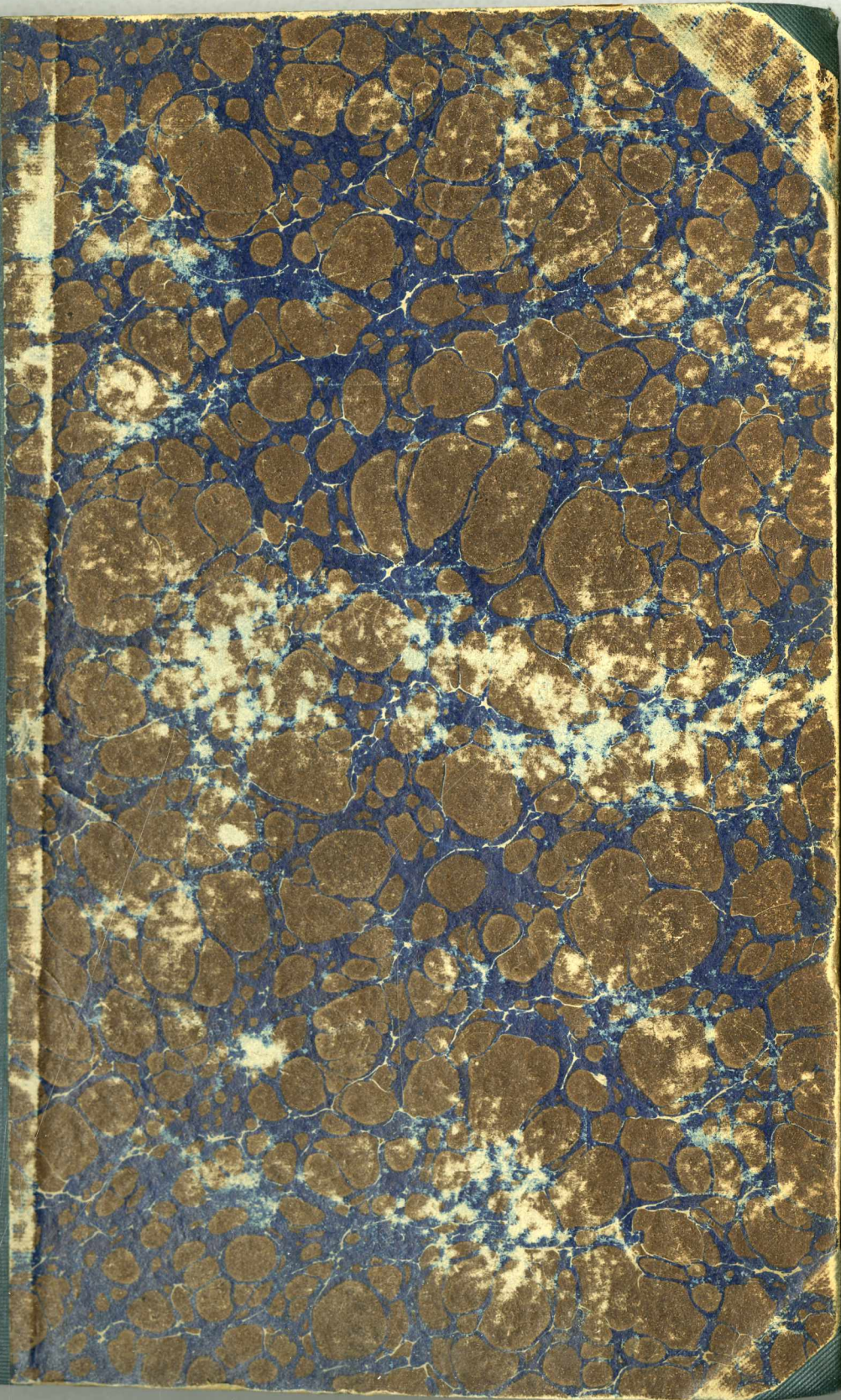


Politikai
röpiratok.

128



128

1124

A DUNA-TISZAI
VAGYIS A
PEST, SZEGED, SZABADKA és KULA

KÖZTI

CSATORNA

ÜGYÉBEN.

GRÓF ZICHY JENŐ-TŐL.

ÜBER DEN

DONAU-THEISZ-CANAL

ZWISCHEN

PEST, SZEGEDIN, THERESIOPEL UND KULA

VON

EUGEN GRAF ZICHY.

PEST, 1868.

NYOMATOTT EMICH GUSZTÁV, MAGYAR AKADEMIAI NYOMDÁSNÁL.

DOBALLAGI MÓR.

LIT 20769042

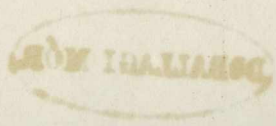
A DUNA-TISZAI

POST, BELED, SZABADKA É KÜL

C S A T O R N A

DOUGLASS THIRST CANAL

POST SZABADKA, BELED É KÜL



A

DUNA-TISZAI

VAGYIS A

PEST, CSONGRÁD, SZEGED,
SZABADKA ÉS KULA

KÖZTI

CSATORNA.

DUNA-TISZAI

PESTI CSONIGRÁD-ÚTSZÉK

ÁLLAMTUDOMÁNYI

Sperando et ferendo.

CSATORNA

A pest-szegedi vagyis duna-tiszai csatorna

Hogy vízi közlekedés nélkül a földművelés, sőt a társadalmi élet fejlődése lehetlen: azt a föld egész felszíne mindenütt mutatja.

Az ember csak víz mellett él. Minden pont, melyen a műveltség kicsirázhatott, a lakott föld minden nagy és gazdag városa csak hajókázható, a tengerbe ömlő folyók, jelentékenyebb vizek partjain vagy csatornák mellett léteznek.

Angolország 3100 mértföldnyi csatornákkal bír, melyek részvénytőkéje 20,000,000 font ster. rúg.

Belga királyságban maga az állam 1438 kilométerre terjedő vízi utakat tart fenn folyókon és csatornákon.

Hollandiának egész roppant kereskedelmi forgalmát csupán a keresztülkasul vezetett csatornái élénkítik, még maig is csak 152 mértföldnyi vasúttal bírván.

Éjszak Amerikában egyesült államaiban 1851. évben a csatornák hossza 4000 mértföldre terjedett, mely 90,000,000 doll. került.

Spanyolország és Lombardia legdúsabb aratásait egyedül mesterséges öntöző csatornáinak köszönhetik.

A hol folyók vagy csatornák hiányoznak, vagy

idő jártával elhomokosodtak: ott ezen természetes közlekedési eszközök mások által sem pótolathattak, a kereskedés és termesztés, mely csupán saját csekély szükségét fedezi, hanyatlik, minek elszegényedés és általános tespedés a következménye. — Így még az ókor legmagasabb műveltség történelmi központjai: Ninive, Babylon stb. minden egykori fényükkel rom- és porba hullottak.

