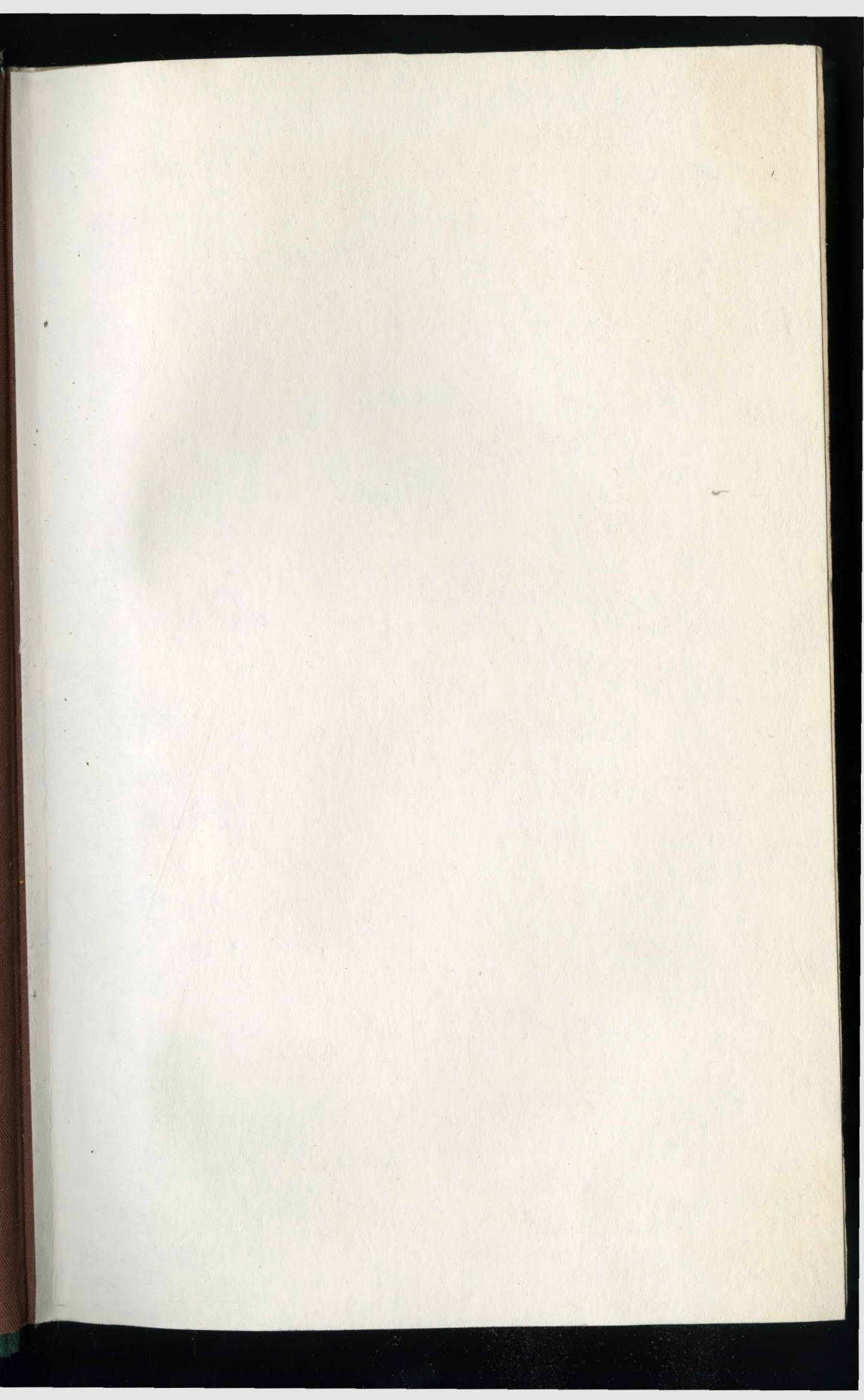


Politikai
törvények.

133.

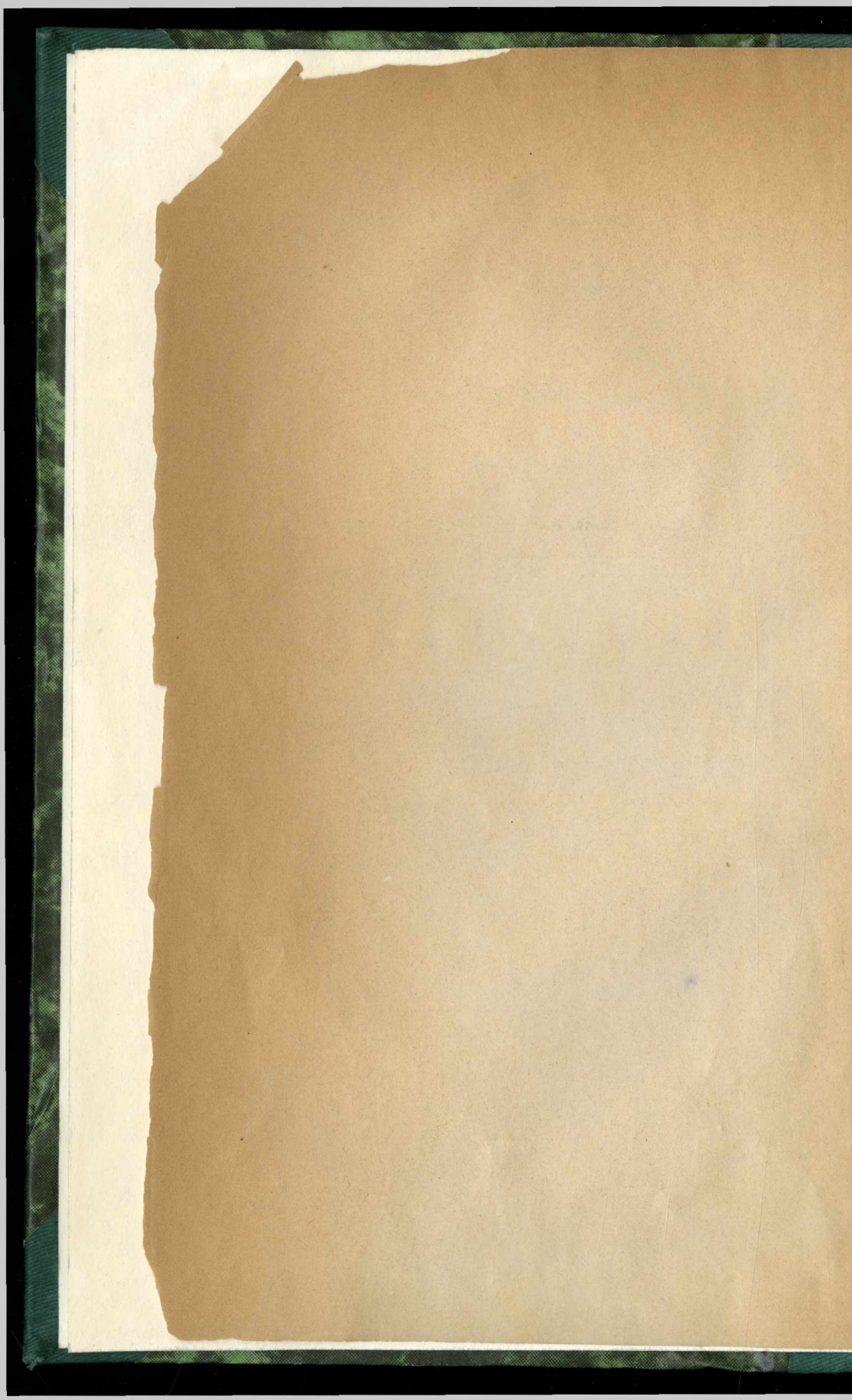
1999-07-07



- 1.) 001 0006 772 979
- 2.) 001 0006 772 962
- 3.) 001 0006 772 955
- 4.) 001 0006 772 948
- 5.) 001 0006 772 931
- 6.) 001 0006 772 924
- 7.) 001 0006 772 917
- 8.) 001 0006 772 900
- 9.) 001 0006 772 894
- 10.) 001 0006 772 887
- 11.) 001 0006 772 870
- 12.) 001 0006 772 863
- 13.) 001 0006 772 856

1159 - 1191

1. Balaton-i zarájkériak. Er. Kétkönyvi Zetrán. 1846.
2. Ein Echo aus Ungarn auf den Partitions-Beschluss der k. k. Landwirtschafts-Gesellschaft in Wien. 1865.
3. A magyarok és románok feladata a keleti kérdésben. 1867.
4. Solledienstlicher Vortrag in. S. Wiederherstellung der Verfassung. M. Hirsch. 1867.
5. Szóval Zetrán miniszterek jelentése a dékányügy tanulmányozása vezett kibocsátott kiadványok. Belügy Zetrán és Molnár György. 1869.
6. Horvát Mihály beszéde szegedi választásokkor. 1869.
7. Lehet-e reformpárt? 1870.
8. Linné János főpártosi levele az apostoli szent szék ellen elkövetett macskay legyártás alkalmából. 1870.
9. Váratok a közzétartási politika körén. 2. V. 1873.
10. Hova jutunk?! Ehen Gyula. 1878.
11. A parlamentarismus Magyarországon és a jelen kabinetválasz. 1879.
12. Dr. Tassy Pál programbeszéde. 1881.
13. A felsőház reformja.



