

M. Irod. O.

12311.
14.

Magyar
IRODALMI
RITKASÁGOK

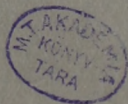
Szerkeszti Vajthó László

14.

VEDRES ISTVÁN:

A TISZÁT A DUNÁVAL
ÖSZVEKAPCSOLÓ
ÚJ HAJÓKÁZHATÓ CSATORNA
(1805.)





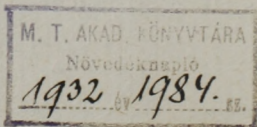
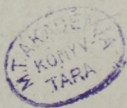
MAGYAR IRODAJMI RITKASÁGOK
SZERKESZTI VAJTHÓ LÁSZLÓ
— XIV. SZÁM. —

A TISZÁT A DUNÁVAL
ÖSZVEKAPCSOLÓ ÚJ
HAJÓKÁZHATÓ CSATORNA,
MELYNEK HELYÉT NEMCSAK MAGYAR-
ORSZÁG, HANEM AZ EGÉSZ AUSZTRIAI
BIRODALOM HASZNÁRA FELKERESNI
ÉS MEGHATÁROZNI IGYEKEZETT

VEDRES ISTVÁN

A MAGYARORSZÁGON HITELES ÉS SZABAD
KIRÁLYI SZEGED VÁROSÁNAK
ESKÜDT FÖLDMÉRŐJE.

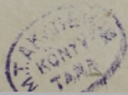
SZEGEDEN
GRUNN ORBÁN BETŰIVEL.



Budapest-Székesfővárosi VIII. ker. Vas-utcai
 „Gróf Széchenyi István“ felső kereskedelmi
 iskola 1931—32. tanévben végzett növendékei:

Baracskaí Gábor	<i>Kaufmann Imre</i>	Pomezánski Zoltán
Bartal György	Káldor János	Redl Ferenc
Bencze József	Káldor László	Reiss Károly
Berey Károly	Kertész Sándor	Réthy Károly
Bohor Albert	Király Sándor	<i>Révay Endre</i>
Bolgár Imre	Kiss Ernő	Scheiling János
<i>Bóle Lajos</i>	Klitsch István	Schneider Kálmán
Brém István	Klopfer János	<i>Schulhof Dénes</i>
<i>Cigój Emil</i>	Kocsis István	Simon József
Cserny József	<i>Koncsek Béla</i>	Sonnenschein Vilmos
Deutsch Ferenc	Kovács Kálmán	Soós Kálmán
Faragó Lajos	Kovács Lajos	Strasser Miklós
Farkas Gyula	Laczkó Imre	Styaszni Gyula
<i>Fikner László</i>	László István	Szabó Imre
Gáspár Gábor	Leblanc Lajos	Szabó Iván
Gedeon Jenő	Lehel Károly	Szegletes József
<i>Grosz István</i>	<i>Lichtenstein Ferenc</i>	<i>Szlávicsek Béla</i>
Guld Alajos	Lőwy Imre	Szóbel Miklós
<i>Hajós Géza</i>	Mahdal József	Tetl Gusztáv
Hammerschmidt	Mayer Sándor	Trapp István
Lajos	Mészáros Zoltán	Varga László
<i>Havas László</i>	<i>Montz Lajos</i>	Vágó Ödön
Hegyi Jenő	Nagy Gyula	Vámos Lajos
Hercz Pál	Nagy Tibor	Vécsy Zoltán
Herr Zsigmond	Nágovitz József	Wahl Béla
Horváth László	Neubauer Miklós	Weisz Sándor
<i>Huszár László</i>	Novák Dezső	Wunder Lajos
Israel Menyhért	Oláh Dezső	Zacsek György
Jancsik Gyula	Oravetz Zoltán	Zacsek Imre
<i>Jánosik István</i>	Pelz Vilmos	Zirkelbach István
	<i>Piribauer Károly</i>	

Találkozunk 1942. június 29-én, Péter és Pál
 napján.



Intézetünk utolsó évfolyamos ifjúsága, a „Magyar Irodalmi Ritkaságok“ szellemi sikerén felbuzdulva, tanulmányainak megfelelően, közgazdasági művet rendezett sajtó alá. Örömmel támogattam távozó diákjaink e lelkes vállalkozását. Meggyőződésemm, hogy *Vedres István* közérdekű művének kiadásával jó ügyet szolgáltunk és közelebb hoztuk a mai ifjúságot iskolánk patrónusának, gróf Széchenyi Istvánnak szelleméhez. Tanítványaink így még inkább magukkal viszik a gyakorlati életbe a magyar közművelődés és közgazdaság szeretetét.

Budapesten, 1932. május havában.

Krisch Jenő,

a Budapest-Székesfővárosi VIII. ker.
Vas-utcai „Gróf Széchenyi István“
felső kereskedelmi iskola igazgatója.

BEVEZETÉS.

Alig van tennivaló hazánkban, melyről annyit írtak és beszéltek volna az elmúlt tíz év alatt, mint az Alföld hasznosításáról. A Duna—Tisza-közi és a Tiszántúli Mezőgazdasági Kamara gyakorlati téren, a Szegedi Alföldkutató Bizottság pedig tudományos eszközökkel dolgozik a kitűzött cél érdekében. Magánosok és intézmények, egyetemek és minisztériumok, a tudományos és a napi sajtó állandóan felszínen tartják az égető kérdést. Szinte jelszó lett, hogy a magyarság az Alfölddel él vagy azzal pusztul.

Jó másfélszázaddal előbb ugyanígy volt. A török kiűzése után ősvadon volt az Alföld, melyről olyan megrázó képet fest *Szekfü Gyula* Magyar Történetében.¹ A nagy hátramaradást máig sem tudta pótolni a magyar róna, pedig ma ott van életünk kútfeje és népünk ereje. Innét a nagy érdeklődés az Alföld iránt.

Amikor a XVIII. század 90-es éveiben a reformmozgalmak megindultak, előtérbe került az Alföld közlekedésügye is. A gazdasági élet nagy átalakulása tömegszállítást sürgetett, ami

¹ Szekfü Gyula: Magyar Történet, V. k. 1—14. l.

az akkori technikai viszonyok mellett csak víziúton történhetett. A folyószabályozások és csatornázások felé fordult az érdeklődés, melyekre Franciaország és Hollandia jó példát mutatott. Nálunk ebben az időben csak a Ferenc- és Béga-csatorna valósult meg. Vedres István szegedi mérnöké az érdem, hogy a korábban felvetett² Pest—Tiszai csatorna gondolata nem aludt el.

Vedres Szeged és Pest-Soroksár összekötését javasolja és vitába száll azokkal, akik a szolnoki vagy csongrádi torkolat mellett kardoskodnak. Kifejti a csatorna gazdasági előnyeit: megoldaná a terményértékesítés nehézségeit és lendítene a paraszt állapotán; előbbre vinné a tagosítás, istállózás és vízszabályozás kérdését; előmozdítaná a talajjavítást és az új növények meghonosítását. A csatornával kapcsolatban Szegeden létesülne az első magyar közraktár, hajógyár és téli kikötő. Vedres elsősorban a Pest—szegedi csatornát hirdette, de ezzel nem elégedett meg. Szerinte a Duna—Tisza-csatorna csak úgy lenne teljes és igazán hasznosítható, ha hozzákapcsolódnék a Tisza-balparti csatorna is, mely Tokajnál, Tiszaújlaknál vagy Tiszafürednél kezdődnék és az összes balparti folyók érintésével a Karas vizén keresztül szakadna a Dunába. A csatorna hajózó-, szállító- és öntöző alkalmatosság volna.

² Az 1790—90-iki országgyűlés reformmunkálataival kapcsolatban merült fel a Duna—Tisza csatorna első terve.

Elgondolását részletesen kifejti egyik vízműtani tanulmányában.³

Vedres a vízi közlekedésen kívül foglalkozott a gyakorlati közgazdaság más kérdéseivel is. 35 éves (1786—1821) szegedi mérnöksége alatt az erdősítés, ármentesítés és mintagazdaság állt szívéhez legközelebb. Az ő javaslatára rendelte el a város a csemetefák ültetését. Minden házas gazda köteles volt esztendőnként száz darab fát ültetni, melyeknek helyét a lelkes mérnök maga jelölte ki. Héroszi munka volt ez, de gyümölcsöt hozott, mert a pusztító homokot sikerült megkötni, amely pedig Kisteleken már ablakmagasságig ért.⁴

Az ármentesítésben Vedres járt elől jó példával. A Tisza balpartján közel 4000 holdnyi vízjárta földet vett bérbe a várostól s töltésekkel sikerült annyira ármentesítenie, hogy az 1810-es években az addig posványos terület már kaszáló, rét és legelő volt. Vedres telepeket hozott ide és 150 lakossal megalapította *Vedresházát*. Valóságos mintagazdaságot szervezett. Foglalkozott pamut-, selyem-, szőlő- és dohánytermesztéssel, kísérletezett bambusznád-dal, gőzenergiával próbálkozott és közel tízezer szederfát ültetett. A szűzföldek pedig ugyancsak ontották az áldást. Az újszegedi

³ Vedres István: A túl a tiszai nagyobb árvizek eltéríthetőségéről egy-két szó. Pesten, Petrózai Trattner J. M. és Károlyi Istvánnál. 1830. 49 l.

⁴ Vedres István: A sivány homokság felhasználhatása. Szabad királyi Szeged városának javasolta Vedres István. Szegeden, 1825. Nyom. Grün Orbánnál. 140 l. + X tábla.

Vedres-utca és a Gyálától északra levő Vedresháza ma is hirdeti emlékét.⁵

A szegedi mérnök buzgósága közgazdasági irodalmunkban eddig még nem kapta meg az elismerést. Pedig fáradhatatlan úttörő volt s ha mérnöki és pénzügyi elképzelései a XVIII. század ismeretszínvonalán mozognak is, közgazdasági beállításai legtöbbször ma is helytállóak és munkáiban szerény keretek között már ott vannak azok az eszmék, amelyeket majd Széchenyi nemzedéke valósít meg.

Vedres nemcsak száraz közgazdász és számokkal dolgozó földmérnök volt, hanem érdekelték a magyar élet más problémái is. *Kornis Gyula* az első, aki Vedrest méltóképen állítja be a magyar művelődés folytonosságába.⁶ A sokoldalú mérnök harcolt a magyar nyelvért,⁷ a magyar játékszínért⁸ és a magyar iskoláért.⁹ Igaz, hogy nem volt a harcossal magyar típusa, de ő a magyar középosztály ama rétegéhez tartozott, amely bizonyos önelégült-

⁵ Vedres István levelei barátjához, Rummy Károlyhoz. A három levél tartalmazza Vedresháza leírását. Tudományos Gyűjtemény, 1836. X. évf. III. kötet, 230—235. l.

⁶ Kornis Gyula: A magyar művelődés eszményei. Bp. 1927. I. k. 125—127. és 416—418. l.

⁷ Vedres István: A magyar nyelvnek a magyar hazában való szükséges voltát tárgyazó hazafiúi elmélkedés. Szeged, 1806. 34 l.

⁸ Vedres István: A haza szeretete; avagy nemes Szeged városának a töröktől való elvétele. Négy részből álló vitézi játék. Szeged, 1809. 98 l.

⁹ Vedres István: A szegedi mûzsák százados ünnepe. Szeged, 1820. 60 l.

séggel nézte a szentszövetségi idők rideg abszolútizmusát. Szíve mélyén a konzervatív magyar eszménye, a „mezei gazdaság“ rejtőzött. Akármiről beszélt vagy írt, mindig, mindennek végső célja a „mezei gazdaság felvirágoztatása“ volt. Maga mondja, hogy: „a mezei gazdaság virágzása legállandóbb fundamentumköve az ország tehetőségének és gazdaságának, mert a szokásban lévő viszontagságok, háborúk, országlás módjai könnyen kimeríthetik a gazdaságnak azon kútfejeit, melyek csupán csak a kereskedésből és mesterségek üzéséből erednek, de azt a forrást, mely a mezei gazdaságnak kipallérozott megjobbításából fakadt fel, ki nem száríthatják“.¹⁰ Egyszerű, falusi, vidéki erkölcsök, — ez a Vedressel rokon magyar középosztály „idillikus művelődési eszménye“. Benne még nincs meg sem Berzeviczy Gergely világlátottsága, sem Széchenyi István nagyvonalúsága, de megvan mindkettő buzgósága és hazafisága.

Tevékenységeben a szellemi és anyagi munkálatok mindig párhuzamosan haladnak. Éppen ez az, ami a vidéki földmérnököt közel hozza Széchenyihez. Vedres is ott van szerény 200 forintjával az Akadémia alapítói sorában,¹¹ akárcsak Széchenyi gazdag adományá-

¹⁰ Vedres István: Egy nemzeti jószág, melyet Magyarország és a hozzákapcsolt tartományok számára s javára szerzett Vedres István. Szeged. 1807.

¹¹ Szász Károly: Gróf Széchenyi István és az Akadémia megalapítása. Bp. 1880. 158. lap.

val. De alapgondolataik is gyakran megegyeznek. Széchenyi mondja, hogy: „a tudományos emberfő mennyisége a nemzet igazi hatalma“,¹² mit tíz évvel előbb Vedres így fejezett ki: „A tudományokban erő van, s hatalom.“¹³ Egyformán látják a magyar nyelv és művelődés kapcsolatát. A nemzeti nyelv segítségével közelíthetjük meg a végcélt, amely felé „szüntelen igyekszik az emberi nem, tudniillik a tökéletességhez és halhatatlansághoz“¹⁴ — írja Vedres István egyik röpiratában. A nemzet véghivatása Széchenyinél is a „tökéletesülés“, melyet az emberi nem a nemzeti élet lépésein közelíthet meg.¹⁵

Íme, az elfelejtett földmérnök törekvései az Alföld hasznosítása és a nemzeti művelődés érdekében ugyanazokat a magasabb célokat szolgálták, mint félszázaddal később a „legnagyobb magyar“ kiforrott és öntudatosabb alkotásai.

Dr. Farkas László,
tanár.

¹² Hitel. 149. l.

¹³ A szegedi múzsák százados ünnepe. I. m. 3. l.

¹⁴ A magyar nyelvnek... I. m. 5. l.

¹⁵ Hunnia, 200. l. Gróf Széchenyi István fennmaradt munkái. Pest, 1872.

Ahol ily sok áldásokat lehet aratni, ott kézzel-lábbal iparkodni kell; ahol olyatén győzedelmet lehet nyerni, melyet nemhogy valakinek könnyei megkeserítenének, hanem milliom emberek forró áldásaikkal buzgón megköszönnék, ott nem kell a költséget aggódva számolgatni.

*Gróf Batthányi Vince, a Magyar
Tengeri Révpartokról írt 11. lev.*

Kegyes Olvasó!

Nem céloztam ezen munkával egyébre, hanem csak arra, hogy azon Nagyérdemű Hazafiakat, akik a kereskedés előmozdítása által édes Hazánk boldogságának nevelésében buzgó szívvel fáradoznak, figyelmetessé tegyem egy oly hajókázható csatornának ásattatására, melynek haszna nemcsak Magyarországra, hanem az egész ausztriai birodalomra is kiterjedne; azért nem is ereszkedtem (amint nem is ereszkedhettem) annak költségei és jövedelmei minden hiba nélkül való felszámolásában oly mélyen és oly fontosán, hogy azok mind, amiket előhozok, tudákosi rámára legyenek húzva; megelégedvén avval, hogy ami hasznokat, nemcsak a kereskedők, hanem má-

sok is feltalálnak ezen csatornában, azokat előadjam és annak elkészíttetése iránt való közönséges sóhajtásaikat is nyilvánosságossá tegyem. Erre való nézve, ha csekély fáradságom helybehagyásodat megérdemli, tudjad, Barátom, hogy arra is Személyed és Hazám szeretete ösztönözött.

Írtam Szeged városában, július 23-ik napján, 1805-ik esztendőben.

Vedres István
földmérő.



Melyik várost lehetne a Tisza mellett legnagyobb haszonnal, Pest városával egy hajókázható csatorna által összekapcsolni?

Minthogy a hajókázható vizicsatornák nem egyebek, hanem mesterséggel és kézimunkával csinált folyóvizek, ezek pedig a közönséges jónak csak a teherszállításban is felszámíthatatlan hasznára legyenek, könnyen által lehet látni, hogy az alkalmatos helyeken keresztül ásatott, nagy városok mellett vezetett, mély folyóvizekbe vagy az olyanok torkaihoz vitetett csatornák mely nagy könnyebbségére és javára legyenek nemcsak annak partján lakozó föld népének, hanem az attul távolabb lévő tartománybéli lakosoknak is! Többet mondok: megérzik ennek hasznát még a külső országok is, akik tudnillik a kereskedelem közös folytatása által velünk össze vannak kapcsolva.

Hazánkban a Duna, Tisza, Maros, Száva, Dráva, Vág és még egynéhány apróbb folyóvizek hajókázhatók; csak és egyedül ezek segedelme által lehet, többnyire majd minden

időben, szállítani egy helyről más helyre a terheket. A Duna, Sváборországban eredvén, külső tartományokon jön Bécs mellett keresztül; Magyarországot átalvágván és 60 nagyobb folyóvizet magába vévén, a Török birodalomban hét ágra szakad és úgy rohan be a Fekete tengerbe. Ezen folyóviznek legnagyobb hasznát azonkívül, hogy rajta hajókázhat, abba veszi édes Hazánk, hogy azon mindent, amit csak kíván, behordanak Német- és Törökországból, de ki is vihetne mindent, ami nélkül ellehet, azon tartományokba, ha kedve és a környülállás megengedné. Főképen, ha Oláhországban a Trajánus császár hídjának düledékeinél, Ausztriában pedig Linzhez közel, ezen folyóviznek esetjei vagy alkalmaztossá tétetődnének a hajózásra, vagy mellettük egy más csatorna vonattatván, az utazó hajók a veszedelem elkerülése végett bátorságba helyheztetődnének. Így Magyarország minden elmellőzhető jószágát, természetvényt, kézműveit, Németország kebelébe fölfelé azon bátran bevihetné, lefelé pedig, a Fekete- s Középtengeren keresztül, az egész világ révpartjaira szállíthatná.

A Tisza Máramarosban ered és Tételnél omlik a Dunába. Szegedtől fogva fölfelé se nagy áradáskor, főképp nagy szelek idején, a sok mocsáros és nádas partok miatt, se apadáskor, mivel csekély, a terhes nagy hajókkal nem igen lehet néki hasznát venni, lefelé azonban a fa, só, gyümölcs, bor és főzelék

szállításával keresik a felső vármegyebéliek rajta a jövedelmet.

A Maros Erdélyből jön, Szeged városánál szakad a Tiszába. Sót, deszkát és fenyőt hoz eleget; de vihetne is ám vissza azokon az egy-néhány száz üres sós hajókon, melyek Szegeden rakodnak ki, sokat, olyat Szeged városából, ami Erdélyben szükséges; ha azt a debrecenyi úton járó és terhet szállító oláhok, hogy Pestről üresen ne menjenek haza, szeke-rükön be nem vinnék; pedig sokkal drágábban!

A Szávának Sziszekig Karlóca felé Horvátországban a gabona- és dohánykereskedők veszik ugyan hasznát fölfelé; de lefelé, mivel az Adriai tengeren a mi kikötőhelyeinkbe érkező portékák, a nehéz és most is munkába levő utak, nem különben a teherezés szörnyű drágasága miatt, nem szállíthatnak reá nagyobb mennyiségben; azért is nem igen használhatják visszajövetellekkel a gabonás és dohányos hajók.

A Dráva, Mura, valamint szintén a Kulpa vize is Horvátországban, a kereskedés előmozdítására még eddig igen keveset tettek, pedig amazok a Stájerországba való könnyű szállítást igen elősegítenék, emez pedig kimondhatatlan nagy hasznára lenne az Adriai tengerre való kereskedésnek, ha kitisztíthatódna és rekesztőkkel feltartatódna illendőképen; és így a Vágon kívül, a többi apró vizek nevezetes haszonra nem igen fordíttatnak, teli lévén

hidakkal, malmokkal, gátokkal sat., amint erről bizonyosak lehetünk, ha a három Kőrös, Kraszna, Szamos, Latorca, Laborca, Bodrog, Hernád, Garán, Ipoly, Sió, Kapos, Rába sat. vizeit megvizsgáljuk.