Bármely ország földképét tekintjük, mindenütt észrevehető; hogy csak folyók és patakok által keresztül hasított völgyek benépesítvék. Ezen mindenütt felötlő tünemény hazánkban is régóta a honfiak és nemzetgazdászok figyelmét a Duna és Tisza közti terjedelmes és silány népességü síkságra irányozta.

Hazánknak két legnagyobb folyója mintegy természeti ösztön által hajtva, ellenkező messze távolról epedve egymás elébe siet, a haza szívében testvérileg egyesülendő, mi ha sikerülhetett volna, Pest városát már századok előtt a legfényesebb városok egyikévé fejlesztette és az országnak azon büszke központjává emelte volna, melyről lelkes honfiaink eddig csak álmodhattak — így azonban az egyik Vácznál a másik Poroszlónál a köztük fekvő földhát által folyamában gátolva, kénytelenek voltak irányukat rögtön változtatni, és vágyuk meghiusulásán — hogy Magyarország keleti részét a nyugati műveltség behatásának megnyissák — mintegy elszomorkodva, lankadt és a határos környéket gyakran pusztító árjait egymástól szétválva ezer henyé kanyarodásban tovább hempelyegtetni.

Ezen földhát azonban nemcsak hogy megakasztá az országnak ezen mintegy lekötött útjeinek kívánatos

egyesítését, miáltal az egész tiszavidék fejlődésében oly sajnosan visszamaradt, és a létesült vasutak daczára még most sem emelkedhetett; hanem akadályozá egyszermind az ország leggazdagabb részeinek: a Bánság és Erdélyország előhaladását és földművelési kiaknázását, mely részek a nyugoti műveltség elől oly annyira elzárva maradtak, hogy természeti kincsei, nemcsak hogy azok még hasznot nem hajtanak, hanem nagyobb részt még parlagon de fel sem ismerve hevernek.

Ezen akadályt, mely az ország keleti felének oly feltűnő elhanyagolását okozá, végre elhárítani vagy vízi közlekedés által átvágni, napjaink elhalaszthatlan feladatává vált, mely ugyan már elég gyakran megindított, azonban mindedig részint pénzerőnk hiánya, részint erélytelenség és előítélet vagy fondorkodás folytán abba hagyva, és végre a vasut iránti előszere tetnek feláldozva lőn, daczára annak, hogy vasutak ezen vidék igényeinek meg nem felelhetnek.

A történelemből tudjuk, hogy már Mátyás az igazságosnak mintegy 400 év ezelőtt szándoka volt a Tiszát a Dunával Pestnél összeköttetésbe hozni. Azóta ezen ügy főkép a mult században ismételve jött szőnyegre, miglen végre a Ferencz csatorna építése által a sürgető szükségnek megfelelően vélekedtek; és ezen csatorna, bármily kis részben teljesíthette a kereskedés kívánságait, még is búsáson kamatozott mind az országnak mind az érdekelteknek, és valamint a jelentéktelen Begacsatorna a mentében elterjedő téreket a Bánságban, ugy az Bácska déli részének ridegpusztáit kimeríthetlen buzaföldekre átvarázsolta.

Tovább azonban nagyon félre eső fekvésénél fogva áldása ki nem hathatott és az országnak évszázadok

óta táplált kivánságai csak Beszédes József, érde-
mes tapasztalt mérnöknek alapos terve által látszattak
teljesülésnek indulni.

Ezen terv az ország részéről általános tetszéssel
üdvözöltetett és ennek alapján sikerült báró Vécsey
Miklós, Szathmármegye akkori főispánjának a Duná-
nak a Tiszával, Pest, Csongrád és Szeged közt
létesítendő hajózható csatorna általi összeköttetésére az
1840. évi 38-ik törvényczikket kieszközölni.

De fájdalom, az épen akkor kitört vasutláz min-
den tőkepenzt igénybe vevén, ezen törvény szinte irott
malaszt maradt.

Hogy azonban az eszme életképes és jelentőségé-
ből azóta mit sem vesztett, onnan világos, hogy most
majd 30 év mulva ismét felelevenedett, minthogy jelen-
leg egy társaság alakult, mely e csatorna építése végett
a legrészletesebb előmunkálatot készítette és pedig.

Először azért, hogy az említett törvény kedvez-
ményeire jogos igényt emelhessen, melynek 3. §-a eké-
pen szól:

„Ha pedig a társaság a jelen vállalat
tervének a Helytartótanács által törté-
nendő helybenhagyásától számítandó há-
rom év alatt a csatornát meg nem kezdené,
vagy a jelen törvény kihirdetése napjá-
tól számítandó 15 év leforgása alatt a fen-
említett pontok közötti vonalok egyikét sem
készítené el: akkor a jelen törvény ked-
vezései iránta megszűnnek azokra ruház-
tatnak, kik a jelen törvényben kijelölt
pontok csatorna általi összeköttetésének
eszközlését magukra vállalják.“

Másodszer azért, mert a legújabb tapasztalások megezáfolthatlanul kiderítették: hogy a vasut a csatornának előnyeit de soha sem képes nyújtani, mert

Míg a vasut gyors röptében a csak egyes pontokon találató jószágot messze távolról elhozza és főkép a személyszállításra számít, a végig futott területet azonban jobbról balról rideg pusztaságában hagyja trespedni — addig a csatorna egész mentében a mocsárok lecsapolása és a száraz homok feliszapolása és öntözése által egész vidékét gazdag földekre és virágzó rétekre változtatja, és mint Amerika példája mutatja, gyárokkal és népes városokkal benépesíti.

Míg a vasut csak oly czikkeket szállít, melyek a nagy szállítási költséget elbirják: addig a csatorna csekély díjért azon nyers anyagok roppant tömegeit is elszállítja, melyek különben nagyobb távolságban a forgalomból egészen kirekesztvék.

Míg a vasut a gőz minden esodaereje és az óriási készletek daczára rendkívüli összetódulás idejében az egybehalmozott árukat el nem szállíthatja, ugy annyira, hogy azok a kereskedelem és a tulajdonosok legnagyobb kárára minden állomások rakhelyein elrothatnak: addig a csatorna szállítási képessége a nélkül, hogy készületei mint a vasutói költséges koptatást szenvednének, épen korlátlan, a mennyiben ép ugy száz mint ezer hajót is kifáraszthatlan hátán elbir szakadatlan sorban és szünet nélkül.

Ezen tények birták a társaságot a pest-szegedi csatornatervnek ismételi felkarolására, sőt arra, hogy azt Szabadka és Kuláig a Ferencz-csatornába terjesszék ki, egyszersmind tanulmányait tovább is folytatván: ha valjon ezen közlekedés nem vitethetnék e csatorna vagy

vasut alakjában az adriai tengerig, hogy Magyarország ekép rövidebb uton, mint a fekete tenger és Bosphoruson át, a világforgalomban közvetlenül részt vehetni képesíttessék.