133

1159

BALATONI
GŐZHAJÓZÁS.

Gr. SZÉCHENYI ISTVÁN.

1.

1846.

133.

6.5752 0078483

ÉRTESÍTÉS
KÖZLEMÉNYEK

DE BALLAGI GÉZA.

Az eszme „Balatonra gőzöst állítani“ közvetlen nem enyim. Én annak csak egyik közvetett ügyvivője vagyok, és mint illyes szólalok itt fel. Ámde azért, és mert ítéletem szerint tán hasznosbat is lehetett volna hozni szőnyegre, s némiék még tán sürgetőbbek is — azért, mondom, a balatoni gőzhajózást is köz figyelemre méltó tárgynak tartom, melly, részemrül legalább, biztosan számíthat a legőszintébb hozzájárulásra.

Mi magyarok már sokat kezdtünk soron kívül. És több esetben vajmi jól tettük, hogy így cselekedtünk. Nem kezdhetvén az ,első teendővel‘ kezdtünk a ,másodikkal‘ melly majd maga után rántja az ,elsőt‘, ha t. i. el nem alszunk, és sürgetjük azt. Így például a váltótörvény tulajdonkép nem volt ,első teendő‘; így a budapesti lánczíd sem. Hitelintézet és országos közlekedések lettek volna e két tekintetben az elsőek. De valljon ráállott volna-e az 52 vármegye sat. sat. mind arra, mi nélkül hitelintézetnek nincs valódilag általános alapja? s valljon kész lett volna-e az egyetemes kiváltságos szintügy kivenni vámos utakon egyegy garasát sőt huszasát zsebébül, valamint majd szépen kiveendi krajczárát a budapesti hídon? Bizony alig! S ekkép, mint mondám, nem volt olly rossz számítás ez esetekben a később teendőkkel kezdeni, mik okvetlen maguk után

vonják az elsőbket. Mert hogy ne tegyen a magyar semmit is, miszerint végpusztulásának, mellybe a váltótörvény már már dönti, elejét vegye, mi egyedül tökéletes alapra állított hitelintézet által történék biztosan meg; és hogy a nem sokára bevégzendő budapesti állóhídhöz, melly ugy fog állni a két part közt mint egy csinos kis czukrászmű, a haza legtöbb részeibül jobbadán csak locspocs, megnemszűnő fenakadások közt, sőt néha éppen ne lehessen közelíteni: attul nem tarthatunk, ha — és aztán igaz, minden e kis *ha* körül forog — kisdéd kis babérinkon el nem alszunk, de mozgunk, mozgunk kettőztetett állhatatossággal megnemszűnőleg mindaddig, míg mostohább körülményeink daczára is elérjük valahára a logikaibb 'egymásután' szabadabb cselekvés-körét.

'A Balatonra gőzöst állítani' körülbelül, s kivált europai szemüvegen nézve keresztül, szintezen viszonyok közé sorozható, mintha t. i. nem volna a legsürgetőbb teendőknék egyike. S ugyanis az europai egyéb tavakra a partjaikon fekvő nagyobb és számos városok s az ezek közti élénkebb közlekedési szükség idézték elé a rajtuk evező gőzösöket; míg a Balaton partjain alig fekszik nagyobb hely, alig van kereskedési mozgalom, s így ezek létét viszont a gőzösök nagyobb élénkséget szülő fel- s alájárása fogná előteremteni, ha t. i. el nem alszunk, és csak kis része találkozik bennünk azon élet-erőnek, mellynek szövetséges Amerika köszöni olly példátlan felvirágzását, hol, mint tudva van, alig létezik bármilly vadonság közti víz, mellyre tüstént 's minde- nek előtt gőzöst ne állítnának, melly aztán szabadabb közlekedés megnyitása által maga után vonja a partok haszonvételét, házakkal s végkép virágzó városokkali ellátását.

Jelen tárgyat illetőleg a kérdés tehát az, vajjon kívánatos-e, szövetséges Amerika példáját e tekintetben követni? és ha igen, ennek eszközlése vajjon közvetlen kinek tiszte? Az elsőre könnyű a válasz; mert hogy Magyarország szinte legkieb magyar vidékét elhanyagolt állapotából kiemelni oly szempont, mely minden hű hazafinak legközelebb fekszik érdekében, azon én legalább kételkedni nem tudok; midőn annak elhatározása, hogy a dolog közvetlen eszközlése tulajdonképen kit illet, még könnyebb, mert ugyan kit illehetne a világhátán mást, mint legközelebbbrül is Somogy, Veszprém és Zala megyék balatonparti birtokosait, és tüstént ezek után az érintett megyék belebb lakó földtulajdonosait; mert hiszen ha ezek nem szeretik magukat eléggé, miszerint az eszmét létesítsék, ugyan, kérdem, miért szeresse annyira őket bárki más? Nincs ok rá. Pedig valóban csak önszeretet kell az illetők részéről a tárgy megindítása s végbevitelére. Minthogy csak egyetlen egy gőzösnek megjelenése is a Balatonon oly fordulatot tenne e gyönyörű víztükör mostani szunyadozó létén, annyira nevelné az egész vidék életerejét, s oly hosszú láncolatát következtetné a legszebb s előre ki sem számítható kifejléseknek, miszerint a somogy- veszprém- és zalai földbirtokosok és lakosok mintegy bűbáj-vessző által jelen létükből kiemelve csakhamar oly állapot közt lenék magukat, mely a mostanihoz ugy állna mint májusi reg decemberi esthez, s mely ekkép a mostaninál módnélkül kellemesb és hasznosb is volna.

Nem fogna ugyan ez átalakulás pillanat alatt végbemeni, mert — ha csálni nem akarjuk magunkat — bizony még igen is fejletlen állapotban hervadoz jelenleg a balatoni partvidék; de hogy előbb utóbb bizonyosan vég-

bemenend, a mennyiben t. i. többé kevesebbé fogják az illetők öntözgetni az elültetett plántát, az legkisebb kétséget sem szenved; mert ceteris paribus valamint tőknek minden bizonynyal örökké csak tők lesz fia, ugy a makknak okvetlen mindig tölgy!

Nehéz volna annak jóslatát itt kimerítőleg elősorolni, mi mindent fogna egy balatoni gőzösnek életbe léptetése maga után vonni; mert egy illyféle nevezetesh elölépés, mint a külföldi tapasztalás mutatja, csudaszzerűleg tágitja az emberi társaság nem egyedül haszon- és kellem- de különösen diszkörét is.

Némieket azonban olly bizonyosan vonna maga után egy balatoni gőzös, hogy azokat előre jósolni bizony nem nagyobb mesterség, mint megjövendőlni, miként a nyarat és őszt tél váltja fel, a sokáig koplaló megéhezik, a viz elbocsátva lefelé foly, a léghajó pedig ha szabadul felfelé siet sat.

Így például: legelsőben is kőszén-szerzésre fog indítani! S már csak ez is milly óriási tért nyit meg! Igaz: fával is fűthetni gőzkatlant. De a fa drága s napról napra drágább lesz, és mi több, terjedelmessége által olly nagy tért foglal el, miszerint vagy kirekeszt a hajórul fölötte sok árut, ez pedig nagy megrövidítés, minthogy hajón nem annyira súly mint terjedelem jó tekintetbe; vagy minden pillanati megállapodást tesz fahordás végett szükségessé, mi mindig idővesztéssel s kivált az utasokra nézve igen sok alkalmatlansággal jár, sőt néha még legnagyobb veszély közé is sodor, ha t. i. nincs elégséges tüzelő-szerrel ellátva a

gőzös; mert vajmi sokszor igen könnyen elcsábít a szép idő; „odáig csak eljutunk“ így bizakodik a hajós és nem szerez be elegendő égszert; de féluton vihar éri, kikötni a parti sikérség miatt mindenütt nem képes, tüzelő-szere pedig kifogyván megküzdeni a dühöngő szelekkel nem bír, mikor aztán könnyen vész hajó, sőt ember is sat.