Volnának tehát vizeink hazánkban elegendők, de nem alkalmaztatjuk arra, amely végre a természet nekünk azokat ajándékozta; jobban szeretünk Kátóval szárazon járni és terheket is szállítani, mint vizen, pedig ez nekünk sokkal kevesebb fáradságunkba és költségünkbe kerülne, annyival inkább, mivel kereskedő vagy teherszállító utaink sok helyeken igen alávaló állapotban tartattatnak, a hajón való szállítás nagyobb mennyiséggel és kevesebb erővel járván, mezei gazdaságunkat szemlátomást gyarapítaná s pénzünket szaporítaná; evvel lehetőségünket is nagyobbítván, talán olyforma lábra segítene fel valaha bennünket, amilyenre már a szomszéd nemzetek több századok óta felállottak. Észrevették ezt boldog emlékezetű eleink 1723-ik esztendőben tartatott országgyűlésén, amikor is a 122-ik cikkely alatt illetően végezést tettek: „Hogy a hajókázható folyóvizek is, különbféle csatornák és árkok által az ország több részeire a kereskedés megkönnyebbítése végett eleressztesse, a K. Helytartótanács rajta léssen s eziránt a vizeresztéshez értő embereket meg fogja tudakozni; vélek alkudozni fog és a végrehajthatandó munkákat Ő Felségének a helybehagyás vagy megigazítás végett

alázatosan benyújtja és az ország gyűlésén feljeleníti.“

Mintegy 80 esztendeje már annak, hogy ezen hasznos végezés történt, de igen kevés sikere lett, ha kivesszük a Bega- és a Ferencsatornáját. A Sárvizen tétetődött ugyan valami, de az inkább a posványok kiszárítására, mint a kereskedésnek a hajókázás által való előmozdítására kezdettetett. Pedig azóta mely sok hasznót vesztettünk el ezáltal és mely sok kárt vallottunk! Ki írja ezt le?

Hazánkban a teherszállításnak szörnyű drágasága magát a tehernek az árát csaknem fölülmúlva, a kereskedőket a jószágoknak megvételétől egészen elijeszti; s azért is, mi, tulajdon fáradságunknak gyümölcsét se helybe el nem adhatjuk, se pedig másuvá az eladás piarcára nem vitethetjük. Így nem kapván érettük pénzt, kénytelenítettünk azokat magunk elföcsérleni! Mennyire meghül ezáltal szorgalmatosságunk, emellett napról-napra költünk s napról-napra szegényebbek leszünk!¹

Vegyük fel a Maros és Tisza közt felül

¹ Haszonatlanul javasoltatik az úgynevezett pallérozott mezei gazdaság az Alföldön mindaddig, míg az itt való természetvényeknek kelete nem lészen; héjjába dícsérik az istállóban való hízalást, a legelők felosztását, a hízaló füvek és vetemények termesztését sat., méglen itt elég szántatlan, kaszálatlan s műveletlen földek maradnak, még a vermekbe megdohosodik s kicsírázik, a hambárokban megzsizsikedik a gabona, még az ember, föld és marha közt valami arány nem lészen; végre, még a megtett mezei munka bőven meg nem fizettetik a természetvényeknek mindenkori jó kelete által.

lévő tartományt, ott most is meg lehet venni 4 forinton köblit vagy szegedi mérőt² a tiszta búzának; de azt Pestre 3 forintokért viszik föl, ahol is már hét forintokba kerül. Ha azonban folyóvizen vagy csatornán vitetődhetne ezen 20 vagy 30 mértföldről oda, mivel egy forintnál több csakugyan nem költődne reá, a paraszt 5 forinton adván el azon búzáját, az ottlévő már olcsóbban venné azt meg 1 forinttal és így egy forintot nyerne minden szegedi mérőn; a túl a tiszai paraszt is nyerne pedig hasonlóképpen egy forintot, azonkívül, amint helybe odahaza eladta volna. Mely nagy ösztön volna ez a szorgalmatosságra! Ha száz helységből, mindenikből ezer szegedi mérő szállítódna fel, százezer forint volna nyereségük az odavaló földműveseknek és emellett százezer forinttal olcsóbban vennék a fölföldi kereskedők is.

De nemcsak ez lenne a nyereségük az ezen a tájékon lévő földműveseknek; emellett többet nyernének ők még; mert a mindenkoron eladott gabonából bójóvó pénznek elég volta miatt nem kéntelenítettén teher alá menni, azt messze útra vinni, a mezei gazdasághoz jobban láthatnának; többet szántván, vetván s jobban művelvén a földjüket, többet arathatnának s többet is adhatnának el; így több

² Egy pozsonyi mérő áll két vékából, egy pesti mérő három vékából, egy szegedi mérő pedig négy vékából; így: egy szegedi mérő két pozsonyi mérőt térszen; köbölnek nevezik ezt másként, másutt pedig kilának is hívják.

pénzt nyervén, gazdagabbak lennének és végre boldogabb életet élhetnének ezen az Alföldön, melynek még mostani boldogsága csak abbul áll, hogy mindene van, de pénze nincs. Mivel pedig ez nincs, igen gyakran jelennek meg a szűk idők.

Ezek mellett azonban még kár is vagyon! Mert itt az Alföldön többször vagyon bő esztendő, mint középszerű, a gabonára nézve szűk pedig ritkán van, az is kétszer egymásután csakugyan aligha megtörténik. Évéggett a gabona egymásra terem; nincs, aki megvegye s elhordja, rakásra dohosodik a vermekben vagy megzsizsikessedik a hambárokban; elföcsérlődik tehát a baromfiakra, marhákra, sertésekre;³ kevés adódván el vagy semmi, nem kap pénzt a szegény ember, nem viheti pedig sehová, sok a dolga, nem ér reá; nyakán lévén a szántás, vetés, kaszálás, aratás, hordás, nyomtatás sat., de leginkább a téli rossz utak. Így szegénynek kelletik nékie maradni, vagy akarja, vagy nem. És pedig annyira, hogy gyakran az adóját sem tudja lefizetni. Ez pedig nagy kár, mert így az egész tartomány is szegényen marad.

A teherszállításnak szörnyű drágasága tehát egyik oka annak, hogy mi a magunk termesztvényit illendő haszonnal el nem adhat-

³ Így volt ez valóban a mult francia és török háborúk előtt, amidőn egy szegedi mérő búzát egy forinton, egy szegedi mérő árpát, zabot, kukoricát pedig legfeljebb tizenkét garason meg lehetett venni.

juk. De hogy ezen drágaság még más károkat is szerezzen, az bizonyos és elébb vagy utóbb szükség eleibe állani és nékie gátot vetni.

A kereskedésnek az utolsó török háborútól fogva a mostan mult francia háború alatt való nevedése azt szülte, hogy mindenféle jószágok s portékáknak hordása, vitele mozgásba jöjjön és azok, mivel a mi tartományunk és vizeink, nemkülönben fővebb városaink helyheztetése miatt hajókon szaporán nem szállíthatnak, egyik helyről másik helyre szekereken tétetessenek által.

Ez a dolog pedig igen sokat kíván magának, nagyon elragadja a földmívest a maga gazdasága folytatásául és annyival inkább, amennyivel jobban gyarapodik a hordandó tehernek sokasága, mert így azok vitelének az ára is inkább-inkább nevededik.

Nem mondom azt a sok ezer pamuk, dohány és gyapju bálokat, melyek Bánáton, Szegeden, Pesten keresztül Bécsig hordattatnak esztendő által mindég és szünet nélkül; hanem csak a nyári két pesti vásárt, melyek közül egyik kaszáláskor, másik hordáskor szokott megtörténni, említem. Mely sok temérdek kocsi, szekér mégyen oda csak az Alföldről! Minden ember igyekszik szerzeményét, csinálmányát, kézi művét és természetvénnyét felhordani, hogy onnét más, különbféle műszereket, munkákat, eszközöket, szerszámokat hozhasson le magának; mennyi sok ezer mázsa gyapjú, dohány, faggyú, viasz, méz, hal, bőr,

sajt, szattyán, kordovány, prém, Erdély-, Oláh-, Moldva-, Muszka-, Törökországbul és Bánátbul sat. vitetődik fel az eladásra? Melyeknek vontatására, mely számtalan ökör,⁴ ló és ember kívántatik, kik többnyire valóban a mezei gazdaságtól és pedig a legszorgosabb időben ragadtatnak el a fölösleg való fizetés által. *Igy a nemzeti boldogulás fájának gyökere, a mezei gazdaság, annak ága, a kereskedelem által kezd vesztegettetni máris! Holott azt a gondoskodásnak anyyala, csak kevés esztendővel ezelőtt plántálta bé édes hazánk termékeny kebelébe.*

Ártalmára vagyon pedig a mezei gazdaságnak a kereskedők portékáinak szekereken való hordása a mi alföldi magyar hazánkban még azon okból is, mivel itten a helységek szörnyű nagyok lévén, földjeik egy, két, három mértföldnyi messzeségre kiterjednek s így sok helyeken egész nyáron két felé szükséges a földműveseknek lakni, vagy ha nem, a mindég

⁴ Vajjon lehetne-e a marhahúsnak szörnyű drágaságát egyrészt annak tulajdonítani, hogy mostanában e teherzésre is alkalmaztatnak a szarvasmarhák? Régi időkben ugyan a mezei gazda szántásait, hordásait és vontatásait elvégezvén, mindjárt a legelőre hajtotta ki a marháit és öszre felhizlalva jó kövéren adta el a kereskedőknek a göbölyökbe. Most ellenben egész hideg őszig csigázza őket a sok teherhordással s akkor is gondolkodva és pedig drága pénzen adja el a már megsanyarított ökreit a mészárosoknak. Lehet-e az illetén marhábul egy jóízű falatot olcsó pénzen kimetszeni? Mondják meg azok, akik az illetén dolgokat vizsgálóra szokták venni.

készenlévő kocsikon kelletik kijárniok a munkának helyére. Igás marhák által hordatódnak öszve a gabonák és ugyancsak azok által nyomtatódván ki, vitettetnek a hambárokba is. Nem úgy, mint azon fölföldi helységeekben, ahol gyalog kimehet, ebédre hazajöhet a munkás; s béhordván vállain egynehány búzakévéit a csürbe, elcsépele s annak padlására fel is hordja gabonáját. Azért is az alföldi embereknek gazdasága egyszeribe megáll, ha a kereskedő az ő lovait vagy más igásmarháit, maga portékáinak hordatására elszoktatja; pedig itt teremne a sok gabona, itt szaporodna a sok marha, ha annak munkálására, ennek pedig tenyésztetésére a teherezés a sok szükséges embereket s jószágokat el nem foglalná.

Azt a pénzt, melyet a kereskedők a terhek viteléért a szekereknek fizetnek, noha sokra mégyen, de azért számba se kelletik venni, mert azt a kocsis ember, többnyire úgy, amint kapja, elkölti a lovaira, szénára, abrakra, mestereberekre sat. Leginkább pedig az úton a torkára. Sokat esmérek közülök, de keveset tudok, aki a kocsiskodásbul csak közepszerű gazdává vált volna is. Ami több, ezáltal elszoktattatnak ezek az emberek a mezei munkától igen nagyon; már azt magokra való nézve alávalónak is tartják. S inkább elkoncsorognak sokszor henyélve, dőzsölve a legnagyobb dolog idején egy hétig is, csakhogy valami terhet kaphassanak s vihessenek vala-

hová, mintsem hogy a mezei munkához nyúljanak. Megromlottak ezek az emberek igen nagyon, mert szörnyű sokan vannak és többnyire mindég együtt járnak. Ki merjem-e azt mondani, hogy ő köztök találtassanak a legnagyobb lócsiszárok, akik tudniillik a szegény földműves embernek a szántásba, hordásba vagy nyomtatásba kifáradt és mezőre kieresztett, sokszor az istállóban lévő egypár lovacskaít felkötőfékezik; s minden *Isten megáldja kegyelmedet* való mondás nélkül, Pestre, Földvárra, Bajára, Eszékre, Kaproncára, Zimonyba, Temesvárra, Aradra, Debrecenbe, a Nyirbe, Tiszahátra, Eperjesre, Miskolcra s Isten tudja hová nem, magokkal elviszik, ottan azon kötéssel cserélik fel, hogy az Alföldre soha se hozzák vissza, mert *arra nem lát!* Megmutassam-e, hogy ezen kocsisoknak ilyen kereskedésük, több nyomorult szegény embereket csinál, mint a dög vagy pestis; mert ettül, ritkán is történvén, őrizkedhetnek is szegénykéek; de az ólálkodó tolvajnak fortélyos cselekedetei ellen, soha magokat elegendő bátorságban nem tehetik. Így romlik és így rontódik a nép az ilyetén esetben, minden házi cselédivel együtt, akiket részszerént a magányosság, részszerént a bú, bánat, megrom, megemészt, elveszt!

Mi szükséges tehát arra a végre, hogy a magyarországi természetvények könnyebben eladódhassanak? s azoknak ára olcsóbb legyen? hogy a teherhordás drágasága megcsökken-

jen? hogy az úgy is népetlen Alföldön, annyi temérdek ember, marha, a földműveléstül el ne csábíttatasson? és így a mezei gazdaság jobban virágozzon! hogy a föld népe erkölce meg ne romoljon? a szegény gazda marháibul ki ne pusztuljon? végtére: annyi sok ügyefogyott ember ne légyen?

Mivel útjaink nincsenek, nem is lehetnek oly jó állapotban, hogy azokon könnyen és olcsón szállíthassuk a terheket; tehát szükséges a folyóvizeknek hajókázhatókká való csinálása és a csatornáknak olyatén helyeken való ásattatása,⁵ ahol tudnillik:

Elsőben: Legnagyobb és legtöbb terhek szállíttatnak által; mert természetesen ott, ahol semmi hordanivaló teher nincsen, nem kell se kocsi, se ló, se hajó, se ember avégre; így csatornára sincsen szükség. Ellenben ahol vagyon szállításra való teher, ott kell a csatorna és ha az számosan szokott meggyülni valahol, tehát ott méginkább szükséges, mert különben nemcsak a helybéliek, hanem a messzeföldiek is oda csábíttatnak a teherszállításnak megnevekedett, jó és kész árával;

⁵ A jól készült csatornák a kereskedés folytatására sokkal alkalmasabbak a természeti folyó vizeknél, mert azokon se az áradás, se az apadás, se a szél, se az éjtszaka fel nem tartóztatja a hajókat útjaikba, veszedelmekre sincsenek úgy kitéve és sokkal egyenesebben és szaporábban lehet azokon jönni-menni. E végett más országokban, ahol a teherszállítás divatban vagyon, a folyóvizek mentibe is sok helyen csatornák vannak ásva. Mikor fogjuk mi ezen tekintetbe őket követni?

akik is azért odahagyják minden gazdaságuk folytatását.

Másodszor: Ahol és amely környéken legtöbb elhordani való termesztődik vagy készítettődik. Mert azokon a helyeken, hogy a jószág termesztése és készítése szüntelen virágzásba legyen, annak munkálóinak helybe kell maradni a dolog folytatására, nem pedig aztat, amit termesztettek vagy készítették, másfelé önnönmaguknak hordogatni; megütné a part a dohánykertészeket, ha önékik kellene Bécsbe vagy Térgyesbe^{a)} kihordani dohányukat! akkor ugyan nem tudom, ki locsolná a magokat, vagy ki ültetné a palántákat?

Harmadszor: Ott, hol kevés az ember, nagy a gazdaság. Hollandiában, Franciaországban, Kínában is sok az ember, mégis szükségesek s vannak is vízi csatornák; de az mint egy: mert ott sok lévén az ember, szűk a föld és kevés a marha; drága volna ezáltal a teherszállítás, pedig a sok kéz által sok munka készítettetik; a sok ember által sok eleség fogyasztatik s így sokat kell számokra hozni, vinni; min hordja pedig az ember, ha kevés lévén földje, kevés a marhája is? Nálunk ellenben, ha ezeni kevés ember is a teherszállításra csábíttatik a nagy bér által, a gazdaság épen megromlik, elvész!

Negyedszer: Ott, ahol drágába kerül a teherszállítás. Ezt ugyan részszerint annak soka-

^{a)} A betűkkel jelzett szavak magyarázata a könyv végen található.

sága, részszerént az útnak rosszasága okozza. De szinte azért, hogy kevesebbe kerüljön a teherszállítás, ott szükséges csatornát ásni, azonban csak ugyan még is.

Ötödször: Ott kell ásni, ahol lehet és úgy, amint leghasznosabb. Való ugyan, hogy az emberi ész, mindent véghez vihet, csak ereje legyen hozzá; és a víz a magosabb helyről, könnyen lefut az alacsonyabbra, csak utat ásanak neki; mindazonáltal olyan helyen csinálni a csatornát, ahol maga a földnek természeti fekvése javasolja, úgy tetszik: nincsen olyan sok nehézségekkel s bizonytalanságokkal öszveköttve, mint ott, ahol högyön, völgyön, vaktába keresztül menni bátorodik a vízmérő. Sok *nem véltem* botlik eleibe a dolog közepén s amelyekért gyakran, a leghasznosabb munkák is félbeszakadtak; elúnván a sok új, meg új költségeket a készítettők. Több költségbe kerül ugyan, de igen hasznos a csatorna ásásban arra vigyázni l-sőben, hogy az akkora hajókat, annyi terhekkal elbírjon, mint azon folyóvizek elbírnak, melyek öszvekapcsoltnak. Ez szükséges is, mert különben a hajókat változtatni kell, vagy nagyságukra, vagy pedig terhükre való nézve; azért is a csatornának, a rekesztőnek oly bővségeseknek kelletik lenni, hogy azokon, a folyóvizek terhes nagy hajói minden baj, kirakodás és könnyítés nélkül végigmelessenek. 2-szor: Hogy mind a két öszvekapcsolandó folyóvizek legnagyobb apadásuknál, az öszveere-

dés helyén, mélyebb legyen a csatornának fe-
neke legalább annyival, amennyi mélységet
kívánnak a megterhelt legnagyobb hajók, me-
lyek rajta utaznak; mert így minden időben,
bátran lehetvén rajta járni, a kereskedés fo-
lyamatjában semmi gát nem tétettetik; azért
is ezektől épen nem kell sajnálni a költséget;
valamint szintén akkor se, amidőn ott ásatta-
tik a csatorna.

*Hatodszor: Ahol két vagy több nevezetes
helyek kapcsoltatódnak össze, melyeknek
tudniillik nagy a vidékjök és más messzelévő
tartományokkal különbféle vizek által össze
vannak foglalva, mert ez egy megbecsülhetet-
len hasznót hajt! Ki számolja fel azon jöve-
delmet, melyet hoz a Tollúsz^{b)} csatorna Fran-
ciaországban, mely 14-ik Lajos király által,
az Északitengernek, a Középtengerrel való
összevekapcsolása végett készítettetett? Ezen csa-
torna, mely a Középtenger mellett a Ttzettei
révpartnál kezdődik, három nagyobb: He-
raut, Orb és Freskvel^{c)} nevezetű s több apró
folyóvizeken menvén keresztül, Tollúszig,
negyven mértföld hosszaságú; útjában, ahol
a föld laposabb, töltéseken, ahol pedig folyó-
vizeket ér, azoknak a tetején fölül mégyen el,
meghagyván a folyásra nékiek maga alatt,
mint a híd, a kereszt utat; hatvanégy he-
lyeken vannak rajta rekesztők és sok helyen
két, három, négy is egymás mellett; Bezirnél^{d)}
megy az Orb vizén által; de hatvanhat lábnyi
magosságra fönt, nyolc rekesztők emelik fel*

az Orb vizéből a hajókat a csatornába s ugyanannyian eresztik le is. Kapestán^{e)} és Bezir közt egy nagy högy útjába akadt ezen csatornának, azért is az hétszázhusz lábnyira általfúratott, úgy ment által rajta; a torkánál három különbféle magosságú vizekkel és ezeken kívül a tengerrel is öszve vagyon kapcsolva egy kerek rekesztővel, melyből végre mindenikbe alkalmasan kiszállhatnak a hajók. Ezen csatornát Ferről mellett két kösziklás högyek közt készítettett tó, melynek hossza 1200, szélessége 500, mélysége 20 Tois (francia öl), szokta vízzel tartani. Megérdemlette valóban a költséget! De ugyan nem csak hasznára, hanem dicsőségére is vagyon ez a csatorna Franciaországnak; annak találójának s egyszerűsmind fölépíttetőjének is.