A mint a kormány elébe terjesztett előmunkálatokból kiderül, a csatorna kivitele aránylag csekély műtani nehézséggel jár, ennél fogva az építési költség nem ugyan 3—6 millióra, mint Beszédes gondolta, de semmi esetre sem 30, 50, vagy még 80 millióra is fogna rúgni, mire azt Beszédes elleni, nyilván nem szakismeretből tulzottan számították, hanem csupán pártérdekből, mely fájdalom még ily közhasznú mértani vállalatoknál is sajnosan szerepel.

Beszédes aránytalan számításait a Sárvíz-csatornánál szerzett tapasztalásira alapította, mely szinte csekély költséggel elkészült, minthogy a meder nem egészen emberi kézzel kiásatott, hanem a vízerőnek lejtőbb esése által kimosatott, annak megfeszített tömege előásott szük árkokban vezetettvén.

Beszédes ezen elmés indítványa, jóllehet a vízerő hatásának ily nyomai a természetben minden lejtős vízmosságokban észlelhetők, minden mérnöknél ellenzésre talált főképp a lassú és szabálytalan eredmény tekintetéből, és alapul szolgált azon szédelgő összegek kiszámítására, melyek, habár feltűnő eltérésük alaptalanságukat szembetűnőleg mutatják, még is még ma is a vállalat ellen felhasználtatnak, azt törekedvén bebizonyítani: hogy ily nagy összegnek kamatozása nem remélhető, és a csatornától várható előnyekkel kellő arányban nincsenek.

Ezt állítja jelesen a vállalat főellenzője Poroszkay Ignác z röpiratában, melyben ezen csatorna

helyett mást ajánl a Duna bal partján Bezdánytól Pestig, vagy a Ferenczsatorna hosszabbítását Pestig, mely csak 5,000,000 forintba kerülne, míg a pest-csongrád-szegedi csatornánál egyedül a földmunkák szerinte, már 36—50 milliónyi költséget okoznának; egy mérnöktől annyival feltünőbb és gyanusabb állítás, mint-hogy ő mint szakember önnálló számításokat eszközölhetett és hazájának fenforgó belviszonyait minden biznnyal jobban felismerhette volna, mint azon elfogult külföldi mérnökök, kiknek épen legtulzottabb összegeit Poroszkay in verba magistri esküdván valóknak elismeri, jóllehet azok a kérdéses földtért csak átpillantatván, részben még félrevezettetvén is számításaikban csalatkoztak.

Poroszkay ellenzése annál méltánytalanabb és gyanusabb, minél jobban kitetszik röpiratából: hogy Beszédes pest-szegedi csatornának tervét csakugyan tanulmányozta, de fájdalom, csak azon szándékkal, miszerint azt minden előnyeitől kivetköztetve, annak tollaival saját tervét felczifrázza.

Nem Poroszkaynak hanem Beszédesnek eszméje a Soroksár, Ócsa, Bugyi, Sári, Dabas, Gyón, Tatár-Sz.-György, Kun-Sz.-Miklós, Szabad-Szállás, Fülöp-Szállás, és Ágas-Egyháza határain elterjedő és évenkint előntött roppant ártér és mocsároknak a most létesülendő pest-szegedi csatorna általi lecsapolása és azon felül még a leebb Szabadkáig fekvő sivataghomokot feliszapolás és öntözés általi termékenyítése, melyet a Pest-Bezdány csatorna semmiképen sem eszközölhetne.

Beszédes eszméje a pest-szegedi csatorna által előállítható és mérései által legelőször kitalált víz-esés által nagyszerű malom és gyáripárt előteremteni,

mi által a csatorna építésére fordított tőkének kamatja nagy részben fedeztethető.

Beszédes eszméje a mélyebbre fektetett pest-szegedi csatorna által Pestváros utczaí csatornáinak lefolyását kieszközölni, nehogy ürülékei átszivárgása levegőjét és ivóvizét ronghassa.

Beszédes nem Poroszkaynak eszméje a Bega-csatornának a Ferenczcsatornávali összeköttetése, mindkettőnek nem megrontása, hanem hasznosbitása és a kivitel előmozdítása czéljából, mi jelenleg még tökéletesebben eléretik az által, hogy a pest-szegedi csatorna egyik ága egész Kuláig a Ferenczcsatornába kiterjesztetik, így szakadatlan vízi közlekedés Temesvártól egész Pestig életbe lépetvén.

Beszédes végre és pedig főképen azt akarta elérni Pest, Csongrád és Szeged közt építendő hajókázható csatornáival: hogy a hosszas és vészteljes vízi kerülés Csongrád és Szegedről Pestre megrövidítettessék, mely jelenleg a bácsi csatorna használatával Csongrádtól 76, Szegedről 70 mértföldet tesz, a pest-szegedi 26 mérföldnyi csatorna által tehát az utóbbi 44 mértfölddel rövidítették; ha pedig a bácsicsatorna vízhiány miatt nem használható, mi többnyire a legsürgetősb időszakban szokott beállani: akkor a különég Szegedről 84, Csongrádról 90 mértföldet tenne, mely előnyre nézve a pest-bezdányi csatorna a pest-szegedi vel ugyancsak nem versenyezhet.

Ha tehát a pest-bezdányi csatorna dícsért előnyei kivétel nélkül mind a pest-szegedi csatornával nem kisebb mérvben elérhetők, ez pedig egyszersmind azon rég óhajtott rövid közlekedést is nyitja az ország gazdag délkeleti részének, melynek eddigi hiánya épen sajnos el-

maradását okozá és melyet a bácsi csatorna hosszabbítása által elérhető aránytalan előny nem pótolhat; valóban nem csoda, ha az ország ezt inkább méltatja figyelmére és pártolja nagyobb részvétellel mint a Ferenczcsatorna hosszabbítását, mely idő kimélésre nézve a pest-szegedivel vetélykedni már mértanilag nem képes, ha mindjárt annak minden többi előnyei is általa elérhetnének, mi egyébaránt ezen csatorna mély fekvésénél fogva, mely helyel közel még a Duna rendes vízállásánál is mélyebb lehet, és azért a Duna egész hosszában óriási, sok pénzbe kerülendő, és csak sok pénzzel fentartandó védtöltéseket feltételez, még több és nem alaptalan műszaki kételyeket és nehézségeket előidézhet.

Azonban a tervnek némi hasznosságát nem tagadva, ehhez most semmi gondunk és inkább azt kell kimutatnunk: mennyibe kerülhet valóban ezen pest-szegedi csatorna építése és a szükséges tőke mily kamatozása remélhető? miután ezen csatorna kivitele többé nem kérdés, és törvény által is biztosítottatik; közigazdászati tekintetben pedig már életkérdéssé vált, ha hazánk fővárosa a most lényegesen változott politikai helyzetben többé nem, mint Timbuktupusztaváros Afrikában, határtalan puszták és homok-buczkákkal körülvéve lézengjen, és a magyar buzakereskedés a világ piaczaival Török és Oroszország által legközelebb jövőben el ne fojtassék.