Köszént kell tehát szerezni. S mert lesz „fogyasztója“, lesz bizonyosan „feltalálója“ is — ha t. i. van a közel vidéken — vagy ha itt nincs, „másunnani szerzője.“

Most meglehet, sőt hihető: kimerithetlen kőszén-rétegen, s ekkép, civilisatioi körülmények közt, a lehető legnagyobb kincsen ül Zala- Veszprém- Somogyban nem egy szegény legény. Ki tudja? Hiszen egy kissé mélyebre még senki sem vizsgálta. És miért nem vizsgálta? Mert valamint a Balaton-mentieknek ugy a Magyarának általán véve nem vala kőszén eddigelé nagyobb becsű, mint volt magányos szigetén boldog emlékezetű gyermekkori kedvencz-hősünk Robinson Crusoenak az aranydarab. S ugyan miért nem volt nagyobb becsű, és csak most nem régiben kezdett azzá lenni Magyarországon a kőszén? Bizony csak azért, mert eddigelé mindig vagy ellenséggel csatáztunk, vagy ilyes nem létében — ha az igazat meg akarjuk vallani — megnemszünőleg magunk közt veszekedtünk, és inkább csak keserű reminiscentiák mellett busongván s pipázván, mintsem egy kissé előre tekintvén és a fenálló körülményeket lehető legjobban hasznosítván, csak újabb korban kezdük észrevenni, hogy sehogy sem létezünk civilisatioi körülmények között, de annyira vagyunk mindenben hátra, miszerint nincs egyéb válasz-

tásunk, mint a' leggyorsabb 's legáltalánosb haladás, vagy a legbizonyosb enyészet, mire színtolly biztossággal vezet — közbevetőleg legyen mondva — a régít mindenben makacsul fentartani vágyás, mint minden ujnak eléggé meg nem emésztett rögtöni bekapása.

Most Magyarország legnagyobb része, kivált kőszén és tán vas tekintetében is, pincze nélküli alházhoz hasonlítható, mellyben terjedelmessége daczára sem lakik igazi kényelemmel szinte senki is, és mellyben semmi-nemü felhalmozott életszer vagy kincstömeg nem honol; midőn például Csehország emeletes, Szászország két-emeletű, Britannia pedig valóságos ötemeletű lak, mellyekben noha aránylag kis téren épülvék, még is igen sok van és tömérdek elfér.

Minden ehhezképpest, mi arra ösztönül szolgál, hogy földgömbünk gyomrába mentül mélyebbre behassunk, honunkra nézve csak üdvös lehet, mert ez által szintugy nagyobbodnék az mint ház, mellynek egy sorára két három sor is rakatik. Most köztünk a legnagyobb rész, mint érintém, még csak azt sem tudja, milly rétegen áll. Már ennek ismerete is nagy nyereség volna, valamint a' nemzetre nézve nem lenne kis előny, a mostani szójárás mellé „széles e hazában“ lassanként azt is csatolhatni: „mély e hazában“, s ennek következtében végre aztán: „magas e hazában“!!

És e fölött olly honban mint a mienk, hol — bármilly paradoxnak sőt ellentétesnek látszassék is mit mondandok — „biztos kereset sincs, s aztán elegendő alkalmas kéz sincs“, ugyan lehet-e valami, mi inkább megérdemlené a figyelmet mint mind az, mi új kereseti kör nyitása mellett egyúttal a magyarországi kézhiányt is hathatósan pótolja? Azt hiszem, nem. Illyes kettős

czél pedig mindenek előtt gőzmozgony által érhető el; mert ez bányászokat, gépészeket idéz elé nagy számban, míg más részről határtalanul több élő erőnek biztosabb pótléka, mint szél vagy víz, mellyek azonban jól használva szinte megbecsülhetlen emeltyűk, és vajmi hathatós tényezőkül járulnak az emberi szükségek és kellemei kielégítésére.

Most, azt hiszem, egész dunántuli kerületben egyetlen egy gőzmozgony sincs. Mi más országokhoz képest, mellyeket civilisáltaknak mondanak, bizony a legnagyobb hátramaradás symptomáját árulja el. Nem könnyös ennél fogva, hogy végre mentülelőbb támadjon egy, de jó sikerrel; mert a példa vonz; és mutatkozzék csak valahol valami „talpraesett“ melly az emberi hatalom körét tágitja: s legott egészen új és nemzetekhez vajmi illőbb képet öltenek magukra a társadalmi viszonyok.

A' Balatonon mostanság egyetlen egy meglehetősen hajó, de csak egy türhető csónak sincs. Bámuljon-e az ember ezen vagy nevéssen, én nem tudom. Lebegjen csak egyszer rajta gőzös: s míg bányászokat fog előidézni a hegyekben és a gőz használatára sürgetendi a gondolkozót, új életszíkát lövel az egészre és a most ugyan kies de mintegy álomban szendergő vidéket olly vidor elevenséggel ruházza fel, mikép egy szebb jövődónek tavaszkorát fogják a legédesb sejtelmek közt élvezni a Balaton körüli lakosok.

Ennyit vonna maga után egy gőzös! Ezzel azonban még korántsem volna kimerítve azon haszon, mellyet illyesnek megjelente a Balatonon következtetne. Keés idő mulva ugyanis, miután élénkséget fogott hozni a mai marasmus helyébe, melly crisisen vajmi ha-

mar esnék át az egész vidék, okvetlenül így fognának okoskodni magukban az illetők: „Mi mindig csak a Balatonon evezünk? Ugyan miért ne mennénk hajózható csatorna által legalább a Dunára?” És mivel nincs nagy, de szinte legkisebb akadály is ezen eszme foganatosítására nézve, más részről pedig minden körülmény fogja sürgetni azt: fogadni mernék, legott életbe lép a Balaton lecsapolásának rég megpendített terve, mi egyuttal, midőn összeköttetésbe hozná Zala, Veszprém és Somogy sajátlagos gazdagságait a Dunával s így Magyarhon legfőbb erével, és viszont; más részről annyira emelné ki e gyönyörű tájt minden mocsáribul és honi kis tengerünknek kies partjait olyannyira varázslaná lakhatóvá, mikép pezsgőbb egészségű kellemeibe szeretvén még tán az is felütné közelében lakhelyét, ki eddigelé csak külföldön tudott kivetkezni unalmibul. S ugyan, kérdem, nem volna-e ez haszon? Mire aztán, igaz, „igen”-nel csak az felelhet, kinek keble magyar és eleme honi hűség!

Nincs arrul bizonyos tudomásom, a Balatont egészen le lehetne-e csapolni; de annyit hiszek, ha lehetne is, bűn volna illyest cselekedni. Legelsőben is, mert egy, körülbelül 12 mértföld hosszú gyönyörű vízcsatornát képez, mellyet emberi kéz nem birna nagyobb szerű szabásokban kiállítani, és melly csak nekünk látszik rövidnek, mert pangó állapotban sinylünk; ámde polgárisodott körülmények között — nézd az angol, nézd a holland földet — igen hosszú volna, hol még a sokkal rövidebbek is — minthogy a mezők kertekké vál-

nak, és a kis mező is már nagy kert — bámulatos élénkséget szül. És aztán, mert nem egyedül kenyérből él az ember; és végkép is csak az a koszorúzott bölcs, ki a hasznost kellőleg tudja vegyíteni a kellemessel. Mig végre bármi kis nyomatékunak látszassék is ez lenni, bizony még a jóízű fogasért is, melly minden édes vízi halak királya s olly kirekesztőleg magyar hal, megérdemli a Balaton, hogy Carthagoként el ne töröltessék.

Igazi javítást nem mindig lehet a fenállónak csupán csak módosításával eszközölni, mert a fenálló néha olyas, mi tökéletes ellentétben áll azzal, mi eléretni céloztatik; s ehhezképest illy esetben a réginek gyökerestűli megsemmisítése és az ujnak gyökeres felállítása szükséges. Midőn más részről nem egy eset van, hol az efféle összeillesztés nemcsak lehetséges, de a már létező alap olly jól áll, mikép lehetetlen volna a felállítandóra nézve annál jobbat lerakni. Mihezképest ez esetben megint a réginek az ujjal czélszerű egybeházasítása a dolog bölcsészete.

