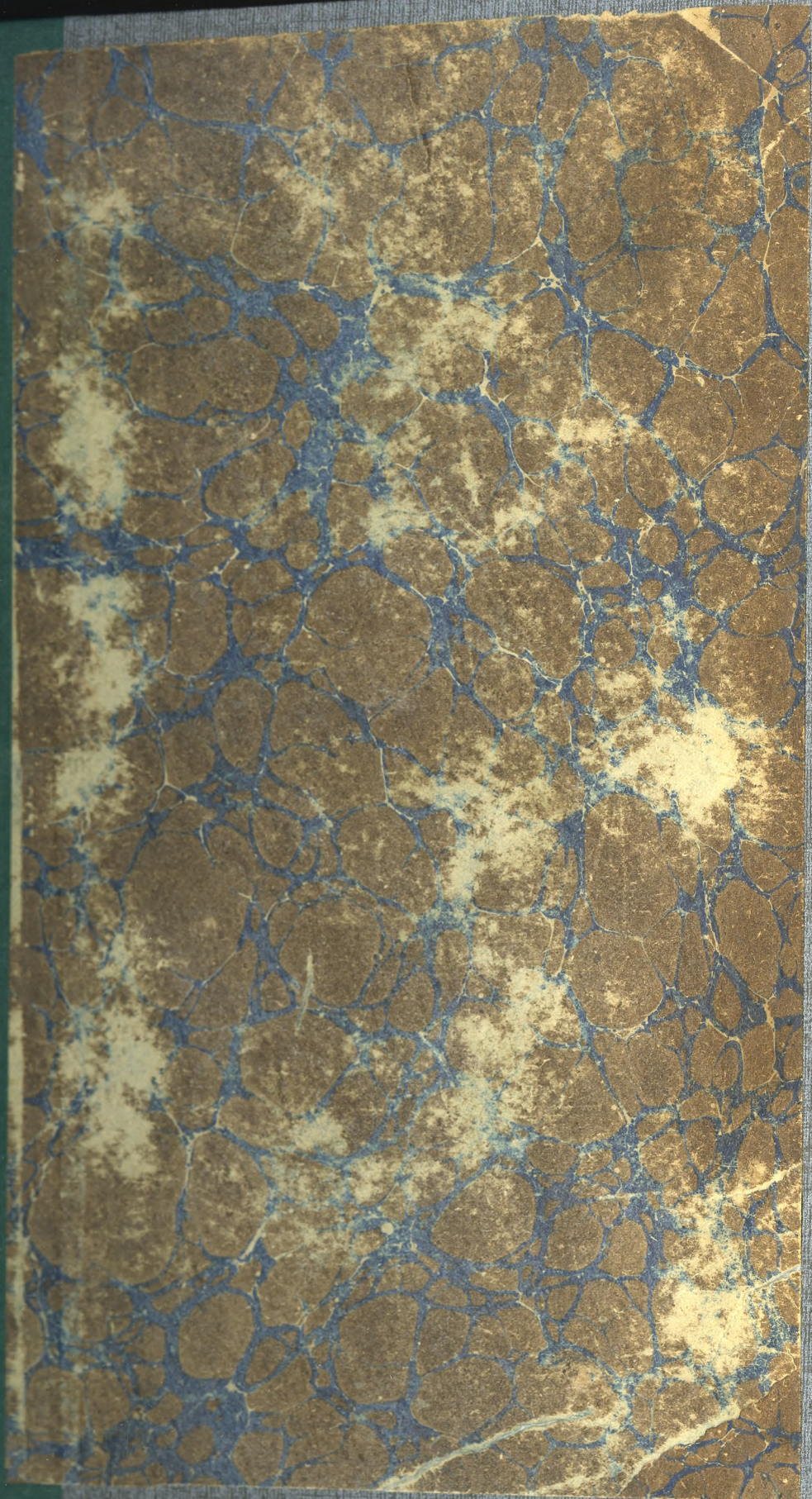


Politikai  
röpiratok.

136.



136  
1191

# BAJA

**SZEREPE MAGYARORSZÁG KERESKEDÉSÉBEN**

ÉS LEHETŐ

ÖSSZEKAPCSOLÁSA AZ ALFÖLDI VASUTTAL.

IRTA

**SZATHMÁRI KÁROLY,**

ÜGYVÉD, AZ ALFÖLDI VASUT K. P. B. TITKÁRA STB.



3.

PEST, 1864.

RÁTH MÓR KÖNYVKERESKEDÉSE.



# BAJA

(SZAB. VÁROS)

## SZEREPE MAGYARORSZÁG KERESKEDÉSÉBEN

ÉS LEHETŐ

ÖSSZEKAPCSOLÁSA AZ ALFÖLDI VASUTTAL.

IRTA

**SZATHMÁRI KÁROLY,**

ÜGYVÉD, AZ ALFÖLDI VASUT K. P. E. TITKÁRA STB.



PEST, 1864.

RÁTH MÓR KÖNYVKERESKEDÉSE.



L157520057520

B A J A

1864

NYELVI ÉS TUDOMÁNYOS KÖNYVTÁR

1864

NYELVI ÉS TUDOMÁNYOS KÖNYVTÁR

1864

NYELVI ÉS TUDOMÁNYOS KÖNYVTÁR

NYELVI ÉS TUDOMÁNYOS KÖNYVTÁR



1864

Pest, 1864. Kőr és Wein könyvnyomdája.

## TARTALOM.

<i>Fejezet.</i>	<i>Lap.</i>
Előszó . . . . .	5
I. Baja város kiterjedése, a lakosság, házak és állatok száma . . . . .	7
II. Földbirtokosok, iparüzők, gyárak és kereskedők száma, s a piaci és hajózási forgalom . . . . .	10
III. A kereskedés tárgyai és terjedelme . . . . .	12
IV. A kereskedési mozgalom iránya . . . . .	18
V. Egyesületek és intézetek . . . . .	24
VI. A közlekedési eszközök állapota, különösen a hajózás . . . . .	27
VII. Egy vasút szükségessége, s legcélszerűbb iránya . . . . .	32
VIII. Egy baja-szabadjai szárnyvonal remélhető forgalma . . . . .	37
IX. Leggazdaságosabb építési módja . . . . .	44
X. A kiállítási költségek és üzleti jövedelem hozzávetőleges kiszámítása . . . . .	47

TARTARON

1	1	1
2	2	2
3	3	3
4	4	4
5	5	5
6	6	6
7	7	7
8	8	8
9	9	9
10	10	10
11	11	11
12	12	12
13	13	13
14	14	14
15	15	15
16	16	16
17	17	17
18	18	18
19	19	19
20	20	20
21	21	21
22	22	22
23	23	23
24	24	24
25	25	25
26	26	26
27	27	27
28	28	28
29	29	29
30	30	30
31	31	31
32	32	32
33	33	33
34	34	34
35	35	35
36	36	36
37	37	37
38	38	38
39	39	39
40	40	40
41	41	41
42	42	42
43	43	43
44	44	44
45	45	45
46	46	46
47	47	47
48	48	48
49	49	49
50	50	50
51	51	51
52	52	52
53	53	53
54	54	54
55	55	55
56	56	56
57	57	57
58	58	58
59	59	59
60	60	60
61	61	61
62	62	62
63	63	63
64	64	64
65	65	65
66	66	66
67	67	67
68	68	68
69	69	69
70	70	70
71	71	71
72	72	72
73	73	73
74	74	74
75	75	75
76	76	76
77	77	77
78	78	78
79	79	79
80	80	80
81	81	81
82	82	82
83	83	83
84	84	84
85	85	85
86	86	86
87	87	87
88	88	88
89	89	89
90	90	90
91	91	91
92	92	92
93	93	93
94	94	94
95	95	95
96	96	96
97	97	97
98	98	98
99	99	99
100	100	100

## ELŐSZÓ.

Az „alföldi vasút“ tervezői, e pálya kiindulási pontjaul Nagy-Váradot tűzték ki, s Békés, Csongrád és Bácsmegyén át akarják azt a Dunához, és azon túl az adriai tengerhez Fiuméba vezetni.

E feladat megoldásával egy Pesten székelő állandó bizottmány van felruházva, melynek teendői közé tartozott egyebek közt az is, hogy „az illető vidékek termeléséről és forgalmáról adatokat gyűjtsön, s ez ügyet tanulmányozza és tanulmányoztassa.“

A bizottmány az érdeklött helyek beutazására, s kereskedési forgalmuk kupuhatolására engem küldött ki.

Tanulmányaimnak az egész vonalt illető eredményét „Az Alföld és Fiume“ czim alatt veszi a t. közönség, Bajára vonatkozó részét pedig, a következő lapokon nyujtom az olvasónak.

De mielőtt e város ipar- és kereskedési mozgalmának előadásához fognék egy kötelességet kell lerónom. S ez, — köszönet azon érdemes férfiak iránt, kik az adatok gyűjtésének fáradságos és kellemetlen munkájában, s ez emlékirat létrehozásában a legnagyobb készséggel közreműködtek. Mikosevics Alajos városi főjegyző úr, és kereskedő Reich János úr iránt pedig, kik annyiszor alkalmatlankodó kérdezősködéseimre, mindenkor a legbuzgóbb készséggel keresték össze és közlék velem a kívánt adatokat, különös elismerésemet is köteles vagyok kifejezni.

Annyi előítélettel, rövidlátó elfogultsággal és közönyvel találkoztam néhol utamban, hogy lehetetlen a dicséretes kivételek közt meg nem említenem Baját, melynek érdemes főbirája és tanácsa, valamint lelkes intelligentiája és felvilágosult kereskedői testülete, czélom elérését (mely városuk javával azonos), mindenkép igyekeztek előmozdítani.

Fogadják mindannyian legszivesebb köszönetemet.

BLONNÉ.

As 1815...
Városi tanács...
Dunán...
E város...
Tudomány...
Tudomány...
Tudomány...

## I.

Baja már rég időtől fogva igen tekintélyes helyet foglal el előkelőbb kereskedelmi városaink sorában. Ez állását legnagyobb részben szerencsés fekvésének köszöni. Bal partjára helyezve a Dunának, melyből egy hajókkal többnyire járható ág, a Sugovicza, bekanyarodik egészen a város piaczára, négy nevezetesebb megyének, Bács, Pest, Tolna és Baranyának, továbbá a Kúnságnak egybe szögellésénél, maga a természet tette egy gazdag környék szerencsés központjává, termékeinek gyűlhelyévé, s áruinak legalkalmasabb piaczává.

Fényes, Magyarország leírásában úgy emlékezik róla, mint a melynek iparosai, már az időben is (1847) képesek voltak, a vidék nagy részét készítményeikkel ellátni. Vásárait nevezeteseknek, s kivált a sertésre és marhára nézve hireseknek, pesti és bécsi kereskedők által is látogatottaknak mondja. De legnagyobb tekintetet érdemel szerinte gabonakereskedése, mely éven át több száz hajót indít el innen búzával, zabbal és kukoriczával. Kiemeli ezen felül a baranyai borokkal, sárközi fával, gyapjúval, bőrrel folytatott kereskedését. Sertés vásárait az országban az elsők közé sorozza, s megjegyzésre méltónak tartja, hogy a komáromiaknak fa-rakodó helyeik vannak itt, melyekről terjedelmes üzletet folytatnak a tájékkal.