Mennyire fenyegető ezen veszély onnan világos, hogy a múlt évben Angolországba behozott 21,031,647 mázsa buzának több mint egy harmada, t. i. 8,045,587 Oroszországból hozatott.

Jóllehet a pest-szegedi csatorna kivitele, már korunk mai méltányos igényeinél fogva oly egyszerű és

olesó nem lehet, mint Beszédes azt eredetileg tervezte és előirányozta, sőt a tudomány és a roppantul nagyobbodott forgalom mai követelmeihez képest nagyobb szerű mérvben lesz építendő; mindazáltal, ha a Beszédes által kiszámítottnál nagyobb tőke szükséges is, 36 vagy 50 millióig az még sem fog rúgni, mint Poroszkay gyanus szándékkal azon külföldi mérnökök után híreszteli, kik oly kevés szakismerettel Beszédes egyszerű keskeny navigliójáért a költséget oly roppant összegekre felesigázták; hanem a csatorna összes költsége és pedig nem egyedül Szegedig, hanem Szabadkáiig és Kuláiig legfőlebb 20—21 millióba, és ha Pestnek Reitter nagyszerű terve szerinti körcsatornázása sikerülne, még kevesebbe is kerülne, mely összeggel nem csak egy akadálytalan tetemesen megrövidített közlekedés, felülről Congrádról, alulról, a Begacsatorna a Ferencz-csatornával összeköttetése folytán, Temesvárról egész Pestig a kereskedelmi forgalom kiszámíthatlan javára nyitatik; hanem a földmivelés és gyáripár minden érdeke, és azon fölül még a telepítés és népesítés s egy roppant most haszontalan földterület értékesíthetése hatalmasan előmozdítatik, 350.000 hold kiszáríttatván és 940.000 hold öntöztethetvén, miáltal a nemzeti vágyon értéke milliókkal szaporíttatik; e végett még Kis-Körös határában a főcsatornából Bajáiig külön lecsapolási csatorna is tervben van, mely egyik ágával Bajánál a Sugoviczával jövend összekötetésbe, különben pedig Bezdány alatt a Ferencz-csatornába vezetetik, hogy, miután a Ferencz-csatornában a közlekedés vízhiány miatt a legsűrgetősb évszakban megakadni szokott, a

kiskörös-bezdányi szárnyecsatornában lefolyó víztömeg által ezen baj elháríttassék.

De mindezen előnyök, bármily megbecsülhetetlenek Magyarorszáiban, egy kamatozó részvénytőkét előteremteni nem képesek, és ha az ezen csatornán remélhető forgalom csak azon 6000 mérővel terhelt ezer hajóra szert tehetne, melyek most Poroszkay adatai szerint évenként Pestig felfelé vonatnak és véleménye szerint nem is mind a csatornára kerülnének: akkor valóban a pest-szegedi csatornának kevés reménye lehetne jövedelemre.

Szerencsére azonban más biztos adatok nyomán minden ebbeli kétely elnémítható.

A terület, melynek a kérdéses csatorna közvetlenül egy szakadatlan viziközlekedést fel és lefelé nyit és melynek már mindjárt kezdeténél útépitésre az eddig itt teljesen hiányzott anyagot fogja nyújtani, 847 □ mértföldre terjed, melyen 2,368,000 ember lakik.

Ha most még a Tisza által összekötött közvetve érdekelt felső megyék

területét . . . 611 □ mtföld. és 1,547,000 lak.
és a Maros által ösz-

szefüggő Erdélyt.	1054 „ „	2,172,000 „
a fentebbi	. . . 847 „ „	2,368,000 „
számához vesszük, lesz	2512 „ „	6,087,000 la-

kossal, azaz oly terület, mely nagysága, földminősége, természeti kincseire nézve egész egy új roppant tartományt képez, s a csatornának minden további kimutatások nélkül is a legnagyobbszerű forgalmat ígérni és minden beruházott költséget busáson megjutalmazni képes.

Temesvár városa által kiadott emlékirat nyo-

mán egyedül a Bánság évenkénti kivitelének értékek képp mutattatik ki:

Gabona neműek	31,389,038	frt
Égetett szeszek	3,600,000	„
Kiviteli bor	217,880	„
Tekintélyes összes érték	35,206,918	frt

Hogy ez nem tulzott számítás, kiderül a temesvári kereskedelmi kamara részletes kimutatásából, mely szerint a Bánság és Bácska átlagos évi termesztési képessége 51,647,358 mérő mindennemű gabona, saját szükség-

lete pedig 21,286,354 mérőre számíttatik, marad tehát kivitelre

évenként 30,361,004 mérő

Kitudandó most, mennyi fog ezen többletből a csatornán felfelé Pestig szállítatni?

A hajózás és vasutak kimutatásai nyomán a három utolsó évben Pestre alólról következő gabona mennyiség szállítatott: 1865. 1866. 1867-ben

gőz és vontató

hajókon	6,000,000	10,200,000	10,800,000	mérő
vasuton	3,700,000	6,200,000	9,560,000	mázsa
átlagosan évenként	<u>16,000,000</u>			mérő gabona

Az 1867. évben Pestre szállítatott gabona mennyiségből gőzhajón mérőkinti 23—28 krnyi árszabály mellett 5,594,254 mérő vontató hajón 15—18 mérőkinti

költséggel 5,238,765 „
vasuton mázsánkinti 15—25 krnyi

árszabály mellett 9,568,032 mázsa érkezett, és miután a tengelyeni szállítás mindezeknél még sokkal költségesebb és csak L a c z h á z á r ó l

Pestig mázsánkint	30 kr.
Kun-Sz.-Miklósról	35 „
Szalk-Sz.-Mártonról	40 „
Orgovány pusztáról	50 „
Szabadkáról csak Szegedig	80 „
„ Bajáig	1 frt — kr

tesz; — minden vérmes remény nélkül bizton várható, hogy minden Pestre szállítandó árucikkek a csatornát fogják használni, melynek árszabálya minden jelenleg fenállónál csekélyebb lesz és azon arányban még mérséklendő, melyben a kormány a csatorna létesítéséhez járuland.

A bánági és bácskai elősorolt gabonatömeget a csatorna egy más végpontjának, Szeged kereskedelmi városának még önnálló tetemes forgalma is jelentékenyen szaporítja.