A Balaton iránti kérdés ez utolsó rovatba tartozik. Nagyon helyes, hogy a természet rendezője azon jobbadán homokvölgyet, melly Zala és Somogy közt nyulik el, vízzel borítá. Ezt köszönni kell. De a köszönet mellett meg nem állni, hanem végre „tenni“ is, s pedig „tenni czélszerűt.“ Mert hiszen a tevés magában még semmi, sőt néha nagyobb megrövidítés, mert zavart okoz, mint maga a nem-tevés.

Czélszerű módosítás által a Balaton nemcsak megtartaná a természettől ajándékba nyert minden előnyeit, jó halait sem véve ki; de míg ezeket és azokat mód

nélkül nevelné, egy egészen új tényezőül is szolgálna nemzeti kifejlésünk hosszú sorában.

Munkafáradt ember, ha a Balaton víztükrét meglátja, új életkedvet érez ereiben csörgedezni. A tenger, igaz, nagyobb szerű látvány, de komolysága miatt, ha kereskedői szempontból nem is, sok más tekintetben bizony nem egy „nagyobb tó“ kelleme mögött áll, úgy hogy nyári lakhelynek, még kérdés, nem ér-e fel egy kies tó szelíd s kivált művelt partja mind azzal, mit a zordon tenger közelléte ajánlhat. Ámde kérdem, mit vesztené a Balaton, ha vagy egy öllel lejjebb szállították? Egy kissé keskenyülne, igaz; de ez volna az egész veszteség; midőn más részről szántóföldet nyernének mocsár helyett az illető tulajdonosok; jobb levegőt s ekkép kevesebb hideglelést a parti lakosok; fölötte kellemes helyzeteket nyári lakokra — az ősiség módosításával — mind azok, kik például Budapest hőség- s poraibul menekülve, nem birnak urodalmakkal, de azért mégis szeretnek és akarnak is részesülni, pedig saját telkeiken és saját falaik közt, a mezei élet kellemeiben. S erre mennyire lenne alkalmas a mocsáribul kitisztult, Budapesttel szorosabb és könnyebb összeköttetésbe tett Balaton!

„De a hajózhatás rajta lecsapolás által csak csökkenne?“ Még az sem; sőt ez is nyerne; bármilly különösnek látszassék is ezen állítás. S ugyanis a Balaton medre, mint ez számtalan vizsgábul kitűnt, bizonyos távulságra a parttul igen siker, mi a hajózást nagyon nehezíti, mert kikötni némelly helyeken alig, némellyeken pedig éppen nem lehet; egy kissé beljebb azonban, mintha igazi partja valaha beljebb lett volna, rögtön mélyebb leszen, úgy hogy lecsapolás által odáig visszautasítván, noha a tó

mélysége egészben kisebbülne, mégis a szélén mindenütt nagyobb mélységet lelnének s így könnyebben kiköthetnének az illető hajók.

„De a halak, főkép a felséges fogas száma mégis csak kisebbednék, mert kevesülne a víz és a nagyobb kivált gőzhajói mozgalom alkalmasint nem igen jótékonyan hatna a szaporodásra“ — Erről előre bizonyost mondani nehéz, és például a Rajnában tagadhatlanul sokkal gyéribben fogják a galóczát most, miután annyi gőzös szántja hullámit, mint azelőtt; de, hiedelemem szerint, még e tekintetben sem támadna csorba, sőt még több hal lenne mint van most, feltéve ha — s aztán, igaz, itt e ha körül forog a kérdés — ha a Balatonnak kellő medrébe visszautasítása mellett egyszersmind mind az is megtörténnék, mit halak mesterséges szaporítása végett tehetni, és jól rendezett körülmények közt tenni szokás is, hol, mint tudva van, noha kevesb a tó és mocsár, aránylag mégis több a hal és szárnyas állat — s rendszerint szép jövedelmet hajt — mint a természet nyers állapotában, hol rend nélkül minden időben mindenki zavarja a vizet, és elvégre egynek sincs, vagy távulról sincs annyi, mint a mennyi jó elrendezéssel mindnyájának vajmi könnyen lehetne.

A Rajnábul, mely egybefügg a tengerrel, távozhatik a galócza és egyéb hal. Ámde a Balatonbul nem menekülhet, habár szorosán összeköttetnék is a Dunával, Drávával, mert hiszen ez csak mesterséges vizcsatornák és zsilipek segítségével történhetnék, mellyeken át ha csak kényszerítve nem, önként bizony a legkisebb hal sem lelhetné szabadulását. A kérdés tehát Balaton tavát illetőleg, mellyből menekvés nincs, hal tekintetében, az, valljon hol és miként szaporodik a hal erő-

sebben, teljes nyugalomban-e vagy néha néha egy kisé felfrisítve?

Én errül, halászember nem levén, bizonyost mondani nem tudok. Annyi azonban köztudomásu, hogy sem a constantzi sem a zürichi sem a garda tavakban a halszám nem csökkent, jóllehet több hajó és nem egy gőzös zavarja azok vizeit hosszabb idő óta már. Analogia után itélve, ha össze szabad halat emberrel hasonlítani, úgy látszik, mintha egy kis egybesurlasztás nemcsak nem állna a szaporodás útjában, de éppen ellenkezőleg még elő is mozdítná azt. A Tisza táján például aránylag bizony nem igen ingatják az embert, s ha valahol a világon, ott él csend- és nyugalomban, és még sem szaporodik kellőleg, mintha tán nem is jutna eszébe; míg például viszont az irlandi nép, noha tán legmozgékonyabb a világon, és nincs e fölött egy is, melly anynyi oldalrul s olly erősen volna zaklatva és izgatva, mégis nőttön nő, s olly aggasztólag szaporodik, mikép nemcsak hogy ennie nincs, de jóformán el sem fér, és ekkép éppen ellenkező körülmények közt létezik mint a tiszamelléki. Mert hogy ez határiban el ne férne, azt csak nem mondhatni; míg más részről, legyünk igazságosak, ha nincs mit ennie, ez bizony csak saját személyes tunyaságának eredménye, vagy hogy nem tudnak azok, kiket illetve a dolog, végkép közös erővel hatni ollyasokra, mik körül, mint például a Tiszavölgy rendezésében, e g y e s e k hiába fáradoznak, s mik, bőséget állitva inség helyébe, vajmi szaporán kitiltának a honbul bármillyféle inséget.

Többnyre ha azt véljük, hogy mostani állapotában nem fogják ki a Balatonbul hovahamarább a fogast, most, miután a halászat mestersége is annyira tökélete-

sült és napról napra jobban értenek hozzá, igen igen csatlakozunk; midőn czélszerűen felállított és a Balatonnal szoros összeköttetésben levő halas tavak által, mellyek, mint gondolom, főkép a somogyi parton felette könnyen volnának létesíthetők, örökre és annyira meg lenne mentve a fogas sajátságos és oly gyönyörű neme, mikép a balatoni gőzösök ellen, ha azok illyes kifejlést szülnének — és illy kifejlést nem szülniök bűn volna — még az áhíttatos böjtölők és az ezeknél még számosb finomízlők hosszú sorainak sem lehetne igazságos kifogásuk.

Ha van miért örvendenünk embersorsunknak, vagy azal legalább kibékülnünk némileg, az mindenek fölött az — mert félre nem ismerhető tanujele a bennünk lakó isteni szikrának — hogy a természeten javítani képesek vagyunk.

A természet legszebb virága valljon nem áll-e messze azon virágoknak mondhatni fénykoszoruja mögött, mellyeket kivált újabb időkben az emberi értelem mintegy újra teremteni tudott? S hát számtalan gyümölcs neme ugyan nem emelkedett-e vad eredetén oly csudaszzerűleg felül, mikép alig ismerhetni el többé egy fajtájának? És az állatorszámban, kezdve a lótul le egész a házi csirkéig, nem tett-e az ember a természetben már is óriási jobbra-fordulást? Pedig hol vagyunk még? Hiszen csak küszöbén állunk azon mezőnek, melylyen hatásunk legbámulatosb, mert sejtelemnél világosabban érezteti velünk, hogy a mennyei lakosok e földön a halhatatlan emberi nem működései által kívánják nyilvánítani nagyságukat!

A Balaton lecsapolása tehát, ha czélszerűen vették végbe — s ám ne eszközöltessék otrombául! — mellyet sokan egy lesujtó gyám-oknak tartanak az e ta-

von állítandó gőzhajózás ellen, nem csak nincsen e vállalatnak utjában, de éppen ellenkezőleg igen hathatósan előmozdítja azt, midőn egyszersmind annyi hasznos és kellemes kifejlésnek közvetlen szülője, miszerint azt szükség nélkül csak egy nappal is hátrább lökni kár volna.