Az országos magyar gazdasági egyesület, a közelebbi években, a hazai főbb terményekre nézve tájékozni akarván magát az iránt: melyik hol szokott leginkább a külföldi kereskedés számára összehalmoztatni? Lónyay Menyhért, Galgóczy Károly, Kaucz Gyula és Konek Sándor urak, kiket e részben véleményt adni felkért az egyesület, osztályozván hazai piacainkat, Baját úgy jelölték ki, mint a gabona félek és hizott sertés egyik fő gyűlőhelyét.

A pécs-kanizsai vasút ügyében nem rég egy emlékirat jelent meg, (Denkschrift über die Nothwendigkeit einer Eisenbahnverbindung zwischen Fünfkirchen und Kanizsa-Kottori. Wien, 1862.) mely szintén úgy említi Baját, mint a magyar gabona legfontosabb piacát, s e czikkből évenként innen elszállítani szokott mennyiséget, másfél millió mérőn felül becsüli.

A pesti kereskedelmi és iparkamara 1857—59-diki jelentésében a gabonakereskedésről szólva, a legfőbb rakodó helynek Baját tartja, utána sorozza Szegedet és a többi folyamparti városokat; különösen kiemeli pedig a zabra nézve, melynek legfontosabb piacát ide teszi.

A temesvári ipar- és kereskedelmi kamara végre, egyik fölterjesztésében így szól: „Baja, melyet marhával, mindenféle gabonával, borral, pálinkával, épületfával, kenderrel, mézzel, faggyúval, bőrrrel és sok más egyébbel nagyban üzött kereskedése miatt, már egy század előtt kis Pestnek neveztek el, mindenek fölött azt sürgeti, hogy a Dunának mármár kiszáradó — Sugoviczának nevezett — ága, hajózható állapotban tartassék; mert ha a város ezt elveszti: elveszett kereskedelmi fontossága is.“ Annálfogva a kormány figyelmét e körülményre fölhíván, ezen úgy sem sok költségbe kerülő óhajtnak teljesítését, a Baja kereskedelmi fontosságát teljesen érző kamara, a legmelegebben ajánlja stb.

Megérdemli tehát a hely, melynek jelentőségét annyi illetékes tekintély vallja, hogy viszonyaival közelebbről is megismerkedjünk.

A város határának kiterjedését Fényes 12,871 magyar holdra teszi, melyből úrbéri szántófldnek számít 2772 holdat, rétnek 1388 holdat, jó legelőnek 1160 holdat, homokos legelőnek 2330 holdat, szőlős kertnek 2822 holdat, erdőnek 1504 holdat, útnak 260 holdat, mocsárnak 98 holdat végre uradalmi földnek 37-tet. Bauer, egykori megyei mérnök fölvétele szerint, 9653, 1600 □ öles holdnak van írva az egész határterület, a legújabbban nyert hatósági adatok azonban 13,600 holdra teszik azt.

L a k o s a i n a k s z á m a, jelenleg haladja a 20,000-et. Az 1857-diki népszámlálás talált: 35 lelkészt, 128 hivatalnokot, 55 katonát, 68 művészt és tudóst, 18 ügyvédet, 31 egészségügyi személyt, 229 földbirtokost, 175 ház- és tőkevagyon után élőt, 987 gyárost és iparost, 309 kereskedőt, 251 hajóst, 512 gazdasági segédmunkást, 1222 iparossegédet, 233 kereskedősegédet, 811 szolgát, 1657 napszámost, 258 egyéb 14 éven felüli férfit, s 10,652 asszonyt és gyermeket.

A h á z a k s z á m a 2400, az üres házhelyeké 300.

Á l l a t o k b ó l volt az 1857-ki összeírás szerint: 23 mén, 255 kancza, 767 herélt, 95 csikó, 2 öszvér, 6 bika, 975 tehén, 204 ökör, 641 borjú, 19 szamár, 5661 juh, 46 kecske, 2004 sertés.

## II.

Ez adatok első tekintetre mutatják, hogy a forgalom azon hatalmas hullámzása, mely Bajáról árad szét, nem e hely forrásaiból veszi eredetét és táplálékát.

Határa sokkal kisebb, sem hogy mezőgazdaságának valami különös súlyt tulajdoníthatnánk. A lakosság is legkevésbé foglalkozik a földmiveléssel, mert a mint láttuk, a 20,000-ból mindössze 741 földbirtokos és gazdasági segédmunkás akad. Saját mezei terményeivel tehát nem csak nem szerepel a kereskedésben, sőt belszükségletét is legnagyobb részben idegen gabonával kell fedeznie.

I p a r a már jelentékenyebb. Csizmadiái, szücei, szürszabói, már 20 év előtt terjedelmes üzletet folytattak a vidéken. A fentebbi adatok egybeállításakor pedig háromszorosan meghaladta az iparosok száma a földmivelőkéét, mert 2209-en voltak, mely szám, az 1860. május elsőjén életbe lépett iparrend folytán, még 127-tel növekedett. Van köztök: mészáros, fésűs, takács, fazekas, timár, czipész, németszabó, kapczakötő, köteles, csizmadia, szíjgyártó, gombkötő, németszűcs, borbély, bognár és kovács, magyarszűcs, bocskoros, kőműves és ács, molnár, kalapos, hentes, halász, lakatos, kádár, pinczér, magyarszabó, asztalos, sütő, szappanos, mézeskalácsos, bádogos, rézműves, könyvkötő, kosárfonó, üveges, festő, kárpitos, késes, kápáruló és tarisznyás-czéh.

A g y á r i p a r t képviseli: 1 serfőző, 3 szeszgyár, 103 dunai- és 2 gőzmalom, melyek egyike, a Valentin-féle 4 kőre, naponkint 200 mázsát, a másik Eckert Hütl-féle 5 kőre, naponkint

250 mázsát dolgoz fel, nyolcz féle lisztet, s a kettő együtt éven át 160,000 mázsát képes előállítani. Van végre mészégető és kőfaragó telep, téglá és cserépgyár.

A legjelentékenyebb azonban Bajának kereskedése, melylyel már 1857-ben mintegy 800 egyén foglalkozott, kikhez kell vennünk a harmadfélezer napszámos és szolga nagyobb részét is. Van pedig fűszerárus 20, vasárus 6, rőfös kereskedő 22, norinbergi 20, vegyes 450, borkereskedő nagyobb 17, kisebb 33, fakereskedő 38, gabonakereskedő 53, vendéglős 90.

A kereskedés tere: a heti piaczok, melyek szerdán és szombaton, továbbá az országos vásárok, melyek évenként 4 ízben tartatnak, és végre a Duna, melyen egész esztendőn át foly a ki- és beszállítás, evezős és gőzhajókon egyaránt.

A heti és országos vásárokat a megyebelieken kívül látogatják Pest, Tolna, Baranya, Torontál, Bihar, Veszprém, Somogy, Fehér és Csongrád megyék, továbbá a Jászság és Kunság lakossága. Egy giacson megfordul 2000—2500, egy-egy országos sokadalmon 60—100,000 egyén; és éven át közel 1.000,000 kocsi. A kövezetvám hasznóbére ugyanis 18,000 frt, s mivel a tariffa szerint egy kocsitól 2 kr fizetendő: hogy a hasznobéri összeg kijőjön, már 900,000 vidéki kocsinak kell bejöni Bajára; s fel sem lehetvén tenni, hogy a bérlőnek legalább egy pár ezer forint haszna ne legyen rajta, már ennek kinyerése is föltételez 100,000 kocsit. Ugy hogy az összes szekérforgalom bizonyosan inkább felül van az egy milliön, mint alól.

A hajózási forgalom szolgálatára 27 nagy tölgy- és 33 lágyfa hajó áll, melyeken kívül még más folyamparti helyekről, jelesen Szeged- és Győrből is jelennek meg hajók Baja alatt. Gőzösök fel- és lefelé jártukban mindennap kötnek ki partján, s tetemes részt vesznek ugy a teher-, mint a személyszállításban.

### III.

A mi már a kereskedés tárgyait és terjedelmét illeti:

Itt először is a bajai piacz legfontosabb árucikkéről a gabonáról kell szólnunk. E részben, mint az imént említők, maga Baja semmit sem juttat a forgalomnak, s valamint általában egész kereskedése átmeneti (transito): úgy a gabonát is egy terjedelmes környék hordja partjaira, viszont nagy vidék oda jár szükségletét fedezni; míg a távolabbi célpontokhoz járó kereskedés, szintén nevezetes összegeket gyűjt össze és szállít tova raktáraiból.

A városnak már épülésénél is a gabonakereskedés volt a főszempont. A 2400 háznak majd mindegyike egyszersmind magtár; úgy hogy, nem jelenhet meg a piacon annyi gabona, mennyi el nem kelés esetében, vagy nem rögtöni szállításra vásároltatván össze, a legalkalmasabb raktárakra ne találjon.

És valóban, ez legfőbb szükség olyan helyen, hol oly nagy mennyiségben fordul meg a gabona az árutéren, mint rendszeren Baján szokott. Évi forgalma iránt eddig csak hozzávető adatok kerültek a közönség elé. Annyit tudtunk róla hogy „első rendű“ gabonapiacz, a kivitel „legfontosabb rakodóhelye“ az országban. De hogy kereskedési mozgalma mily határok között szokott hullámozni: arról biztos adataink nem voltak.

A temesvári keresk. kamara 1854-ről szóló kimutatásában, a gabona forgalmat közel egy millió mérőre teszi.

1859-ről piaczi tudósítás fekszik előttünk, mely azon gabonaüzletét tárgyalván, a raktárakból hajókon elszállított különféle gabonát felül becsüli egy millió mérőn.

E lapok elején említett német röpirat szerint, az évi gabonaszállitmány „gyakran meghaladja a másfél millió mérőt,” a mi legujabb adataink szerint pedig a 2 milliót is.

Bajáról a szállítás több irányban történik. Zombor, Szabadka, Kunság, Pest, Tolna, Baranya és Eszék, a legfőbb pontok, melyekről veszi, s melyekhez szét küldi áruit. E 7 irányból némi szabatosággal csak egyetlen egyet ösmerünk, a Dunán fölfelé (Pest és illetőleg Győrnek) vonuló szállitmányok utját és terjedelmét. Egyedül ez úton ugyanis, 1861-ben, szinte egy millió mérő gabona ment ki Bajáról, és pedig

gőzhajókra öntve . . . . .	33,720 mérő
„ zsákokban . . . . .	36,036 „
evezőshajókon Pestre . . . . .	218,323 „
„ Győrnek . . . . .	694,782 „

Hogy a megelőző év szállitmányának ugyanez irányban, még többnek kellett lenni: megtetszik onnan, hogy míg 1861-ben gőzösökkel 69,756 mérőt szállított el, 1860-ban csaknem kétannyit, 127,780 mérőt rakott fel. Mit vitt ki ugyanez évben evezős hajókon? nincs róla tudomásunk, de ismerve a hajózás viszonyait, bátran feltehetjük, hogy ily módon szállított gabonája is tetemesen felül multa az utána következett év szállitmányát.