Ez Szegedváros hivatalos kimutatása nyomán következő:

Arad vidékéről a Maroson szállított gabona évi átlag szerint	2,140,000 mázsa
Szentesről a Tiszán	2,700,000 „
A város határából	350,000 „
Gabonának összege	5,190,000 mázsa
Ehhez még egyéb árú szállítmányai	
Dohány	400,000 „
Bor Arad vidékéről	200,000 „
Építő és tüzelő fa Erdélyből a	
Maroson	500,000 „
Gyapju	50,000 „
Szalonna	100,000 „
Összesen: 6,440,000	„

	átvitel: 6,440,000 mázsa
Só Erdélyből	500,000 „
Szesz	500,000 „
Liszt	600,000 „
Nyers bőr	200,000 „
Csont és különfélék	300,000 „
Szén	200,000 „

Ha most felteszük, hogy a fent kimutatott 30 milliónyi bányászati kivitelből jövőben is csak 16 millió fog a pesti csatornán Pestre szállítatni, mint mennyijelenleg is drága árszabályok mellett valóban ide érkezett, ezen 16,000,000 mázsával lesz a csatornának összes évi szállítmánya 24,640,000 mázsa

Hogy ezen összeg minden nagyszerűsége mellett nem túlzott, onnan világos: hogy a „Zeitschrift für die gesammte Staatswissenschaft“ 1868. évi I. füzeté hiteles adatok után közli, miként egyedül M a k ó piaczaról évenként 2,758,000 mázsa gabona szállítatik el, mi itt számba nem vétetett, mint sok egyéb is, miről a Statistika jelenleg nem álmodozik.

Miután B e c s k e r e k városának kimutatása szerint a B e g a c s a t o r n á n egy mérő gabona után 10—15, egyéb czikkek után mázsánként pedig 20—25 kr. vambér fiztetetik — a pest-szegedi csatorna árszabályzatának olyannak kell lenni, hogy a létező egyéb szállítási utak egyike sem vetélykedhessék vele, mi az által éretik el, ha az ugy megállapíttatnék, hogy az ezen csatornán egy mázsa után fizetendő vambér egész Pestig átlagosan 8 krt meg ne haladna.

Eszerint a fent kimu-
 tatott 24,640,000 mázsa 8 krnyi
 vámbérrel sokszorozva már . . . 1,971,000 frnyi évi
 jövedelmet biztosít, azaz; egy 21 milliónyi építési tőke
 után több mind 9% száztolit,

Ha most tekintetbe vétetik, hogy ezen számításnál csak azon kereskedelmi czikkek vétettek figyelembe, melyek már minden piacon kapósak, nem pedig egyszerismind azok is, melyek tömegük vagy csekély értéküknél fogva olcsó közlekedés hiányában piacukat még fel sem kereshették, milyen a bor, mely most többnyire csak helybeli fogyasztásra természetik; széna, szalma, téglá, kő, mész, kavics stb. ha meggondoljuk, hogy egyedül a bánásági űrvidéken még 300,000 hold szűz bük- és fenyőerdő értékesíthetését várja; hogy Krassó, Arad, Zaránd, Bihar, s Erdélyben a fa terjedelmes őserdőkben elárúsíthatatlanul elrothad; hogy a mérhetlen telepekben itt rejlő kőszén még csak csekély helybeli szükségletre használtatik, holott ezen két cikk rendkívüli kelete nemcsak Pesten és környékén, hanem az ország egész éjszaknyugoti részében naponkint óriási arányban növekszik: akkor kétség nem lehet az iránt, hogy, — ha a Pestről ezen csatornán biztosan remélhető jelentékeny visszállítmányok és a fumei vasút létesítése folytán keletkezendő tengeri kereskedés forgalma figyelmen kívül hagyatik is — ezen két cikk maga a csatorna jövedelmét még tetemesen gyarapítandja, miután ismeretes dolog: hogy Franczthonban, Belga és Angolországban azon csatornák kamatoznak legdúsabban, melyek majd kizárólag csak kőszén szállítanak.

Ezen szállítások tehát, a rétöntözés és kiszáritás

és más egyebek után várható jövedelem legalább is évi 500,000 frtra fog rúgni, minél fogva a csatornának évi jövedelme biztosan 2,471,000 frtra tehetni, azaz majd 12%-lit kamatoz.

Miután ezzel a duna-tiszai csatorna vállalatnak minden előnyei felsoroltattak, melyek semmiféle vasút által nem pótolhatók egyrészt, de másrészt semmi szükségességnek még mutatkozható vasutnak akadályul sem szolgálhatand; annyival inkább fog az az ország általános részvétellel ismét találkozni, minthogy kivitelét az ország már az 1840. évi 38. §. törvényezikk által előmozdítani ügyekezett.

Ha tehát létezik egy vállalat, melynek nemzetgazdasági szüksége már az egész ország által egyhangulag elismertetett: bizonyosan a duna-tiszai csatorna az, mely Magyarországnak egész délkeleti részére nézve életkérdéssé vált, és létesítése által minden irányban új utakat, sőt még vasutak szükségét is fog elővarázsolni oly vidéken, mely eddig nemcsak az utakat, de még az azokhoz szükséges anyagot is teljesen nélkülözötte.

Ha létezik vállalat, melynek jogos igénye lehet, hogy a közlekedési eszközök létesítése végett felvett országos költsön jótéteményeiben részesíttessék: bizonyára ezen pest-szegedi csatorna az, mely a művelődés és kereskedelem fejlődését az eddig elhanyagolt országrészekben, hol még annyi kincs felderítlenül rejlik, lényegesen előmozdítandja és a helyrehozott adóképeség által minden kedvezést bőven fogja visszafizetni.

Ha van vállalat, mely a Duna és Tisza közt elterjedt, századok óta posványval és homokbuczkákkal fe-

dett rideg sivatagot a földművelés számára meghódítani, a jelenleg értéktelen téreket kies birtokokra átalakítani, és ez által egészségi tekintetben is az egész vidéknek lényeges szolgálatot tenni képes: akkor ismét ezen pest-szegedi csatorna az, mely itt lecsapolás, ott öntözés által a település és földművelés számára új tért nyitand, és a nemzeti vagyont milliókkal nagyobbítandja.

Ha létezik vállalat, mely egy jelentékeny vízesés olcsó ereje által száz meg száz malomkövet forgathat és mindennemű gyár és ipar vállalatot életbe léptethet: akkor ismét ezen duna-tiszai csatorna az, mely által egy 10—11 ölnyi vízesés álland rendelkezésre oly vidéken, hol eddig a legősiebb, évezredek óta nem haladott, malomokkal kellett beérni.

Ha van vállalat, mely mindazon temérdek pénzt és időt megkimélné, mely eddig az ezer veszéllyel járó és időt rabló akadályokkal összekötött sok mértföldnyi kerülésen Pestig elfecséreltetett, ezentúl pedig a földművelői természet javára fog fordíthatni; akkor csak is ezen duna-tiszai csatorna az, melynek ezen változás köszönhető, általa azon kerülés, Szegedről 44 és 84; Csongrádról 55 és 90 mértfölddel megrövidítettén.