Sokan azt mondják: a balatoni gőzös nem fog hasznot hajtani. Ezt meg kell különböztetni. És valóban jó, illyesek körül végkép tisztába jönnünk.

Angliában például számos hid létezik, melly egy századékot sem hoz; és még is találkozik elég részvényes efféle új vállalatra, melly szinte nem ígér több hasznot. — „Ej be bohó ez az angol“, így kiált erre fel nem egy felszínes utas; míg egy kis számítás után az illy siker bírálható maga mutatkozik bohócznak. S ugyanis: a röviddebbre vett út — mint a tapasztalás naponként bizonyítja — néha egész tájnak, különösen pedig valami izolált városrésznek, rögtön kettőzötteti sőt még ennél is magasabbra emeli becsét. Illyes pedig különösen hidak által szokott történni.

Már most ha valakinek telke vagy háza ekkép például ötezer forinttal nevededik becsben, és teszem kétezer forintra rugó részvénye van egy hidban, melly illy fordulatot szül, és részvénye semmit sem jövedelmez is, kérdem: vesztés és bohó-e ő azért? Azt hiszem, nem. Hát ha valakinek az egyik parton például ipartelepvénye van, mellynek sajátlagos természete szerint megnevezendő összeköttetésben kell lennie egy a másik parton fekvő telepvénynyel, de oda egyedül tetemesb kerülővel, s ekkép nagy idő-, erő- és pénzfogyasztással juthat, és

egy híd mind ezen csorbákat kiegyenlíti: ugyan miként áll még akkor a dolog? Ugy hogy az illető illy esetben néha még akkor is valósággal nyertes, ha bár a rövidebbre vett közlekedés minden kiállítási és fentartási súlya egyedül őt terhelné, minek kinyomozása egyébiránt, mi magától értődik, csak szoros egybevetésnek lehet eredménye.

A nem rég megpendített budai tunnel-vállalat igen jól szolgál a mondottnak még világosb kiemelésére. — Ezen vállalat sikere ugyanis, mi a tunnel hasznát illeti, nyereségre nézve nem olly szoros igazságilag bizonyos, miszerint józanul cselekednék ollyas, ki sem Pesten sem Budán nem bír semmit, és mégis az egész vállalat terhet egyedül saját vállaira venné; midőn azon nyereség, mellyben ezen vállalat sikere — hogy többet ne mondjak — csak a Krisztina-várost részesítné, olly bizonyos és olly roppant, mikép a lehető legrövidebb látás volna a Krisztina-városiak részéről viszont az, ha csak azért, mert a tunnel-részvények haszna nem olly bizonyos mint kétszerkettő négy, elég szűkkeblűek, vagy jobban mondva, elég rossz számítók volnának, a kibocsátandó részvényeket csak gyéren szedni, és azok elkapását azoktól várának, kik sem a Krisztina-városban sem Budának e táján semmit sem bírván, egyedül a tunnel hasznában részesülhetnek, míg ők egy haszonban, és pedig egy roppant haszonban, t. i. telkeik és házaik előre ki sem számítható becsemelkedésében olly bizonyosan részesülnének, mint a hogy a nap világítja a földet, és e fölött még azon második haszon is nyitva áll előttük, melly magából a tunnel-vállalatbul minden valószínűség szerint várható.

Szintigyi hihető, s állításomat kész volnék fogadás-
sal erősíteni, hogy a pesti Ferencz- és József-külvárosok
és a belváros egy része vajmi jó nyereséggel birnák el
egy a Gellérthegy táján fentartandó hajóhid minden költ-
ségeit, azaz, hogy a most érintett három városrész
jóval többet nyerne egyetemes becsemelkedés által, mint
a mennyi veszteség háramolhatna a hid fentartásából
rájuk legroszabb esetben is.

A Balaton-gőzhajózás ügye éppen ezen osztályba
esik. Az, hogy a balatonpartiak általa roppantul nyer-
nek, előttem bizonyos, midőn a részvényvállalat maga
tán nyereséggel, de tán veszteséggel is jár; ámde ez
utolsó esetben — és e körül forog a dolog — csak azok
erszényét csorbítja, kiknek a Balaton partja és környéke
idegen határ, míg az első sorban állók, ha semmit sem
gyümölcsoznie is a felállítandó gőzös, váltig lennék kár-
pótlásukat azon haszonban, melly a Balatonnak, ha így
lehetne mondani, „életre ébresztése“ által, előbb utóbb
de bizonyosan háramlana a partiakra.

Mik szerint, mint fentebb érintém, a kérdésben le-
vő vállalat létesítése olly előlegesen illeti Somogy, Za-
la és Veszprém birtokosait, mikép ha ezek nem állnak
az ügy élére, bizony másoktól, kik csak azon haszon-
ban részesülhetnek, mellyet a kis gőzös keres, méltány-
lattel nem várhatni erszényeik felettei megerőltetését;
mi — közbevetőleg mondva — úgy hiszem, elég vi-
lágot terjeszt arra, hogy minden megkülönböztetés nél-
kül azt mondani: a balatoni gőzös fog vagy nem fog
hajtani hasznot, tulajdonkép szintolly éretlen szójárás,
mint sok ezer efféle mondalom, mellyet felszinség szül
és locsogási viszketeg terjeszt odébb; mert hiszen, mint
e néhány felhordott példából, azt gondolom, eléggé kitű-

nik, sok eset van — és a' balatoni eset körülbelül ilyes — mellyben a részvényesek, noha tán csak egy századéka tiszta nyereséget nyernek részvényeik után, azért egészben még is nagy haszonban sőt még ropant nyereségben is részesülnek, s hogy ekkép sok eset lehet és van, hol igen józanul cselekszik például A. ha bizonyos részvényekbe tetemesb pénztőkét fektet; míg C. viszont nagyon rosszul számít, ha éppen ezen részvényekre sokat vagy bármit is költ.

Én tehát idegen vállalkozót, ki az érintett három megyében nem bír semmit, és tán nem is magyar kinek szive erősebben dobogna a magyar hon bármilly kis előmenetelén, egészen nyugott lélekismérettel *) bizony nem igen mernék a balatoni gőzhajózás megindítására csábíthatni, vagy csak hogy abban tetemesb részt is vegyen; s pedig, mert mi tagadás benne, vállalati haszna az ügynek, legalább mint én látom, egy kissé problematicus, és legjobb esetben sem lehet „szapora gyü-

*) Liszt Frigyes tanár ur, nem tudom már milly alkalommal, de halatomra, és mint én gondolom igen helyesen jegyzé meg, hogy megbukott vállalat döghöz hasonlít, melly visszajeszto büjét sok időre egész vidékkel közli. — Németország egy kis városában vagy harmincz évvel ezelőtt gyár állíttatott fel, melly csakhamar elpusztult, s még most is de csak említést sem szabad tenni bármilly oda igen illő gyárrul, a nélkül hogy boszankodva tüstént el ne fordulnának az illetők. Sokkal komolyabb dolog ennélfogva valaminek megkezdése, mint azt sok közülünk gondolni látszik, minthogy a „bom†) nemcsak a jelent de a hosszú jövődőt is compromittálja; kivált azokra nézve kötelesség pedig minden kezdet előleges és legrészteltesb megfontolása, kik egyszerre sokat kezdenek. Legelőször is, mert a legjobb agár sem vehet jó sikerrel egyszerre úzóbe több nyulat; s aztán, mert ki sok gyermeket szül, annak néha bizony pupos fia is lesz, de néhányá tán el is vész, sőt része még halva is jó világra.

†) „Bom“ = bomladék, elbomlott dolog; a „romladék“, romlás hasonlatára.

mölcs“, mi után a puszta speculans főleg eseng. Ámde mikor így szólok, s felette ovakodom, nehogy könnyelműen valakit sárba vezessek — mi, fájdalom, néha a legbecsületesb- és legkörülnézőbbnek is megesik — kérdezni vagyok bátor: ugyan költhetne-e néhány száz forintocskát balatonvölgyi birtokos, rá nézve valami egy könnyen hasznosb és kellemesbre, mint Balaton-gőzhajó-részvényekre? Bizony alig! feltéve, hogy az efféle részvények után életbe is lép, s mi több, életben is marad a vállalat; mi aztán, *conditio sine qua non*, és még sem éretik minden vállalatnál el; mirül Magyarorszáiban is van példa már, s ha csak olly felszínesen kezeltetnek némelly kezdemények, a mint kezeltetnek, hovahamarább még több is lesz, hogy t. i. nemcsak legkisebb hasznot sem hajt némi vállalat, de még annyit sem keres, mint a mennyi életfentartására elmulhatlan szükséges volna. — És aztán az illyes az igazi szomorú játék, mert kettőztetve sanyargatja az illetőt.