Ha már a hétből csak egy ismert irány is, bár a legforgalmasabb, egy millió mérőnyi exportot mutat: bizonyára feltehetjük, hogy az alsó Dunára, illetőleg a Szávára és Kulpára történő szállítások, valamint a tengelyen közlekedés öt főbb vonalán, tehát összesen a hat irányban, ismét elmegy annyi gabona, mint az elől említett egy vonalon a felső Dunára.

Bajának forgalmi területe, vagyis a terményeikkel piaczára járó, s szükségleteiket onnan fedező községek és puszták határának összes kiterjedése közel 900,000 holdat lakossága 440,000-et tesz. A vidéköt alkotó helyek: Vaskút, Báthmonostor, Csataalja, Baracska, Dauto, Szántova, Béreg, Kollut, Gara, Gákova, Csávoly, Bikity, Rigyicza, Krusevlya, Sztanisics, Katymár, Borsod, Szentiván, Tataháza, Mélykút, Almás, Kunbaja, Madaras, Bajmok, Jankovác, Szabadka, Szivác, Topolya, Bajsa, Hegyes, Szeghegy, Feketehegy, Csantavér, Pacsér, Omorovicza, Nemes Militics, Csonoplya, Ujvidék, Zombor, Apatin, Kelebia, Kisszállás, Raszatina, Rém, Dzsida, Borota, Tinójárás, Mateovits, Szentistván, Sükösd, Nádudvar, Hajós, Miske, Császártöltés, Csanád, Kalocsa, Szeremle, Lak, Uszod, Benedek, Foktű, Bática, Dusnok, Faisz, Bogyiszló, Zimony, Eszék; — megjegyezvén, miszerint a Szivácztól Csonoplyáig említett 10 hely, csak olyankor látogatja a bajai piacot, midőn a Ferenczesatorna, a víz csekély volta miatt nem hajózható. Arra nem szükség figyelmeztetnünk az olvasót, mert kétség kívül magától is észrevette, hogy a Duna jobb parti vidéke nincs ide foglalva; holott, mint alább látandjuk, ez is nem megvetendő szerepet visz piacunk forgalmában.

A megnevezett helyek gabonaszállítmánya, a kezünkél lévő részletes jegyzék hiteles kimutatása szerint, 2.115,500 m. mindenféle gabonából áll; a mi, — ha igaz mit Palugyay Szegedről mond, hogy ennek évi gabonaforgalma harmadfél millió mérőre tehető, s ha áll az, a mit a budapesti kereskedelmi és iparkamara egyik évi jelentésében olvasunk, hogy Szeged, gabonakereskedés tekintetében utána áll Bajának: — bizonyára nem látszik túlzottnak.

Egyebekben, a piaczi mozgalomról egybeállított hivatalos táblázat nyomán, a következő cikkek, az alábbi mennyiségben fordulnak meg éven át Baján:

liszt . . . . .	265,000	mázsa
főzelék és zöldség-neműek . . . . .	128,300	"
hüvelyes vetemény . . . . .	30,040	"
dohány . . . . .	8,600	"
kender . . . . .	5,940	"
gyümölcs . . . . .	36,500	"
kukoriczahaj . . . . .	8,600	"
gyapju . . . . .	13,200	"
nyers bőr . . . . .	14,500	"
faggyu . . . . .	9,469	"
méz . . . . .	1,150	"
viasz . . . . .	300	"
toll . . . . .	15,782	"
rongy . . . . .	62,420	"
fűszer . . . . .	52,495	"
norinbergi áru . . . . .	15,585	"
kikészített bőr . . . . .	7,210	"
vas . . . . .	38,523	"
kézművek . . . . .	37,735	"
olaj . . . . .	3,350	"
olajpogácsa . . . . .	23,600	"
tüzifa . . . . .	760,000	"
épület- és gyárifa meg malomkő . . . . .	146,000	"
bodnár- és pintérfa, házi és gazdasági faeszközök . . . . .	38,000	"
mészkő . . . . .	130,000	"
terméskő . . . . .	275,000	"
tégla és cserép . . . . .	184,000	"
ítalneműek . . . . .	300,000	"
szesz . . . . .	15,680	"
gépek . . . . .	1,690	"
köteles munka . . . . .	3,220	"

só . . . . .	285,000	mázsa
kőszén . . . . .	430,000	„
szarvasmarha és ló . . . . .	46,968	„
juh és sertés . . . . .	22,535	„
baromfi és tojás . . . . .	36,000	„
szappan . . . . .	10,500	„

A fentebb elősorolt helyekről kerülő mind e czikkek, súly szerint, a gabonával együtt, 5,578,392 mázsa évi forgalmat mutatnak ki.

Ezenfölül Tolnamegye alsó része Szegszárdtól kezdve, a völgségi járás, borait és egyéb áruczikkeit Bajára szokta leginkább hordani, gabonabeli és más nemű szükségeit pedig ennek piaczáról látja el. Hiteles kimutatás szerint, évenként 120 ezer akó bort és pálinkát s 100,000 mázsára rugó egyéb természetményt visznek Tolnából Baranyából Bajára, innen viszont 60—70,000 mázsa különféle árút és gabonát szállítanak oda által. Csak maga Bátaszék 45,000 akó bort hoz évenként e piacra; pedig mióta a Sárviz nem foly alatta, igen meg van nehezítve a közlekedés; mert Bába felé s két dunai réven át, jó nagyot kell kerülni míg a bajai oldalra jut a fuvar. Ellenben, míg a Sárviz Bátaszék alatt folyt, s e város vala a vidék borkereskedésének központja: vizen vihették ki a szállitmányt a nagy Dunára, és így egész Bajáig hajón kényelmesebben s olcsóbban, tehát tömegesebben is történt a szállítás mint most.

Mennyire nélkülözhetlen piacza e vidéknek Baja, kitűnik magából azon körülményből, hogy oly kevésbé kedvező közlekedési viszonyok közt is, mint a jelenlegiek, kénytelen a természető bármily keservesen is fölkeresni, mert termékeinek ott kap legközelebb és legbizonyosabban vevőt, s mert onnan szerezheti meg legjutányosabban és legnagyobb mennyiségben, a mire szüksége van. Ebből egyszersmind következtetni lehet, mily arányban növekednék, s mennyivel nagyobb lenne idővel a ke-

reskedelmi forgalom, ha e környéknek alkalmas utjai volnának Baja felé.

Azonban, minthogy a főntebbi számok magukban még csak terjedelmét mutatják az üzletnek, de mozgásáról és irányáról felvilágosítást nem nyújtanak, nekünk pedig czélunkra tartozik ezt is bővebben megismerni, közelebbről kell vetnünk egy tekintetet arra: mi, honnan jó, vagy merre vitetik el, és milyen mennyiségben?

## IV.

### 1.

A szemes gabona mindazon kelyekről kerül Bajára, melyeket fentebb e város forgalmi vidékének körvonalozásánál egyenként megneveztünk, — kivéve Ujvidék, Zombor, Apatin, Kelebia, Rasztina, Kisszállás, Lak, Uszod, Benedek, Foktű, Bática, Duszok, Faisz, Bogyiszló, Zimony- és Eszéket, melyek nyers gabonát nem szállítanak a bajai piacra.

Innen aztán, részint Pestre és Győrbe, részint Horvátország és a tenger felé szállítatik, még pedig jobbra nem Eszékek, hanem fölfelé Tétényig hajóval, onnan tovább vaspályán. Továbbá az egész hajózási idény alatt folyvást viszik a gabonát a dunántúli vidékekre, Báticasék- és környékére, s egész Baranyamegyébe. E célra rendszerint három lágyfa hajó jár, melyek közül egy-egy, minden heti piac alkalmával elvisz öt — hatszáz mérőt. Tolna vidékére a Dunán, Szegszárdra a Sárvizen, szintén minden heti vásár alkalmával elszállítanak három-négyszáz mérőt.

### 2.

Azon lisztet mely a bajai forgalomban 265,000 mázsával szerepel, a helybeli dunai és gőzmalmokon kívül Kisszállás és Rasztina gőzgépei őrlik; a legnagyobb részt maga Baja állítja, a többit pedig a most nevezett két hely. Zimony,

Páncsova és Eszék felé megy belőle mintegy 30,000 m. Baranya-, Tolna- és Somogy megyékbe, tengelyen és nagy költséggel vitetik 80,000 m. A Kunságba 20,000 m. Szabadka felé ugyanannyi. Az ezenfelül maradó mennyiséget a helybeli fogyasztás és a közelebbi környék emésztik fel.

## 3.

A 30,000 mázsányi hüvelyes vetemény Vaskút, Báthmonostor, Baracska, Csataalja, Dauto, Szántova, Béreg, Kollut, Gara, Gákova, Csávoly, Bikity, Rigyicza, Krusevlya, Sztanisits, Katymár, Borsod, Szentiván, Tataház, Mélykut, Almás, Kumbaja, Madaras, Bajmok, Jankovác, Szabadka, Szentistván, Sükösd, Nádudvar, Hajós, Miske, Császártöltés, Csanád, Kalocsa, Szeremle, Lak, Uszód, Benedek, Foktű, Bátya, Dusnok, Faisz, Bogyiszló és Zimony állítják ki.

Viszik pedig Szabadka vidékére, sőt távolabbi helyekre is, a babot, kását, lencsét, borsót különösen a túldunai vidékekre, főleg Zimony és Pancsova környékére.

## 4.

A főzelék és zöldség neműekből piacunkon megforduló 128,000 m. szintén az imént elősorolt helyekről kerül ki. S a helyi fogyasztáson felül maradó mennyiség a környékre vitetik szét, a káposzta kivált a Dunán túl Pécsre és környékére, Baranya és Pest megyébe.

## 5.

A gyapjút és nyersbőrt az egész forgalmi vidék adja, Apatin, Kelebia, Rasztina, Kisszállás, Rém, Dzsida, Borota, Tinójárás, Mateovits, Faisz Bogyiszló, Benedek, Foktű és Zimony kivételével.

Az egész 27,000 m. mennyiség a Dunán szállítatik Pest felé és fölebb.

## 6.

Ugyancsak a főntebbi helyekről egybe gyűlő 9000 m. faggyút a helybeli szappanosok dolgozzák fel, s Tolna, Baranya és Pest megyékbe szállítják el.

## 7.

A közel 6000 mázsányi kendert Apatin, Gákova, Rigyicza, Gara, Vaskút, Kunbaja, Katymár, Mélykut, Szentiván, Csávoly, Szeghegy, Dauto, Csataalja, Baracska, Báthmonostor, Szántova, Kollut, Béreg, Sztanisits, Krusevlya, Jankovác, Kalocsa, Hajós és néhány más pestmegyei helység szolgáltatja.

