e még külön is bizonyítani a fejlődés rohamosságát? S most meg kell még azt is jegyeznünk, hogy miután 1907 óta maga az államkincstár is belépett a zsilvölgyi széntermelők sorába, s az amerikai kivándorlási láz megcsappanása következtében a munkásviszonyok is javulnak valamelyest, a petrosény-vidéki szénbányászat további hatalmas fejlődését várhatjuk.

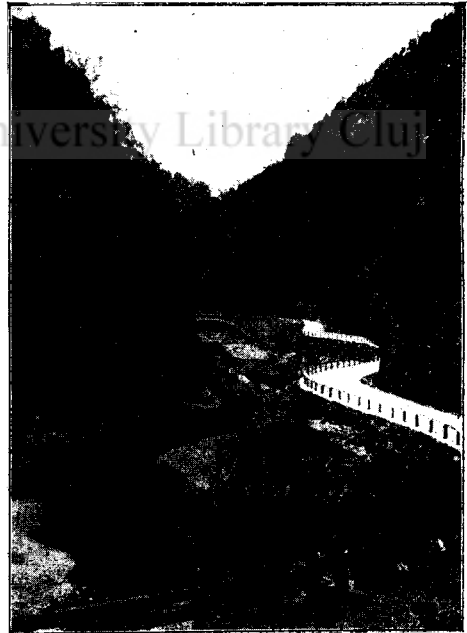
Mindezek után alig kell kiemelnünk, hogy úgy Petrosény, mint Lupény, Vulkán, s a környéki kisebb telepek a bányászat jegyében fejlődnek, illetve lakosságuk úgyszólván kizárólag bányászokból áll. S hogy a tisztviselői kar magyar, csak természetesnek találhatjuk, de az már megjegyzésre méltó örvendetes jelenség, hogy a magyar munkások száma is egyre gyarapszik, amit az újabb keletű petrosényi, lupényi és vulkáni református magyar eklézsiák is demonstrálnak. Épp ily kézzelfogható bizonyítéka a magyarság megerősödésének az is, hogy Petrosényben alapították a hunyadmegyei első vidéki lapot „Petrosény és Vidéke“ címen (1897), s ez azóta is fennáll. Az őslakosság, — melynek úgy a bányászat, mint maga a rohamos fejlődés sem volt inyére, — följebb húzódott a hegyek közé.

Hanem hagyjuk el már most mink is a füstös, kőszénporos völgykatlant, s tekintsünk szét a balzsamos levegőjű hegyvilágban.

Turista szempontból a vén *Retyezát* kínálkozik tán legelső sorban. Ezt a hegységet azonban 1—2 lelkes petrosényi turistán kívül senki sem szokta erről az oldaláról megmászni. Nemcsak megszokottabb, hanem tényleg kényelmesebb is Hátszeg felől, a Nagysebesvíz (Riu mare) völgyén följutni, s ez az út rövidebb is a Retyezát legszebb csúcsaihoz és tengerszemeihez. Hosszabb turára indulók azonban megszokták tenni azt, hogy Hátszeg felől följutva, a Zsil völgyébe ereszkednek alá.

A *Határszéli Havasok* láncát sem szokták fölkeresni turistáink, pedig a Vulkánhágó környéke csakugyan megérdemelné a közelebbi megtekintést.

Ezeket a Petrosény felől elhanyagolt turista területeken kívül azonban van kettő olyan is, melyek úgy a szorosabb értelemben vett turistaság, mint általában az idegenforgalom keresett céljainak mutatkoznak. Az egyik a Zsil áttörési helye a Kárpátokon, az úgynevezett *Szurduk*, a második a *Páring* hegytömege.



RÉSZLET A SZURDUK SZOROSBÓL.
(PECCOL SZ. FELVÉTELE.)