Hetedszer: Ha olyatén helyek kapcsoltatódnak öszve a csatorna által, melyek egymáson szükség idejében hirtelen segíthetnek és hogy azokon keresztül legkönnyebb és legkurtább úton jöhessenek a távulabb lévő tartományok is egymásnak segedelmére, még annál jobb, annál hasznosabb a csatornának kirendelt helye, az nyilvánságos dolog; mert midőn az út két hely között mindég könnyen és hamar járható, akkor az egyik helyen uralkodó szükség sohasem nevedik nagyobbra, hanem mindenkor kisebbedik, mert az a másik helyen lévő bővség által szüntelen fogyasztódik; és pedig mindaddig, méglen a szállításra teendő költségekkel a bővelkedő helybéli jó-

szág ára a szűkölködő helybéli árral meg nem egyez.

Végre pedig: ha a már felállított csatorna nemcsak a reá költött tőkepénznek használatját kifizetni, hanem az esztendőnként reá teendő költségeken kívül még különös és nem megvető hasznot is hajt, akkor valóban lehet mondani, hogy az jó és hasznos légyen és (hogy a feltett kérdésre alkalmaztassuk) mind azok közt a hajókázható csatornák közt, melyek a Dunát a Tiszával öszvefoglalhatják, legelső helyet érdemeljen!

Ilyen helyet találhatnak azok, kiknek hatalmuk és tehetségük vagyon keresni; akik a tájékokat a környül lévő helyekkel együtt jól esmérík; akik igazán általlátják és fel is tudják vetni azon hasznokat, melyek egy jó és hasznos helyen épült, a Tiszát a Dunával öszvekapcsoló hajókázható csatornából az egész hazára kiáradnak. Engedelmet kérek mindazonáltal, hogy ezen dologban egy két szót én is szólhassak; nem azért, hogy szentnek tartanám szavaimat, hanem csak, hogy ily nevezetes dolog, amelyre, amint a híre futamodott, készületek is tétettetnek, épen minden szó nélkül ne maradjon.

Azt mondják némelyek, hogy a Tisza és Duna közt nem volna alkalmasabb hely azon két folyóvizek öszvekapcsolására, mint Pest és Szolnok köze, mivel (úgy mondják) régenten is, nevezetesen Mátyás király, ott akarta öszveeresztetni ezen két folyókat, amint kitet-

szik azon városok közt imitt-amott mutatott Tsörsz vagy Tsösöz nevezetű árokból, melyet vízeresztő, vagy öszvekapcsoló csatorna maradványinak mondanak lenni. Én azt nem vitatom, azon árok mi lehetett légyen valaha? Mindazonáltal, amint a mult tavasz végén, 1804-ben vizsgáltam Árokszállása körül, csak ugyan azt én semmiképen vízeresztő, annál inkább hajókázható csatorna maradványának lenni nem esmérhettem. Nemes Heves vármegye rajzolatján ezen Tsösöz árka Árokszállásán, Zsadányon, Dormádon keresztül Poroszló felé mégyen. Nemes Pestvármegyéjén pedig Gödöllőn alól, Fénszarunál, Monostornál s Jászapátinál látszik a helye a Tsörsz árkanak; melyiket gondolják annak lenni, mely valaha a Dunának a Tiszával való öszvekapcsolására ásattatott? nem gyaníthatom; részemről nem egyébnek tartom lenni, hanem a tatár vagy török járáskor a Mátra mellékire szaladt emberek védelmező árkanak vagy bástyájának; vagy pedig valami régi római tábor kerítő sáncának, mert nincs is olyatén helye, hogy a víz azon valamikor valaki által vezetetni kívántathatott volna.

De úgy mondják továbbá: csakugyan legjobb mégis Szolnoktúl fogva akármelyik úton Pestre vinni a csatornát, mert így a só egyenesen vízen Pestre szállíttatódván, nem kell a teherező szekerekre annyit költeni; Pest és Buda a Tiszával erre legkurtább úton kapcsolódik öszve; a lengyelországi dohány, hegy-

aljai borok, Szaboles, Szatmár s több vármegyei gabonák; a beregi, ugocsi fák, gyümölcsök, főzelékek sat. Egyszóval a földnek azon a tájon lévő minden termései bátor, szapora, és könnyű úton juthatnak hazánk középvárosába, Pestbe és Budába; ahonnét viszont az ország minden részeiből összevegyült jószág, valamint szintén az idegen országi, leginkább ausztriai s bécsi csinálmányok, portékák, csekély költséggel szállíttathatnak a Tisza vizére; onnét annak fel és lefelé való partjaira; így tovább a túl a tiszai tartományra, végre bé Erdélybe.

Ez mind igaz; hanem vajjon ezen könnyebbségek az ezen az úton csináltatandó csatornára teendő költségeket megérdemlik-e? Nincsen-e erre a végre még alkalmasabb hely a Tisza partján? a só, fa, dohány, gabona, gyümölcs, főzelék, bor, sat. többnyire hazai természetvények lévén, nem mennének mind azon a csatornán Pestre, hanem nagyobb-részt lefelé a Tiszán; mert ott jobb némely cikkelyeknek a kelete; ezeket tehát, nem lehet egészen számbavenni, hogy a csatornából leendő haszonnak mennyisége kiszámoltathasson; pedig külső országi terhek nem igen rakattatnak reá, amint alább meg fogjuk látni. Nem számlálgatok azonban én itt semmit is, azoknak hagyom azt, akik a tájékot nálamnál jobban esméri és helyesebben képezelik a jövőndőket; hanem csak azt akarom mégis előhozni, hogy a szolnoki hajókázható

csatornának helyére illenek-e azon felvételek, melyekről már feljebb emlékeztünk?

Ami az elsőt illeti, az bizonyos, hogy Moldva-, Oláh- és Erdélyországoknak nagy-része, valamint szintén Debrecen tájéka is, Szolnokon keresztül szállítja Pestre a maga terheit és így, az ottlévő országútján, szüntelen járnak, kelnek a teherezők; de az a kérdés, vajjon le fogják-e rakni ezen szekerek a terhet Szolnokba, hogy az onnét tovább Pestig, az ott építendő csatornán vittetessen? És felvállalhatnak-e ők ottan mindég más terheket? vagy pedig csak üresen mennek haza? Erre azt mondom gyakran megtörténhetne, hogy azon portékákat, melyeket a pesti vagy más helybéli kereskedők a csatornán Szolnokig leszállítanának, az Erdélyből-, Oláh- s Törökországból vagy máshunnan terhethozó és lerakodó szekeresek Szolnokban újra felraknák és visszavinnék hazájokba. De ez átalába meg nem állhat mindaddig, valameddig Szolnokba annyi portékás tárházak nem lesznek, mint Pesten; vagy olyan kereskedőváros nem lesz, mint Pest; azért is meg nem engedhetem azt, hogy az erdélyi szekeresek vagy teheresek Szolnokban mindég lerakják terhüket és többnyire üresen menjenek haza, ha csak az üresen való hazameneteli bért is meg nem fizetik a tehert szállító kereskedők. Úgy, de avval nevededik a jószág ára ismét! Ha ők Erdélyből harminc s több mértföldre elvihetik a terhet Szolnokig, még azon tizenkét

mértföldekre is el fogják vinni, amennyire Pest vagy Szolnoktól s azért leginkább csak hogy bizonyos terhet kaphassanak vissza. Igen kevés reménység vagy tehát aziránt, hogy a szolnoki csatornán szállíttatódjanak az oláh s erdélyi, hasonlóképpen a Debrecen-tájéki portékák is.

Ami a másik feltételt illeti, az igaz, hogy Szolnok tájékán elegendő gabona terem és ha a kereskedő hajó a csatornán megállapodik, megrakodhat gabonával, de csak úgy, ha drágább áron szedi azt be, mint Pesten kél, mert különben azon helységek, amelyek a csatornától csak annyira fekszenek, mint Pesttől, inkább viszik gabonájukat egyenesen Pestre, elhivatván azt magokkal, hogy ottan drágábban adhatják el, mivel a hajós is, ha azon az áron akarná a gabonát megvenni, amint Pesten kél, inkább ott rakná meg hajóját. Szintén úgy vagy a szállítással is, mert azon árral, mellyel a csatornára kelletik némely földesurásoknak vagy tőzséreknek vitetni a gabonát, avval Pestre is elviszik, sőt ha olcsóbbba kerülne is valamivel a csatornán való szállítása a tehernek, mégis a hajókba való bé- és kirakodás, utána való járás, vigyázás, szerencsétlenségtől való félés végett, inkább vitetik egyenesen Pestre jószágokat, mint a csatornán más kezére bízzák. Így a jársági, kiskunsági, Pest- és Heves-vármegyeiektől a csatorna kevés gabonát kap, melyet Pestre emelgessen, a gabonán kívül pedig nem igen

tudok más nevezetes természetvényt, melyet oda Szolnok tájéka, tetemes mennyiségben szolgáltatna.

Ami a harmadik feltételt illeti, való, hogy se Jászság, se Kúnság, valamint szintén Pest- és Heves-vármegyék Szolnok felé való részei se igen dicsekedhetnek a nagy népséggel; mégis, mivel ottan sokkal sűrűbben legyenek a helységek, mint az Alföldön, azt lehet mondani, hogy ott ember is több legyen, amint azt a nyári munkásoknak olesóbsága bizonyítja; a mezei gazdaság is (kiseddek lévén a helységek és kereken fekvén földjeik) sokkal kevesebb munkával és utána való járással folytatódjon.

Ami a 4-dik feltételt illeti, azt tapasztaltam, hogy ott a són kívül kevés terhet raknak fel a szekerekre, amely más tartomány vagy vármegyéből jöven, ott tétettetett volna le; mert a debrecenyi, erdélyi s oláh szekerek a magok terhüket csakugyan le nem rakják Szolnokba! Így, a teherszállításnak az ára, nem Szolnokban, hanem másutt s talán Debrecenben, vagy még Erdélyben határozódik meg. Ezen feltételre való nézve: Szolnokot tehát számba nem is lehet venni, mert ott letett és összevegyült teher, mely a kereskedőké volna, nem találthatik; s így a teherszállításnak az ára Szolnokba se fel nem lép, se le nem száll.

Ami az ötödik feltételt illeti, lehetne-e ásní Pestről Szolnokba egy hajókázható csatornát?

Azt a föld- és vízmérők legjobban tudják: ebbe ugyan lehetetlenség nincs; hanem:

Ami a hatodik feltételt illeti, tudniillik, hogy ott ásattasson a hajókázható csatorna, ahol két nevezetes helyek, melyeknek mind vidékeik nagyok, mind más messzelévő tartományokkal különbféle vizek által öszve vannak foglalva, arról azt mondhatom, hogy ezen feltétel a szolnoki csatornára való nézve csak felire áll meg, mert Pestnek (mely a csatornának egyik végén fekszen) úgyis tudjuk, nemcsak a vidéke nagy s nemcsak a felső és tulsó részével Magyarországnak, a jó utak és apró folyóvizek által, melyek a Dunába folynak, hanem az egész országgal, a maga nagy vásárjaival és portékás tárházaival, valamint szintén a Duna által, Német-, Törökországgal, a Fekete-tengerrel és ezentúl csaknem az egész világ révpartjaival öszve vagyon kötve. De Szolnok! A csatornának másik vége micsoda hely? A Tisza vízének az oldala, ahonnét nagy vizekben egész teherrel le lehet menni ugyan ismét a Dunáig és fölülről le lehet jönni egész Szolnokig, de csak csendes időben; mert nagy szélben igen könnyen kivettetnek a rétekbe és mocsárokba a hajók, ahonnét, ha nem lehetetlenség is, legalább igen bajos és erős az anyáérbe a visszamenet. Kis vízben azonban fél teherrel is alig tudnak lemászkálni a Kamerális Contrahens Sóshajósok; apró hajócskákat vagy fenyőtálpakat vesznek ők, hogy azokra kirakodván, hajóikat meg-

könnyítsék és azokkal együtt úszhassanak le Szeged felé.⁶ Felfelé hasonlóképen, midőn apadás vagy, nevezetesebb teherrel annál inkább járhatatlan a Tisza. Hogy nagy vízzel nem lehetne valamit felhordani, azt nem mondom, de szörnyű nagy erővel mennek fel akkor a hajók! Vasmacskákra kelletik azokat a nádas rétek miatt mindaddig húzgálni, míg valami bizonyos parthoz eljuthatnak; igen bajos állapotja pedig ez a megterhelt hajóknak! Ezért csakugyan, soha se fog nagy vízbe a Tiszán felmenni a búzáshajó Becsérül a szolnoki csatornába, hogy Pestre juthasson; de kis vízbe sem, mert akkor megszüntelen felakadozna; könnyebb néki és sokkal kevesebbe is kerül a Ferenc-csatornáján való utazás, noha az is elég hosszú. Nincsen tehát Szolnoknak a folyóvizek által semmi olyas nevezetes öszvekapcsoltatása más távulabb való vidékekkel, a Tiszán kívül: ezen is csak úgy, hogy ha kisebb hajókkal kelletik rajta jönni apadáskori csekélyisége végett.

Megkíváncztatik hetedszer, hogy olyatén tájékok kapcsolódjanak öszve, melyek egy-máson a csatorna által szükség idejében hirtelen segíthessenek. Amennyit Szolnok tájéka

⁶ Az ezen okbul származó kár és hátramaradások miatt igen nehéz már azon só alá szállító hajókat is kapni; az idén, hogy valami könnyebbséget érezzenek, nem Szolnokban, hanem Szegeden rakódnak a Pestre való sós hajósok, ahová talpokon eresztődik le a számukra szükséges sónak mennyisége.

segített eddig Pesten száraz úton, most vízen is segíthet annyit; de ez szükség idején mind kevés! A szolnoki csatornán egész tartományok jószáginak kellene menni, hogy hamar és elegendőképen a szükségesen segíteni lehessen; már pedig alólról kevés gabonát fognak felfelé szállítani a nyereséges hajósok, amint az előbbeni feltételben jelentettem; s a felső vármegyéknek is vagyon mit tartaniok, akár micsoda bőv termésük légyen a szomszéd högyes és terméketlen vármegyékben s nem is szoktak ők lefelé igen sok gabonát eresztetni; azért is egyedül a szolnoki csatorna által, a pesti vidék szüksége nem enyhítődik semmiképen, annál kevesebbet a Pesten túl való tartományoké.

A szolnoki csatorna tehát a fölföldi, bécsi, ausztriai és más külső tartományok természetvényeinek és kézműveinek a Tisza mellékire, az azon túl lévő vármegyékbe, Erdélybe s továbbá való leszállítására szolgálhat leginkább. Ezáltal az alföldi, Tisza, Maros, Kőrös mellékiek mindétig megnyerik azt, hogy a Fölföldről jövő jószághoz könnyebben juthassanak, mint eddig; de szegény fölföldiek ezen csatorna által az Alföldnek, ha tőle várnak valamit, igen kevés hasznát veszik; pedig sokkal több és szükségesebb az, amit az Alföld szolgáltathat felfelé esztendőnként, mintsem az, amit ez onnét kíván tulajdon számára megszerezni.

Így lehet ezen okokat a Tisza mellett lévő más városokra is alkalmaztatni.⁷

Melyik volna tehát az a hely a Tisza partján, melyet legnagyobb haszonnal lehetne Pest városával egy hajókázható csatorna által öszvekapcsolni? Én ezen kérdésre, minden této-vázás nélkül csak azt felelem, hogy: Szeged! melynek megmutatására, ismét előveszem azon feltételeket, melyek a csatorna hasznos helyének kikeresésére és meghatározására elkerülhetetlenül szükségesek; meg kelletik tehát mutatnom:

Elsőben: Hogy Szeged városán legnagyobb és legtöbb terhek szállíttatnak keresztül Pest felé egyenesen és még más felé is szállíttatódhatnának nagy haszonnal.

Szeged városa, Bánát közepének, Erdélyország alsó részének, egész Oláhországnak, nemkülönben a török tartomány azon tájának is, amely Bánát délkeleti oldala felé fekszik, útjában vagyon; ami tehát ezen részokról Pestre, Bécsbe s onnét még más tartományokba is vitettetik, az mind Szegeden mégyen keresztül, tudniillik a pamuk, gyapjú, nyersbőrök, kordován, szattyán, krimi prém, sajt, méz, viaszok, faggyú, szalonna, sat., melyeknek mely szörnű sokasága légyen, a pesti és bécsi vásárok

⁷ 1774-ik esztendőben egy érdemes hazafi javasolta Szolnokból Dömsödig, egy tizenkét ölnyi szélességű és két ölnyi mélységű árokkal a Tiszát a Dunával öszvekapcsolni; szeretném tudni: micsoda okokkal támogatta javaslását? Lásd a Mind. Gyűj. 4. n. 134. Lap.

megmutatják. Nincs Magyarországon egy út is, amely nagy terhekkal meg volna rakva; nincs se tél, se nyár, melyen itt feles szekereket az útba nem találna az ember; jönnek, mennek, fel s alá, magyar, rác, tót, oláh, sváb és még a német úgynevezett landkocsisok is szüntelenül, nem elég Szeged maga annak felszállítására, ami itt le van rakva, a szomszéd vármegyéken s Kunságon kívül Pest, Heves, Nógrád is segítségére szokott jönni; temérdek az a teher is, amelyet más helyekről keresztül hordanak Szegeden! Rendes szekérbírák vannak itt kirendelve, kik ezen szekereket megfogadják, felírják és számba tartják. Azt pedig, mennyi teher szállítható vízben, azaz a Maroson bé Erdély-, Oláh-, Moldvaországba, onnan meglehet tudni, hogy innét esztendő alatt mintegy 300 sóshajók

* 1804-ik esztendőben Erdélyből jöttek Szegedre 305, Aradrul pedig 203 hajók; amazok hoztak 181,025-86, az aradiak pedig 107,152-64, öszvességgel 288,178½ mázsát. Ezen hajókon egy 85 fontos kőszótul fizetődik Károlyfehérvártul Szegedig 23 krajcár; így egy mázsá kerül mintegy 27¹/₁₇ krajcárba; már ha ezen hajók nem üresen, hanem teherrel mennének vissza s annak mázsájátul kétszer annyit vagy pedig épen egy forintot kapnának és csak egyharmad résznyit vinnének fel, amint lehoztak; már az is közel 100 ezer forintokra menne! Mely jó haszon volna ez! Részszerént a hajósok bérinek megjobbítására, részszerént a sóshajók építése segítségére; mennyit nyerne ezáltal Erdélyország is, holott most Pestről Erdélybe egy mázsá tehertül 7 és 8, Brassóig pedig 10 forintokat is fizetnek! Szegeden keresztül azonban annak bévitetése, a csatorna kész lételevel, két forintba se kerülne.

mennek Erdélybe vissza üresen; 200 födeles hajók pedig Aradra,⁸ ahonnét tovább, az oda jövő erdélyi sós hajósok ismét üres hajókkal gyalogolnak vissza. Mely sok idő és erő haszonvehetőbbé tétetődhetne itten!

Másodszor: Még az is sok, ami Szeged határjában vagy vidékjén terem és csakugyan a Pest felé vitetődik fel, tudniillik a dohány, mely legfelesebben termesztődik, melyből csak az Abaldó esztendőnként mintegy 60 ezer mázsát szállít fél Bécsbe Pesten keresztül; hát a pesti vásárra ezen kívül mennyi vitetődik fel innét? A gyapjú, ami itt nyől, a gabona, amely itt terem és közel lévő vidékekről ide behordódik, az is sokat tészen! Más aprólékokat elő se hozok; ezek alá is pedig mint szekeresek, kocsisok szükségesek!