Baja dolgozza fel mind, s a nagyobb rész a dunai hajózásnál, mintegy 2000 mázsa pedig a Száván és Dráván használtatik el.

## 8.

Az összes dohánymennyiséget eddig jóformán Zombor egyedül szállította ide mint központba, s a helybeli és környéken levő kiskereskedők hordták szét árulni.

## 9.

A Zimonyból, Eszékről és Újvidékről kerülő 1300 mázsa méz és viasz, Baján dolgoztatik fel s a megye északi részébe és a Kunság felé vitetik ki.

## 10.

A 15,000 mázsa tollat és 62,000 mázsa rongyot, az egész forgalmi vidék területe hordja egybe, s mind a kettő a Dunán fölfelé szállítatik. A rongykereskedés, miként azt a számok ugy is mutatják, nagyban megy; itt választják el és osztályozzák az árút, s feldolgozás végett tömegesen viszik a felvidék gyáraiba.

## 11.

A fűszer- nürnbergi- és kézmű-árúk, a kikészített bőr és vas félek, felülről hozatnak ide, a vas leginkább Stájer-

országból, s mind ez jobbára a Dunán érkezik, s innen messze környékre többnyire tengelyen szállittatik szét.

## 12.

A szeszt Baja, Kelebia, Kiszállás és Rasztna állítják elő. Egy része helyben fogy el, más részét a felső vidékre szállítják, de a legjelentékenyebb mennyiség, a Kunság számára vitetik el.

## 13.

Olajat csak Baja és Kiszállás készít, s vizen küldi fölfelé.

## 14.

A gépek felülről hozatnak, s Halas, Szabadka és Zombor irányában tengelyen szállittatnak tovább.

## 15.

Bor, pálinka és sör, Baranya, Tolna és Pestmegyéből jő, a vízig tengelyen, aztán hajón, innen pedig szerte a megyébe s a Bánságba 150,000 mázsa, Kunságba 50,000 mázsa, Szabadka felé ugyanennyi szállittatván el, a többi a helybeli fogyasztásra itt marad.

## 16.

A 285,000 mázsa só Mohács, Szeged és Pest felől Szolnokon át roppant kerülővel érkezik; innét tengelyen szállítja el a környék lakossága.

## 17.

A kőszent Baranya, jelesen a pécsi bányák szolgáltatják, s Kiszállás és Jankovác vidékére 50,000 mázsát, Szabadkának ugyanennyit, a Kunságba 20,000 mázsát szállítanak el.

## 18.

Tűzifáját a dunamelléki erdőkből kapja a vidék, a bajai raktárból Pest felé a Dunán visznek mintegy 20,000 ölet;

Kunbaja, Raszтина és Kelebia környékére tengelyen 10,000 ölet, Szabadkának 5000 ölet.

## 19.

A malomkő, épület- és gyárifa mintegy 200,000 frtot képvisel a bajai piac üzletében. Ennek  $\frac{1}{8}$  helyben használtatik föl,  $\frac{3}{8}$  Szabadka és Halas felé,  $\frac{2}{8}$  átmegy Baranyába, ugyanennyi a Dunán lefelé. A malomkövek csaknem az egész Bács megye és Kunság száraz- és szélmalmai számára ide jönnek, s a mintegy 600 mázsa kőszőrűkövel együtt, innen szállítatnak tengelyen, rendeltetésük helyére.

## 20.

A 270,000 mázsa terméskő, utczakővezésre, és a vidéki használatra, nagyobb részt Baranyából, jelesen a mohácsi- és szabári kőbányákból hozatik. A 130,000 mázsa mészkő Piskéről hajón jó Bajára, s itt kiegészítvén, a helyi szükséglet fedezése után fenmaradó 100,000 mázsa, tengelyen szállítatik Szabadka és Halas környékére.

## 21.

Szarvasmarha, az ennek tenyésztését nagyban űző Kunság és Szabadka vidékéről hajtatik ide, itt a szesz és sörgyáraknál meghízalt rész felfelé indittatik. A mi olyan állapotba jó ide, hogy további tartás nélkül levágható, annak nagy része Pest felé, továbbá Tolna, Baranya és Veszprém megyékbe szállítatik el, hová gazdasági és igavonó jószágot különösen nagy számmal visznek át.

## 22.

A sertést és baromfit a közel vidék hajtja Bajára, s innen többnyire fölfelé, a Dunán viszik el, egy részét az aprójószágoknak Baranyába is.

## 23.

Gyümölcs, s e közt főkép az alma, gesztenye, stb. Szlavoniából és Baranyából jő ide, innen pedig leginkább a Kunságba és Szabadka felé szállittatik el.

## 24.

A téglá és cserép, mind Baja kemenczéiben égettetik, melyekből a helyi szükséglettől felmaradó mennyisége, a közel vidék hordja szét épületeihez.

## 25.

A hordó-donga, abroncs, pintérfa, házi és gazdasági faedények és eszközök leginkább tengelyen érkeznek Baranyából és Tolnából, innén szintén kocsikon szállittatnak Kunság és Szabadka felé.

## 26.

A Baján és környékén gyártott olajpogácsát többnyire Baranya és Tolna szállítja el.

## 27.

Kukoriczahéjat leginkább Jankovác, Mélykut, és Szabadka hoz ide, hogy innen hajókon vitessék tovább az illető gyárakba.

## 28.

A szappant Szeged és Szabadka szállítja az országos és heti vásárokra, honnan a vidéken kívül a dunántuli rész is tetemes mennyiséget visz szét házi szükségére.

## V.

Első tekintetre talán úgy látszik, hogy midőn egy város iparos és kereskedelmi tevékenységét akarjuk rajzolni, az egyesületek és intézetek nem tartoznak szorosan azon térhez, melyet megjárni feladatunkká tettük. Azonban ha fontolóra vesszük, hogy az egyesülés ösztöne, mindig a népesség életreválóságának bizonyosága, mert azt tanúsítja, hogy a társadalmi élet fogyatkozásait tisztán látja, s a tökélyesülés és jóllét felé törekedni, meg van benne a kellő hajlam és erély, melyek a kereskedes terén is mind igen lényeges factorok: be fogjuk látni, hogy az egyesületi szellem és intézetek hiánya, egyszersmind az életképesség hiánya, s minél nagyobb számmal vannak valahol a közjót bármely úton előmozdítani alakult társulatok: annál inkább bízhatunk azon hely jövőjében, mert az egyesületek kétségtelen jelei annak, hogy a népben a fejlődés szükséges elemei kellő mértékben megvannak.

S hogy Bajának e szempontból is szép jövőt ígérhetünk: a következőkből azonnal meglátszik.

Lövészegylet több mint félszázad előtt alakult e városban, s 1856-ban százon felüli rendes, majd másfél száz tiszteletbeli tagot számlált. Volt saját lövöldéje, mely egy kertből és ahoz tartozó épületekből állott, s az évi járulékokból tartott fen.

Első temetkező egylete 1846-ban jött létre, 800 egyén van általa biztosítva, az első osztálybeliek 45 frttal, a második osztályuak 35 frttal, a harmadik 24 frttal, melyhez mindegyik osztálynál még 12 frt 30 kr temetési költség járul. Már 1856-ban 887 frt tartalék tőkéje volt, ingó vagyona 4893 frt értéket tett, s azon évben 1349 frt 23 krt fizetett ki.

Második hasonló egylet még ugyanazon évben alakult melyben az első, szintén 800 egyént biztosít 60-tól 100 frt-ig, ezen felül 18 frt temetési költséget ad. Tartalék-tőkéje 1856-ban 10,700 frt volt, s azon évben 1869 frt 52 krt fizetett ki.

Harmadik egylet hasonló feladattal ugyancsak 800 egyén biztosítására 1853-ban alakult, s 1856-ban 5552 frt 57 krt érő vagyona volt.

Nőegylet 1853-ban létesült 24 rendes és 10 tiszteleti taggal. Volt 1856-ban saját háza és mintegy 2000 frt érő ingó vagyona, jövedelmét bölcsőde és kisdedovó intézet állítására szánta.

Takarékpénztára 1848-ban alakult 40,000 frt tőkével, mely 400 részvényre oszlott fel. 1856-ban összes vagyona 58,000 frt körül állott. Kölcsöneit realhypothékára adja 5% kamattal, váltóra 6% mellett, kézi zálogra szintén kölcsönöz.

Casínója 1830 óta áll, körülbelül 200 tagja van.

Kereskedelmi gyűldéjét 1857-ben erősítette meg a helytartóság, tagjai száma haladja a százat. Célja a piaci és egyéb üzletbe rendet hozni be, a természető és vevő közönségnek alkalmat szolgáltatni solid adásvételek kötésére, az árucikkek árát jegyzékelní, kereskedelmi statistikai adatokat gyűjteni s ezekkel a kereskedelmi kamarának és hatóságoknak szolgálni. E mellett a társas élvezetek sem hanyagoltatnak el, s a tagok ellátvák egy casinó minden kényelmeivel.

A kereskedés előmozdítására szolgálnak még három áru-  
szállító intézet, kilencz biztosító ügynökség, a távirda és posta-  
hivatal.

Van továbbá itt egy szegények intézete, 1797 óta betegek  
kórháza 45,000 frt alaptőkével, nyilvános ménintézet 108 lóra,  
főgymnasium 400 tanulóval, 5 magán-nevelőintézet, négy ren-  
des és külön két külvárosi, azon felül egy 4 osztályu izraelita  
normáliskola, 5 plebania, szentferenczi zárda, s egy könyv- és  
könyomda.

Hány 20,000 lakosú város van hazánkban, mely a tár-  
sadalmi téren ennyi erélyt és tevékenységet, s a közmivelődés  
és jótékonyáságnak hozott ennyi áldozatot tudna felmutatni?

Valóban már maga az a sok jó elem, mely a most elsorolt  
intézeteket és egyesületeket létre hozá, nagy életre valóságról  
tanúskodik, s magában is képes biztosítani Bajának azon fejlő-  
dést, melynek lehető legmagasabb fokát, szerencsés geográfiai  
fekvése is oly nagy mértékben segít elérnie.

## VI.

A közlekedési eszközök nagy száma és jó karban léte, szintén egyik hatalmas tényező a kereskedelem élénksége, a műveltség terjedésében, és így az általános jólét előmozdításában.

Hogy ezek jelenleg nincsenek oly állapotban, minőt a forgalmi és üzletviszonyok megkívánának: az eddigiekből is látható. Az árúszállítás igen nagy részben kocsival, és pedig csinált utak nélkül történvén, e részben a főszerepet a dunai hajózás viszi. Eltekintve attól, mennyire sínyli a jó utak és könnyű közlekedés hiányát a vidék, melynek a Bajáig igen olcsón érkezett árúkat, a nehéz úton tengelyen való költséges tovább szállítás teszi méreg dragává, (igy például a fát, követ, szenet stb.) magára Bajára nézve is ezt kell a legnagyobb fogyatosul feljegyeznünk. Sem Szabadka, sem a Künság, sem Tolna és Baranya irányában, nincsenek a forgalomnak kellő jó karba állított vezető csatornái. S e miatt nem tud fejlődni máig igen sok iparág, mely különben Baja jólétének nevezetes forrása lehetne.