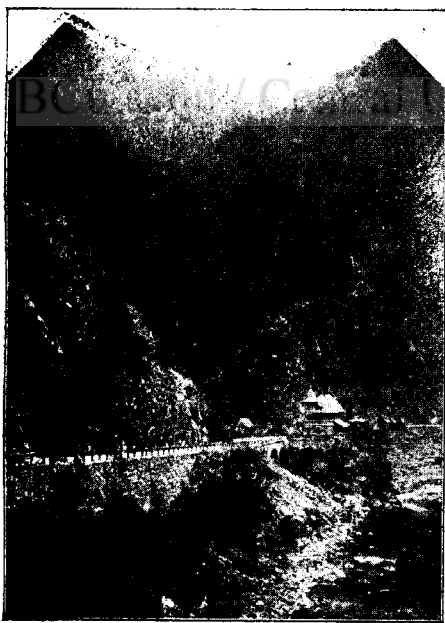
¹ Ezeket az adatokat *Heinrich Viktor*: „A Zsilvölgy bányászatának rövid ismertetése“ (Hunyadmegyei Almanach II. kötet, Déva, 1910.) című művéből vettem.

Akik csak egyszer fordulnak is meg Petrosényben, könnyen tisztába jöhetnek az iránt, hogy az itteni idegenforgalom vonzó ereje csaknem kizárólag a Szurduk. Ennek igen egyszerű magyarázata az, hogy igen közel (6 km.) van, kocsin kényelmesen megjárható s így minden fáradság nélkül valóban ritka szép tájrészletekben gyönyörködhetünk. Ha minden áron hasonlatot keresnek, szinte azt mondhatnám, hogy a Szurduk az Alduna Kazánszorosának kisebbitett, s így közvetlenebb hatású mása. S hogyha a kristályvízű Zsil folyót a Duna titáni erejű víztömegével nem is hasonlíthatjuk össze, az aldunai Széchenyi-út, s a Szurduk szoros országútja valóban sok rokon vonást tüntetnek föl.

... Valóban, még ha lépésben hajtunk is, gyorsnak találjuk kocsink haladását, annyira gyors a tájrészletek váltakozása. S ha itt-ott — többnyire közvetlenül a Zsil medre mellett — megpillantjuk a régi, valóban nyaktörő gyalogösvénynek nyomait,¹ s elgondoljuk, hogy még nem is oly régen ez volt az egyetlen közlekedési vonal errefelé, a kitűnő karban tartott országúton való kocsizás bizónnyal még fokozottabb élvezetet nyújt, mert hiszen a legközvetlenebb módon összehasonlíthatjuk a múltat a jellel. Egyszersmind teljes mértékben fogjuk méltányolni úgy a magyar, mint a romániai útépítő szakközegek munkáját s az illetékes hatóságok tevékenységét.

Egyik-másik turista-vértünk ugyan esetleg sajnálattal veszi tudomásul a nyaktörő gyalogösvény elmulását, s visszakívánja a „rég, jó időköt“, melyekben Schwarczel Adél még ezeket írhatta: „Hogy kavarog, zúg, örvénylik itt az egyesült Zsil két magas sziklafal között harsogva. A karfátlan, magasan

húzódo ösvényen szirtoldalhoz simulva halad előre az útas, mert mintha hívná, vonná le egy láthatatlan Loreley, mint ahogy vonja a magas oldalról aláömlő vizeséseket. A csillogó gneisztól ezüstszinű szirtek között örök szél orgonál kiegészítve a vízőkozta nagyszerű rapszodiát.“ De én, bár belém is jócskán szorult a legjobb minőségű turista-vérből, mégis csak amondó vagyok, hogy ámbár sok esetben legszebb a szűz természet, s abban is van valami, hogy a küzdelem kívánatosabbnak, értékesebbnek, szebbnek tünteti föl fáradozásunk célját: de viszont a küzdelem szellemi energiánk egy részét is elfogyasztja s így többet vagy kevesebbet veszítünk fogékonyságunkból. Meg is vagyok győződve, hogy a repülőgépek korszaka a turistaságnak hatalmas föllendülését vonja majd maga után, legfőképp azért, mert közelebb fogja hozni az embert az abszolút gyönyörködés élvezetéhez.



RÉSZLETEK A SZURDUK ROMÁNIAI RÉSZÉBŐL.
(PECCOL SZ. FELVÉTELE.)

S hogy Petrosény kulturájának haladásáról ez oldalról is tájékozva legyünk, fölemlítem, hogy a Szurdukon keresztül Romániába (Tirgujlen át Turnu-Severinig) vivő műút 11 évig tartó építés után csak 1896-ban készült el. (A magyar — kisebb — darab már jóval előbb készen volt.) Ma pedig már a legkomolyabban tervezik a szurduki vasutat is.

¹ Ennek az ösvénynek egy részletét *Téglás István* egy rajzán láthatjuk az „Erdély“ III. k. 379 lapján.