Harmadszor: Hogy Szegeden és Szegednek tájékán, kevés legyen az ember és nagy a gazdaság, az onnét is kitetszik, hogy itt nyáron a napszámosoknak közönségesen 16 garast fizetnek és négyszer adnak önniök napjában. Ismét, hogy Szeged városát (14 mértföld lévén térségében) csak 27 ezer ember lakja, abból pedig, ha kivesszük a fehér személyeket, kik nem segítenek a mezei munkában, a mester embereket, kiknek földjük nincs, azért is csak a műhelyen ülnek; ezeken kívül a sok hajós legényeket, kik a Tiszán, Dunán, Száván, Dráván a dolog idejekor hajókáznak; a sóhordókat, favágókat és halászokat; akik tudniillik minden istenadta nap

találnak magoknak más munkát; végre még azon számtalan sok kocsisokat, tőzséreket is kivesszük, akik holnaponként se jönnek vissza honjaikba: ki marad a mezei gazdaság üzésére? Így vagyon többnyire Vásárhellyel és Szabadkával is, mely városok földjeikre nézve ugyan sokkal jobb állapotban vannak Szegednél, többet is, jobbat is bírván, de a népesség csaknem hasonló ott is; szintűgy drágánáluk a napszámos, mint itt és hasonlóképen, ha a felső vármegyei tótok, morvák, magyarok le nem jönnének munkára hozzájuk, fele is ott veszne termésüknek. A többi körül lévő városok, helységek, a bánátiakon kívül mind hasonlók ezekhez; mindenütt sok a föld, kevés az ember. Szegednek végső határja 6 mértföldekre esik a várostúl! Mindezekért

Negyedszer: Drágába kerül itt a szállítás, mert aztat magok a szegediek nem győzván, ide kényszerítik nemcsak a szomszéd helységek és városok, hanem még a vármegyék szekereseit is, meg lehet itt látni még Nógrád-, Heves- s Pest-vármegyeiket is, a kúnságiak és Csongrád-vármegyeieken kívül minden esztendőben; és mivel ezek se győznék elhordani a terheket, tehát a Krassó-, Temes- és Torontál-vármegyeiek magok kínozzák marháikat a tehernek egész Pestig való felvitelével. Ez tehát nyilvánságos oka lehet a teher szállítása drágaságának, nem lévén ezen az úton lakozó szekerek számához arány szerint alkalmaztatva a felszállítandó tehernek sokasága.

Hozzá jön itt még az utaknak rosszasága is, melyek, ha esős az idő, a fekete földön, ha száraz, a homokon igen megromlanak és a teherezés árát nemcsak fölötte megdrágítják, hanem nagy hátramaradást is okoznak a terhek szállításában.

Ötödször: Hogy hajókázható csatornát Szegedtől lehessen vinni a Dunába Pest felé, a bizonyos; mert annak lehetőségét és könnyű voltát azon nagy vizek is, melyek gyakran, nevezetesen 1801-ik esztendőben tavaszkor a Duna vidékjéről jöttek és futottak által a kúnsági és szegedi határon le a szatymazi posta mellett a fekete földre és onnét a Tiszába, nyilvánságosan kimutatják;⁹ azt csakugyan közönségesen Duna vizének tartják, mellyel halak is jönnek gyakran ki és a Pé-

⁹ Volt már ezen a tájékon ásattatandó csatorna iránt szó egyszer az 790-ik esztendőbeli országgyűlésen, amikor T. Nemes Pestvármegye földmérője, *Ns. Balla Antal* és veszprémi vízmérő *Ns. Tumler* urak ezen tájnak megvizsgálására ki is jöttek és tapasztalásaikat bényújtották. Mindazonáltal akkor még a túl a dunaiak féltek, nehogy gabonájuknak az árát a bánáti termés, hogyha csatornán könnyen felmehetne, elnyomja. Azonban megtörtént mégis az, amittől féltek: a Ferenc és Böge csatornái már most véghezviszik azon foglalatosságot, amelyet akkor, némelyek, a Haza és Alföld hasznára sajnálottak; pedig gabonájuk árának minden legkisebb leszállása nélkül! Vagyon egy kimetszett nagy rajzolat, melyen az ausztriai birodalomban lévő folyóvizeknek egymással való leghasznosabb összekapcsolási adattatnak elő. Ennek szerzője hazánk hasznát valóban jól általlátta, javasolván Szeged és Pest között is egy hajókázható csatornát felállítani, amint rajzolatja kimutatja.

teri-tavat némelykor úgy telitöltik, hogy nem győzzék a kisteleki s félegyházi halászok azokat elegendőképen kihalászni.¹⁰

Hatodszor: A Tisza partján, csakugyan nincs nevezetesebb hely egy is Szeged városánál, se nagyobb; és amelynek lakosai a gazdaságos kereskedést annyira üznék; öszvejárlák ezek, nemcsak Magyar-, hanem Lengyel-, Erdély-, Oláh-, Szlavónia- és Horvátországot is; ahol tudniillik éreznek valamit, hoznak, visznek oda mindeneket s úgy kapodoznak; de mind kevés ez még arra, hogy a hajókázható csatornák torkát megérdemelje Szeged városa. Ami őtet érdemesnek teszi méltóképen arra, az az, hogy a Tisza vize partján fekszik; hogy a Maros vize, mely Erdélyországnak közepén fut keresztül, a város mellett jöjjön a Tiszába; hogy a Körös vizei is, ezen vármegyében, Csongrádnál és pedig, ami több, fölülről szakadjanak a Tiszába; ide ereszthetik Bihar-, Békés-, Csanád-, Arad-, Torontál-, Temes-, Krassó-vármegyéknek nagyobb részei a Körösökön, Maroson és Bögén a magok terméseit; valamint szintén ami csak Máramarostul fogva a Tiszán, Erdélyországbul a Maroson, a Száván, Tót- és Horvát-, a Dunán Törökországbul egyenesen szo-

¹⁰ Úgy tartják némelyek, hogy azon vizek, melyek a Duna kiöntésekor a Kiskunságon és a szegedi határon keresztül a Tiszába mennek s Szalkszentmártony tájékán lévő Bakéren jöjjenek ki és Isákon, Orgoványon, Bugacon, Csengelén fussanak által.

kott jönni, mind idejöhethet s jön is szüntelenül; mért ne volna helyes tehát, ezen utakat tovább Szegedről, egyenesen Pest felé is felnyitni? hogy hazánk középső és legfőbb városait ezen tájékokkal egyenesen egy csatorna által, legkurtább és leghasznosabb úton egyesíthessük? s feljebb fejedelmünk lakó városát, Bécset is ezekkel öszvekapcsoljuk?¹¹ Ez Szegednek legnagyobb érdeme, amelyhez hogyha hozzátesszük azon hasznokat, amelyeket ezen csatornának elkészítésével, a teherszállítás könnyűségéből, evvel a jószágok árának megkisebbedéséből és könnyű eladásából, ezáltal a mezei gazdaság és mindenféle mesterség gyarapodásából fog az egész haza érezni, valóban azon hajókázható csatornát,

¹¹ A bajoriai választó fejedelem, Maximilián, szándékozik mostanában a Dunát a Ménus vizével öszvekapcsolni, amely végre csakugyan Viebeking urat szolgálatjába fel is vette. Ha ezen nevezetes szándék, melyről már ezelőtt ezer esztendőekkel Nagy Károly császár is gondolkodott, szerencsén végrehajthatódik, akkor Erdélyből, Török-, Muszkaországokból Szegeden, Pesten, Bécsen keresztül, a Ménus és Rajna vizeibe s azokon Hollandiába és Franciaországba, egész az Északi tengerig, egyenes és könnyű út lesz; mely szerencsés tekintet ez édes hazánkra való nézve! pedig ezt, amint a legkésőbbi levelek hírlelik, Bonaparte, a francia nemzetnek ama híres első császára és birodalma kereskedésének virágoztatására való nézve nemcsak sürgeti, hanem valóságosan akarja, hogy tökéletesen eszközlődjön. Aki ezenkívül a Rénus vizének a Rodánussal s így az Éjszaki tengernek a Középtengerrel való öszvekapcsolásán már dolgoztat is; így Magyarországból a Középtengerre majd erre is el lehet menni. Lásd a M. Kurir 1805-ik esztendő-béli, 30- s 35-ik darabjait és Európát Nro. 23.

mely Pestet a Tiszával újra öszvekapcsolja, csakugyan Szegednél kellett elkezdeni. De mindezekhez

Hetedszer: Gondoljunk egy szükséget, csak olyat, mint a mult 804-ik eszt. volt, mely a felső vármegyéket és a tulsó dunai vidéket nyomorgassa; nem, de nem Szegedre a Tiszán, Maroson, Körösön augusztus holnapba annyi gabona öszvegyülhet, mely elegendő volna annak enyhítésére; és az 3 hetek, legfeljebb egy holnap alatt egész Pozsonyig vagy Bécsig fel is szállíthatódhatna a szegedi csatornán; és pedig sokkal kevesebb költséggel, mint a Ferenc-csatornáján, amely felé való úton az idén két hónapok elfolyása alatt is alig történhetett meg a felszállítás; s ezen hosszú út által pedig nevedvén a hajóbér, a gabonának az ára is szörnyen nevedett; mert tudván ezt, mindenik kereskedő igyekezett a gabonának mennél előbb való megszerzésén; sietett hajóját megrakni és az elindulásban is, ki-ki első akart lenni; öszvegyültek tehát egyszerre sokan a piarcra; egymásra verték fel a gabona árát mindaddig, míg megrakodhattak és a szállításnak idejét a téli idő el nem zárta; így drágán s majd két annyi áron, mint különben lehetett volna és lehet most is¹² ezen a vidéken megvenni, vették meg azon gabonát, amellyet a szegény szűkölködő számára felhordottak. Elbeszélem, hogy történt a mult

¹² Azaz: e folyó 1805-ik esztendőnek az elején.

őszön¹³ augusztusban; 5 forinton elég tiszta búzát lehetett vala venni Bánátban; kétszer búzát 3 forinton Bácskában; rozst Szeged körül 2 forinton; szeptember elején Becsére érkezvén a szállító hajó és a kereskedők, mindjárt 6 forintra szállott az ára a tiszta búzának; egy hét múlva 7 forint lett; két-három nap alatt pedig híre futamodván, hogy odafel nagy szükség uralkodjon és hogy külső országokban is szabad legyen kivinni, egész nyolc forintra ugrott a tiszta búza szegedi mérőjének az ára; Győrig vagy Mosonyig való hajóbér pedig 3 forintrul 4 forintra emelkedett. Tegyük az Assecuratióra és a kereskedőnek úti és más egyéb költségei fejibe minden szegedi mérőre 1 forintot, 1 forintot pedig nyereségére; már így egy szegedi mérő tiszta búza belekerült Mosonyig 14 forintba, azaz egy pozsonyi mérő 7 forintba; így pedig még a kereskedő nem sokat nyert! Ellenben, mivel Szegedre a Tiszán, Maroson, Kőrösön, Bánátbul, Bácskából, Erdélyből, a túl a tiszai tartománybul, kevés idő alatt sok gabonát szárazon is, vizen is lehet özveszállítani, innét pedig, ha Pest és Szeged közt hajókázható csatorna ásattatna, mindég könnyen és

¹³ Öméltósága Gróf Battyányi Antal úr számára én is rakattam egy hajó búzát, Ns. Bene Antal fiskális és Virág Péter főnótárius urakkal; mely Martonosrul Szegeden alól 2 mértföldnyire, október 23-ik napján el is indult és december első napján érkezett csak Tolnára; ahol jegelvén már akkor a Duna, a telelésre megállapodott.

szaporán lehetne oda és onnét tovább vinni; a szükség idején soha sem nevelkedne nagyobbra odafent a gabonák ára, mint mikor a nyomtatásnak vége vagyon, hanem az még azon az őszön egyenlőségbe jönne a szegedi piarci árral; hozzá tévén a szállításra teendő költséget, mivel augusztustól fogva november végéig s így négy hónapok alatt minden kereskedő hajók két utat könnyen tehetnének Győrig, vagy talán Bécsig is, ahonnét, még a jó úttal, az akkori őszön a felsőbb vármegyék és vidékek magok számára elhordhatnák a gabonát: nem volna tehát a búzában fogyatkozás odafent akkor télen; ha fogyatkozás nincs, az ára se igen nevededik; de nem is lehet nagy; mert a hosszú utakra teendő költség megkevesedvén, a mostani hajóbérrel kétannyi gabonát lehetne felényi idő alatt felszállítani. Azt elhallgatom itt, hogy a hosszú úton könnyebben megromolhatnak a gabonák a tartós s nedves levegő, vagy a férgek által, mint a röviden; mert ezen hamarább helyre érnek, ahol azok vagy kiszellőztetnek, vagy pedig apródonként eladódgattatnak; mennyi kár szokott pedig ezáltal is gyakran megtörténni?

Szükség volna végre azt megmutatnom, hogy a Szeged és Pest közt ásatandó hajókázható csatorna, a reá költött pénznek használatján és tulajdon föntartására esztendőnként megkívántató költségeken kívül, még valami olyatén hasznót is hajtana, melyért megérdemelné, hogy munkába vétettessen. Mert akár

mint okoskodjunk, akármit javasoljunk, utoljára csak azt kérdik tőlünk: lesz-e haszna a munkának? Ezen kérdés felfejtésiben ugyan megesmérem csekélységemet s nem is bátorodok beleereszkedni úgy, hogy abbul valami, minden részeiben hiteles állítást húzzak ki; mert aki azt akarja, tehát annak 1-sőben a csatornára teendő költségeket mind és igazán fel kell tudni vetni, 2-szor az Abaldótúl, a Bánátusi Harmincadosoktól, a F. Kamarától, a Temesi Administrációtól, a Pesti Vásárbíráktól, a Ferenc-csatornája Directiójától és más kereskedő emberektől hitelesen meg kell tudni: mennyi dohány, pamuk, gyapjú, prém, bőr, méz, faggyú s külső országi jószágok; ismét: mennyi só, mennyi gabona sat. és mennyiért hordattatik fel esztendőnként ezen tájékon keresztül Pest felé? Mennyi ismét hoztattatik lefelé is? Különben ezeknek egybevetése nélkül, a csatornának valóságos hasznát meg tudni lehetetlen; ezek pedig, mivel én előttem csak felébül esmérletesek, azért is egyedül azok kívánságuknak bételjesítésére, akik csak valami hasonlatosságot akarnak tőlem meg tudni (a költségeket, amennyire általláthatom, bővebbecskén, a jövedelmeket pedig, amint kitanulhattam, azokat azonban szűkebbecskén számolván), ezeket érintsem meg előbb.

A csatornára teendő költség felől.

I-sőben: Azt veszem fel, hogy Szegedtől fogva Haraszt vagy Soroksár körül a Dunáig, minden görbeségeivel együtt, a csatornának százezer öl legyen hossza.

II-szor: A szélessége ezen csatornának ott, ahol a benne lévő víznek felső színe vagyon 18, a fenekén pedig 10 ölnyi tégyen.

III-szor: A középszerű mélységét, az első és utolsó rekesztők mellett lévő csatornának mélységét is beleszámolván, általjában egy és fél ölre tészem.

Így tehát: egy vont ölnyre ezen csatornából kihányattatik 21 töltől (Orgya Cubica)^{g)} föld, melynek, ha fél ölnyi mélységre fönt való részét, mely $8\frac{2}{6}$ töltőlekből áll, 40 kraj-

cárjával számlálván, kiássák és legmesszebb el is hordják a munkások a partja felcsinálására; az tészen egy ölon 5 fl. $33\frac{2}{6}$ xr. költséget. Azon az ölon a középső sor földnek, mely 7 töltőleket tészen, kiásása és a partra illendőképen való kihordása, ha egy töltőlet 1 fl. 10 xr. számolok, tészen 8 fl. 10 xr. A legalsó része a földnek hasonlóképen 3 lábnyi mélységre ásattatódván ki, mely $5\frac{4}{6}$ töltőleket tészen 1 fl. 50 xr. számlálván, legközelebb a partra való kihordással együtt tészen 10 fl. $23\frac{2}{6}$ xr., így egy ölnyre a csatorna kiásása kerülne 24 forintokra $6\frac{4}{6}$ xr.

E szerint:

Százezer ölnyi hosszúságú
csatorna pedig kerek számba
kerülne:

2,411,111 fl.

A rekesztők számát (Cata-
ractae) a földszinlelés (Libel-
latio) által lehet bizonyosan
meghatározni; úgy vélekedek
mindazonáltal, hogy 10-nél
több nem léssen szükséges;
így ezek (egyikét 100,000 fo-
rintokra tévén) mindössze
tennének:

1,000,000 fl.

Oldal

3,411,111 fl.

Altalvett

3,411,111 fl.

Ezen tíz rekesztőknél öt-öt malmot, épületjével együtt, ha 10 ezer forintokba számlálunk, 100,000 forintot kívánnak, az-
az:

100,000

Ha azt felvesszük, hogy ezen csatorna legalább félnyire olyan homokos helyeken fog menni, ahol annak oldalait az esővizek csorgásai és így a homoknak visszafolyásai ellen védelmezni kelletik s azért gyöpös hantokkal bérakni, fűzfavesszőszegekkel leszegezni szükséges leszén, egy tér ölnyi (Orgya quadrata)^{h)} hantnak fölásása, helyre hordása és lerakása pedig 12 xr. kerüljön, a csatorna partjának öt ölnyi szélességre számlálván a béborítását, tenne ezen költség:

100,000

Föltészem továbbá, hogy azon földet, melyen a csatorna fekszik és hozzá szükséges, kész pénzen kelletik megvenni, száz ölre számolván mindenütt általjában a szélességét, ez té-
szen:

Oldal

3,611,111 fl.

<i>Altalvett</i>	3,611,111 fl.
8331 $\frac{1}{3}$ holdakat; ennek árát vegyük általjában mintegy:	125,000
A rekesztők kiásásához szükséges Mosztonyokba, — (Machinis), szerszámokba s eszközökbe, mivel úgy is veszendők, számlálom a kárt, amennyire megrongálódnak és el nem adhatók a munka vége után a régi árukon:	100,000
A rekesztőknél lévő tisztek épületeit, valamint szintén a bizonyos és meghatározandó állásokon lévő istállókat, házakat és az utakon a hidakat becsülöm, addig is, míg jobbakat és pompásabbakat lehet a jövedelemből építeni:	150,000
A föld- és vízmérők, nem különben az építőmesterek, valamint szintén a főigazgatónak s több tiszteknek fizetéseit is általjában esztendő alatt 25 ezer, 4 esztendőre pedig, amelyben a csatorna elkészülhet, tehetni:	100,000
<i>Oldal</i>	4,086,111 fl.

<i>Altalvett</i>	4,086,111 fl.
------------------	---------------

Az altisztek, szolgák, béresek fizetését pedig 4 esztendőre

	40,000
--	--------

Vége a vontató marhák s hozzá való eszközök, szerszámok beszerzését

	50,000
--	--------

<i>Ez téssen mindössze</i>	4,176,111 fl.
----------------------------	---------------

A bizontalan költségekre ennek tizedrészit hozzá adván:

	417,611
--	---------

Azon hajókázható csatorna, mely Szegedtől Pest felé Haraszt, vagy Soroksár körül a Dunába ásattatna, kerülné mintegy¹⁴

	4,593,722 fl.
--	---------------

Ennek 5 forint száztúl való esztendei használatja (Interusurium) téssen kerek szám szerint: 229,686 fl.

Vajjon behozna-e annyit ezen hajókázható csatorna? ezen kérdést kellenék ám amúgy igazán megfejtetni! Szóljunk tehát

¹⁴ A fent előadott számvetésben találkozható héjjányosságokat és tökéletlenségeket az ezen dolgokra kedves, találó, jó és egyenes szívű olvasó tulajdon tapasztalása szerint, reménylem, helyre fogja pótolni.

A csatorna jövedelméről.