Ha teszem azon nagyobb uradalmak egyike, melyek a Balatont környezik, 5000 forinttal járulna a felforgó ügyhez, tulajdonkép mennyivel járulna ahhoz évenként? Hattal számítva nem többel mint 300 forinttal! És most kérdem, például a keszthelyi, tihanyi szemesi vagy löllei sat uradalmak ugyan nem gyarapodnának-e azon világ-meggyújtás által, melyet egy gőzösnek megjelenése a Balatonon okvetlen eszközlene, évenkénti nagyobb jövedelmi summával, mint 300 nyomorult forintocská? Eleinte, megengedem, tán ennyivel sem, mert hiszen a tó véletlenül Magyarorszáiban fekszik, s minékünk magyaroknak, gyakorlati dolgokat illetőleg, melyek nem alkalmazhatók elveszegetésre, ujhuzásra és gyűlési szóparádéra, rendszerint előbb felet-

te sokat kell gondolkoznunk, locsognunk, pipáznunk, meg alunnunk, mielőtt eszünkbe jutna, hogy a sült galambon kívül, mellyel annyira megáldotta az egek ura fajtánkat, a világon még igen sok egyéb és a galambnál minden tekintetben biztosb és izletesb pecsenye is van! Szaporán tehát nem, bizonyos idő leforgása után azonban, mellynek gyorsítása jobbadán csak az illetőktől függ, olly csudaszerű forduláson mennének ezen uradalmak át, mintha valami varázsvessző által egy szelidebb és mosolygóbb világrészbe lettek volna emelve; feltéve, ha nincs rothadási sülyedésben a magyar hon, mit én nemcsak nem hiszek, de minden fekete sejtelmek és keserü lamentok daczára, mellyektül most sok helyütt olly erősen viszhangzik a levegő, éppen ellenkezőleg arrul vagyok — pedig minél inkább összehasonlítom a mult időkkel a mai napokkal — tökéletesen meggyőződve, hogy ha van ország és van nép, mellynek kínálkozik szép jövőndő, az a Duna- Tisza- és Száva-Dráva mente, és a magyar faj; feltéve megint, ha ezen utolsó, csábítóktul és álprophetáktul sárba nem vezetve, férfini esze és józan tapintata által el tudja kerülni mind azon veszélyt, melly igaz nem kis számmal áll újjálakulási működésének utjában.

Egyébiránt sokan, s ezek között több szakértők ugy vannak meggyőződve, hogy a balatoni gőzhajózás, mint vállalat is, rögtön megtermi hasznos gyümölcsét. S adná Isten; mert aztán ez volna a kettős hasznu szerencse, melly nem minden huszonnégy órában ajánlkozik! Ők ugyanis, nem tudom milly adatok után, de több

százezer mázsa gyarmati árut számítanak, mely a tengerparttul Pestnek a Balaton hosszában veszi útját; aztán a sót, mely a Balaton egy végérül szállítatik a másikra; meg meg annyi utast, kik már most is megfordulnak Fűreden sat. sat.

Már mennyire alaposak ezen előtételek és mennyire lehet azokat józanul számításba venni, előre megmondani bajos; midőn más részről kétséget nem szenved, hogy némi eseteket kivéve, és hol rendszerint a vállalati felszínes egyoldalúság volt a bekövetkezett kudarcz egyedüli oka, minden vizen olly élénkséget és ezzel mindig szoroson egybekötött annyi és olly uj kereseti forrást nyitott meg czélszerű gőzhajózás, hogy több vagy kevesebb idő leforgása után, de rendszerint, a legvérmesh várákozást is messze maga mögött hagyta a kifejlett eredmény.

Mikor 1825-ben a rajnai első gőzhajózás alakult, 20,000 emberre volt számítva az ezen folyón évenként fel s alá járók mennyisége; 1844-ben egyedül a kölni társaság — pedig hány más alakult azóta! — ha nem csatlakozom, 1,800,000 személyt szállított odébb. — 1831-ben alig vittek néhány ezer utast a Dunán keletkező gőzösök; 1845-ben pedig 790,851-et. És valljon 1831-ben járt-e más utakon, illy nagy szám fel és alá? Dehogyan járt! Vagy tán olly iszonyun szaporodott azóta a népesség? Nevetség volna illyest hinni! De hát valljon mi nevelte ezen óriási mozgalmat? Semmi egyéb, mint a közlekedés könnyüvé és kellemessé tétele. — A Balatonon is okvetlen fog, ha tán nem is ezen arányban, de minden bizonynyal előre alig sejdíthető szabásokban növekedni a mozgalom; mert hiszen, csak a kő, a fa, meg a rab ül egy helyütt, míg a lelkes és szabad, kivált

ha könnyen teheti szerét — a mivel mi magyarok eddigé nem igen dicsekhetünk — majd közelben majd távolban, de mindig mozogva s csak ritkán nyugodva gyakorolja erejét.

A főszempont, az itt mondottakat mind egybevonva, tehát az, miszerint — bár mennyire legyen is a czél szerencsés véletlenek és kedvező körülmények által elősegítve, mik egyébiránt háladattal fogadandó mindannyi kedvezmények, a nélkül hogy azoktól legyen feltételezve a siker — „mind azon tényezők kellő tekintetbe és elégséges méltánylatba vétessenek“, mellyek az ügy sikerét ha nem is biztosíthatják tökéletesen, azt legalább a valószínűséghez oly közel vigyék, mint csak lehet. — És csekély béléltásom szerint ezen tényezők sora im ez:

Legnagyobb tökéletességü, sem igen nagy sem igen kicsi gőzös; —

Egy vagy két, a gőzös által vonandó nagyobb rakhajó áruszállításra, és tán több kisebb komp is, körülbelül mint az eddigiek, mellyekbe minden bibelődés nélkül kocsistul lovastul lehessen járni; —

Annyi kiszálló-hely, és ekkép a víz sikérsége miatt annyi benyuló töltés vagy híd is, mint a mennyi kikötési pont szükséges a Balatonvölgy kellő hasznosítására; —

Elégséges pénztőke, nemcsak a gőzös, rakhajók, kompok, kiszálló-helyek s benyulók kiállítására, de mind azon költségek több évi fedezésére is, habár a gőzös nem keresne is semmit, mellyek gőzösnek hasznosításátul elválhatlanok, mint: hajósnép fizetése, égény, olaj, zsír, festék, tatarozási és jó karban tartási költség, kár-biztosítás sat.; —

Czélszerű társasági szabályok, melyek veleje az, hogy a tisztviselők megválasztásában teljes szabadság uralkodjék, ámde más részről a teljes bizodalommal megválasztottak aztán minden kisszerű megszorítás nélkül szabadon foroghassanak;—s végre:

Az ősiség czélszerű módosítása.

Mikor a balatoni gőzhajózás terve tudomra jött, egy a felső Száván létező kis gőzösnek megvásárlása volt czélban. Erre pedig csábító olcsósága vezérlett; mi viszont engem — az illetők minden megbántása nélkül legyen mondva — a Balaton-gőzhajózásbani részvételre határozott, s tulajdonkép ez oka, hogy a társaságban vagyok, s pedig egyedül, nehogy olly hiányos kezdet által, mint az érintett olcsó hajó megvételével történt volna, ismét holt gyermekül jöjjön világra egy magyar új vállalat.

Az olcsóság sokak előtt ellentállhatlan csábval bír, kivált Magyarországbán, hol bizonyos szerénység örve alatt nem egy intonálja azon mindennap hallott boszantó nótát: „Minékünk magyaroknak, kik kezdők vagyunk, ez is — t. i. az alábbvaló is — jó!“ S igaz: az olcsó, ceteris paribus, mindig a drága elibe helyezendő. Ámde kérdem: szemes emberek előtt, kik ló helyett nem vásárlanak szamarat, ugyan hol létezik ezen „ceteris paribus“? Én azt mondom: sehol, s az olcsó husnak mindenkor és mindenütt híg a leve, s hogy kivált kezdetnél, mikor anynyi természetes nehézséggel s még ezek fölibe gördített mesterséges előítéletekkel is kell küzdeni rendszerint, lehetetlen elég közel járulni a tökéleteshez, s hogy ekkép illy esetben egyenesen ki kell törölni a cselekvési szótárokbul a középserűt, s annál inkább a hibást.