Ime ismét csak száraz adatok halmazát nyújtom, a helyett, hogy a Szurduk szépségeit írnam le. De mikor ezek valóban leírhatlanok! Mert azzal, hogy a kristályospala hegylánc mély szakadékán, a Szurdukon, tajtékzó zúgással, örvényléssel rohanó kristályhabokat, a hasadék szédítően meredek sziklaormóit, falait, a hatalmas kőfolyamokat s a változatos, gyönyörű szál-erdőt, — mely kivált ősz felé valóságos tündéri szinpompát mutat — bármily nagy lelkesedéssel is leírom, a szoros szépségeiről valóban még csak halvány fogalmat sem nyújtottam. Igaz, hogy „in magnis et voluisse sat est“, de itt mégis úgy tűnik föl, hogy legjobban teszem, ha a festeni akaró tollat leteszem s ehelyett a megértető tollat veszem elő.

Némi kárpótlásul szolgáljon a közbeiktatott néhány fénykép, melyeknek a valósághoz való viszonyát t. tagtársaim gyakorlott szeme hiven megítéli.



UZSONNA A SZURDUKBAN.

Ami már most a Szurduk megtekintésének gyakorlati kivitelét illeti, ha nem Petrosényben éjjeleztünk, legjobb a délutáni órákra hagyni, még ha a délelőtti (10 órás) vonattal érkezünk is. Tanácsos ugyanis a közigazgatási hatóságnál határátlépési igazolványt szerezní, mellyel a hosszabb, s bizony szebb romániai részt is megtekinthetjük. Ha pedig közben ozsonázunk is úti elemőzsiánkból, kirándulásunk 4 órát is igénybe vesz. De hogyha a délutáni (5 órás) vonattal okvetlenül vissza akarunk Petrosényből útazni, vagy déltájban kell a Szurdukba indulnunk, vagy tetemesen kisebb részt nézhetünk csak meg, miután a bérkocsik lovai kellemetlen passiv szerepet szoktak játszani visszajövet.

Ujfent a fekete gyémántok területén járunk tehát s ha szurduki szemlénk izelítőnek megtetszett, tán könnyebben szánjuk el magunkat a Paring beba-

rangolására is. Erről a hegységről ez alkalommal nincs szándékom írni. Futólag is egyrészt azért emlitem, mert legújabbán főképp Schréter Zoltán dr. geológus kutatásai révén¹ elég hű és érdekes képét nyertük a Paring diluviális eljegesedési viszonyainak. S miután Schréter dr. igen pontosan térképezte is a hegységet, megjelölve a hajdani jégárok nyomait, barangolásunk valóban tanulságos lehet, sőt ha egy-két újabb bizonyítékot is sikerülne föl kutatnunk, a tudomány is hasznát látná.

Ez az egyik. A másik ok pedig az, hogy megemlékezzem a *Siebenb.-Karpateen-Verein zsilvölgyi osztályáról*, melynek megalakulása Fabinyi J. dr. bányaorvos érdeme.

A S. K. V. zsilvölgyi osztálya Petrosény székhellyel 1884-ben alakult, s a környék turistasági földolgozásában tevékeny részt vett. Legfőképpen természetesen a Paringot szemelte ki működése teréül, ahol már a 90-es években



PARING PETROSÉNY FELŐL TEKINTVE.

menedékházat is épített. Az osztály meghívására az egyesület IX. közgyűlését (1887 aug. 25.) Petrosényben tartották meg.

A legfontosabb mégis, hogy 1903-ban a nagyszebeni és zsilvölgyi osztályok — osztrák és német mintára — vezető-iskolát szerveztek. Aki tehát vezetővel akarja megjárni a Paringot, a szász egyesület alkalmazottját kell igénybe vennie.