Ennek legelső és legnagyobb jövedelme a teherszállításból jön be, melynek mennyiségét, amint kitanulhattam és önnön magam tapasztaltam, csak úgy adom elő; azt mindazonáltal emlékeztetés nélkül nem hagyhatom, hogy a hazai jószágok s termések olcsóbban, mint a külső országiak hordattassanak rajta, s ezektől még több fizetődjön, ha kivitetődnek ismét az országbul, mintha itten fogyasztódnának el. Arra való nézve, hogy valami zsinórmértékünk lehessen a jövedelem felszámolásában, vegyük fel, hogy ezen a csatornán a hazai termés vagy kézműv mázsája 20 xrért vitetődjön Szegedtől Pestig; ugyancsak az, ha külső országra mégyen, 30 xr. A külső országi termés vagy kézműv pedig, mely itt helyben, az országban emésztődik el, 40 xr., mely pedig átvitetődik az országon, 50 xr., a hadi bútorok, fegyverek, sat., melyek a Felsőleges Aeráriumé, 10 krajcárért; a Camerális vagy Coronális jószágok, Productumok 15 xrért; a hadi sereg számára szállítandó eleség pedig, akármelyik tartományba és akárki által vitetődjön, annak mázsájátul 20 xr. fizetődjön. A csatornán lefelé jövő jószágok azonban még olcsóbban eresztetődjenek rajta által.

Így két hasznat vagy jövedelmet számolhatunk fel, tudniillik: 1-ször azt, melyet a csatorna fog húzni a terheknek vontatásából. 2-szor azt, melyet a termesztők és emésztők

nyernek a teher szállítása árának megkisebbedésébül.¹⁵ Nézzük meg előbb, mennyibül állana a csatorna tulajdon jövedelme?

1-sőben: 60.000 mázsa dohányt szokott közönségesen az Abaldo Szegedrül Bécsbe felszállítani; tegyük fel, hogy mostan Pestig mázsájátul csak $1\frac{3}{4}$ Rh. forintokat fizet,¹⁶ tehát

¹⁵ A kereskedőt ide nem tesszük, mivel az mindenkor kihúzza a maga részét és csak avval jár jobban, hogy a csatornán egy esztendőben két annyiszor fordulván, két annyit nyer, mint eddig.

¹⁶ Ez előtt való esztendőkben egy forintért, egy tallérért, többért vagy kevesebbért is felvitték Pestre mázsáját a dohánynak; de már az idén két forintért hordják: nincs is igen reménység ahhoz, hogy sokkal lejjebb szálljon ezután a vitel ára, mivel ezelőtt a teherszállító szekerek, kocsi-sok, egész Pestig mindenütt szabadon kiereszthették és az útbanlévő helységek legelő mezején jól tarthatták marháikat anélkül, hogy valahol csak egy pénzt fizettek volna valakinek; most azonban alig fogja meg a járomszöveget a szegény teherező, hogy fáradt marhácskáját az igából ki-eressze, már két-három csőszök is nyomában vannak, hogy kedvük szerint fizetessék meg véle előre a fűpénzt. Egy hatókrú szekér, ha 16 mázsa dohányt visz fel Pestre, 1 fl. 45 xr. számlálva, kap 28 forint fizetést ugyan, de tíz napot veszteget ezen útjára! Háromszor eresztvén ki mindennap, könnyen elkölt 1 fl. maga is, pedig tulajdon eleségén lévén, belekerül 1 fl., így tíz napok alatt 20 forint a költsége; mi marad a szerszámok avulására, a marhák sanyargatására, a némelykor megtörténhető károokra, lopásokra sat. az a 8 forint? ez mind kevés! csak innét is látnivaló, hogy a szekerezésnek, ha mindjárt drágábbba kerül is, vagy kevés, vagy éppen semmi haszna se légyen. Mennyit szenvednek ellenben azon helységek marháik, melyeknek urbáriális legelő

mindössze 105,000 fl. ád ki annak felszállítására. Mivel ezen dohány honi termés és kivitetődik az országbul, a csatornán fizetne Pestig egy mázsátul 30 xr. s adna jövedelmet a csatornának

30,000 fl.

2-szor: Mintegy 41.600 mázsa pamuk¹⁷ vitetődött Szege-den keresztül Bécsbe 1804-ik esztendőben, ennek ugyan egy részit 2 fl. 15 xr. vitték (bálját értvén), de későbbben a szegedi szekeresek Temesvárrul 7 forkért, Orsovárrul pedig 15 f-kért vitték fel Pestig; tegyünk egy középszerű árt eddig való vitelére, tudniillik mázsájátul 2 for., így 83.200 for. adódott ki ennek vitelére. Ezen cikkely, mivel csak keresztül vitetődik az országon, fizetne a csatornán 50 xr. mázsájátul, mely téssen

34,666²/₃

Oldal

64,666²/₃ fl.

mezőjükön mindennap meg lehet látni 4, 5 száz darab éhes marhát, kétszer-háromszor kieresztve lenni? Mely nagy akadály ez a mezei gazdaság helyes folyamatjában!

¹⁷ Azaz: 32.000 bál; egy bál pamuk nyom közönségesen 130 fontot.

*Altalvett*64,666²/₃ fl.

3-szor: 17.200 mázsa gyapjú, melynek felit külső országinak, felit pedig bánáti termésnek teszem; mindazonáltal mint a két részt külső országban vitetendőnek határozom. Ennek mázsáját eddig is 2 forintért vitték a szekeresek, fizetődött tehát a szállításért 34.400 fl., a csatornán pedig felitül, azaz a bánátitul esne 30 krjával 8600 mázsáért

4,300

A külső országitul pedig 50 krjával 8600 mázsáért

7,166²/₃

4-szer: 1804-ik esztendőben a Pesti Újság 104-ik darabja szerint a Ferenc csatornáján általment búza, árpa, köles, kukorica, zab, öszvességgel 513.339¹/₂ mázsa gabona. Ennek csak felit, azaz 256.670 veszem, hogy a kurtább és szaporább út végett a szegedi csatornára jön és pedig úgy, hogy fele megént ezen gabonának Németországba kiviteződjön,

*Oldal*76,133¹/₃ fl.

*Altalvett*76,133 $\frac{1}{3}$ fl.

fele pedig bent az országban megmaradjon; és hogy eddig Becsérül mázsáját Pestig 40 kr-ért vitték légyen. Költöttek tehát a kereskedők eddig reá 171.113 $\frac{1}{3}$ fl.; most a csatornán fizetnének 128,335 mázsá gabonátul 20 xrral

42,778 $\frac{1}{3}$

128,335 mázsátul pedig 30 xrral

64,167 $\frac{1}{2}$

5-tödször: Mennyi gabona szedődött légyen öszve az idén Temesváron, Bánátban, annak számát még eddig meg nem lehetett tudni; úgy hallatik mindazonáltal, hogy az mintegy 500,000 köből vagy szegedi mérő légyen. Ez ugyan nem történt még eddig meg minden esztendőben, hanem lehet reményleni, hogy minekutána a bánáti búza Ausztriában és tovább is sok becsülöket talált, meg fogják látogatni ezután minden esztendőben ezen tájékat a fölföldi kereskedők; azért is ezen bizonytalanságban 500,000 szegedi mérő

*Oldal*183,079 $\frac{1}{6}$ fl.

*Altalvett*183,079 $\frac{1}{6}$ fl.

helyett vegyünk fel 500,000 mázsa gabonát, akármiféle légyen az, mely a Böge csatornáján le, Tételnél a Tiszára, onnét Pétervára felé a Dunán vitetődik fel Bécsbe; és pedig, hogy Temesvárrul Pestig való vitele ezen az úton egy mázsának kerüljön 1 fl. 30 xr., azaz 500,000 mázsára kiadódik tehát 750,000 fl., a szegedi csatornán pedig 30 krajcárjával fizetődne érte¹⁸

250,000

6-szor: Szegedről, Szolnokból és Poroszlórul esztendőnként Pestre 400,000 mázsa só szállítatik, és pe-

*Oldal*433,079 $\frac{1}{6}$ fl.

¹⁸ Számtalan sok ezer mérő búzát, rozst, árpát hordotak fel szekereken is az idén Szegedről és Szeged tájékáról Pestre és még most is hordanak szüntelenül! Szegedi mérőjét avagy köblit 3 forintért s néhány garasokért; ezen cikkelyt mindazonáltal kihagyom egészen, noha jól szaporítaná a csatorna jövedelmét, mivel ennek csak a felső vármegyékben uralkodó rendkívül való szükség volt az oka.

*Altalvett*433,079¹/₆ fl.

dig Szegedrül mázsája egy forintért; Szolnokbul mintegy 24 xr., Poroszlórul 30 xr. Tegyük, hogy Szegedrül 50,000 mázsa mén; ennek vitelére költ a Felséges Kamara 50,000; Szolnokbul 250,000. erre kiád 100,000 forintokat; Poroszlórul 100,000 mázsa; ezért fizet 50,000 forintokat, öszvességgel 400,000 mázsa sónak Szegedrül, Szolnokbul és Poroszlórul Pestre való felszállítása kerül most a Felséges Kamarának 200,000 forintjába,¹⁹ a szegedi csatornán pedig 15 xr. adván mázsájátul, fizetne csak:

100,000 fl.

7-szer: Azt, ami közönségesen a kereskedők által minden esztendőben felhordatódik Szegedrül, s annak tájékárul a pesti vásárra, úgy-

*Oldal*533,079¹/₆ fl.

¹⁹ Mennyire különbözik ezen felvételem a valóságtól, a Felséges Kamaránál meg lehet voltaképen tudni.

*Altalvett*533,079 $\frac{1}{6}$ fl.

mint gabona, dohány, gyapjú, szappan, száraz hal, juh- és marhabőrök; ismét Bánátból, Erdélyből, Oláh-, Muszka-, Törökországokból faggyú, prém, réz, bőr, méz, viaszok, szalonna, kordovány, szattyán, hamuzsír, sat. tegyük általjában 100,000 mázsára; most két forintot fizetvén mázsájátul, reá költenek a kereskedők azoknak felszállításokra 200,000 forintokat, hogy ha a Szegedi Csatornán vitetnék; felitül, mint honi jószágátul 20 xrijával esne:

16,666 $\frac{4}{6}$

A más felitül, 50,000 mázsátul, mint külfölditül 30 xrijával számlálván, jutna

25,000

Az eddig előszámlált cikkek-ből való jövedelmet mind egy batkáig igazán felvetheti az, aki az azokrul való írásokba és lajstromokba belétekinthet; a következő cikkek-ek, nem oly bizonyosan határo-

*Oldal*574,745 $\frac{5}{6}$ fl.

*Altalvett*574,745⁵/₆ fl.

zódhatók, mivel a jövődöbéli környölállásoktól függ leginkább azoknak mekkorúsága; méltán mindazonáltal lehet őket tenni, úgy amint következnek:

8-szor: A csatorna 10 rekesztőinél készülhet 50 malmok²⁰ könnyen beadhatnak

50,000

9-szer: Meg lévén ezen csatorna, nincs annál természetesebb, mint, hogy más útakról is erre igazítódjanak a terhek, a könnyű, olcsó és szapora szállítás végett, amelyeken mostanában csak a szétosztás miatt szállítatnak azok, noha többet tesznek, mint a Szegeden keresztül menő, mindazonáltal az azoktól bérjölhető hasznót általjában tegyük csak

50,000

*Öldal*674,745⁵/₆ fl.

²⁰ Nem szükség az, hogy ezen 50 malmok, mind lisztmalmok legyenek, lehetnének azok fűrész, kalló, törő, gabona cséplő, szalmametsző malmok is és többfélék, amint t. i. a szükség kívánná és a haszon javasolná.

Altalvett

674,745⁵/₆ fl.

10-szer: A csatornán vissza-
jövő Magyar, Ausztriai és más
idegen országi portékák, me-
lyek vagy bent emésztődnek,
vagy keresztül vitetődnek más
országokba, ha mindjárt ol-
csóbbért hozatódna is le,
mint felvitettetnek, mivel
mindazonáltal azoknak száma
szörnyű nagy, nem tehetem
semmikép kevesebbre adóju-
kat, hanem mintegy

150,000

A csatorna birtokában való
földnek, azaz 8333¹/₄ holdak-
nak hasznát, mint a csator-
nánál lévő tisztek, szolgál-
ban lévőek és a marhák szá-
mára valót ezen számvetésből
egészlen kihagyván és egyéb
cikkelyekből származó haszon-
vételeket is elhallgatván, nyil-
vánságos az, hogy:

A Szegedi hajókázható csa-
tornának esztendei jövedelme
könnyen reá mehessen

824,745⁵/₆ fl.

Már ezen számvetésből a tetszik ki, hogyha
a csatorna 4,593.722 forintokban felkészülhet,

amint feljebb kiszámoltuk, tehát nemcsak a reá költött tőkepénznek 5 procentó használatját, 229.686 for.-t, hanem ezen felül még részszerént esztendei költségekre, részszerént pedig nyereségre 595.059¹/₆ forkal bízta; avagy általjában vévén, közel 18 procentó jövedelemmel kínál esztendőnként.

Avval lehetne még ezen csatornának jövedelmét szaporítani, ha a reá teendő költségnek némely cikkelyei valami segedelmet kapnának; p. o. nem megvető volna az, amit talán Szeged, Kecskemét városai²¹ és még a Kunság is tehetnének ezen hajókázható csatorna segítségére, ha tudniillik csak egy-egy rekesztőt állítnának is fel határjukban, már az is igen jó segítség volna! s találkoznának még olyatén földesurak is, akik vagy a földet ingyen adnák hozzá, vagy robotokkal segítenék a munkát. Talán a katonai rend sem húzná ki magát a segítségbül, annyival inkább, mivel számára ezen csatornán szállítandó fegyverek s tábori bútorok mázsájára sokkal kevesebb adó vetődhetne, mint más felére; mert csakugyan egyik kéz a másikat mossa. Az Abaldó, mely ezen csatorna által esztendőnként mintegy 75.000 forintokkal, valamint

²¹ Ezelőtt egynéhány esztendővel, úgy értettem, hogy a midőn Igazgató Földmérő T. Szaksz Zakar Úr Kecskemét városa mellett vitetendő vízi csatorna iránt vizsgálódást tett volna, annak elkészítése könnyebbitésére Kecskemét városa esztendőnként 25 ezer napi munkát ajánlott! Nemes és nagyokra buzdító cselekedet!

szintén a pamuk- és gyapjú kereskedők is, akik közel 71.000 for.-kal fizetnének kevesebbet a szállításért, adhatnának 3 procentó interestre akkora tőkepénzt, amekkora az ő esztendei hasznukra esne; a hajóbirtokosok, kik ennek a csatornának hasznát akarnák venni, minden hajóiktól 3 procentó használatért 1000 for. segítségre lehetnének sat. Ezekről mindazonáltal én nem szólok semmit is, ki-ki magafelől tudja azt, mit adhat és mit akar adni; az illetén segítségek mindazonáltal a költségek sokaságát nagyon könnyebbítnék.

A kereskedőnek mindegy, akár drága, akár olcsó legyen a teherszállítás, mert azt ő, a maga nyereségén kívül, a jószág árában belé tudja mindenkor; ellenben mennél kevesebbe kerül a tehernek szállítása, a termesztő annál drágábban adhatja el a jószágát, az emésztő pedig annál olcsóbban veheti azt meg; így a termesztő és az emésztő osztozik meg azon nyereséggel, amely a teher szállításának megkisebbitetett árából származik; mivel pedig mi mindnyájan vagy termesztők vagy emésztők vagyunk, lássuk tehát annyira-mennyire, mire mégyn közönségesen ezen csatorna által.

Az országbéliek nyeresége.

A fent előhozott 7 cikkelyekből a jön ki,²² hogy 1,375.470 mázsa teher szállításáért fizetődjön mostanában 1,543.713²/₆ for., ha pedig ezen teher a szegedi csatornán szállítódna, tehát több nem fizetődne érte, csak 574,745⁵/₆ forintok; így 968.967¹/₂ forint lenne nyereségük a termesztőknek és emésztőknek.²³ Ehhez ha hozzáteesszük a 9-ik és 10-ik cikkelyek alatt való terhek szállításából származó ilyen nyereséget, mely arány szerint tehet mintegy 400,000 forintokat, kitetszik az, hogy

²² Itt a számvetés:

Mázsát	Szállíttat	Most ennyi forintért	A csatornán fizetne forintokat	Volna nyereség forint
60,000	Dohányt az Abaldó	105,000	30,000	75,000
41,600	Pamukot a kereskedők	83,200	34,666 ⁴ / ₆	48,533 ² / ₆
17,200	Gyapjút a kereskedők	34,400	11,466 ⁴ / ₆	22,933 ² / ₆
256,670	Búzá a becseiek	171,113 ³ / ₆	106,945 ¹ / ₆	64,167 ² / ₆
500,000	Gabonát a temesváriak	750,000	250,000	500,000
400,000	Sót a Fels. Kamara	200,000	100,000	100,000
100,000	Különféle kereskedők	200,000	41,666 ⁴ / ₆	158,333 ² / ₆
1,375,470	Öszvességgel	1,543.713 ² / ₆	574,745 ⁵ / ₆	968,967 ¹ / ₂

²³ Úgy tetszik, mintha ki kellene talán itten húzni a közönséges nyereségből azon költségeket, melyek p. o. a Becsén öszveszedett búzának a Tiszán Szegedig való felhozatására, úgy nemkülönben a temesvári gabonának ide való szállítására, valamint szintén a sónak Poroszlórról, Szolnokból való leeresztésére is különösen tétetődne; az való, de ez vagy keveset, vagy épen semmit sem tézen; mert ami a sószállítást illeti, az úgys fenyőtálpokon szo-

közönségesen az országbéli lakosok nyeresége könnyen reá mégyen ezen csatorna tökéletes elkészítése által 1,384,067 Rhénes for.-ra. Tesz-e valamit a Lakkormányi Számvetésben? (calculus politicus) azt az egyet ugyan tudom, hogy vagy az emésztőknek erszényükben megtart, vagy a természetőknek szaporít annyi százezreket. E pedig szép szerencse! Jövedelem! Nyereség! Haszon! És boldogság az országbéliekre való nézve.

Megolcsódván egyszer a teherszállítás ára, maga a jószág is az emésztőkre való nézve olcsóbb fog lenni; ha az olcsóbb, tehát köny-

kott megtörténni és Szegedig igen kevéssel szaporíttatik a sóval terhelt fenyők leszállításának ára; különben is a fenyő árába lehet azt beletudni. Ami azonban a becsei és temesvári gabona felhozatása költségét tárgyazza, arra azt mondom, hogy megváltoznának akkor a rakodóhelyek! Most a Maros partjárul lefelé Temesvárra vagy Becsére hordják a lakosok a búzát, holott akkor, közelebbre vihetnék azt fölfelé a Maros és Tisza vize partjaira; a hajóknak se kellene annyira lemenni! Így amivel egyfelől a hajósok vagy kereskedők többet költenének, azt másfelől a parasztok vagy mezei gazdák a teherezés könnyebbítésén nyernék meg. Gondolja meg csak az ember! Most azon búzát, melyet Arad és N. Sz. Miklós tájárul visznek bé szekereken Temesvárra s onnét a Bega csatornáján eresztenek le apró hajókon Tételre, azt ott nagy hajókba rakják s úgy szállítják fel a dunán Pétervára felé Pestre. Így Arad tájékátul számolván, mintegy 90 mértföldet utaz a gabona részszerént vizen, részszerént szárazon! holott egészen szárazon, nem menne 30 mértföldreknél többet szinte Pestig. Hogyne volna tehát drága! De ha másképp még eddig nem lehetett, mit teszünk? a bánáti paraszt fel nem hordhatja a gabonáját, mert néki másikat kell termesztetni! vizen pedig kurtább útunk nem igen volt még ekkoráig.

nyebben találunk kereskedőt, aki azt megveszi; ha megveszik jószágunkat, van pénzünk, kifizetjük minden hátramaradás nélkül adóinkat, segíthetünk mindenféle szükségsein, jobban utánajárhatunk dolgainknak, többet termeszthetünk s így jobb állapotban helyezhetjük mind mezei gazdaságunkat, mind tulajdon állapotunkat.