Erre nézve egyébiránt rendben volnánk; mert azon 40 lóerejű gőzösnek erőművei, mely alkalmasint még az

idén fogja hasitni agg Balaton hullámain, Londonban Penn urak gyárában készülnek, kiknél derekabb eröművesek mostanság földgömbünkön alig vannak; a hajó teste pedig a Duna-gőzhajózás igazgatósága szíves engedelmébül olly figyelemmel fog Masjon ó-budai hajógyárigazgató, és Precious ugyanottani hajóépítész urak felügyelése alatt az ó-budai gyárban munkába vétetni és alkalmasint Fűreden bevégeztetni hovahamarább, miszerint a balatoni első kis gőzös, melyet már születése előtt „Kisfaludynak” keresztelénk, mi talpraesettséget illeti, daczolva bármilly ellenséges viharokkal, bizonyosan nem marad bármilly méltányos várakozás mögött.

A rakhajók és kompok kérdése, melly most leszen elintézendő, noha alárendelt, azért még is felette nagy fontosságu; mert alkalmasint egy sem hat a vállalat gyümölcsozó létére olly eldöntőleg, mint azok czélszerű és minélelőbbi alkalmazása. S ugyanis, olly kis gőzös mint a' 40 lóerejű „Kisfaludy” lesz, nem alkalmas nagyobb mennyiségű áruk, kocsik, lovak és effélék szállítására; nagyobb szabásu gőzös pedig mélyebben jár, több pénzbe kerül, és fentartása költségesb, és ekkép azon kettős czél elérésére, mellyre gőzöst használni szoktak, személyek szállítására és nagyobb terhek vontatására t. i. nem létezik más mód, mint az érintett gőzös mellé alkalmas rakhajókat és kompokat állítani; mellyek, ha elég a személyes forgalom, hevernek, ha illyes pedig nincs, de tán van valamelyes teher-szállítás, a gőzös által vonatnak fel s alá. — Így például 100 — 200 sőt 300 személy is rá fog férni Kisfaludyra, kikkel gyorsan haladand; ha pedig ember nincs, de van áru: igaz, csak fél sebességgel, de 2000 mázsát is vontathat egyszerre, s ekkép egy

évben csak 250 napot számítván, 500,000 mázsát szállíthat a Balaton egy végéről a másikra, minthogy egész hosszát fel és alá könnyen bejárhatja naponta. — E kérdés tehát minden halasztás nélkül tisztába hozandó.

A kiszálló-helyek és benyulók nem kevésbé tekintet érdemlenek. Nem minden tónak van mindenütt olyan meredek partja, hogy ahhoz gőzös elég közel járni és azon könnyen kikötni bírna. Ez esetben tehát mesterséges készüllet kell. Minél nagyobb távolságra esik a víz elégséges mélysége a parttól, annál messzebbre kell természet szerint hatni a benyulónak, midőn meredekebb partnál olyféle kiszálló is elégséges, mint a millyenekhez dunai gőzöseink kötnek ki; csak hogy illyes vagy ollyas előkészületnek elmulhatlanul mindenütt létezni kell, hol gőzhajó rendszeren kiköt, s pedig nemcsak kellem és időkimélés tekintetéből, de valóban néha még a legnagyobb veszély elkerülése végett is.

Kiki tudja, ki gőzösről járt és azon csak néhány kalandja volt, milly felette kellemetlen érzés, keresztül fázva, keresztül hűlve, hosszadalmas és fárasztó út végén elérkezni ugyan, de aztán tüstént ki nem szállhatni, hanem e végett órákig bibelődni, és végtére is keskeny és sikamlós deszkákon, valahol a parton sár közepett, betű szerint lerakatni, miben, mielőtt Duna-kikötési állomásink némileg elrendeztetének, untig volt részünk. — De hát fel- és lerakodásnál ugyan kinek kerülte el figyelmét, mennyi erő- és időpazarlással és az áruk megrongálásával sőt veszélyeztetésével is jár az ott, hol efféle rendszeres állományok nincsenek? És végkép, dühöngő szélvész idején, mikor nem egy becsületes vitéz em-

ber tán százereket is fizetne egy talpalattnyi száraz földért, és a hajó csak akkor van teljes biztosságban, mikor erősen meg van kötve a parthoz: ugyan ki kétkedhetik czélszerű kiszállók mindenek fölött szükséges létén? Mihez még az járul, hogy mindenben, mennyire csak lehet, A-tul Z-ig el kell rendezni a dolgokat, s inkább jobb mitsem kezdeni, mint féligmeddigieket; mert az „akarom is nem is”-féle, mint például csinos gőzös, és aztán igen bizonytalan és mindig alkalmazatlan, sárhani kiszállás, bár ki mit mond is, mindig olly felette nagy hátramaradási szagot terjeszt maga körül, melly a jobbhoz szokottnak idegeit nagyon kellemetlenül érinti.

Mihezképest alkalmas kiszálló-helyeknek elmaradniok nem szabad, és csak az a kérdés, valljon azok rendezését ki eszközölje: a balatoni gőzhajó-társaság-e, vagy azon parti birtokosok, kiknél a gőzös kikötend? — Mire nézve igénytelen nézetem az, hogy ezen költséget illendőkép azoknak kellene viselniök, kiké a part; mert ha valami neveli ennek becsét, az okvetlen illyféle állomány, melly élénkséget szül, és ekkép életet és hasznot terjeszt maga körül.

Magát a dolog mechanikáját tekintve azonban jobb volna, ha azt kellő ellenőrség és annak idejébeni költség-visszatérítés mellett competens szakértők által, kiket én majd kijelelnék, maga a balatoni gőzhajó-társaság eszközlené. S pedig legelőször is, mert a patrio more-féle eszterú, mellyet minden erősebb jégösszezúz, minden nagyobb vihar összetör, sehogy sem felelne meg czéljának; s aztán, mint csak most érintők, mert kár volna, hogy ha az egészben némi egybehangzás nem u-

ralkodnék, és ha ezen új magyar vállalat, az elegantianak színe helyett magán némileg az abderitismus nyomát viselné, valamint biz azt viseli a Balatonnak minden mai naszádja, mellyek antediluvianus létén, ha meglátná, fogadom, az eszkimó de még a hottentot is egy jót nevetne; az elfogulatlan pedig, ki többet látott mint a magyar hont, nem bámulhat eléggé, mikép férhet illy nyomorult kifejlés, melly a magyar állapot általános typusa, oly régi alkotmányos léttel öszsze, mint a millyen a mienk, a nélkül hogy mindenbeni javulás vagy mindennek tökéletes elpusztulása elvégre ne álljon bé hovahamarább?

Ha én a Balaton partján egy kissé derekabb ingatlant birnék, szívesen ajánlkoznám az afféle kiszállónak saját költségemen létesítésére sőt annak fenntartására is. Mert tudom: sokkal nagyobb becsre emelné vagyonomat az illyes, mint a mennyi költségbe verne.

Igy lesznek lelkesedve, vagy jobban mondva, így fognak számítani az illetők, remélem; mi körül még csak az a megjegyzés, hogy az afféle kiszállók az egészre nézve természet szerint csak akkor lesznek valódiilag hasznosak, ha jó közlekedéssel tétetnek közvetlen összeköttetésbe. — E nagy fontosságú kérdés iránt minden esetre mentüelőbb rendelkezni kell.

A vállalati pénztőkét 150,000 pengő forintra tettük, noha az egészre: gőzösre, rakhajókra, kompokra sat. alig lesz szükséges több mint 60 — 70,000 pengő forint. Illy nagy summára pedig azért állítók a vállalatot, mert ha ura találkozik a 150,000 forintnak, a mint remélni akarjuk, a részvényesek részvényeiknek még felét sem, sőt egyharmadánál csak kevéssel

többet volnának kénytelenek befizetni, mi nem megve-
tendő könnyebbités; midőn a hátralevő summa olly tartal-
lék-pénzalapot képezne, melly legroszabb esetben is
számos évekre biztositná az ügy sikerét. És ez olly ki-
mondhatlan előny, melly szinte mindig lét és enyészet
közt határoz; minthogy ollyféle vállalatok, mint például
a balatoni gőzhajózás is, eleinte nem igen akarnak
fejledezni, s rendszerint veszteséggel járnak, és csak
később viradna rájuk a kedvezőbb időjárás; ámde mi-
kor már hanyatlásnak indulnak, mert kifogyott a pénz-
erő. — Nincs is ehhez képest kereseti vállalatokra néz-
ve nagyobb biztosító, mint olly pénzerő, melly a vál-
lalat fölött áll; míg azon vállalat, melly terjedelmesb mint
a tőke, mellyen áll, olly sorsjáték, mellyben csak szeren-
csevadász szeret venni részt.