Ha létezik vállalat, mely a pesti egészségtelen lég és ivóvíz javítására kedvező befolyással leend az által, hogy földalatti csatornái torlódásait és ártalmas párolgásait megszüntetendi: szinte a pest-szegedi csatorna az, mely azok folytonos lefolyását eszközölné, miután ez a Duna vízállásánál sokkal mélyebbre fektetik,*) ez által az is elértvén, hogy minden körülmények közt

*) 7 lábbal a Duna vízállás 0 pontja alatt.

járható legyen és Pestet szakadatlanul olcsó tüzeléssel elláthassa.

Ha létezik végre vállalat, mely, mihelyt vagy közvetlen hozzájárulás vagy kamatbiztosítás által a kormány törvényes óltalmában részesül, biztos hitelre tehet szert; akkor szinte a pestszegedi csatorna az, mely a kimutatott jövedelmezés bizonyosságánál fogva a tőkepenzesek részvétét és a tőzsde figyelmét nem nélkülözendi.

Mindezeknél fogva bizton remélhető, hogy minden honfi, ki hazájának jólétét inkább szíven hordja, mint szükkeblű pártok külön érdekeit, a duna-tiszai csatornát minden kitelhető erejéből támogatandja, elnémítván minden további ellenkezést, melynek alapja ugy is csak azon hiú ügyekezlet lehetne: hogy saját véleménye érvényesíttessék.

1. Melléklet.

A Pest, Szeged, Szabadka, Kulai Csatorna hossza részletesen:

1. Pestről puszta-szarvasi válpontig 94,515 öl

($94,515^{\circ} = 23$ mrtföld 2515°)

2. Puszta-szarvasi válponttól Szegedig 11,600 öl

($11,600^{\circ} = 2$ mrtfld 3600°)

3. Puszta-Szarvastól Szabadkáig 13,000 öl

($13,000^{\circ} = 3$ mrtfld és 1000_0°)

4. Szabadkától Kuláig 34,776 öl

($34,776^{\circ} = 8$ mrtfld $2,776^{\circ}$)

Igy tehát összesen:

153,891 öl vagyis 38 mrtföld 1891 öl.

1. 1871-1872

1. 1871-1872

2. 1872-1873

3. 1873-1874

4. 1874-1875

5. 1875-1876

6. 1876-1877

II. Melléklet.

A Pest, Szeged, Szabadka, Kulai Csatorna kiépítésére szükségelt tőke Léger Károly főmérnök által készített általános előirányzata szerint:

az 1-ső rész Pestről a puszta-szarvasi válpontig	16,250,000 fr. o. é.
a 2-ik rész Puszta-Szarvastól Szegedig	870,000 „ „
a 3-ik rész Pusta-Szarvastól Kuláig (a Ferencz csatornán)	<u>4,260,000 „ „</u>
Igy tehát összesen	21,380,000 „ „

Ezen összegben az öntözésre szükségelt készletek mind bele számítvák, ugy szinte a három nagy kikötő és 11 nagy viztartóké (bassin.)

ÜBER DEN

DONAU-THEIS-CANAL

ZWISCHEN

PEST, CSONGRÁD, SZEGEDIN,

THERESIOPEL UND KULA

VON

EUGEN GRAF ZICHY.

DONAU-THUIS-CANAL

Sperando ef ferendo.

Der Donauthaisskanal.

Dass ohne Wasserverbindungen keine Bodenkultur ja keine sociale Staatenentwicklung möglich ist, das zeigt uns überall die Oberfläche der Erde.

Der Mensch siedelt sich nur am Wasser an. Jeder Punkt, wo die Civilisation sich entfalten konnte, alle grossen reichen Städte der bewohnten Welt liegen nur an den Ufern schiffbarer in das Meer mündender Ströme, bedeutender Flüsse und Canäle.

England, Irland, Schottland hat 3100 engl. Meilen Canäle, deren Actienkapital 20,000.000 Pf. St. beträgt.

In Belgien unterhält der Staat Wasserstrassen in einer Ausdehnung von 1435 Kilom. auf Flüssen und Canälen.

Hollands ganzer Verkehr wird nur auf seinen vielen Canälen betrieben und sind dort bis heute nicht mehr als 152 Meilen Eisenbahnen.

In den ver. Staaten in N. A. betrug die Gesamtlänge der Canäle im Jahre 1851 — 4000 Meilen und die Kosten betragen 90,000.000 Doll.

Spanien und die Lombardie verdanken ihre reichsten Ernten künstlichen Bewässerungs-Canälen.

Wo Flüsse und Canäle fehlen, oder im Laufe der Zeit versandeten: dort ersetzten diese primitiven Verkehrsmittel auch keine andern Strassen, Handel und Production erlahmte und sorgte nur für den eigenen

kleinen Bedarf, woraus Verarmung folgt und allgemeines Hinsiechen. So sind selbst die geschichtlichen Mittelpunkte der höchsten Civilisation des Alterthums Nive, Babylon und andere mit aller ihrer einstigen Pracht in Schutt und Ruinen verfallen!

Was man immer für Karten der Länder überblickt, so bemerkt man überall, dass nur alle von Flüssen und Bächen durchschnittenen Gebiete dicht bewölkert sind. Diese sich überall aufdringende Erscheinung hat auch in Ungarn die Aufmerksamkeit denkender Patrioten und Nationalökonomien längst auf die weit ausgedehnten menschenleere Fläche zwischen der Donau und Theiss gelenkt.

Diese beiden grössten Ströme unsers Vaterlandes eilen, wie von einem natürlichen Instinct getrieben, aus weiten entgegengesetzten Entfernungen sehnsüchtig sich entgegen, um sich im Herzen des Landes brüderlich zu vereinigen, was, wenn es gelingen hätte können, Pest schon vor Jahrhunderten zu einer der glänzendsten Städte entfaltet, und zu jenem stolzen Mittelpunkte der Monarchie erhoben haben würde, von dem die begeisterten Patrioten bisher nur träumen konnten — so aber mussten sie, der eine Strom bei Waizen, der andere bei Poroszló durch einen dazwischen liegenden Erdrücken in ihrem Laufe gehemmt, ihre Richtung plötzlich ändern, um dann über die Vereitlung ihres Strebens: den reichen Osten Ungarns der westlichen Culturströmung zu eröffnen, gleichsam trauernd, ihre trägen, die anliegenden Gegenden oft verheerenden Fluten in tausend müssigen Schlangenwindungen von einander getrennt fortwälzen.

Dieser Erdrücken hemmte aber nicht nur die nothwendige Verbindung dieser beiden gleichsam unter-

bundenen Lebensadern des Landes, wodurch die ganze Theissgegend in ihrer materiellen Entwicklung so bedauerlich zurückgeblieben ist, und noch trotz der bereits bestehenden Eisenbahnen zurückbleibt, sondern hemmte auch den Fortschritt und die landwirthschaftliche Ausbeute der reichsten Provinzen des Reichs, nämlich des gesegneten Banats und Siebenbürgens, die für die Cultur des Westens völlig unzugänglich geworden, Provinzen, deren Naturschätze, weit entfernt dass alle bereits benützt würden meistens noch brach liegen und unerkant sind.