Gyarapodván evvel a mi mezei gazdaságunk, ha sokkal többet termeszünk, mint ami belső szükségünkre kívántatik, mi lenne ennek az ő természeti következése? az, hogy a szomszéd országokba s a tengerekre is szabadon kivihetnénk természetvényünket! Mihelyest tehát ezen szegedi hajókázható csatorna tökéletes állapotban fog lenni, azonnal az Adriai-tengerre, a gabonával való kereskedés is, melyből felszámálhatatlan jövedelmet várhat édes hazánk, divatban fog jönni; mindaddig pedig ez nem egykönnyen eshetik meg, mivel, ha mindjárt a szállításnak nehézsége megengedné is és a külső országok szüksége gyakran ösztönözne is a gabonának kivitelére, mindazonáltal a termeszett jószágok egész mennyiségének nem tudásából és annak a birodalom minden részeibe hirtelen való el nem osztatásából származható belső szükség iránt való félelem, az Országló széket reá veheti mindenkor a gabona kivitele iránt való tilalomra. Ezen tilalom pedig mindaddig föntáll, méglen a szükség nagyja vagy elosztatódik, vagy a jövőendő esztendői bőv termésnek bíz-

tatása kezességet nem vállal magára, a bátorságos és minden belső kár nélkül való kivihetés iránt. Mely hosszú idő ez! Közel egy esztendő folyik el addig! Azalatt jövedelmünk is, melynél bizonyosabbat és nagyobbbat reménylenünk sem lehet, elenyészik és csak képzeldésünkkel kecsegtetődik bennünk az ebbéli boldog állapotunk eránt való, már megérett kívánságunk!

Mihelyest ezen csatorna elkészül, azonnal fel fognak annak és a közellévő folyóvizeknek partjain lévő helységekből épülni a hambárok és gabonátárházak,²⁴ Szeged városában kétszázezer szegedi mérő gabonának csak a vár falain építendő Eleség-Házakba is bátorságos helye leszen. Kecskeméten százezernek; Fél-egyháza, Nagykőrös, Cegléd, a csatornához közel; úgyszintén Csongrád, a Kőrös torkánál a Tisza; Arad, Makó, a Maros partján; ötven-ötvenezernek adhatnak helyet; Vásárhely a Tisza mellett; valamint szintén a Koronai becsei kerület a nagy kikindaival együtt, száz-száz ezerekről gondolkodhatnak; magá-

²⁴ Külső országokban sok helységnek vagyon olyatén közönséges tárháza, amelybe bizonyos mennyiségű gabonát ki-ki a lakosok közül beadhat. Az előjárók az adó fejébe is beveszik azt, hogy hátramaradások ne legyenek. Ezen gabonát ők annak idejébe eladják s az árán újat szednek, vagy a szűk esztendőbe önnön magukat segítik véle, sat. Az ilyen munkálkodással annyira mentek némely helységek, hogy az ebből gyűlt tőkepénznek használatjával esztendőnként minden adójukat kifizethetik. Hasznos intézet! és mely könnyen alkalmazható Magyar Hazánkban!

ban Pestben mindenkor lehet kétszázezer szegedi mérő gabonának helyét találni,²⁵ ahová tudniillik a körülbelől lévő uraságok, helységek s kereskedők hordhatnák és letehetnék szükségeken felül lévő és a továbbvaló elszállításra öszveszedett gabonáikat.

Így ezen csatorna partján s végein és azokhoz közel egymillió szegedi avagy kétmillió pozsonyi mérő gabona mindenkor készen lévén, abbul oda, ahol a szükség kívánná, mindenkor és pedig mindjárt, mihelyest az magát mutogatná, legnagyobb sietséggel lehetne szállítani. Könnyű volna így a bővséget nemcsak Magyar Hazánkban, hanem az egész Ausztriai birodalomban állandóul fenntartani.²⁶ Úgy egyszersmind a fölösleg való terméssel az Adriai tengerre a szabados kereskedést felállítani és mindaddig folyvást gyakorolni, még-

²⁵ Pesten, az a nagy ház a Duna partján, egynéhány esztendő alatt bőven kifizetné az árát, ha erre fordítódna.

²⁶ Könnyű volna azon nyomorúságoknak is elejét venni, melyekkel egy-két sovány esztendőeknek egymás után való megjelenése miatt sok ezer emberek szoktak küszködni! 1785., 86., 87-ik esztendőekben, csak Máramarosban közel húszezer ember veszett el az éhséggel való csatában! Meg nem tartóztathatom magamat, hogy egy, hazáját, nemzetét és felebarátit igazán szerető hazafinak és pesti polgárnak 1795-ik esztendőben 40-ik szám alatt költ Magyar Kurirba iktatott illetén tapasztalásbul folyó intését elő ne hozzam: Ki gondolta volna, hogy a Magyar Kanahánban, melyben 1794-ik esztendőben, április holnapjában, a búzának pesti mérője 15 s 17 garasokon ment s ott önnönmagoknak az adóknak kellett vevőket keresni? ki gondolta volna, mondom, halld meg polgár, paraszt, hogy 1795-ikben, április-

len valami szerencsétlen termés, vagy környülállás miatt²⁷ az őszi gabona szegedi mérőjének az ára bent p. o. 6 forintra, a tava-szié pedig 4 forintra fel nem háгна. Meny-nyire nevedkedhetne ezáltal a mezei gazdák szorgalmatossága! Tapasztalván azt, hogy a tengerre való kereskedésből bėjővő nyereség-nek egyenesen ők is részesei lévén, nem hé-jába fogják az eke szarvát kezeikbe. Oly jő-vedelmű kútfőt nyerne ezáltal édes hazánk, melyet semmiféle viszontagság ki nem szá-

nak és májusnak holnapjaiban, ezen legboldogabb ország-nak környékeiből is számosan jőjenek ide, a pesti Duná-nak partjaira a szegény falusi lakosok, sőt a birtokos urak is a szükség és nyomorúság által kényszerítettven és hét s nyolc annyi áron vegyenek magoknak kenyérnek való életet? — Elkeseredett szívvel kellett szemlélni a magá-nak elhagyatott szegénységet, annyi kenyeret venni, amen-nyit kaphatott! zsákjait megtölteni és a falukra vinni. — Ritka példa — ritka történet, hogy a falusiak vegyenek magoknak kenyérnek valót a városokban. Honnan vagyон, hogy egyetlen egy esztendei terméketlenség miatt ily nagy szükség és nyomorúság uralkodhatik a mi boldog és ter-mékeny hazánkban? — Az 1794. és 1795. esztendők oly tükrök, melyekből, mind a birtokos urak és polgárok, mind kiváltképen a falusiak, tanulhatnak, hogy nem kell gabonás táraikat és vermeiket az utolsó búzaszemig kiüresíteni és a gabonát elvesztegetni, hanem a legboldogabb esztendő-ben is szorgalmasan gondolkodni az illetén nyomorúságos történetekre.

²⁷ De nem az olyan miatt, mint ezen 1805. esztend. történt, nemcsak Magyar-, hanem még Csehországban is. Mi alföldiek szemmel látó tanui voltunk az idén a gabona ára szörnyű és rendetlen változásának; ahol t. i. még május elején, az árpa, zab és köles szegedi mérőjét 2 for., a búzáét pedig 5 forinton meg lehetett vala venni már júniusban

ríthatna; s oly tehetőségre emeltetne kedves fejedelmünk, melyet sem az ellenség ereje, sem akármiféle Lakkormányznak (Politica) irigysége meg nem rongálhatna.²⁸

amannak 6 forintra, a búzának ára pedig 11 forintra fel-emelkedett és az Isten tudja, micsoda szükség támadott volna ideje is, ha a felséges Herceg, a mi jó Nádorispá-nyunk, hathatós rendelkezéseivel ezen helytelen és önnön ha-zánkat pusztító gabonakereskedésnek gátot nem vetett volna; evvel az történt, hogy július elején a gabonának ára csaknem az előbbenire leszállott! De fájdalom! már akkor egynéhány kereskedőknek fősvényisége által sok ezer szűkölködő szegény embernek pénzecskejével együtt könyvei is kicsorgattattak szemeibül.

²⁸ Miképen lehetne a fent említett nagy tárházakat könnyen felépíteni, azokat gabonával teletölteni és avval úgy munkálkodni, hogy annak mennyisége mindétig meg-maradjon és mégis esztendőről esztendőre jó nyereség jöjjön belőle? Arrul ezen alkalmatossággal rövideden azt jegyzem fel:

1-ször: Szabad legyen ezen gabonatárházakba minden városnak, helységnek, földesuraságnak, kereskedőnek és még a magányos személyeknek is annyi gabonát beadni, amennyit akar, ha mindjárt avval csak egy, vagy két esztendő-béli szükség ellen akarná is magát valaki bátorságba helyeztetni; de

2-szor: A tárházak felépítésére, melyeknek mindenütt a hajókázható folyóvizek partján kellek lenni, minden sze-gedi mérő gabonátul tartozzon egyúttal mintegy egy forin-tot lefizetni; ebből

3-szor: Egyszerre felépülvén mindenütt a tárházak és az ajánlott gabonával megtöltödvén, azoknak gondviselése és a velek való bánás, értelmes tisztekre bízattasson, kiknek esztendei fizetéseik, egynéhány ezer mérő gabonán való nyereségből álljon: ezek meglévén,

4-szer: Hogy esztendőről esztendőre mindétig új termés jöjjön ezen tárházakba, tehát azokban egyfelől mindég áru-lódjon a gabona, másfelől pedig annyi, amennyi valahol

Micsoda boldogsága származzon abból az országnak, ha egyik része a másikkal könnyű

eladódott, tüstént bévevődjön és a héjjánosság azonnal, egyik szomszéd tárházbul a másikba egyszeribe helyre-pótolódjon.

5-ször: Hogy eszerént valami nyereség is legyen, tehát az akármelyik tárházbul eladott gabona helyett ott kelletik bevásárolni mindétig az új gabonát, ahol az legolcsóbb az országban; és úgy, hogy annak az ára, azon városba való felszállítására teendő költséggel együtt, amelyben a gabona eladódott, soha se haladja meg az oda való piarci árt.

6-szor: Hogy a tárházakban lévő gabona a közönséges piarci árt el ne rontsa, tehát az mindég, legalább 15 krajcárral drágábban adódjon, mint közönségesen mások szokták a piarcon árulni.

7-szer: Ha valaki idegen országra akar kivinni és ezen tárházakbul kíván gabonát vásárolni, tehát az 30 krajcárral fizessen többet mérőjétől, mint ott helyben a közönséges piarci ár leszen.

8-szor: Ha pedig idegen országból jövő kereskedő szándékozna gabonát venni és kivinni az országbul, tehát az tartozzon a határ szélén lévő tárházakba venni és a helybéli piarci árnál mintegy egy forinttal többet adni mérőjéért.

9-szer: Amidőn az országba ott, ahol a gabona legolcsóbb, a búzának szegedi mérője mintegy hat forint, a tavaszinak pedig 4 forint leszen, akkor a külső országra való kereskedés megtilthatódná.

10-szer: Hogy szükség idején ezen tárházak leszállíthassák a gabona árát, tehát az eladott gabona helyett december végéig $\frac{2}{3}$ rész, május elejéig felényi, azon időtől fogva pedig aratásig, ha jól mutatja magát a termés, csak egy-harmadrész vásárolódjon bé.

11-szer: Aki melyik tárházba adja bé gabonáját, amennyit és amilyent beád, ott, olyant és annyit nyerjen vissza mindenkoron.

12-ször: Hogy a tárházi tisztségek tudhassák mindenfelé az egész országban a gabonának állapotját, tehát minden

úttal öszvekapcsoltatódik? Ha egyik tagja a birodalomnak a másiknak mindenkor ugyan,

héten kétszer legszorosabb értekezést tartsanak nemcsak egymás közt, hanem a főigazgatóval is; akinek, a héti és holnapi számadásokon kívül be kell küldeni a félesztendeit is, úgy mint: június végivel, hogy aratás előtt meg lehessen tudni, mennyi gabonára vagyon a tárházaknak szüksége? ismét december végivel, hogy az egész esztendőbéli nyereséget osztó szám, a nevezetesebb részesek jelenlétébe azokból kihúzzathasson és mindeneknek tudására és rendelésére nyilvánosságossá tétethessen.

Ilyeténképen megszűnne egyszerre hazánkban a pusztán csak a gabonaárat felemelő és a szűkölködő szegény emésztőket nyomorgató gabonakereskedés; a külső országokra való támodna fel és az foglalatoskodtatná az embereket; mely által ők onnét pengő pénzt gyűjtenének be, ahelyett, hogy most azt bent száz zsebből kihúzzák, egybe s a magukéba rakogatják. Állandó lábra állana így a mezei gazdaság tökéletesedésének és virágzásának fundamentoma; a szükség és éhség ellen akár háborús, akár békességes időkbe, akár a hadi seregekre, akár a köznépre való nézve, több esztendőkre hathatós készület tétetődne; a termesztés és emésztés közt mindég fent maradna az arányosság.

Kimondhatatlan nagy haszon származna abból is, ha a minden helységben, annak népességéhez arányozva épülendő különös gabonáházak ezen nagy tárházakkal öszve volnának kapcsolva, mert ezekbe amazokból az előbbeni esztendei gabona által szállíttatván, az új termésnek ismét mindenütt kész hely hagyattatna. Az Aerarialis Gabonás Tárházaknak ezekkel való némü-némü öszvekapcsolása se volna pedig sikertelen.

Micsoda nyereség lenne a magyarországi gabonával való illetén bánás által, ha annak mennyisége csak annyi szegedi mérőből állana is, amennyi élő ember van az Országban? ki számolja azt fel? bezzeg lehetne ebből, a Közönséges Tőkét (Fundum Publicum) legalább csak annyira is segíteni, hogy a Közösülés könnyűsége mentül előbb végrehajthasson! Akár azon jövedelemmel t. i., mellyel (a leg-

de főképen a veszedelemben szaporán segítségére ott teremhet? Ezt felszámolni lehetet-

olcsóbb gabonának helybéli árához alkalmaztatva) 100-tul 10, vagy 12 for. használatot fölülhaladna; akár pedig azon pénzzel, amely bėjőhetne, példának okáért: ha a 6-ik §. szerént eladott minden mérő gabonára 5 kr.; a 7-ik §. szerént 10 kr.; a 8-ik szerént az idegenek által megvett gabona mérőjére pedig 20 krajcár adóul vettetődne; pedig az, az ezen Társaságban lévő Részeseknek jó jövedelme mellett, az Országbélieknek minden kára, költsége és ártalma nélkül történne meg. Ezen bátorságos kereskedés (minden laktagja hazánkna részese lehetvén benne) akkorára nevelkedhetne idővel, hogy az, némű-néműképen, az Angliában és Hollandiában lévő Indiai kereskedő Társaságok foglalatosságát, akár munkálkodása fontosságára, akár esztendei tiszta nyeresége mennyiségére való nézve, ha csakugyan fel nem érhetné is egészen, legalább szembetűnő képen követhetné, pedig a száraz Európának majd csaknem a közepén! s amely végre se különös hadi seregeket tartani, se súlyos háborúkat folytatni, se valami adósságokat csinálni épen nem szükséges az álladalomnak (Státusnak), se a magányos személyeknek. Angliának minden kincse a külső országok terméseivel és jószágaival való gazdaságos kereskedés által gyarapodott öszve, melyen elbámul az ember, ha a többi révpartokon kívül, London mellett, a Támeszis víznek partjain lévő, azon temérdek sok tárházakat, melyekbe az egész világ természetvényei, kézművei és csinmányai iszonyú sokasággal le vannak rakva, megtekinti! mely szörnyű fáradsággal és kimondhatatlan költséggel gyakorolja pedig azt! nagy tengeri erőt, sok hadi seregeket kelletik néki tartani csak azért, hogy a világ más részeiben lévő azon tartományait, ahonnént jószágait hozza, birtokában megtarthassa és azokon a tengereken való fölsőséget, amelyeken keresztül utaz, állandóul megmutassa. Nincs nekünk ezekre semmi szükségünk; a természet, a gazdaságnak a magvát a mi földünkbe bévetette, ha azt szorgalmatosan művelni fogjuk, aratván terméseinket, elérjük a kívánt boldogságot.

len; csak azok fogják azt képzelni, akik vagy magok tapasztalták, vagy illetén állapotban sínlódó felebarátinak könyves szemlélői voltak! Azért is hagyjuk ezt a tekintetet azon jó szívek legelésére, akik illetén példák által szoktak fölindíttatni embertársai nyomorúságának könnyebbitésére.²⁹

Nagy javára volna a kereskedésnek, hajókázásnak és még ezen szegedi csatornának is az, ha Szeged városán alul mintegy 2000 ölnyire lévő Maty nevezetű ér, mely Dorozsma nevű helységet is megkerüli és amely érnek szélessége a szegedi határban többnyire 100 ölnyi, egy rekesztő által úgy elkészítettődne, hogy az minden kereskedő s szállító hajóknak alkalmas telelő helyet szolgáltasson; elérne abba több ezer hajónál! meg lehetne annak partjait is úgy igazítani, hogy azok legjobb

²⁹ Négy, legföljebb öt napok alatt könnyen felérhetne a hajó Szegedről Soroksár körül a Dunába, ha minden 4 ezer ölnyire olyatén állások rendeltetődnének, ahol a vontató marha készen állna a hajóknak tovább való húzására; mintegy 25 ilyen állásoknak kellene lenni, ahol bizonyos messzeségre adatandó jelek által béresekkorakkor felkészülnének, mikorra a hajó a helybe érne. — Így folyvást mehetnének mindenkor a hajók és még éjjel is, ha a szükség kívánná, hold vagy más világnál. A szarvasmarha talán abból az okból is jobb volna itt a hajóhúzásra a lovaknál, mivel a csatorna földjén természetendő lóherével s más hízaló füvekkel és veteményekkel tartandó jó tehének által nemcsak az abbéli szükség kipótolódna, hanem még haszon és nyereség is hajtatódna! Hogyha pedig bizonyos emberek alkalmaztatódának ezen munkára, akik a csatornánál lévő egyéb dolgokat is elvégeznének, talán még nagyobb haszon volna.

hajóműhelyekké, foldozóhelyekké váljanak és pedig úgy, hogy akár egész hadihajósseregnek kikészítésére is helyet adjanak. Annál inkább hasznos volna pedig ez, mivel az egész Ausztriai-birodalomban, kivéven a tenger partjait, sehol jobb hajógyártók, vagy hajócsinálók nem találtassanak, mint a szegediek.³⁰ Fát és pedig ezekre valót csak lehetne itten szerezni, mert nem csak Arad vármegyéből hoznak ide hajónak való tölgyfákat, hanem a Tiszahátrul s Körös tájékáról és még Törökországból is; a Munkácsi uradalomból majd minden esztendőben szállítanak itten keresztül a Ferenc-csatornájára és tovább is legszebb tölgyfapallókat és deszkákat. Fenyőfa pedig, mely Szolnok mellett Máramarosból jön a só alatt, elég van; abból dolgoznak is, valamint szintén az Arad vármegyei tölgyfákból is két nagy hajót készítettek el mostanában.³¹ Ez a

³⁰ Ezt magok a kereskedők és hajóbirtokosok mondják, azért minden különös dicsekedés nélkül hozom elő. Az idén Horvátországban is vittek sokakat le belőlük, pedig jó fizetésre. Részemről nem kívánnék egyebet, hanem, hogy ezen emberek valami rendszabásokhoz szoktattatnának és hogy közülök egy pár ifjak, kik írni és rajzolni tudnak, közönséges költségeken a tengerpartokra, ahol a tengeri hajók készíttetnek, kiküldtetnének és taníttattatnának; én ugyan erre a végre csekély tehetségemhez képest, ha még valami jóltévők találtattatnának, három esztendő alatt, esztendőnként 10 aranyat feláldozni nem sajnállanék.

³¹ Azon fenyőfahajó, melyet az idén Horváth Zsigmond kereskedő úr készíttetett, neveztetik Kurirnak, bír 4200 mázsát. Az egyik tölgyfahajó pedig, az idevaló kereskedő Agszenti úré, bír 2600 mázsát és neveztetik Szegednek;

hely azért volna alkalmas ezen dologra, mivel útjába nem volna a Tiszán fel s alá járó hajóknak; s a munkásoknak is (félre lévén a várostul) alkalmatosság nem szolgáltatódna az idő vesztegetésre, sem pedig a föcsérlésre, ki ki maga munkájához szorgalmasan hozzá látván, tisztán és igazán érdemelné meg napi bérét.