Szükséges ezek után a társasági rendszabályok
olly módon megállapítását eszközölni, mihez képest, mint
fentebb érintők, lehető legmélyebb philosophiai tapintat-
tal legyen azon kényes vonal kijelelve, melly minden
emberi viszonyokban boldog lét és inség, siker és pusztulás
közt határoz, és melly középben fekszik a szabadság
és korlátlanóság, a rend és önkény közt.

Az ősiség módosítása szükségét végre azért hoz-
tam fel, mert nagy Catonak példája szerint, ki minden
alkalommal Carthago eltörlésének sürgetésével fejezte be
véleményét, én az ősiség módosításának életbevágó lé-
tét kívánom az illetők emlékezetébe hozni untalan; olly
eredményi különbséggel mindazáltal, hogy Carthago
megszüntével Róma is kezdett hanyatlani, mert elveszt-
vén versenytársát, nyert babérjain nemtelen pihenés-
nek indult; midőn ősiségi békóink megszüntetése éppen
ellenkező hatást gyakorolna, mert munkássági versenyt

ébresztve a polgári osztályzatok minden sorában, számtalan egyéb csudaszerűek életbeléptetésével együtt a Balaton most annyira elhanyagolt partjait is, előbb mint gondolnók, bájkertekké, mellyekből megelégedés és szerencse mosolyog, fogná varázslani át!

Szedjétek el tehát a részvényeket drága földiek és ha elszedtétek, miben nem vagytok néha akadékosak, a fizetésben se maradjatok el, mi nem mindnyájatok szokása; mit azonban ha nem tesztek, bizony sárban marad velem együtt Kisfaludy. És ez midőn nekem nagyon nehezen esnék és kimondhatlanul fájna, mert tudja Isten úgy is szerfelett meg van terhelve gyenge vállam, és efölött nem saját eszmém a kérdésben levő ügy, de annak csak őszinte elősegítője vagyok: bizony Kisfaludynak — legyen az aztán Sándor vagy Károl, kiket egyiránt illet a halhatlanság koszoruja — nem válnék különös becsületére, az ő nevét bitorlott vállalat tönkre jutása vagy csak sinylő állapota is.

Egy részvény csak 150 pengő forint, mellynek — ha elkél mind vagy legalább jó része — csak felét kell befizetni, vagy még ennyit sem, és ezt is több hónap leforgása közben. Ugyan, kérdem, olly nagy summa volna-e ez, mellynek súlyát sok el nem bírná? Bizony nem valószínű. Hiszen csak Füreden, egy nyaratszaka is több pénz vettetik ki és pazaroltatik el ész-, idő-, egészség- és erény-ölő legnemtelenebb szerencsejátékra, mint a mennyi a kérdéses vállalat é-

letbeléptetésére szükséges volna. És aztán, ha még csak jól mulatnák magokat, nem volna mit szólni; ámde ezt éppen nem teszik, mert ha van hely, hol mozgalom, kifejlett kellem és minden magasb érdek híja miatt tán a szivarokat, politikai pletykákat és a mindennapi közös vacsora utáni korcsma-lejtőket kivéve — felüté a nagyobb számra nézve minden kísérőivel együtt lakhelyét az unalom, az bizony a természet-tül vajmi gyönyörűen ellátott, de az emberektül korántsem eléggé ápolat, sőt sok tekintetben még jóformán el is roncsolt Füred! Mi nagy állítás ugyan, elismerem; de ha csak azt vesszük — és itt valóban legtávolabbról sem kívánnék bárkit is megsérteni — hogy mennyire csak terjed a határ, mind elpusztíták az erdőket, s ekkép egyetlen meglehető sétahelyet sem hagytak az egész tájon; hogy a lakházak a helyett, mikép a Balaton tükrére néznének, egymásnak bókolnak mint városi házak, s homlokuk helyütt hátuljuk, meg az istálló minden kíséretivel áll azon gyönyörű tó felé, melyre kiki olly szivesen függeszti szemeit, ki ahhoz közelit; hogy az egész füredi révparton egy meglehető hajó, de még csak egy illedelmes csónak sincs, melly a Balaton kellemeit vitorlázásra vagy uszázásra némi biztossággal élvezni engedné; hogy egyáltalában szinte semmiben sem létezik Füreden azon csin, azon falusi csend, azon kényelem, azon minden fesznélküliség és még is mindenek fölötti illedelem, melly más, kivált külföldi fürdő- és borviz-helyeket olly magához vonzó bájerővel ruház fel, hogy mind a már sokat élvezett, mind a még sokat élvezni akaró egyiránt és nagy számban tódul feléjük; — ha mondom csak a most érintetteket

vesszük tekintetbe s egyszersmind azt is, milly haszon- és kellemdús kifejlésre volna a füredi öböl és általján az egész balatoni partvidék képes: nem hiszem fentebbi állításomat helytelennek, hogy itt vajmi sokat tett ugyan a természet, de annál kevésbé vehető észre az embernek ápoló keze, midőn elferdítési és rontási iránya szinte minden lépten látható.

Egy czélszerű gőzös mind ezekhen csuda fordulatot tenne, midőn az egész vállalat — ismételve állítom — alkalmasint csak azon pénzből is kikerülne, melly egy nyaratszaka prédáltatik szerencsejátékban Füreden el; s minden esetre váltig kikerülne, Füreden nem ritkán megforduló csak néhány főur zsebéből is, ha a magyarnak gazdagabb osztálya általján nem volna olly fecsérő természetű, de a helyett, hogy most nem egyike haszontalan piperére költi pénzét, inkább valami derekabba fordítná tehetségét; ha elvégre jobban megismerkednénk azzal, mit az angol „public spirit”-nek nevez, és e szerint inkább mindnyáján vagy legalább jó számmal azon volnánk, hogy az egyetemes hon felemelése terjeszsen ránk fényt, mintsem hogy sok közülünk azt látszik gondolni, mintha az ő ephemer csillámlásai hoznának a házára diszt; ha végre el lesz ismerve köztünk — s bár esnénk ezen fordulaton inkább ma át mint holnap — hogy ujhuzásban és erős szavakban, kivált mikor csendesek az idők, bizony nincs sok hazafiság, és azon kevés is, melly néha illyesekben tán van, rendszerint olesó portéka; midőn a hazafiság szent érzelme, kivált a mi állásunkban, valódilag: egyedül önmehtagadással és igazi áldozattal jár.

Fogjunk tehát kezét, vessünk vállat, és az uj Kisfaludy-féle vállalat is minden bizonnyal elé fogja egy

kissé mozdítani, ha eleinte személyes közvetlen hasznunkat tán nem is, minden esetre azon magasztosb czélt, melly: vérünk és fajtánk kifejtése, nemesítése.

A Balatont környező három megye: Zala, Somogy és Veszprém tisztelt közönsége nemcsak egyénileg de közigazgatásilag is vajmi nagy hatással járulhat a jelen ügy sikeréhez; mert ha a balatoni kiszállókhoz hidak és utak hija vagy hiányos léte miatt nem juthatni, akkor természet szerint nem igen ébredhet a Balaton táján olly mozgalom, melly a szabad közlekedések egészségi pezs-gősége volna; s pedig ez a kívánatos. — Vegyék tehát e három megye lelkes rendei, alázattal kérem, e vállalat pártolását kegyesen magukra, és én, legyenek meggyőződve, mindent elkövetendek, mi csekély erőmtől telik, az ügy mindinkábbi sikere és kifejlése végett, melly az egész honé ugyan, mert Magyarország csak egy, de különösen Zala, Somogy és Veszprémé, mellyek a magyar földnek ollyannyira fénylő gyöngyei!

Ki részvételi hajlamot érez magában, de nehézségei vannak, legyen az aztán a gőzöst, rakhajókat, kompo-
kat, vagy a kiszállókat és benyulókat, és ezek mi módo-
ni készítését és kiállítási árát tekintve sat. ám forduljon
Pinterics József köz- és váltó-ügyvéd urhoz (Pest, Do-
rottya-utcza 10. sz.) ki szives vala a Balaton-társulat jegy-
zőségét ideiglenesen elvállalni, vagy egyenesen hozzám,
és minden bizonnyal teljes készséget s kellő felvilágosítást
találand; mert a legnagyobb feltétele ez ügy sikerének is
az, mit minden alkalommal és minden esetben elé sze-
retnék hozni, hogy legelőször is egymást tökéletesen meg-

értsük, és aztán ide oda vonás helyett, mi erőt fogyaszt
sőt még keserűséget is szül, egy test- s lélekkel mind-
nyájan egyet és egyenlőt akarjunk.

Pest, april 2. 1846.

DE BALLASI GÉZA.