Dieses Hinderniss, das eine so auffallende Vernachlässigung der östlichen Hälfte des Reichs verschuldete, endlich hinwegzuräumen, oder mit einer Wasserstrasse zu durchschneiden, ist demnach die unaufschiebbare Aufgabe unserer Zeit geworden, nachdem dieselbe so oft schon angeregt, aber immer wieder theils aus Mangel an nöthigen Mitteln, theils aus Mangel an nöthiger Beharrlichkeit, aus Vorurtheil und Ränkesucht unterblieben und in neuerer Zeit der Vorliebe für Eisenbahnen geopfert wurde, obgleich eine solche dem Bedürfniss dieser Gegend nicht entsprechen kann.

Aus der Geschichte ist bekannt, dass bereits der einsichtsvolle und gerechte könig Matthias Corvinus vor etwa 400 Jahren die Theiss mit der Donau bei Pesth verbinden wollte. Seitdem kam die Angelegenheit besonders im vorigen Jahrhundert immer wieder zur Sprache, bis man endlich dem dringenden Bedürfniss durch die Anlegung des Franzens-Canals abhelfen zu können glaubte, und diese Anlage wie wenig sie auch den laut gewordenen Ansprüchen genügte, hat doch dem Lande wie den Interessenten überreiche

Wucherzinsen getragen, und so wie der unscheinbare Bega-Canal den anliegenden Streifen des Banats, dieser den südlichen Theil der Bacska urbar und fruchtbar gemacht.

Weiter konnte sich aber seine Wirkung, seiner allzu abseitigen Lage wegen nicht erstrecken und die seit Jahrhunderten gehegten Wünsche des Landes schienen erst durch den wohldurchdachten Plan des bekannten practischen Ingenieurs J. Beszédes in Erfüllung gehen zu wollen.

Dieser Plan wurde vom ganzen Lande mit allgemeinem Beifall begrüsst und gewürdigt, und auf dessen Grundlage gelang es dem damaligen Obergespan des Szathmárer Comitats, Niolaus Baron Vécsey, zur Verbindung der Donau mit der Theiss zwischen Pest, Csongrád und Szegedin mittelsteines schiffbaren Canals, den 38. Gesetzartikel von Jahre 1840 zu erwirken.

Leider aber konnte dieses Gesetz bei dem damals grassirenden Eisenbahnfieber, das alle Capitalien in Anspruch nahm, wieder nicht benützt werden.

Dass aber die Idee lebensfähig geblieben und seitdem von ihrer Wichtigkeit nichts verloren habe, ist daraus ersichtlich: dass sie nach beinahe 30 Jahren wieder aufgelebt, indem ein Consortium zusammentrat, das die umfassendsten Vorarbeiten zum Bau dieses Canals veranstaltete, und zwar:

Erstens darum, um auf die Begünstigungen dieses Gesetzes rechtlichen Anspruch machen zu können, dessen §. 3. also lautet:

„Wenn die Gesellschaft drei Jahre nach der Genehmigung des Planes mit dem Bau des Canals nicht beginnen, und im Ver-

laufe von 15 Jahre nach Verlautbarung dieses Gesetzes keine der zwischen den erwähnten Punkten bezeichnete Linie vollendet haben sollte: so erlischt für sie die Begünstigung dieses Gesetzes, und geht auf diejenigen über, welche es unternehmen, die im Gesetze bezeichneten Punkte durch einen Canal zu verbinden.“

Zweitens darum: weil die Erfahrung neuester Zeit unwiderleglich dargethan, dass eine Eisenbahn die agricolen Vortheile eines Canals zu bieten nimmermehr im Stande ist.

Demn, während die Eisenbahn in ihrem raschen Fluge nur die auf einzelnen Punkten befindlichen Güter von weiten Entfernungen herbeischafft und hauptsächlich der Personenfrequenz dient, lässt sie doch das durchflogene Gebiet rechts und links als Wüste liegen — indess der Canal jeden Punkt seiner Ufer durch Ent- oder Bewässerung in fruchtbare Gefilde umwandelt, und wie das Beispiel Americas lehrt, mit Fabriken und volkreichen Städten belebt.

Während die Eisenbahn nur Güter verfrachtet, die ihren theuren Tarif zu ertragen vermögen — trägt der Canal mit kleinen Kosten die ungeheuren Lasten solcher Rohmaterialien, die sonst von jedem Verkehr auf weitere Strecken ausgeschlossen sind.

Während die Eisenbahn bei aller Wunderkraft des Dampfes und ihrer riesigen Apparate zu Zeiten aussergewöhnlichen Andrangs die zuströmenden Waaren nicht verladen kann, und diese zum grössten Schaden des Handels und der Producenten auf den verschiedenen Stationsplätzen verfaulen — ist der Canal in seiner Leis-

tungsfähigkeit, ohne dass seine Apparate, wie die der Eisenbahn einer kostspieligen Abnützung unterworfen wären, nie beschränkt und kann eben so wie Hunderte, auch Tausende von Schiffen in ununterbrochener Linie auf seinem Rücken tragen.

Diese Thatfachen bestimmten das Consortium dieses Canalproject zwischen Pest-Szegedin wieder aufzunehmen, dasselbe bis Theresiopel und Kula am Franzens-Canal zu erweitern, diesen bis zum Béga-Canal zu verlängern, ja ernstliche Studien zu machen, denselben auch durch Serbien und Bosnien bis zum adriatischen Meere als Canal oder mittelst Eisenbahn fortzusetzen, um Ungarn auf einem kürzeren Weg als durch das schwarze Meer und den Bosphorus an dem Weltverkehr unmittelbar theilnehmen zu lassen.

Wie aus den der Regierung unterbreiten Vorarbeiten zu ersehen ist, bietet die Ausführung dieses Canals verhältnissmässig wenig technische Schwierigkeiten, daher die Baukosten zwar nicht 3—6 Millionen wie Beszédes meinte, aber auch keineswegs 30—50 oder gar 80 Millionen betragen werden, wie es Beszédes' Gegner nicht aus Sachverständniss, sondern vielmehr aus Parteiliebe übertrieben, das leider selbst bei solchen gemeinnützigen Unternehmungen eine bedauerliche Rolle spielt.

Beszédes gründete seine unverhältnissmässig geringe Summe auf seine bei dem Sárvizkanal gemachte Erfahrung, der ebenfalls mit geringen Kosten hergestellt wurde, indem er die Erdbewegung theilweise nicht durch Menschenhände bewerkstelligen liess, sondern bei der stellenweise leichten sandigen Beschaffenheit der Erde im Canalbette diese durch das stärkere Gefäll der Wasserkraft bewirkte, indem er das Wasser in enge

vorgegrabene Gräben leitete, deren steile Ufer er dann durch den gestauten Wasserschwall unterwaschen, einstürzen und die so lose Erde von dem Wasser selbst dann weiter fortschwemmen liess, bis sie an Stellen mit minderm Gefälle abgelagert, ausgehoben, oder gleich an Ort und Stelle verwendet wurde.