Ehez már most csak azt akarom megjegyezni, hogy Petrosényben, de az egész Zsilvölgyön is, valóban minimális a szász nemzetiségű lakosság s ime majd egy negyed század óta kitartóan és sikeresen működik ott egy turistaosztály. Bezzeg mi semmire sem tudtuk vinni. A 90-es évek első nekibuzdulása idején (1895 aug. 10.) alakult ugyan itt is az E. K. E.-nek egy osztálya, de működéséről, s ennek jelentősebb bizonyítékairól semmit sem sikerült kinyomoznom. Az meg egészen kétségtelen, hogy 10 éven belül semmi sem történt itt a magyar turistaság érdekében, pedig úgy a terep, mint egyéb külső és belső tényezők oly kedvező alakulást mutatnak, mint kevés más helyen. Hiszen, hogy mást ne is említsek, ott van a hegyvidéket szerető bányász

¹ Schréter Z.: A Páreng hegység orográfiai és glaciológiai viszonyairól. (Földr. Közlem. XXXVI. köt.) Budapest, 1908.

tisztviselők nagy száma, másrészt pedig az állami főgimnázium lelkes tanári kara, mely a legegyszerűbb természetrajzi vagy földrajzi kirándulás alkalmával is a turistaság klasszikus területét mutathatja be a tanuló ifjúságnak.

De nem folytatom. Cikkem távolról sincs arra berendezkedve, hogy a petrosényi E. K. E. osztály megalakítását még csak kezdeményezni is akarnátna. Ennek a kezdeményezésnek egészen máshonnan kell kiindulni. Még sem kell mondanom, hogy honnan

. . . Akik úgyszólván naponta látják, mikép özönlik egyre jobban és jobban a magyar turista is a Zsilvölgy szépségeinek s a Páring főséges tanúságainak megtekintésére, önszántukból — mintegy belső szükségéből — is megalakítják a magyar turista osztályt. S ez aztán minden bizonnyal maradandó is lesz!



Könyvesház.

A Magyarországi Kárpát-Egyesület évkönyve. XXXVII. évf. Igló. 280. l.

Vaskos füzet áll előttünk tanuságos és gazdag tartalommal. A közölt cikkek leginkább a Magas-Tátrával foglalkoznak. Az évkönyv tulnyomó részét 70 lapon át útleírások képezik. Bennünket leginkább a Lövy Emma Radnai kirándulása érdekel. A Radnai havasok gyönyörű tájairól e leírás eddig a legkimerítőbb és lehangulatatosabb. Az évkönyv második része

már szakkérdésekkel foglalkozik, a harmadik rész az egyesület működését ismerteti. A negyedik rész apró közleményeket tartalmaz. Az évkönyvhez a Prelunka menedékházat, a Kassavárhegyi Rákóczi kilátó-tornyot és a Tátra csúcsot ábrázoló igen szép képmelléklet van csatolva

M. K.

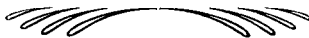
Turistaság és alpinizmus.

Szerkeszti: dr. Vigyázó János. Havi folyóirat. Kiadja a Budapesti Egyetemi Turista-Egyesület.

A tevékeny fiatal egyesület Turistaság és Alpinizmus címmel egy folyóiratot indított meg. Az első szám igen szép és változatos tartalommal jelent meg. Vezető cikke S. J. tollából Munka előtt címmel jelzi a célt, amelynek érdekében a folyóirat megindult. A második cikkely dr. Komarniczky Gyula a Gerlachfalvi csúcs megmászását írja le hangulatosan és szépen. E közleményt 3 jól sikerült

felvétel illusztrálja. Ezután dr. Jankovich Marcellnek Mont-Blanc című költeménye következik. Majd a Mecsekről ír Kantavári és Strombolinról dr. Stömpl Gábor. A tartalmas füzetet hivatalos rész, irodalmi ismertetés és egyéb turistaságot és sportokat érdeklő apróbb közlemények zárják be. A szépen kiállított folyóiratnak, melyet több szép kép ékesít, előfizetési díja 6 korona.

M. K.





Különfélék.

Hajnalhasadás. Lapunk folyó évi 5-ik számában közöltük volt Tolnay Ákos „Hajnalhasadás“ című képét. Erre vonatkozólag most utólag említjük meg, hogy e képet a „Könyves Kálmán Magyar Műkiadó R. T. (Budapest, Nagymező-utca 37—39. sz.) jogosításával közöltük. E kép sokszorosítási joga ugyanis ezen intézeté és a műlap is ott jelent meg. A kép, mely fehér margóval 101/57, margó nélkül pedig 70/32 cm. nagyságú, heliogravure (rézfénymetszet) kivitelű és az eredeti képnek minden finomságát a leghívebben tükrözi vissza. A kép izléses fakeretben 62

koronáért kapható és 3 koronás havi részletfizetés mellett is megrendelhető a fenti cégnél.