Az akarat és készség, e hiányon segíteni, soha sem hiányzott. Bács megye már 1843-ban felhívást intézett Tolna megyéhez, hogy az utak ügyét közösen tárgyalják. Meg is indultak a tanácskozások, melyekben Tolna alsó része, jelesen pedig Bátaszék jelöltetett ki azon pontúl, melyet mielőbb össze kell kötni Bajával.

Sem az innenső, sem a tulsó dunapart nem oka, hogy e tárgyalásoknak félbe kellett szakadni, mielőtt eredményhez vezettek volna.

Az újabb időben azonban ismét fölkarolták az illetők a bátaszék-bajai út ügyét, melynek fontosságáról úgy látszik mélyen meg van győződve mind a két város. Midőn 1862-ben, a tolnai útjavaslatok megvizsgálására kinevezett küldöttség működését megkezdte, Bátaszék is sietett előállani a régi óhaj-tás sürgetésével, nemcsak, hanem midőn arra útasított, hogy az út tervét készítse el, megtette azt szívesen saját költségén. A küldöttség átlátta egy bátaszék-bajai út nagy horderejét, mert felfogta hogy ezt nem helyi, hanem szélesebb közérdek kívánja, mivel itt nem csupán a két városnak, hanem Tolna megye alsó részének Szegszárdtól kezdve a Dunával, s Baján át Bácsmegyével összeköttetéséről van szó. Mérlegbe vetette azon forgalmat, mely a két vidék közt jelen úttalan állapotában is létezik, s be tekintvén a jövőbe, látta mivé fogja ez magát alkalmas körülmények közt kinőhetni, mennyi javára lehet mind a két partnak: elfogadta az elébe adott tervet, mely szerint Bátaszéktől a magaslatokon vezettnék egy út a Dunához Szentistván irányában, s innen repülő hídon vagy kompon át folytattnék Bajáig. A Bátaszéktől Dunáig terjedő vonal hossza 7942 öl, s elfoglalna mindössze 154 hold tért, melyből a kalocsai érsekség birtokaira eső 66 hold ingyen átengedését a magas főpap megígérni kegyes volt, s van hozzá remény, hogy a bátaszéki uradalom is át fogja engedni kárkövetelés nélkül a legelőjéből és erdejéből ezen útba eső 66 holdnyi tért, 22 hold maradna tehát csak kisajátítandó, melyért az alsó nyéki lakosokat kárpótolni kell. Az útépitéshez maga Bátaszék 7000 frt értékű munkával, a völgyeségi járás több helységei pedig mintegy 2000 frtnyi kézi- és szekeres napszámmal

ajánlkoztak járulni. Míg Baja város a határába eső útnak és hídnak jó karban fentartására önként ajánlkozott.

Mi gátolja, hogy ily kedvező körülmények daczára e fontos útvonal maig sem épül? nem tudhatjuk.

Más irányokban nem látunk a helyzet javítására törekvő semmi mozgolódást.

A mi a vízi közlekedést illeti, ezt részint a gőzösök, részint a bajaiak saját evezős hajói tartják fen, ezenkívül részt vesznek a szállításban Paks, Földvár, Tolna, Szeged és Győr hajói is. A hajózási mozgalom, mint már láttuk a gabonából körülbelöl egy millió mérőt foglal el, ezenfelül számtalan más árucikk, melyeknél a IV. szakaszban ezt megjegyzeztük, szállítatik a Dunán. Ezek tehersúlya jóval felül mulja a két millió mázsát.

Kevésbbé élénk forgalomkor a szállítási díj Bajától-Győrig 3000 mérőnyi hajónál tesz . . . 18—19 kr. o. é.

4000 " " . . . . . 17—18 " " "

5—6000 " " . . . . . 15 " " "

6—7000 " " . . . . . 14 " " "

8—9000 " " . . . . . 13 " " "

Élénk forgalomkor 1—2 krral magasabb a szállítási díj minden alsó osztr. mérő nehéz gabnánál; a zab pesti mérő szerint megy; az árpánál 3 mérőt, 2 mérő nehéz gabona gyanánt szokás számítani.

A biztosítási költség Bajától Pestig  $1\frac{1}{2}$  kr., Győrig  $2\frac{1}{2}$  alsó osztr. mérőjétől october 15-étől fogva october végeig minden évben a téli időszak lépvén be, pótléket kell fizetni Pestig  $\frac{1}{6}$  kr., Győrig  $\frac{3}{8}$  kr. November 1-sőjétől deczember 15-ikéig a pótlék  $\frac{1}{2}$  krra Győrig pedig  $\frac{3}{4}$  krra növekedik.

Bajától Eszékig a hajó nagysága szerint és rendes vizálaskor, a szállítási díj 8—12 kr. o. é., a biztosítási költség 3 kr.

Bajától-Sziszekig a hajó nagysága szerint 26—35 kr., biztosítási költség pedig  $4\frac{1}{2}$  kr.

A hajók mennek, ha valami elemi viszonyok által nincse-  
nek gátolva, Bajától Pestig 5 nap alatt

„ Győrig 9—10 nap alatt

„ Eszékig 4 nap alatt

Sziszekig a Száva és Kulpának vizállása miatt az út tar-  
tama meg nem állapítható.

A kisebb közönséges hajókkal szállítás, a gőzösök megsza-  
porodása által 5 év óta lényegesen fogy.

A kirakodási költségek a nevezett felső és alsó rakodási  
helyeken 3—4 krra számítatnak egy alsó osztr. mérőnél, ép-  
annyira rugnak a berakodási költségek is.

A szállításban következő nagyobb hajók vesznek részt

Bajától Pestig és Győríg:

A tulajdonos		a hajó			
n e v e	lakása	n e v e	száma	teherképes- sége	
				mérő	mázsza
Traub M. W. . . . .	B a j a	Vidra	1248	3000	2500
Traub M. W. és Társ. .	"	Alexander	502	4200	3500
Traub M. W. és Kirschtán	"	Mathilde	690	4100	3450
Traub M. W. és Vinkov.	"	Juliana	684	5300	4650
Bálint J. és T. . . . .	"	Catharina	509	7500	6250
Bálint J. és T. . . . .	"	Tisza	497	2700	2300
Bálint J. és Drégeli . .	"	János	489	5000	4250
Drégeli M. és T. . . . .	"	Mihály	111	4900	4200
Pivkovits J. és Bált. . .	"	Győző	143	7700	6600
Petrovits Imre . . . . .	"	Jenő	267	4500	3900
Radányi Gyula . . . . .	"	Ferencz	407	8200	7100
Meleg Mihály . . . . .	"	Julcsa	435	3100	2400
Weiss Adolf . . . . .	T o l n a	Anna	353	6000	5100
Weiss Adolf . . . . .	"	Sz. József	712	9200	7900
Stern M. és T. . . . .	"	Rosalia	408	8300	7050
Weiss Adolf . . . . .	"	Anna	1216	6000	5100
Stern Moritz . . . . .	"	Piros	1482	3600	3050
Kaiser J. és T. . . . .	"	Nagy Sándor	877	7600	6500
Weiss Adolf . . . . .	"	Adella	1484	3400	2750
Weiss és Keiser . . . . .	"	György	1431	3000	2500
Fichtel és Schelly . . .	"	Anna	1387	4000	3300
Trebitsch J. és T. . . . .	P a k s	Bertus	252	3500	3000
Trebitscher és Freund .	"	Rosalia	620	4000	3000
Freund Ignacz . . . . .	"	János	1804	5500	4600
Fischer M. W. . . . .	D.-Földvár	Napoleon	1388	4100	3400
Kanitzer G. és Fischer .	"	Dráva	1395	3100	2550
Dekits József . . . . .	"	Ignác	1934	3800	3250

## VII.

Minél nagyobb szerű azon forgalom, melyet a dunai hajózás közvetít, minél hiányosabb e forgalmat Bajától szétvezető közlekedési utak állapota: annál inkább éri e piac egy vasúti összeköttetés szükségét.

Már 1846-ban szóba hozatott egy vaspályának Bajáról Szabadkán át Szegedig vezetése. Midőn pedig az alföldi vasút eszméje megpendült, újra sietett e város ez iránti óhajlásának tettekben is kifejezést adni.

Az alföldi vasút fővonala azonban nem fogja utjába ejteni Baját. Bármily nehezen essék is ez, a vaspályai közlekedés után oly sovárogra vágyó derék városnak: ha elfogulatlanul veszi fontolóra a dolgot, meg kell győződnie, hogy egy Váradtól Eszéknek tartó vonal, nem kerülhet ki Baja alá.

Már Széchenyi figyelmeztetett bennünket a közlekedés-ügy rendezéséről itt munkájában, miszerint „egy vaspálya fővonalánál elengedhetlen szabályul kell ismernünk, hogy az, a kijelölt végpont felé minél egyenesebb irányban vezettség, ha szinte ez által némely helyek látszólag szenvednének is. Mert ha a helyi érdekeknek a fővonal irányára befolyás engedtetik, — vagy ha a fővonallal egyszersmind minden nevezetes helyeket érinteni akarunk: ebből az fog okvetlenül következni, hogy egy bizonyos vonalban annyi mindenféle czélok elérése fog együtt kívántatni, hogy elvégre semmi egész és rendszeres nem

alakulhat; a vaspálya fontossága a közre nézve igen alászáll, sőt egészen el is enyészhetik, a nélkül, hogy a helybeli érdekeket is előmozdítaná.“

E szavak igazságát a tapasztalás bőven igazolja mindennütt, hol vasútak nagyobb kiterjedésben építetnek.

Angliában, hol eleinte szintén a helyi érdekek vezették a vaspályák irányát, már megtörtént, hogy az első görbe vonalok helyett újabb egyeneseket kellett építeni; s van rá eset, hogy két kihajló pálya közé épített ily egyenes vonal, mind a kettőt lecsökkentette, s a végpontok forgalmát egészen magához vonta.

E mezőn egyik első rendű tekintélyünk Hollán Ernő ur, legújabbán a bajor kamara vitáira hívja fel figyelmünket, hol közelebbről a vasútak kérdésével igen tüzetesen foglalkoztak az államférfiak, s a közjó érdekében szükségesnek látták határozatilag kimondani, hogy ezentúl, az új vonalok tervezésénél, a főkéllék az „egyenesség“ legyen, s minden attóli elhajlás, a menynyire csak lehet, kerültessék.

Megjegyzésre méltó — mondja Hollán ur — mi a viták folyamán e határozat indokolására felhozott. Utaltak ugyanis a vasútak keletkezésének legelső idejére, midőn még azt hitték az emberek, akkor tesznek legjobban, ha az új közlekedési eszközzel minél több helyet átkarolnak. Azonban nem sokára panaszkodni kezdtek a kerülők miatt, melyek annál inkább szaporodtak, minél messzebbre terjedt a pálya vonala. S sok vidéknek még vasútja sem volt, midőn másutt már kettejével is át volt szöve, mert a viszonyok oda kényszerítették a dolgot, hogy két már összekötött hely közt, új rövidebb vonalokat kellett építeni.