Nagyobb javára volna még annál, nemcsak ezen csatornának, hanem még Magyarország-nak, vagy talán az egész Ausztriai-birodalom-nak is az, ha itt Szegeden lévén a csatornának torka, az ide való vár (mely csakugyan védelmező várak lajstromából már kitörültetett és ezen állapotba a városnak szörnyű nagy romlása nélkül vissza nem is tétetődhetik), egy közönséges kereskedői tárházzá té-

a másik, Sörfőző Walter György úré, Nagy Sándor nevezetű, bír 5400 mázsát; ez a napokban eladódott mintegy 14.000 forintokon. 1798. esztendőben épített itt legelőbb Korosán úr tengeri kormányra, úgynevezett Lúdlábra (Timon) egy hajót, mely 4400 mázsát bírt és nevezte Magyar-nak; az ő példája után többek is építődtek, mind itt, mind Horvátországban, még a komáromi és győri hajósok és kereskedők is követték azt. 1800-ik esztendőben ismét egy Kurir nevezetűt épített, mely 2500 mázsát bírt. 1802. esztend. a Felséges Kamarának Ferenc nevezetű hajója készült el, mely 8200 mázsát bír; ismét Nep. Sz. János nevezetű és 3200 mázsát bírő hajója Nuni kereskedő úrnak; ezek előtt Gavrilovits, Jovánovits urak is csináltattak már itt két-két ezer mázsát bírő hajókat; Zsigits Nitzefer úr tölgyfahajója pedig, mely 5400 mázsát vihett el, még 1792-ikbe épült föl; ezeken kívül számtalan apróbb hajók, kompok, dereglyék készültek itten és roskadók foldoztattak.

tettetvén, a falaira eleségtárházak építtetetnének; az úgynevezett Kassamátái pedig, más egyéb lerakott portékák helyeinek engedtetnének; itt a Kassamáták mintegy 80. vannak, melyekbe (belső ürességek öszvességgel mintegy 2000. tölt öleket foglalván magokban) mely szörnyű sok portéka tétetődhetne le? s mennyinek lehetne még helyet építeni? pedig minden veszedelem nélkül, csak az képzelheti, aki látta ezen várat.³²

A gabona-tárházak, melyek a vár falaira három vagy négy emeletre és pedig mintegy négyszáz öl hosszúságra, négy öl szélességre (mivel a várnak azon falai 8 öl szélességűek) úgy építődhetnének, hogy fölül még a kocsik is bátran eljárhatnának; elférne ezekbe és padlásain, $\frac{1}{2}$ ölnyi magosságra töltvén, közel kétszázezer szegedi mérő gabona. Kelletik még többet beszerezni? Hogy a szükség ostromlása ellen az ország mindég bátorságban legyen, tehát itt, valamint szintén más várasokban is, melyek a hajókázható folyóvizek partjain fekszenek,³³ annyi hambárokat s tárházakat lehet építeni, amennyi jónak találta-tik: mindég meg lehetne így azt tudni: mennyi nélkül lehet el a birodalom? és más orszá-

³² A képzelhetés végett kimetszettem a szegedi várnak azon tekintetét, ha az egy közönséges kereskedői tárházzá változtatódna által. Ahol mely költségtelen volna a ki- és bérakódás is, a kegyes olvasó önként gondolhatja.

³³ Úgy mint: Mosonyban, Komáromban, Győrben, Baján, Ujvidéken, Temešváron, Beccén, Szolnokban sat.

gokra mit vihetnének ki a kereskedők? nem utolsó alkalmatosság ez és nem kicsiny haszon volna az egész országra való nézve! pedig ezen várat, a Felsőség engedelmével, Szeged városa egyszeribe ily szükséges haszonra fordíthatná!

Mekkorára nevedkedne Szeged, Félegyháza, Kecskemét, Nagykőrös, Cegléd és Pest is ezen csatornának felállításával, azt képzelni sem lehet,³⁴ mert valamint hogy a Támezis vizének partjai London mellett a világ mindenféle portékáinak gazdag tárházaival meg vagyunk rakva, úgy ezen csatorna oldalai is Magyarországnek mindenféle természetményeivel és csinálmányaival töltött hambárokkal ékesíttetődnének fel; oda hordanák minden részeiből az országnak mind azt, amit csak a föld és szorgalmatosság szokott előadni, hogy azokat egymással vagy felcserélhessék, vagy pedig a jó pénzért tovább az országba, vagy azon kívül is könnyen és szaporán elküldhessék. Így ezen városok (mintegy középített lévén, s az ország és az egész birodalom tárházaivá válván) a szükségét, mely akár fent, akár lefelé találna megtörténni, nagy

³⁴ Ezen javaslásban lévő hajókázható csatornának valószínűségi helyét, a két végein, úgymint Szegeden és Pesten kívül én meg nem határozhatom, a föld- és vízmérők fogják azt felkeresni; óhajtanám mindazonáltal, hogy egyúttal, ezen gabonatermő és térséges határu nevezetes városokhoz közel, vagy ami legjobb volna, éppen mellettük ásatatódna a csatorna, mert az úgy felelne meg leginkább a célnak.





lábra kapni soha sem engednék. Háborús időkben, a tartomány széleit pusztító ellenségtől őriznék egyfelől az onnét ide takarítottatott jószágot, másfelől pedig a védelmező hadisereg számára, bőven és szaporán küldöznék az eleséget; nevedkednének még ezen városok, nemcsak nagyságukra, népességükre, hanem tehetős lakosaira való nézve is! De avagy nem erősségére vannak-e a nagy és tehetős városok az egész birodalomnak, melyek annak mintegy csontjai lévén, a kereskedés és a mesterségek üzése által, a többi helységekre az erőt, mintegy éltető velőt szolgáltatnak.

Szükséges volna továbbá valamely felesen leszállítottatott jószágot szaporán széjjel vinni az országnak ezen a részin, vagy pedig a víz mellett nem fekvő helyekről gabonát, szénát, vagy mást valamit az ország vagy a hadisereg számára hirtelen kellenne öszvehordani, hogy tüstént indulhasson a vizen és vitetődjön oda, ahol a segítség kívántatik? Készen vannak erre a végre a szegediek, kik magok is, a körül-belől lévő szekereken kívül, egyszerűen kiállíthatnak két ezer szerszámot, amelyekkel csakugyan egyiptusi terheket is elbírnak.

Kell-e még több Szeged városánál ásattatandó és Pestet a Tiszával leghasznosabban öszvekapcsolandó hajókázható csatornának ajánlására? Ei nem hallgathatom mindazonáltal még azt, hogy egyedül ezen csatorna lenne az, mely Bécset Erdéllyel, Bánáttal, Tö-

rök-, Oláh-, s Muszkaországgal legkurtább úton³⁵ öszvekapcsolná: Ez a csatorna volna az,

³⁵ Most Bécsnek, vagy Pestnek Bánáttal és az azon túl és ahol való tartományokkal vizen, a Duna, Böge és Ferenc csatornája által vagyon csak öszvekapcsolása. Hogyha a szolnoki csatorna elkészülne, tehát akkor azon is lenne. Lássuk, melyik a legkurtább út? és a Szegedivel vessük öszve.

Temesvárrúl, a Bánát közepéből Pestig:

A Böge Csatornája, Temesvárrúl Tételig	14 mértf.
A Duna, Tételtől fogva Monostorszegig	30 „
A „ Monostorszegtől Pestig	36 „
Öszvességgel 80 mértf.	

Becsérül, a Bánát oldaláról Pestre:

Becsérül Monostorszegig a Tiszán és	
a Ferenc csatornáján	14 mértf.
Monostorszegtől Pestig	36 „
Öszvességgel 50 mértf.	

Szegedrül, Bánátnak a csúcsából Szolnokon keresztül Pestig:

Szegedrül Szolnokig a Tiszán	25 mértf.
Szolnoktól Pestig a csinálendő csatorna	13 „
Öszvességgel 38 mértf.	

Szegedtől pedig Pestig mindöszve csak 25 mértf. lenne az út a csatornán.

Ha az utiköltség szerint vetjük fel is, csakugyan sokkal kevesebbe kerül a szegedi csatornán való út, mint akár-melyiken; ehhez ha hozzátesszük még annak azon való könnyűségét, szaporaságát és bátorságát, ellenben a más három úton levő nehézségeket, késedelmességeket és veszedelmeket is jól felszámoljuk és így választani kellene bennük, tudom bizonyosan, minden kereskedő a szegedi csatornához állana. Ezen a bátorságosításért (Assicuratio) se kellene fizetni semmit is; pedig ezért is mely temérdek pénz megyen ki esztendőnként! tudják a becsiek, temesváriak.

melyen Bécs városa mindenféle jószágot, amelyet csak a Magyar Alföldről vár, legolcsóbban megnyerhetne és mindent, amit csak oda küldeni akar, legkevesebb költséggel leküldhetne.³⁶ Ez a csatorna volna az, melyen háborús időben a hadiszerszámok, ezen vidékekre Bécsből lefelé, fölfelé pedig a föntlevő hadisereg számára mindenféle eleség, eszközök, készületek leghirtelenebben felszállíthatódnának: tudjuk pedig, hogy a háborúba a győze-

³⁶ Ha kérdezi valaki, mibe kerülne egy mázsa nehéz portékának a vitele Bécsből bé Erdélyországba, ahonnét a sót kihozzák? és mibe, ha azt onnét fel Bécsbe szállítanák? azt felelem, hogy:

Bécsből Pestig a vitel ára tészen most	— fl. 40 kr.
Pestől Szegedig a csatorna adója,	
mivel azon leeresztődik a teher, csak	— „ 24 „
A hajós bére pedig, aki azt lehozza	— „ 7 „
Szegedtől Erdélybe Károlyfehérvárig	1 „ — „
Öszvességgel	2 fl. 11 kr.

Visszafelé:

Erdélyből Szegedig	— fl. 40 kr.
Szegedtől Pestig a csatorna adója ..	— „ 30 „
A hajós bére légyen különösen	— „ 8 „
Pestről Bécsig	1 „ — „
Öszvességgel	2 fl. 18 kr.

Mely nagyon különbözik ez a vitel árra attúl, amit mostanában szoktak egy mázsátul fizetni, mely reá megy 8, 10 vagy több forintokra is! Képzelní lehet, mely sokféle jószágokkal való kereskedés támadna fel ezen olcsó szállítás által! Melyekkel eddig a teherezés drágasága miatt nem lehetett nyerekedni; és mely igen leszállana azoknak az ára mindenütt, ahová vitetődhetnének!

delem a frissességgel egy úton jár.³⁷ Végre ez a csatorna lenne az, mely az Ausztriai birodalomnak nemcsak minden tartományait egymás között, a könnyű közösülés által összekapcsolná, hanem aztat, egészen, minden, nemcsak európai, hanem a világnak más részeiben uralkodó nemzetekkel is legkönnyebben, amint tudniillik hazánk egyéb helyheztetése engedi, megesmértettetné.³⁸

Nincs már egyebet mondanom, hanem csak, hogy még egynehány ellenvetésekre próbáljak megfelelni. Azt mondják tudniillik némelyek: szörnyű sokba kerülne ezen csatorna, nagyon hosszú sat. Nem drága az, ami több hasznót ad, mintsem a reá költött, de különben heverő pénz hajtott volna. Azt láttuk pedig a fönt tett számvetésből, hogy az Alföldről Szegeden

³⁷ Úgy állana ezen csatorna Magyarországnak kellő közepén, mint egy vitéz katonának a mejjén a pántallér, mely jobb karjának a gyökerétől, ahol az erő vagyon, lefüggvén, azon eszközöket hordozza, melyek által az ellenség szüntelen rettegésben tartattatik. De valóban retteghet is az ellenség az olyatén birodalomnak erejétől, melynek kebelében a mezei gazdaság virágzása által a bővség szüntelen feltartatik; mert az mindétig győző lévén, maga egészségét a győzedelemnek legnagyobb és legutolsó ostroma, az éhség által sem engedi lerontattatni.

³⁸ Messzire ki lehetne terjeszkedni azon hasznok előszámolásával, melyeket ezen szóban levő csatorna okozhatna a hazában; ha nem tudnám, hogy azokat minden város, helység, földesuraság, még a katonai rend is, minden mesterember, kereskedő, mezei gazda s minden legkisebb termesztő és fogyasztó tagja az országnak a legszegényebb emberrel együtt úgyis általlátják.

keresztül felhordatni szokott dohány, búza, pamuk, gyapjú, só és egynehány mázsa másféle jószágok csekély adója az ezen csatornára költendő tőkepénznek nemcsak használatját beadná, hanem jóállapotban való fenntartásán kívül³⁹ elegendő jövedelmet is hozna bé esztendőnként. Azon felszállítandó terhek mennyiségénél pedig, mely a számvetésben zsinórmértékül felvétellett, napról-napra sokkal több fog esztendő által Pestre felvitetni az Alföldről⁴⁰ és több is fog leszállítatni Temesvárra, Erdélybe, Oláh-, Török-, Muszkaországba és a Magyar Alföldre; s így a csatorna valóságos jövedelme is sokkal nagyobb fog lenni, mint ott kitétetődött. Én ugyan nem igen derék jövendőmondó vagyok, de ha ezen csatorna négy esztendő alatt emberül elkészítetődik, annak kevés idő múlva, esztendőn-

³⁹ Erre az esztendőnként leendő minden költségeknek mennyisége nem igen tenne többet a fent kiszámolt jövedelemnek tizedrészénél.

⁴⁰ Könnyen megtörténhetik az is, hogy a galáci és szilisztriai terhek, melyek Törökországból és a Fekete tenger-ről, nevezetesen Odesszából, vagyis Theodóziából,ⁱ⁾ I. Sándor muszka császárnak mostanában a Fekete tenger partján épült, ama nevezetes kereskedő városából érkeznek és Kotzimon,^{k)} Bukovinán, Lembergen vitetnek keresztül nagy költségekkel Bécsbe, vagy Németország más részeibe és amelyek mázsájának vitele Bécsig 30—40 forintokba is belekerül, erre jöjjenek idővel; mert Galáctól Oláhország széléig a Dunán, onnét szekereken Szegedig, innét csatornán Pestig, s a Dunán Bécsig vagy tovább, sokkal olcsóbbra kerülne hordattatásuk.

ként egy milliom forintnál több fog lenni tulajdon jövedelme.⁴¹

Hosszúnak kell lenni ezen csatornának, hogy annál messzibbrül lehessen rajta bátorsággal és szaporán jönni-menni; és pedig Szegedről egész Pestig kell érnie nékie, ha mindjárt a Dunának egy darabját hozzátoldjuk is, hogy a teherszállításban legkevesebb akadály se történjen.

Azt mondják mások: hát a szegény kocsis és szekeres emberek mit csinálnak, akik eddig a teherezés jövedelméből éltek? Nem kell azokat féltetni; tudják ők az utat mindenfelé; nem lészen az országban semmi, amit ők fel nem fognak hajhászni és azt mind a kereskedés tárgyává tenni; azokkal, akik erre nem adják, vagy nem adhatják magukat? vissza velük a mezei gazdasághoz! azt úzzék; többet szereznek ők avval, mint a henye kocsisko-

⁴¹ Hogy ezen jövedeléselem képtelennek lenni ne tessen, tehát csak azt teszem ide: jól tudják azt a kereskedők, hogy ezen a csatornán esztendőnként három annyi teher is hordatódná által, mint a Bács-vármegyei csatornán, mivel pedig azon az idén 754.051 mázsa ment által, így ezen 2,262.153 mázsa is vitetődne. Tegyük már, (akárhonnét jönne s akárhová menne), hogy ennek csak 27 krajcárt fizetnének mázsájától adót általjában, nem jönne-e bé csak úgyis 1,017.968 forint 51 kr.? Héj! nem ok nélkül akarták a közelebb elmúlt századba magyar hazánkban egynehány gazdag hollandusok tulajdon költségükön az ilyen csatornák tökéletes elkészítését magokra vállalni, pedig egyebet nem kívántak érettük, csak hogy ők azoknak húsz esztendeig vehessék hasznát! Jól tudták ők azt, melyik bokrba szokott leginkább a nyúl heverészni?

dással; jobb emberek lesznek belőlük; házicse-
lédeik és gazdaságuk jobban gyarapodik; oly
sok szegény embereket igás marhájuk elhor-
dása által nem állítanak meg és nem tesznek
koldussá. Evvel is a közhaszonra s a mezei
gazdaság gyarapodására fognak szolgálni.

Azt mondják továbbá, hogy Szegedre Bá-
nát kebeléből a nagy áradások akadályoztat-
ják az utakat és így legalább nagy vizekbe,
igen kevés gabonát lehetne oda szállítani szá-
razon; különben is, Szeged Bánátnak éppen
csak a csúcsán fekszik sat., gondoskodott már
arrul T. N. Torontál vármegye, ezelőtt még
10 vagy 12 esztendőkkel, amidőn Egrestül fogva
egész Deszkgig, mintegy hét mérföldnyire, a
Maros dagályos áradásai ellen mindenütt töl-
téseket csináltatott, azuta csakugyan lehet
járni Szegedről N. Sz. Miklós felé Temes-
várra száraz és jó úton. Megtörtént ugyan
egyszer-kétszer, hogy a Marosnak vagy jegei
vagy habjai ezen töltéseken magokat általfúr-
ván, nyílást csináltak az elöntésre; mindazon-
által az ilyen kiöntés, minekelőtte a régi víz-
járta földet egészen béborította volna, a Ma-
ros apadásával meg szokott gyengítettetni; ha
Zombor és Csanád közt, Csipkésen, Kalára-
falván, Deszk és Szőreg közt jó erősségek fog-
nak tétettetni, úgy akár egy csöpp víz se men-
jen ki a Marosbul, se fel nem tolódjon a Ti-
szábul ezen tájakra; így az utakat semmisem
akadályoztatván, bátran hordhatnak télen, nyá-
ron Szegedre gabonákat s egyéb jószágokat,

amint ezt csakugyan lehet mindég is tapasztalni. De ha a víz miatt nem lehetne is szállítani szekereken a bánáti gabonát Szegedre, az mégse tenne semmit is; mert a bánátiak mindég levihetik azt a legközelebb való víznek, a Marosnak, Tiszának vagy Bögének a partjára, ahonnet könnyű és olcsó leszen hajókon Szegedre szállítani; ezáltal egy helység se leszen Bánátban olyan, mely négy mértföldnél tovább vinné szekereken gabonáját.⁴² Hogy pedig Szeged Bánátnak a csúcsán legyen, a Maros és Tisza öszvefolyása mellett, az épen legjobb; mert azon a csúcsán vagyon, mely t. i. egyenesen Pest és Bécs felé esik; minthogy pedig Bánát mindenféle segedelmet, de leginkább pénzt arrul a tájákrul vár, tehát a gabonájának nagyobb részét is arra kelletik néki igazítani.

Úgy tartják némelyek: a szolnoki csatorna is megteszi azt, amit a szegedi. Éppen nem. Azon terhek, melyek szárazon jönnek Szegedre, ritkán fognak itt hajókra rakattatni,

⁴² Ha mindjárt Temesvárrúl, a Bögén és Tiszán szállítódna is a gabona Szegeden keresztül Pestre, mégis sokkal kurtább úton és hamarébb juthatna oda, mint a szokásban lévő úton; mert az, amint már följebb kiszámoltuk, 80 mértföldnyi út, a Szegeden keresztülmenő pedig a következő volna:

Temesvártúl fogva a Böge Tételig	14 mértf.
A Tisza Tételtől Szegedig	20 „
Szegedtől Pestig	25 „

Öszvességgel 59 mértf.