Adományok a Nagykőhavas E. K. E. menedékház céljaira. Lészay Ferec birtokos (Magyargorbó) 10 kor., Mihály Pál p. ü. tanácsos (Kolozsvár) 4 kor., Merza Gyula E. K. E. főpénztáros (Kolozsvár) 5 kor., Ferry Oszkár csendőrezredes (Kolozsvár) 1 kor., dr Szalay Béla E. K. E. ügyvivő (Nagyszeben) 10 kor., Szász József igazgató (Torda) 1 korona Hálás köszönetünket fejezzük ki a szives adományokért.



A magyar kir. államvasutak téli menetrendje 1910—1911-re.

A magyar királyi államvasutak vonalain és az általuk kezelt magánvasúton f. évi október hó 1-től a téli menetrend lép életbe, mely a jelenleg érvényben lévő nyári menetrenddel szemben a következő lényegesebb változásokat tartalmazza:

A budapesti keleti pályaudvar—bruck—királyhidai vonalon.

A Budapestől d. u. 5 óra 15 perckor Győr felé induló gyorsvonaton, illetve az ehhez csatlakozó Győrről este 8 óra 10 perckor induló személyvonat Bruck—Királyhidán Wien felé nem nyer csatlakozást.

Kőérberek megállóhelyen az összes személyszállító vonatok megállása megszüntetettik.

A kisterenye—kisujszállási vonalon.

A Kál-Kápolnáról jelenleg d. u. 12 óra 30 perckor Kisujszállásra induló személyvonat korábban és dedig d. e. 11 óra 49 perckor fog indulni és a Kassa felől érkező gyorsvonathoz nem fog csatlakozni, ellenben Kisujszálláson csatlakozást nyer Budapest felé.

A nagykároly—zilahi vonalon.

A Zilahról jelenleg reggel 7 óra 35 perckor az új menetrend szerint pedig d. e. 8 óra 24 perckor induló vonat Zilahon csatlakozást nyer Dés felől.

A máramarossziget—aknaszlatinai vonalon.

A Máramarosszigetről d. u. 3 óra 40 perckor induló és oda d. u. 4 óra 43 perckor visszaérkező vegyesvonat megszüntették.

A szatmárnémeti—felsőbányai vonalon.

A Felsőbányáról este 7 órakor Nagybányára induló v.-vonat megszüntették.

A nagykároly—csapi vonalon.

A Csapról jelenleg reggel 7 óra 15 perckor az új menetrend szerint pedig d. e. 9 óra 32 perckor induló vonat Csapon csatlakozást nyer Nyiregháza és Szerencs felől.

Az alvinc—nagyszebeni vonalon.

Nagyszeben és Koncza között a jelenleg hetenkint 3-szor közlekedő Nagyszebenből d. u. 12 óra 25 perckor induló és Nagyszebenbe este 9 óra 50 perckor visszaérkező vegyesvonat megszüntették.

A budapest—predeáli vonalon.

A Budapest nyugoti pályaudvarról este 9 óra 35 perckor induló gyorsvonat Magyaránadas állomáson feltételesen, a Budapest nyugoti pályaudvarról d. u. 2 órakor Kolozsvárra induló és a Kolozsvárról este 9 óra 55 perckor Budapest nyugoti pályaudvarra érkező gyorsvonat Kissebes állomáson, a Kolozsvárról d. u. 1 óra 50 perckor Budapest nyugoti pályaudvarra érkező gyorsvonat Magyaránadas és Kissebes állomásokon a Budapest nyugoti pályaudvarról d. u. 2 órakor induló kolozvári gyorsvonat Biharpüspöki állomáson, az összes személyszállító vonatok a gyorsvonatok kivételével, Harasztos és Szederjes kitérőkön, a Csucsáról reggel 3 óra 57 perckor Nagyváradra induló személyszállító vonat Zichybarlang megállóhelyen és végül a Kolozsvárról d. u. 1 óra 20 perckor Nagyváradra induló személyszállító vonat Élesd megálló 18 sz. órháznál rendszeren megfognak állani.

A székelykocsárd—brassói vonalon.