S valóban el kell ismernünk igaz voltát azon állításának, hogy ha ez eljárásban nem az érdeklött egyes pontok kiváló kegyelését, hanem a mint kell, az egyetemes hazai viszonyok természetsszer egészségü es fejlődését, s a közjólét előmozdítását

tekintjük: egy görbe vonal építése, a vasút hasznát, a fő tekintetet érdemlő két végpontra nézve sokkal nagyobb mértékben csökkenti, mint a mennyit a vonal meghajlításával azon kisebb helyek nyernek, melyeknek alá van vezetve a pálya.

Mindez azonban, nem fogjuk tagadni, habár megnyugtathatja is az illető vidékeket, de meg nem vigasztalhatja. E hivatkozással nem is lehet befejeznünk az ügyet.

Sőt teljes méltánylattal kell viseltetnünk mindazon érdekek iránt, melyek a nagy forgalom fő ereivel könnyű és állandó összeköttetésbe óhajtván jöni, a közlekedési eszközök legcélyszerűbbje — a vasút — után sóhajtanak.

Módokról kell tehát gondolkoznunk: mikép lehetne e jogos óhajtatást, a körülményekhez képest a lehető legkönnyebb szerrel, és mégis a legkielégítőbben foganatosítani?

Ha az alföldi vasút fővonala, a két végpontra fektetett súlynál fogva nem érintheti Baját: hogy mégis legyen vasútja, nincs más mód, mint szárnyvonallal kapcsolni az anyapályához.

S itt először is az a kérdés merül föl: mely irányban volna legcélyszerűbb e mellékvonalt vezetni, s a fővonalnak melyik pontjához kellene csatolni?

Első tekintetre úgy látszik, hogy miután a bajai forgalom legfőbb tárgya a gabona neműek, melyeknek főpiaczául mi a tengert tartjuk: ezen irányban, tehát Zombornak kellene Bajáról hozni a vasutat.

Ellenben a kereskedés eddigi mozgalma oda mutat, hogy a termények és áruk be- és kiözönlése, a multban leginkább Szabadka felől és felé történvén, talán tanácsosabb volna nem venni ki megszokott medréből a kereskedelmet, hanem ez irányban építeni ki számára, a folyását könnyebbitő közlekedési eszközözt.

Magában véve, mind a két körülmény oly súlylyal bir, hogy nehéz lenne határozottan egyiknek vagy másiknak adni

az elsőséget; szemelött tartva kivált azon mindenütt feltűnő tapasztalást is, hogy a vasútak egészen megszokták változtatni a vidéknek, melyen átvonulnak, nem csak gazdasági és ipari, de kereskedelmi viszonyait is; és így egy építendő új vonalnál nem annyira multja, mint fejlődhetési képessége, jövője a forgalomnak az, melyre legfőképp ügyelni kell.

Hanem Baját illetőleg vannak más szempontok is, melyeket a megfontolás mérlegébe vetve, nem nehéz eldönteni a kérdést: merre vitessék a kebeléből induló pálya?

Baja, a Sugoviczánál fogva közvetlenül a Duna partján fekszik. Ezen körülménynek köszöni azon fontos szerepet, melyet hazánk kereskedésében ez idő szerint játszik. Bajának a Dunát és kikötői helyzetét nézetünk szerint a jövőben sem lehet feladnia. Mi tehát a hajózást úgy vesszük, mint a mely ezentúl is a leglényegesebb tényező lesz e város jólétében. S a vasúttal korán sem akarnók e tényező értékét csökkenteni, sőt a jólét eszközeit szeretnénk szaporítani. Maradjon meg azért a folyam- út és hajózás ezentúl is annak a mi eddig volt, kedvező vizállás alkalmával úgy is könnyen leuszhat a tengerre szánt bajai teher Eszékig, s tán egy zombori vaspálya mellett is ez utat választaná a szállitmány legnagyobb része; míg a Győr és Mozsony felé igyekező gabonára úgy sem foghatna döntő befolyást gyakorolni.

Ezenfelül, egy Zombornak építendő vasút csak ezen egy ponthoz vinné közelebb Baját. Holott ha Szabadkával köttetik össze, egyszersmind Szegeddel, Araddal, Temesvárral s továbbá Nagyváradal, sőt azon át Erdélylyel lépend csaknem egyenes, Szolnokkal és az ország fővárosával pedig csekély kerülőjü közlekedésbe. És ezek igen fontos momentumok előttünk.

Aztán, oly időszakokban, midőn a dunai hajózás nem lesz igénybevehető, pedig a kereskedelmi conjuncturák a tengerhez szállítást javasolnák: ily esetek bizonyosan akkor for-

dulnak elő, midőn az alföldi vasúthoz Szabadkán át jutást, a világpiacz árai elviselhetővé teszik a természetőnek.

De meg, Szabadka bizonyosan egyike lesz a bácskai és kunsági búza gyűlhelyeinek, hol a kereskedés raktárait fog tartani, melyeket a beszerzésre kedvező viszonyok közt és alkalmas időben megtölt, hogy a kereslet és jó árak beálltával a világpiaczra azonnal tömegeket szállithasson. S e raktárak egyik jelentékeny szivattyúja mindig a bajai szárnyvonallend, mint a melyen Tolna termékeit is nagy részben magához fogja szíhatni az áruit koncentráló kereskedés. Mig megfordítva, beállhat azon eshetőség is, hogy Bajának a fölfelé szállításra Csongrád és Békésmegyében kell toborzani gabonáját, nem lévén lehetetlen, hogy olykor e vidékeknek is inkább lesz és érdekekben és hasznukra a Bécs, mint a tenger felé való eladás.

Ezeknél fogva mi részünkről sokkal ok- és czélszerűbbnek véljük egy b a j a - s z a b a d k a i, mint egy bajazombori szárnyvonallépítését.

### VIII.

E két pont közt, mely helyek érintésével vitessék a vasút? Szentivánnak és Mélykútnak, vagy Bikitynek és Almásnak-é? inkább a technika kérdése lesz mint az üzleté, azonban részünkről nem tartózkodunk azon véleményt nyilvánítani, hogy minél lejjebb hajólna dél felé, annál bizonytalanabbá tenné forgalmát, mert oly községekhez fogna közeledni, melyekre nézve a távolság egyenlő volta esetében, többnyire előnyösebb fogna lenni terményeiket magához a fővonalhoz szállítani. Mig ha az ehez utalt forgalom határvonalain felül maradva, inkább a Kunság felé hajlik a vonal, a pálya szállitmánya mind két oldaláról növekedni fog

Szerintünk egy baja-szabadkai vonal forgalmi vidékét a következő községek és puszták fognák alkotni: Sükösd, Csanád, Szentistván, Szeremle, Tinójárás, Mátéháza, Vaskút, Bátmonostor, Baracska, Csataalja, Gara, Borsód, Mateovics, Bikity, Csávoly, Szentiván, Rém, Borota, Dzsida, Jankovác, Kiszállítás Mélykút, Tataháza, Almás, Kelebia, Sebesity, Kunbaja, Madaras és Katymár. És pedig:

Sükösd	6,510 holdon	3,600 lakossal
Csanád	2,346	2,000
Szt.-István	4,217	3,000
Szeremle	7,000	2,200

Bikity	10,834	holdon	3,250	lakossal
Csávoly	7,538	„	2,500	„
Bátmonostor	5,727	„	1,840	„
Baracska	8,022	„	2,900	„
Csataalja	6,346	„	1,450	„
Almás	20,267	„	8,450	„
Kunbaja	11,090	„	3,000	„
Jankováts	28,764	„	7,800	„
Baja	13,646	„	20,200	„
Vaskút	11,717	„	5,000	„
Mátéháza	3,894	„	. . . .	„
Tinójárás	13,000	„	250	„
Borota	7,391	„	2,150	„
Dzsida	5,323	„	150	„
Kelebia	. . . .	„	900	„
Mateovics	4,615	„	450	„
Gara	10,167	„	4,100	„
Sz.-Iván	6,587	„	3,000	„
Borsod	13,421	„	800	„
Mélykút	23,699	„	6,000	„
Tataháza	4,757	„	1,570	„
Madaras	13,673	„	4,550	„
Katymár	13,207	„	5,000	„
Sebesity	. . . .	„	. . . .	„
Szabadka	165,000	„	60,000	„
Rém	6,040	„	2,130	„
Kisszállás	15,834	„	647	„

E szerint a vidék összes területe kerek számmal 450,000 hold lakosai száma mintegy 160,000. A határ 50%-ját szántó-földnek, gabonabeli termését tiz mérőjével véve, s az egésznek egy negyedrészt vetőmagul, a lakosság számára pedig fejen-

kint öt mérőt leszámítva, — marad a kereskedésbe mehető gabonamennyiség, magáról a vonal mentéről 813,000 mérő.

Lisztet ad: Baja	250,000 m.
Kisszállás	5,000 „
Rasztina	10,000 „
Összesen:	<u>265,000 m.</u>

Hozott eddig éven át Baja piacára vagy vitt onnan saját szükségére: főzeléket

	hüv. veteményt, és zöldséget, kendert, gyapjut
Vaskút	800 m. 45,000 m. 200 m. 150 m.
Báthmonostor	240 „ 6,500 „ 100 „ 100 „
Baracska	160 „ 7,000 „ 150 „ 180 „
Csataalja	280 „ 3,000 „ 120 „ 75 „
Gara	300 „ 1,000 „ 350 „ 400 „
Csávoly	350 „ 800 „ 200 „ 130 „
Bikity	400 „ 900 „ 170 „ 300 „
Katymár	850 „ 1,000 „ 150 „ 270 „
Borsód	1,000 „ 2,000 „ „ 300 „
Sz.-Iván	280 „ 1,000 „ 180 „ 170 „
Tataház	150 „ 600 „ 80 „ 60 „
Mélykút	1,000 „ 2,000 „ 150 „ 500 „
Almás	1,400 „ 2,000 „ „ 1,000 „
Kunbaja	800 „ 4,000 „ 220 „ 70 „
Madaras	1,000 „ 2,000 „ 70 „ 600 „
Jankovác	3,000 „ 3,000 „ 100 „ 600 „
Szabadka	2,000 „ 5,000 „ „ 2,000 „
Sz.-István	300 „ 200 „ 50 „ 80 „
Sükösd	200 „ 150 „ 50 „ 120 „
Csanád	600 „ 350 „ 60 „ 85 „
Szeremle	200 „ 250 „ 80 „ 80 „
Baja	1,000 „ 5,000 „ „ „
	<u>16,310 m. 92,750 m. 2,480 m. 7,270 m.</u>