Ehhez képest a reá teendő költség is sokkal kevesebb volna.

hogy a Tiszán felfelé vitettetvén, a szolnoki csatorna által jussanak Pest városába; nemcsak a már fent előhordott okokért, hanem azért is, hogy a kereskedő jószágá mennél frissebben juthat el rendelt helyére, annál kevesebb kár vagyron benne és jövedelmet is annál hamarabb hajt; a szemes eladó a kétszer kurtább úton mindég kétszer annyit szokott nyerni! Szaporábban folynak azon minden dolgai; többet végrehajthat és előbb jut ki-csinált céljához. Azért inkább többet költ a teherszállításra, mivel azt a jószág árába úgyis bétudja, csakhogy hamarabb helyre-jut-hasson és jószágá a meghallott árát el ne ve-szejtse. Így, ha mindjárt a szolnoki csator-nán, a Pestre való járás, az alföldieknek, a bánátiaknak, bácskaiaknak, kevesebbe kerülne is, mint a szekereken való szállítás, mégis in-kább fognak-ők szárazon járni fel a sietős jó-szágokkal, mint vízen Szolnok felé. A köny-nyebb terheket, úgymint pamukot, gyapjút, úgyis nehezen fogják Szolnok felé szállítani, mivel, ha sokat raknak fel belőlük, a hajó szörnyű nagy szelet fog, lassan halad; ha pe-dig keveset, szintoly drágáért viszik mázsá-ját, mintha szárazon vinnék. Ezek így lévén, ha az Alföldről, a szolnoki csatorna megléte-lével is csakugyan szekereken esik meg a ter-heknek Pestre való szállítása, nincs természe-tesebb, mintsem az, hogy a fölföldi jószágok is, amelyek az Alföld felé vagy oda igazíttat-nak, szekereken hozattassanak le; mert a föl-

menő szekerek csakugyan akármicsoda olcsóért hozzák is le azon portékákat, mégsem fogják azokat a szolnoki csatornának átengedni. Ebből pedig a következik, hogy a kocsisemberek, a felszállítandó terheken veszik meg lejövetelük árát is; így a felmenő jószágok drágábbak, a lejövők pedig (az alföldi szekerek s a szolnoki csatorna közt való vételkedés miatt) olcsóbbra fognak kerülni; évégett még sokkal bajosabb lenne állapotjuk akkor a gabonában szűkölködő föl- és külföldieknek.

Egyedül a Felséges Kamara nyerne talán a szolnoki csatornán a só szállításával többet, mintsem a Szegedin; ezt ugyan lehet gyanítani, mivel a sót Szolnokból Szegedig fenyőszálokon kelletik leeresztetni, az erre való költség mindazonáltal igen kevés, mivel a Felséges Kamara Szegedre, Becsére úgyszólván üresen szokta leeresztetni minden esztendőben a fenyőtalpakat; így azokon a sót is egyúttal leszállíttathatja, igen keveset, vagy éppen semmit sem vetvén annak különös terhére. Annyival volna tehát a sószállításból a szolnoki csatornán több nyeresége a Felséges Kamarának, mint a Szegedin, amennyivel annak mázsáját 15 kr. olcsóbban tétethetné azon által, ha még ottan különös hajókázó tisztséget nem kellene felállítani, amely már Szegeden, több időt fogva rendeltetett.

Ami azt illeti, hogy több kelletik még ahhoz, hogy a hajókázható csatorna állandó hasznót

hajtson, nem csak egyik folyóvizet a másikkal összeveádni és rekesztőkkel feltartani sat., arra azt felelem, hogy mindazon dolgokat, amelyek ezen munkához elkerülhetetlenül szükségesek, a föld- és vízmérők fogják előbb megvizsgálni, kitanulni és előadni; ők fogják ezen csatornák torkait, mivel azoknak különös tulajdonságú föld és hely kívántatik meghatározni; ha Haraszt vagy Soroksár környéke nem mutathat olyatén helyet, ahol a Duna főerére minden időben bátorságosan ki lehessen menni a legterhesebb és legnagyobb hajókkal, tehát azt is ők fogják följebb Pest körül kikeresni sat. Ha talán ott ismét más akadály adná magát elő, p. o., hogy igen magas legyen a Duna partja legnagyobb áradáskor is és így messze földekre kellene a halmozat és gerinceket, a Dunának legmélyebb apadása színén alól illendőképpen leásni, pedig talán homokos helyeken és porhanyós földeken, az ilyenén akadályok elmellőzése vagy meggyőzése iránt is ők fognak előre gondoskodni; ők földözik fel, ha szükséges, a víztartótavak helyeit, vagy pedig az olyan fiók-csatornák útjait, amelyek az apró folyókat avagy a tavaszi olvadásokat összeveszedvén, az anyacsatornának annyi vizet adhassanak mindétig, amennyi a rekesztők bétöltésére és a malomkerekek hajtására állandóul szükséges. Ezeket s több más ilyeneket, mondom, az ezen dologban munkálkodó föld- és vízmérők előadásai fogják világosságra hozni. Én azokba,

amint előbeszédemben is jelentettem, nem avatkoztam, nem is avatkozhattam.

Nagyobb az annál, amit a Bács-vármegyei Ferenc csatornáját felállító társaság mondhatna; tudniillik, hogy a szegedi csatorna nagy ártalmára volna a Ferenc csatornájának; az való, s azt nem is lehet tagadni, mivel ha felveszük: Becsérül a Ferenc csatornáján keresztül Pestig, mibe kerül egy mázsá gabonának felszállítása és azt a szegedi csatornán fizetendő adóval 20 kr. öszvehasonlítjuk, nem lenne csuda, ha minden hajók erre jönnének is fel, vagy egyúttal Szegeden rakodnának.⁴³ Mindazonáltal ezen csatornának böcse el nem vész soha is, se pedig jövedelme, ha mindjárt az eleinte valamibe meg is csökkenne is; mert ha a Dráván, Murán, Stájerországba, ha Vukovárnál a Vuka vize által Szlavónián keresztül, a Száván, Kulpán Horvátországban kész

⁴³ Úgy képzelem én a kereskedőket, mint akiknek maguknak vagy hajójuk, azokat maguk terhelik meg és maguk vontattatják fel is; mert az olyan kereskedőnek, aki más hajóján viteti a csatornán keresztül a terheket, a 20 krajcárnyi csatornai adón kívül még hajóbért is kelletik fizetni természetesen; ez mindazonáltal egy mázsátul nem igen fog többre menni 6 krajcárnál, mivel így is egy hajónak, amely 4000 mázsát elbír (ha minden hónapban egyszer, így esztendő alatt nyolcszor megfordulhat Pestről, kész terhet kapván mind a két végén a csatornának), esztendőnként 3200 forint lenne tiszta jövedelme; emellett azon bérrel, melyet a lefelé hozandó jószágtul nyernek, az úti és más költségeit könnyen kifizethetné. Ez szép jövedelem egy 6000 forintos hajóból, amennyibe tudniillik az kerekedhet; pedig mely kicsinységből származik!

út leszzen, akkor Bánátbul s Bácskából nem csak Magyarországnak Dunán túl való részire, hanem a német tartományokba és még a tenger partjára is (mely csakugyan legnevezetesebb és Magyarországra való nézve legnagyobb jövedelmű célja ezen csatornának) könnyű leszzen a gabonát szállítani; ezen még a Tisza partján felfelé lévő tartomány s Erdély is utazhat oda könnyű móddal s onnét visszahozhat magának mindeneket; háborús időkben, Temesvár Eszékkal feltartván a könnyű közösülést, minden része a délkeleti és délnyugati ausztriai birodalomnak egymásnak szapora segítségére lehet.

De ha ezek nem biztatnának is, kicsoda az, aki azt kívánná, hogy ezen örökké valóságot érő oszlopokat érdemlő hazafiak ezen nagy munkával kárt valljanak? minekutána sokkal több hasznot tettek ők a közönséges jónak, hogy a Ferenc csatornája felállítására pénzeiket öszveadták, mint azt egykönnyen csak fel lehessen is számítani; az ő felesleg és leginkább próbára kitett költségük által tanítottak meg itt a csatornacsinálók a helyes munkára, akiket különben most az országnak számtalan költséggel kellene oktattatni. Az ő munkálkodásukbul vett tapasztalások szerint könnyű már más csatornákat ásattatni; rekesztőket építeni; azon utakat kikeresni, melyeken a szükséges műszerek megszereztesse nek; azon módokat kitalálni, melyekkel a munka legszaporábban s mégis legjobban

végbevitettessen. Sokba kerültek ezek, azért is nem csuda, ha előre számba nem vétetőd-vén s a haszon felszámolásából ki nem huza-tódván a jövedelem mennyiségének helyes fel-vetése, eltévesztődött. Erősen állottak mind-azonáltal mégis ezen bátorszívű férfiak és vagyongaikat ezen bizonytalan jövedelmű csatornának felállítására továbbá is öszvead-ták, tudván azt, hogy avval, ha maguknak nem, legalább a hazánk idővel is akármikép hasznára fognak lenni; és épen ezen okbul reménylem, hogy az egész haza s nemzet bol-dogulását előmozdító s ezen szegedi hajókáz-ható csatornának felállításában sem fognak ellenkezni. Feltésem azonban, hogy veszte-nének általa valamit (amint meg is lehet), de nem lehetne-e ezen veszteséget valamiképen kipótolni,⁴⁴ avagy ezen újonnan épülendő csa-

⁴⁴ Nem kára, hanem nagy haszna leszen a Ferenc csator-nájának, mihelyest annak dolga ezen csatornáéval, hogyha egyszer el fog készítettetni, öszvekapcsoltatódik. Mert így a két csatornának összehúzendó jövedelméből gazdagon fize-tődne a reájuk költött tőkepénzeknek esztendei használatja.

Vajjon nem lehetne-e itt is 100-tól 10 vagy 12 forint esztendei használaton felül való jövedelmet a közönséges tőkeszaporításra fordítani? avagy evégre a csatornán vite-tendő terheknek minden mázsájára nem lehetne-e egy-két garasnyi adót vetni? Úgy vélem, hogy még evvel se ter-heltetődne meg senki se; annyival inkább, mivel ezen pénz, új-új csatornák ásattatására fordíttatódván, új meg új jöve-delmeknek válna kútfejévé. Legelső munkának kellene talán lenni e szerint, a szegedi csatorna elvégeződése után, a Dunának a Szávával, a Vuka vize által való öszveeresztése. 2-szor a Kupa és Dobra vizeinek Sziszekttől fogva egész

torna jövedelméből, a kárt nem lehetne-e nékik megtéríteni? a haza, sohase volt jóltévői iránt háládatlan; kimeríthetetlen kútfejei vannak, melyekből a fejedelem a közjó javának előmozdításán vetélkedő hív jobbágyságot a bámulásig meg tudja jutalmazni; de nem énreám bízták azt, hogy egyfelől a hazafiak nagylelkűségét méregessem, másfelül pedig a hazát s fejedelmet a megjutalmazásra felserkentsem.

Borodig rendbe és rekesztők közé való szedése, hogy ezen két új csatornák által a Ferenc csatornája maga legfőbb célját, az Adriai tengerre való utat, mentül előbb megnyerhesse; mely boldog út lenne ez így nemsokára! mivel az európai tengereket erre legközelebb érjük tulajdon határunkban!

Ezek így meglévén, ha a csatornák részeseinek (Actionarii) jövedelmei nagyobbulnának és a közönséges tőke is öregbedne, idővel a Balaton vizét egyfelől Légrádnál a Drávával, másfelül Székesfehérváron keresztül a Velencei tó mellett Ercsi és Adony között a Dunával egyesíteni, valamint szintén Debrecen városát is felfelé Vásárosnamény körül a Tiszával, aláfelé pedig a Berettyó vagy Kőrös által Csongrád mellett ismét a Tiszával összekapcsolni lehetne.

Hogyha pedig, a Lengyelországon keresztül menő és Dántzkánál a Bal-tengerbe omló Visztula nevezetű nagy folyóvízbe szakadó Poprád vizét a Hernáddal vagy más vízzel, mely akár a Dunába, akár a Tiszába folyik; ismét, ha a Tisza vizének Máramarosban lévő forrását Moldován és Beszarábián keresztül a Fekete tengerbe folyó Nieszter vizével valami úton-módon össze lehetne szerkeszteni, akkor valóban Magyarországnak fekvése akármelyik európai tartomány fekvésének sem engedne! Messzire való gondolatok ezek, azt mondják, tudom, sokan; én is úgy tartom, hogy azon időbe, amidőn a hatalmasságok tartományaik szaporítását, nem pedig a belső és külső kereskedést vették fel a háborúk

Egy van még hátra, amit eligazítottanak szeretnék látni, tudniillik: ezen csatorna, a szegedi határon, mintegy 24,000 öleket menvén, közel 2000 hold földeket elfoglalhat, részszerént a közönségét, részszerént a polgárokét. Már pedig ezen városban (szabad királyi város lévén) a magányos polgárok közül azok, akiknek földjeiken keresztül menne a csatorna, nem tehetnék azon áldozatot, hogy megválnak azoktól, s talán még pénzen sem adnák el, mivel másutt nem vehetnének? — ezen bök-

viselésének okául, mint már most, igen előrevaló gondolkodás lett volna a folyóvizek öszvekapcsolása; mostanában azonban, amidőn a nemzetek a tartós békeséget, a tudományok és mesterségek gyakorlását, a külső és belső kereskedést vették fel iparkodásaik céljául és már azokban sokan szörnyű nagy lépéseket tettek is, a bizonyos és valóságos dolog: minékünk is elkerülhetetlenül szükséges utánuk indulni, ha csak magunkat általuk egészen elhagyattatni éppen nem akarjuk. Mi volna pedig magyar hazánkban legalkalmasabb eszköz arra a végre, hogyha őket el nem érhetjük is, legalább nyomba követhessük? A mezei gazdaság sörény gyakorlása és felesleg való természetvénnyünknek az idegen nemzetek jószágaival való tüstént felcserélése, ez pedig mivel egyedül a könnyű és olcsó szállítás által történhetik meg, látni való, hogy a csatornák készíttetése legfontosabb talpkőve legyen a nemző kereskedésből származó jövődöbeli boldogságunk nevezetes alkotmányának! nem számlál-gatom én aztat, hogyha a fentemlített hajókázható csatornák már mostanában mind készen volnának (mivel általuk, a természetvénnyek szapora és jó kelete miatt a mezei gazdaság háromta is jobban üzettetne), mely temérdek jövedelme volna édes hazánknak! csak kenyérrel még egyszer akkora országot is eltarthatna, mint maga! pedig ez Európának mostani körülállásaira való nézve, egy műveletlen tartomány meghódolásánál sokkal többet tézen.

kenőt, gondolom úgy lehetne eligazítani, ha-hogy azon csatornának való szükséges föld a Tisza partján, a Bánátban lévő földdel, mely szomszédja Szeged városának és amelynek még most is birtokában vagyon, felcseréltetődne. De nem is lehetne másként jobban, mert a kereskedés virágzására szükséges az, hogy hely és alkalmatosság elegendő legyen és semmi olyas közbe ne vetődjön, ami annak vagy megháborítaná szabadságát, vagy akadályoztatná folyamotját; ez pedig könnyen megtörténhetne, ha más, két vagy több uraságok volnának a Tisza partján. Azaz, ami még ezen vélekedésemet támogatja, tudniillik: hogy a szegedi révtől Szőregig 700 ölekből álló három hidaknak, az 1750 ölekből álló és a mindenkor alkalmatos járásra készített töl téseknek minden különös vámvetel nélkül való fentartására egyedül csak Szeged maga lát-szatódik elegendőnek lenni.

Azért is, Kedves Hazámfi, teljes bizodalom-mal lehetünk aziránt, hogy a kereskedés, a haszon és a boldogság előmozdítása végett, ezen nehézséget is mind a Fejedelem, mind a Haza eloszlatják és az ausztriai örökös császárság új epokájával, egy új és minden hasznót meghaladó oly nevezetes munkát fognak végbeinni, melyet hasonló örökös köszönet és áldás fog örökké követni.

Ami jó és hasznos, ha ma el nem végzed,
Hidd el, annak kárát, holnap mindjárt érzed.

MAGYARÁZAT.

- a) Térgyes = Trieszt.
- b) Tollúsz = Toulouse.
- c) Dél-Franciaország kis folyói Languedocban; Ttztette = Cette.
- d) Bezir = Béziers.
- e) Kapestán = Capestang.
- f) Károlyfehérvár = Gyulafehérvár (Karlsburg).
- g) Orgya Cubica = Köböl.
- h) Orgya Quadrata = Nyégyszögöl.
- i) Theodozia = Fjodoszia, krimi kikötő.
- k) Kotzimon = Khotin v. Choczim a Dnyeszter mellett.



Magyar Tudományos Akadémia
Könyvtára 2293 / 1952. sz.

TARTALOM.

	Lap
Bevezetés	5
Melyik várost lehetne a Tisza mellett legnagyobb haszonnal, Pest városával egy hajókázható csatorna által öszvekapcsolni?.....	13
A csatornára teendő költség felől.....	49
A csatorna jövedelméről.....	54
Magyarázat	98



A Magyar Irodalmi Ritkaságok eddig megjelent számai:

1. Bessenyei György: A törvénynek útja. Tudós társaság. Sajtó alá rendezte és kiadta a *budapesti Berzsényi Dániel-reálgimnázium* 1929/30. évi VIII. osztálya.
2. Péterfy Jenő dramaturgiai dolgozatai. Sajtó alá rendezte és kiadta a *budapesti Berzsényi Dániel-reálgimnázium* 1930/31. évi VIII. osztálya.
3. Benyák Bernát: Joas. (Piarista iskolai dráma, 1770.) Eredeti kéziratból sajtó alá rendezte s bevezetéssel ellátta dr. *Perényi József* tanár. Kiadta a *budapesti kegyes-tanítórendi kath. gimnázium*.
4. Bessenyei György: Egy magyar társaság iránt való Jámbor Szándék. Bécs, 1790. VII. oszt. tanítványaival sajtó alá rendezte dr. *Várady Zoltán* tanár. Kiadta a *budapesti Verbőczy István-reálgimnázium*.
5. Károlyi Gáspár: Két könyv... Debrecen, 1563. VIII. oszt. tanítványaival sajtó alá rendezte *Jablonowsky Piroska* tanár. Kiadta a *budapesti Ev. Leánykollégium*.
6. Szemelvények Temesvári Pelbárt műveiből. Fordította s tanítványaival sajtó alá rendezte *Brisits Frigyes* tanár. Kiadta a *budapesti ciszterci-rendi Szent Imre-gimnázium*.
7. Péterfy Jenő zenekritikai. Sajtó alá rendezte és kiadta a *budapesti Berzsényi Dániel-reálgimnázium* 1930—31. évi VIII. osztálya.

8. **Édes Gergely: Eredeti oktató mesék.** Dr. *Zsigmond Ferenc* tanár vezetésével sajtó alá rendezte és kiadta a *debreceni ref. kollégium gimnáziumának* 1931—32. évi *VIII. A. osztálya*.
9. **Dugonics András Magyar példabeszédek és jeles közmondások c. gyűjteményéből.** Sajtó alá rendezte és kiadta *Szabó Béla* polgári iskolai igazgató.
10. **Kazinczy világa.** Szerkesztette *Vajthó László*. A *Kazinczy-centenáriumra* kiadta a *Kir. Magyar Egyetemi Nyomda*.
11. **Szent Erzsébet legendája. Szent Elek legendája. Halál himnusza.** Sajtó alá rendezte dr. *Tordai Anyos* igazgató. Kiadta a *Ciszterci Rend bajai III. Béla-reálgimnáziuma*.
12. **Siralmas Panasz.** Tanítványaival sajtó alá rendezte dr. *Ollé István* tanár. Kiadta a *budapesti Zrínyi Miklós-reálgimnázium*.
13. **Péterfy Jenő dramaturgiai dolgozatai** (második sorozat.) Tanítványaival sajtó alá rendezte dr. *Juhász Géza* tanár. Kiadta a *debreceni fiú felső kereskedelmi iskola önképző-köre*.
14. **Vedres István: A Tiszát a Dunával öszvekapcsoló új hajókázható csatorna. (1805.)** Tanítványaival sajtó alá rendezte dr. *Farkas László* tanár. Kiadta a *Budapest-Székesfővárosi „Gróf Széchenyi István“ felső kereskedelmi iskola*.