A Brassóról jelenleg reggel 5 óra 40 perckor Mádéfalvára induló személyvonat forgalma a mádéfalva—székelykocsárdi vonalrészre is kiterjesztetik és Mádéfalváról d. e. 10 óra 20 perckor fog indulni, Székelykocsárdra pedig este 7 óra 17 perckor érkezni.

A Brassóból jelenleg d. e. 8 óra 3 perckor Székelykocsárdra induló személyvonat megszüntették.

A Csikszerdáról jelenleg d. u. 4 óra 20 perckor Székelykocsárdra induló személyvonat Brassóból kiindulólág és pedig d. e. 10 óra 55 perckor és Csikszeredáról d. u. 3 óra 8 perckor fog indulni.

A Székelykocsárdról jelenleg d. u. 4 óra 38 perckor Gyergyószentmiklósrá, és az este 8 óra 40 perckor Marosvásárhelyre, továbbá a Csikszeredáról jelenleg reggel 5 óra 45 perckor Székelykocsárdra, végül a Brassóról jelenleg este 6 óra 17 perckor Mádéfalvára induló személyvonatok korábban fognak indulni.

A marosludas—besztercei vonalon.

A Besztercéről jelenleg d. u. 12 óra 40 perckor Marosludasra és a Marosludasról jelenleg d. u. 5 óra 18 perckor Nagycég—Budatelkére induló személyszállító vonat korábban, vagyis d. u. 12 óra 17 perckor, illetve d. u. 4 óra 39 perckor fog indulni.

A mádэфalva—gyimesi vonalon.

A Mádэфalváról jelenleg este 7 óra 9 perckor Gyimesre induló személyszállító vonat helyet új vonat helyeztetik forgalomba, mely Mádэфalváról reggel 6 óra 10 perckor indul és Gyimesre d. e. 10 óra 12 perckor érkezik.

A sepsiszentgyörgy—berecki vonalon.

A Bereckről jelenleg reggel 6 órakor Sepsiszentgyörgyre induló személyvonat helyett d. e. 8 óra 20 perckor új vonat fog indulni, mely Sepsiszentgyörgyre d. e. 11 óra 50 perckor érkezik, míg a Bereckről jelenleg d. u. 12 óra 18 perckor Sepsiszentgyörgyre induló vonat korábban és pedig 11 óra 40 perckor fog indulni.

A Sepsiszentgyörgyről d. e. 10 óra 11 perckor induló személyvonat helyett d. u. 12 óra 49 perckor új vonat fog indulni, mely Bereckre d. u. 4 óra 16 p. fog érkezni.

A küküllőszög—parajdi vonalon.

A Küküllőszögről jelenleg d. e. 10 óra 21 perckor Dicsőszentmártonba induló és onnét d. u. 12 óra 23 perckor Küküllőszögre visszainduló személyvonat meuetrendje alábbiak szerint változik. Küküllőszögről indul d. e. 9 óra 40 p., Dicsőszentmártonba érkezik d. e. 11 óra 2 perckor; az ellenirányban Dicsőszentmártonból indul d. e. 11 óra 17 perckor és Küküllőszögre érkezik d. u. 12 óra 38 perckor, hol Budapest felé közvetlen csatlakozást nyer.

A budapest nyugoti pályaudvar—marcheyi vonalon.

A Budapestről reggel 6 óra 50 perckor Wien felé induló keleti expresszvonat Galánta állomáson feltételesen megállítatik.

A nyári évad tartamára forgalomba helyezett helyi vonatok közül a Budapestről reggel 5 óra 35 perckor induló vonat kivételével, mely télen is Érsekújvárig fog közlekedni, az alábbi vonatok szüntettetnek meg és pedig

Érsekújvártól Budapestig: a Budapestre éjjel 11 óra 50 p. érkező vonat.

Budapest és Párkányána között a Budapestre d. e. 8 óra 45 perckor érkező és a Budapestről este 8 óra 20 perckor induló vonat olyképen, hogy az utóbbi vonat október és április hónapokban Budapesttől Vácig, november hó 1-től bezárólag március hó 31-ig pedig Budapesttől Dunakeszi-Alagig fog közlekedni.

Budapesttől Szobig a Budapestről d. u. 5 óra 20 perckor induló vonat Budapest és Nagymaros között a Budapestről d. e. 8 óra 45 perckor és d. e. 11 óra 35 perckor induló, valamint a Budapestre d. u. 5 óra 45 perckor és éjjel 10 óra 25 perckor érkező vonat, melyek közül azonbau az utóbbi Váctól Budapestig október és április hónapokban forgalomban marad, illetve újból forgalomba helyeztetik.