	nyersbőrt	faggyút	tollat	rongyot
Vaskút	80 m.	50 m.	100 m.	300 m.
Bátmonostor	60 „	50 „	75 „	280 „
Baracska	100 „	80 „	150 „	250 „
Csataalja	80 „	75 „	130 „	280 „
Gara	400 „	200 „	500 „	1,000 „
Csávoly	80 „	80 „	250 „	300 „
Bikity	250 „	125 „	300 „	800 „
Katymár	200 „	200 „	350 „	1,500 „
Borsód	50 „	50 „	120 „	200 „
Sz.-Iván	80 „	50 „	200 „	300 „
Tataház	50 „	65 „	175 „	400 „
Mélykút	230 „	150 „	450 „	2,000 „
Almás	280 „	150 „	370 „	2,000 „
Kunbaja	60 „	80 „	100 „	220 „
Madaras	180 „	120 „	380 „	2,500 „
Jankovác	300 „	250 „	600 „	2,500 „
Szabadka	1,000 „	400 „	1,000 „	5,000 „
Baja	1,200 „	2,500 „	400 „	2,000 „
Sz.-István	60 „	50 „	180 „	300 „
Sükösd	75 „	50 „	100 „	240 „
Csanád	45 „	60 „	100 „	230 „
Szeremle	50 „	80 „	180 „	200 „
	<u>4,910 m.</u>	<u>4,915 m.</u>	<u>6,170 m.</u>	<u>22,800 m.</u>
		készbőrt	vasat	kézművet
Vaskút	60 m.		200 m.	150
Bátmonostor	40 „		150 „	80
Baracska	80 „		250 „	220
Csataalja	50 „		160 „	100
Gara	80 „		300 „	120
Csávoly	150 „		150 „	200
Bikity	80 „		160 „	100

	kézbőrt	vasat	kézművet
Katymár	100 m.	250 m.	120
Borsód	„	100 „	50
Sz.-Iván	60 „	100 „	120
Tataház	50 „	85 „	75
Mélykút	180 „	350 „	250
Almás	130 „	400 „	320
Kunbaja	80 „	160 „	100
Madaras	260 „	200 „	360
Jankovác	260 „	350 „	420
Szabadka	800 „	5,000 „	3,800
Baja	1,200 „	23,000 „	25,900
Sz.-István	„	100 „	65
Sükösd	80 „	100 „	120
Csanád	60 „	180 „	130
Szeremle	60 „	80 „	100
	<u>3,810 m.</u>	<u>31,875 m.</u>	<u>32,960</u>

## Szeszt:

Baja . . . . .	6,680 m.
Kelebia . . . . .	3,000 „
Kisszállás . . . . .	3,000 „
Rasztina . . . . .	3,000 „
	<u>15,680 m.</u>

## Olajt:

Baja . . . . .	2,350 m.
Kisszállás . . . . .	1,000 „
	<u>3,350 m.</u>

## Gépeket:

Kisszállás . . . . .	1,690 m.
----------------------	----------

## Kötelesmunkát:

Baja . . . . .	2,000	m.
Bátmonostor . . . . .	120	„
Baracska . . . . .	100	„
	<u>2,220</u>	m.

E szerint a vonal összes forgalma lenne

gabona és liszt . . . . .	874,000	m.
hüvelyesekből . . . . .	16,310	„
főzelék stb. . . . .	92,750	„
kender . . . . .	2,480	„
gyapju . . . . .	7,270	„
nyersbőr . . . . .	4,910	„
faggyú . . . . .	4,915	„
méz és viasz . . . . .	1,300	„
toll . . . . .	6,170	„
rongy . . . . .	22,800	„
készbőr . . . . .	3,810	„
vas . . . . .	31,875	„
iparkészitmény . . . . .	32,960	„
italneműek . . . . .	100,000	„
szesz . . . . .	15,680	„
olaj . . . . .	3,350	„
gépek . . . . .	1,690	„
kötelesmunka . . . . .	2,220	„
kukoriczahaj . . . . .	8,600	„
kösznet fogyaszt e pályavidék . . . . .	800,000	„
tűzifát 80,000 ölet . . . . .	1,600,000	„
épület- és szerszám fát . . . . .	180,000	„
mindenféle követ és meszet . . . . .	150,000	„
szavasmaruhát, juhót, sertést és ba- romfit elhajt . . . . .	165,000	„
gyümölcsöt a tiszáról és dunáról . . . . .	36,000	„

téglát cserepet . . . . .	380,000	mázsa
gazdasági faedényt és eszközöket .	25,000	„
a szappan Szabadka felől jő . . .	10,500	„
só Mohács és Szeged felől . . . .	80,000	„
Gyarmatárú minden egyéb gazda- sági czikkek iparanyagok ke- reskedelmi, árúk együtt. . . . .	272,000	„
ehez jő még Réms, Borota, Dzsida, Sebesity és Mateovits kivitele mindenből . . . . .	123,000	„
	<u>összesen : 4.954,590</u>	m.

## IX.

A mi már azon lényeges kérdést illeti : miként lehetne e pályát a legkevesebb költséggel kiállítani? — az olcsó építés és takarékos kezelés első feltételét Hollán úr, kinek utasítása nyomán járunk, abban látja, hogy arra helybeli társulat önállólag vállalkozzék.

És ha jól fontolóra vesszük érveit, lehetetlen azokat teljes mértékben nem helyeselnünk. Ugyanis ki tagadná, hogy ha az alapítók és részvényesek olyanokból állanak, kiknek birtokaik a tervezett vasút által értékben emelkedni fognak, vagy a vállalat létrehozása körül másként is érdekelvők; bizonyosan minden áron azon igyekeznek, hogy úgy a kiállítás mint a kezelés minél kevesebből kikerüljön. Így például a kisajátításnál bizonyára gondosan kifognak kerülni minden oly birtokokat, melyekről tudják hogy drágák lesznek, s általában az egész kármentesítés körül sokkal előnyösebben járhatnak el mint más idegen nagy társulatok. A földtulajdonos nem igen szokta szívesen látni, ha idegen mérnökök járnak barázdáin, s midőn elfoglalandó földjéről van szó, nem azt fontolgatja: mennyi haszna lesz belőle ha megépül a vasút, hanem hogy minél drágábban adhassa el birtokát. A nagy vasútak képviselőit üzéreknak nézik, s úgy vélekednek hogy jól megkell őket fizettetni. Kisebb társulatoknál ez nem fordulhat elő, mivel a vasút építéséből magok az alapítók, úgy is mint birtokosok, úgy is

mint részvényesek legtöbb hasznot remélnék, s ha valamelyik túlszigázott követelésekkel lépne föl, egyszersmind önmaga ellen cselekednék, mitől már csak azért is óvakodni fog, nehogy birtokának igazértékét ismerő társai előtt ezáltal megbélyegezze magát. Továbbá,

Egy nagy társulat, a mellékpálya üzletét és forgalmát is kénytelen a nagy vonaléhoz alkalmazni, annak ügyvezetése s ellátása körül ugyanazon költséges személyzetet használni, mint fő pályáján. Ellenben a helybeli kis társulat a főigazgatást oly részvényesekre bízhatja, kik a vonal mentén vagy végpontjain laknak, következőleg az egész ügyvezetést közvetlenül szemmel tarthatják, s magok is foglalkozván szállítással, mindenkép az áll érdekekben, hogy minél takarékosabb kezelés mellett a bevétel folytonosan szaporodjék. A szolgáltatot tevő személyzetet a környékbeli munkás osztályból és így csekélyebb díjért kaphatja. A személy és áru forgalmat úgy szabja meg a mint a helyi körülmények legczélszerűbbnek javasolják; — míg a nagy társaságok ezekre nem szoktak figyelemmel lenni. A vonatok járás-rendét, lassúbb vagy sebesebb menetét, egészen úgy intézhetik, s a szerint változtatják a mint a helyi érdekek kívánják. A szokásos 21 fontos sínek helyett használhatnak sokkal könnyebbeket és olcsóbbakat; a küszöbfák hosszát jóval megrövidíthetik, négyszegűre faragottak helyett félkör szelvényűeket is vehetnek; a bevett mértéken alól a kavicsolást minden méreteiben lejjebb szállíthatják. S ha a vonat járását úgy rendezik be, hogy a pálya egyik végétől ne induljon addig a vonat, míg a másíkról jövő oda nem érkezik: egy sor sín is elég az egész vonalra, és ezzel nagyon sok költséget meg lehet gazdálkodni; míg a nagy társaságok vonatai a szembejövetelt és egymásnak kitérést az útban, következőleg a többszörös síneket nem kerülhetik el. Kocsiaikat nem kénytelenek a nagy társaságéihoz alkalmazni, lehetnek azok egyszerűek

és olcsón bútorozottak minden elsőhelyek nélkül, melyek úgysis többnyire üresek a nagy vonalokon is; és épen csak annyi számban szerzik be azokat, a mennyit a forgalom mulhatlanul megkíván. E részben a kisebb társulatot sem a közönség, sem a hatóság nem kényszeríti magasabb mértékekhez alkalmazkodni. Az egyszerűsített üzlet, a jelző táviró stb. készleteket, nem fogja oly nagy számban kívánni, minőben azokat a nagy pályák társulatai használni kénytelenek. Végre az állomásokhoz tartozó épületek a legegyszerűbb és gazdaságosabb módon, minden emeletek, csarnokok stb. nélkül készülhetnek. A pályaudvarok divatozó költséges kerítései helyett egyszerű léczezet, vagy az árokból hányt töltés is elegendő, melyet csinosság okáért eleven sövénynyel lehet beszegni stb.

Nagy társaságoknak ha szárnyvonalakra engedélyt kérnek rendszeren a nagy vonalokra fenálló föltételek mellett szokta megengedni a kormány. Ellenben helyi társulatoknál megtörténik, hogy az építendő pályát örök időre engedélyezik, mi a részvényesekre nézve nagy előny, mert részükre maradandó birtokot biztosít. Valamint, egy vidéki társulatnak a tariffa tekintetében is könnyebb kedvezményeket eszközölni; míg a nagy vonalokon, az általános szabályoktól nem igen térnek el. Átalában föl tehető, hogy a kormány e féle közlekedési eszközök gyors elterjedését minden lehető könnyebbitésekkel előfoglalja mozditani, mint ezt a kisebb magán vállalatoknál már eddig is tette.

## X.

A mi már egy ily takarékosan épülendő pálya költségeit illeti, azok, Hollán úr számítása szerint, a hasonló esetekből szerzett tapasztalások nyomán, a következőkből fognának állani mérföldenkint:

1. kisajátítás . . . . .	10,800	frt. o. é
2. földmunka . . . . .	20,000	„
3. műépítmények . . . . .	12,000	„
4. átjárások, útsinálás . . . . .	750	„
5. földszinti építmény (oberbau) minden alkatrészekkel és a lerakással, sínek nélkül . . . . .	49,443	„
6. tisztítócsatornák, csővezés . . . . .	1,100	„
7. vízállomás berendezése . . . . .	3,450	„
8. távirók, jelzők . . . . .	2,210	„
9. korlátok, határkövek, mérföldmutató . . . . .	5,108	„
10. kerítés . . . . .	2,400	„
11. állomási épületek, őrházak, pályaudvar a végállomáson . . . . .	23,480	„
12. a pálya és pályaudvar kikavicsolása . . . . .	5,600	„
13. 21 fontos vassín 11,320 mázsa 10 frtjával . . . . .	113,200	„

14. 3 db. váltó 240 frtjával . . . .	720 „
15. 3 db. kitérő 70 frtjával . . . .	210 „
	<hr/>
	összesen: 254,471 frt.

ide kell még venni ennek 10%-át előre

nem látott esetekre . . . . . 25,447 frt.

Azonban, meg kell jegyeznünk, hogy a Bajától Szabadka-ig építendő vonalon, a 11-dik tétel nem fordul elő minden mérföldnél akkora összegben, mint ott kitéve van; úgy hogy a forgalmi eszközök, mint: gépek, személy- és teherkocsik kiállításai költségeiből mérföldenkint felvett 37,360 frttal együtt, egy mértföldnyi vasút teljes kiállítása és felszerelése, kerek számmal 300,000 forintra lesz számítható. Minélfogva az egész hét mérföldes pálya összesen 2.100,000 frtba kerülne. \*)

Behozná-e e vonal ezen összeg kellő jövedelmét?

E kérdésre minden kétséget eloszlató feleletet találunk a VIII. szakaszban, melynek tételei nem a jövőn, nem hozzávetéseken alapúlnak, hanem a múltból lévén véve, tények bizonyosságai gyanánt szolgálnak.

Ez adatok szerint, Baja és Szabadka közt az áru forgalom kerek számmal 5 millió mázsára tehető. (Pécs és Mohács közt, a kereskedelmi kamara legutóbbi jelentése szerint, negyedfél millió mázsa volt az egy évi összes szállítmány).

A személy forgalmat, melynek jelenlegi nagyságát a II. szakaszban felhozott adatok mutatják, mi a vonal vidékén 80,000-re becsüljük. Azonban, mivel e tételnek mégis nem tudnánk urát adni, hogy állításaink a valóságon inkább alól, de a lehetőség színvonalán annál biztosabban megállhassanak: vegyünk az egész vonalra csak felényit, 40,000 utast éven át. (Már hogy ily kevés semmi esetre nem lesz, azt minden kétségen

\*) Mennyivel olcsóbb ez az eddigi építéseknél, megtetszik abból, hogy a tiszai vaspálya mérföldenkint 517,413 frtba került.

felül helyezi a pécs-mohácsi vasút, melynek évi személyforgalma közelebb is 40,993 volt).

Sőt, tekintetbe véve hogy a feladott teher nem mind futja át az egész pályát, hanem a közben eső állomásokról, és állomásokra is szállítatik: az egész vonal hosszát bejáró teher gyanánt az összes mennyiségnek csak felét vesszük föl. — És így, kiindulásunk alapját 40,000 utas, és 2.500,000 mázsa teher teendi.

Ha már most az utasok után, — azon alapon, hogy a tiszai vaspálya 1862-ki kimutatása nyomán, egy személytől 21 kr. átlagos jövedelmet vett be mérföldenkint, — mi csak 20 kr-jával 8000 frtot, és így az egész vonalra 56,000 frtot számítunk; —

a 2.500,000 mázsa teher után pedig, szintén a gyakorlat nyomán másfél krt, és így mérföldenkint 37,500, az egész vonalra pedig 262,500 frtot veszünk:

a személyszállítás évi jövedelme lesz	56,000 frt.
a teher szállítása . . . . .	262,500 „
a pálya összes bevétele tesz . . . . .	318,500 frt.
Ennek 50%-ját kezelési és fentartási költségekre szokás szerint levéve . . . . .	159,250 frt.
A 2.100,000 frt. befektetett tőke 5% kamatját szintén levonva . . . . .	105,000 frt.
az összes kiveendők tesznek:	264,250 frt.

Mihez képest még így is maradna tiszta hasznúl évi osztaléknak . . . . . 54,250 frt.

A mi azonban már a lehetlenségig kevésre van véve,

a) mert a pécs-mohácsi, pedig egészen más tekintet alá eső vasút közelebbi tiszta jövedelme is, majd kétennyi, 102,336 frt. 13 kr. volt.

b) mert mind a személy- mind az áru-forgalom, ma is kétszer annyi, mint itt a számításnál felvettük, a vasút meg-

nyiltával pedig okvetlenül haladni fogja még a VIII. szakaszban részletezett szállitmányok öszvegét is, mert a baja-szabadkai vasút nem Szabadkánál fog végződni, hanem egyfelől Szegeden át Aradnál és Temesvárnál, más felől Szolnokonát Pest és Bécsnél, harmadik irányban végre Váradon át Erdély széléig kiterjed, és ez kétszerezni fogja a mostani forgalmat és ehez mért jövedelmet is okvetetlenül. S a baja-szabadkai pálya, építve nem oly fényüzéssel mint a nagy pályákat szokták, kezelve nem oly költségesen, mint amazoknál kell, hanem az itt érintett elvek nyomán eszközöndő megtakarításokkal: egyike lesz a legszerencsésebb vállalatoknak.

Meg kell azt kezdeni haladék nélkül!

A kivitelnél nem ütközik Baja semmi akadályba.

Az érdeklettekől, egy az ügyet előkészítő bizottmány azonnal alakítható.

A kormány bizonyosan sietni fog, a kellő engedély megadásával mielőbb útba indítani a munkálódásokat.

Az alföldi vasút élén álló hazafiak, kétségtelenül mindenütt és mindenben előmozdítandják az ügyet, a hol és a meddig befolyásukat érvényesíthetik.

És a — pénz?

Nehéz időket élünk; de van okunk hinni, hogy ha az alföldi vasút (mely nélkül a bajainak sincs értelme) fölépül: a baja-szabadkai vonal kiépítésére is akad tőkepénz. Csak nem kell az akadályok és nehézségek elől korán visszarettenni. Szilárd akaratnak és kitartásnak, ha nem minden, de nagyon sok lehetőség. Est modus in rebus.

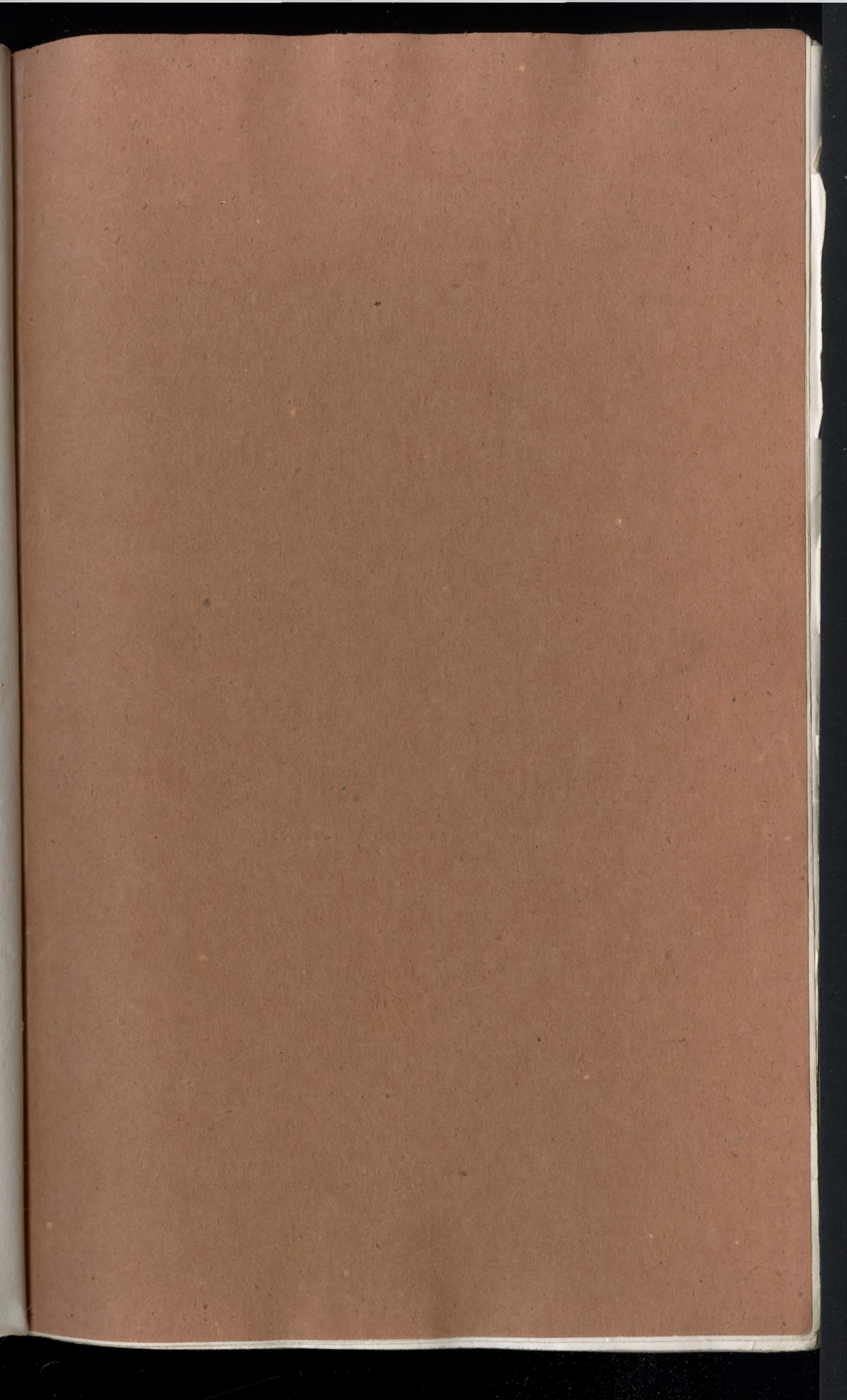
Annak a sok jó elemnek, mely Baja értelmiségében — a mint láttuk — a legörvendeztetőbb mértékben van meg, csak mozgásba kell hozatnia: és meglesz téve a legáldáso-

sabb lépés, melyet az oly szép jövőre hivatott város érdekében valaha tettek.

„Álljunk össze, mondá Széchenyi, fejtsük ki a tárgyat jobban jobban, világosítsuk fel egymást, egyetértéssel és egyesüléssel vajmi szépet és nagyot lehet alkotni. Tanácskozunk, fáradjunk, és cselekedjünk!”

Dr BALLAGI GÉZA.

Faint, illegible text, likely bleed-through from the reverse side of the page.



**Ráth Mór könyvkereskedésében**

Pesten, váczi-utczában a „vas tuskónál”,  
és általa minden hiteles könyvárusnál kaphatók:

# AZ ALFÖLD ÉS FIUME.

NEMZETGAZDASÁGI

KÜLÖNÖSEN KÖZLEKEDÉSI SZEMPONTBÓL TANULMÁNYOZVA

**SZATHMÁRI KÁROLY**

ÁLTAL.

Nagy nyolczadrét csinos borítékban 1 frt 50 kr.



# A ZIMONY-FIUMEI VASUT

ÉS MAGYARORSZÁG ÉRDEKEI.

IRTA

**SZATHMÁRI KÁROLY.**

(Felolvasatott a M. T. Akademia 1864. február 29. ülésében.)

Nagy nyolczadrét, borítékba füzve ára 30 kr.