Budapest és Dunakeszi—Alag között a Budapestről este 8 órakor induló vonat november 1-től bezárólag március hó 31-ig nem fog közlekedni.

Rákospalota—Újpesttől—Budapestig megszüntettetik a Budapestre reggel 3 óra 51 perckor érkező vonat.

A Párkányánáról reggel 8 óra 10 p. Budapestre érkező vonat Rákospalota—Újpest állomáson rendszeren megállítatik.

Ugyanazon állomáson megengedtetik a felszállás a Budapestre este 8 óra 20 perckor és este 8 óra 50 perckor érkező vonatokra is.

A Budapestről d. u. 2 óra 10 perckor Párkányánára induló vonat Dömös átkelésen nem állítatik meg.

A pozsony—lipótvári vonalon.

A reggel 5 óra 45 perckor Pozsonyba érkező személyvonatnál Nagyszombat és Pozsony között az egy útra szóló szomszédos forgalmu menetjegyek használata kizáratik.

A pöstyén—verbói vonalon.

Az esti vásár- és ünnepnapok megszűnnek.

A hőlak—trencsén—teplicz—trencsénteplicz-fürdői vonalon.

A Hőlak—Trencsén—Teplicről éjjel 2 óra 40 p., d. u. 1 óra 35 perckor, este 8 óra 15 perckor és éjjel 11 óra 30 perckor induló, valamint a Hőlak—Trencsénteplicre éjjel 1 óra 32 perckor, reggel 5 óra 3 perckor, d. u. 5 óra 50 p. és éjjel 10 óra 39 perckor érkező motorosvonatok forgalmon kívül helyeztetnek.

Az érsekújvári—németprónai vonalon.

A jelenleg Nagybélicről Nyitraig személyszállítással közlekedő délutáni teher-
vonat csak Nagytapolcsánytól Nyitraig fog személyeket szállítani.

A cegléd—kupai—kovácsmajori vonalon.

A Ceglédről este 6 óra 51 perckor Csemőre induló és onnan este 8 óra 55 perckor Ceglédre érkező motoros vonatok Cegléd és Csemő között csak be-
zárólag október 31-ig fognak közlekedni. November 1-től kezdve az előbbi vonat Gerje és Csemő között, az utóbbi pedig egészen megszűntetik, ellenben Csemő-
től Ceglédig egy új vonat helyeztetik forgalomba, mely Ceglédre este 8 óra 12 perckor érkezik.

A budapest—orsova—verciovorai vonalon.

Budapest és Cegléd között a vásár- és ünnepnapokon közlekedő déli, illetve
esti vonat megszüntették.

Szeged és Kiskunfélegyháza között a Szegedre reggel 5 óra 37 perckor érkező
valamint a Szegedről este 8 óra 15 perckor induló helyi vonat forgalmon kívül
helyeztetik.

Az Orsováról jelenleg este 7 óra 5 perckor Domasnia Kornyára induló sze-
mélyszállító tehervonat Orvosáról már este 6 óra 44 perckor fog indulni.

A szeged-rókus—dáljai vonalon.

A Szeged-Rókusról d. u. 3 óra 12 perckor Szabadkára induló és onnét éjjel
10 óra 1 p. Szeged-Rókusra visszaérkező személyvonatok forgalma megszüntették.

A temesvár-józsefváros—buziás fürdői vonalon.

Az esti vonat helyett Buziás fürdőről Temesvárra, egy délutáni személyvonat
helyeztetik forgalomba, mely Buziásfürdőről d. u. 5 óra 15 perckor indul és Temesvár-
Józsefvárosra este 6 óra 50 p. érkezik.

A Buziásfürdőről d. u. 12 ó. 50 p. Temesvár Józsefvárosra érkező és az onnan
d. u. 3 óra 15 p. visszainduló személyvonatok forgalma megszüntették.

Az india—vinkovcei vonalon.

Rumától Indiáig egy tehervonat fog naponta személyszállítással közlekedni,
mely Rumáról d. u. 12 óra 20 perckor fog indulni és Indiára d. u. 1 óra 19 p.
érkezni, hol Ujvidék felé csatlakozást nyer.

(Folyt. köv.)