Wie sinnreich dieses Verfahren, deren Spuren man wohl in der Natur in allen geneigten Rinnsälen zu bemerken Gelegenheit hat, auch sein möge, so haben sich doch alle Ingenieure gegen diese primitive und viel zu langsame regellose Ausführung erklärt und demnach zur Herstellung des Canals jene hohen Summe berechnet, die, obgleich ihre auffallende Verschiedenheit allein schon ihre Grundlosigkeit augenscheinlich beweist, dennoch selbst heute noch dem Unternehmen feindlich entgegen treten, indem man zu beweisen sucht, dass solche grosse Summen sich weder verzinsen, noch mit dem daraus zu erwartenden Vortheilen in richtigem Verhältniss stehen könnten.

Dies behauptet insbesondere der Hauptgegner des Unternehmens Ign. P o r o s k a y in einer Brochüre, worin er statt dieses Canals einen andern am linken Ufer der Donau von B e z d á n y bis P e s t proponirt, der nur um 5 Millionen herzustellen wäre, während bei dem pest-szegediner Canal nach seiner Angabe schon die Erdarbeiten allein 36—50 Millionen kosten würden, eine von einem Ingenieur um so auffallendere, parteiischere Behauptung, als er ja in seiner Eigenschaft als Techniker selbstständige Berechnungen anstellen konnte, und als Eingeborner mit den fraglichen Terrainsverhältnissen ganz gewiss besser vertraut ist, als jene fremden zu Rathe gezogenen, befangenen Ingenieure.

in deren höchsten Ansätze Poroszkay als in verba magistri schwört, obgleich dieselben das Terrain nur im Fluge übersahen, und ihre Berechnungen ihnen zum Theil dictirt geworden sind.

Poroszkay's Gegnerschaft ist um so unbilliger und verdächtiger, als er den Plan des Pest-szegediner Canals von Beszédes wohl durchstudirt zu haben scheint, aber nur in der Absicht, denselben aller seiner Vortheile zu entkleiden, um mit dessen Federn sein Project zu schmücken.

Nicht Poroszkay's sondern Beszédes' Gedanke war es, mittelst des pest-szegediner Canals, wie er jetzt zur Ausführung gelangt, die versumpften ungeheuren Strecken von Soroksár, Ócsa, Bugyi, Sári, Dabas, Gyón; zwischen Tatár St.-György und Kún-Szt.-Miklós; zwischen Szabad-Szállás, Fülöp-Szállás und Ágas-Egyháza zu entsumpfen, und überdies die weiter abwärts liegenden Sandwüsten durch Ueberschlemmung und Ueberrieselung für die Cultur zu erobern, für welche der Bezdány-pester Canal keine Abhilfe brächte.

Beszédes' Gedanke ist es, mit dem Pest-szegediner Canal durch das, von ihm zuerst erforschte und gemessene Gefäll Hunderte von Mühlgängen in Bewegung zu setzen, um mit deren Ertrag einen grossen Theil des Baucapitals zu verzinsen.

Beszédes' Gedanke ist' es auch das Seichwasser und die Abzugs-Canäle welche die Luft und das Trinkwasser in Pest verderben, durch den Pest-szegediner Canal abzuleiten und die Athmosphäre der Hauptstadt dadurch zu reinigen.

Beszédes', nicht Poroszkay's Idee war es endlich, den Bega-Canal mit dem Fanzens-Canal zu verbinden

und zu erweitern, um ihn zur Vermittlung der Ausfuhr geeigneter zu machen, und sein Erträgniss zu steigern, was durch den neueren Plan, den pest-szegediner Canal bis Kula zu verlängern, noch mehr und besser erreicht und dadurch eine kürzere ununterbrochene Wasserstrasse von Temesvár bis Pest erzielt würde.

Schlieslich aber und vorzüglich beabsichtigte er mit dem Pest-csongrád-szegediner Canal den mühselig langwierigen Handelsweg von Csongrád und Szegedin nach Pest abzukürzen, welcher von Csongrád durch den Bácsér Canal bis Pest 76, von Szegedin 70 Meilen beträgt, während der Canal von Szegedin denselben auf 26, also um 44 Meilen, und wenn der Bácsér Canal nicht zu passiren ist, um volle 84, von Csongrád aus auch 90 Meilen abkürzen würde, was mit der Leistung des Bezdány-pester-Canals, auch wenn er noch wohlfeiler zu Stande gebracht werden könnte, doch gewiss keinen Vergleich aushalten dürfte.

Wenn nun alle anderen Vorthelle des Bezdány-pester-Canals eben auch den Pest-szegediner Canal empfehlen, dieser aber überdies dem reichen Ost- und Süden des Landes einen kurzen Handelsweg nach Pest eröffnet, dessen Ermanglung früher eben die Ursache seines Zurückbleibens war, und den der so viele Meilen weite Umweg durch den Bácsér Canal nicht ersetzen konnte: so ist es wohl nicht zu verwundern, dass die Aufmerksamkeit des Landes sich diesem mit grösserer Theilnahme zuwendet, als der Bezdány-pester Verlängerung des Bácsér Canals, die in Hinsicht der Zeitersparniss, dem grössten Capital der Jetztzeit, mit mathematischer Gewissheit unmöglich mit dem Szegediner Canal concurriren kann, wenn auch die übrigen

Vortheile alle wirklich sollten geboten werden können, was übrigens bei der tiefen Lage des Canals, der häufig unter das Niveau der Donau zu liegen kömmt, und darum auch mit einem riesigen Damm längst des ganzen Donaustroms geschützt werden muss, noch gar manchen und nicht unbegründeten technischen Zweifeln und Schwierigkeiten unterliegen dürfte.

Indessen wollen wir uns damit nicht befassen, und vielmehr die Höhe und die Verzinsung des zum Bau des Pest-szegediner Canals erforderlichen Capitals erörtern, nachdem die Verwirklichung dieser Ideen keine Frage mehr ist, indem dieser Canal bereits unter dem Schutze des Gesetzes steht und dessen Ausführung eine nationalökonomische Lebensbedingung geworden: wenn die Hauptstadt Ungarns, bei der nun so wesentlich veränderten politischen Lage nicht ferner wie Timbuctu in Africa von einer endlosen Haide und Wüste umgeben bleiben, und wir mit unserm Getreidereichthum von dem Weltmarkt durch die Donaufürstenthümer und Südrussland in nächster Zukunft verdrängt werden sollen. Wie drohend diese Gefahr ist, erhellt daraus, dass 1867 in Engl. 21 Mill Ztr Getreide eingeführt wurden, und Russland dabei am meisten, nämlich mit 8 Mill. theiligt erscheint.

Obgleich nun dieser Canal bei den heutigen Ansprüchen der Zeit nicht mehr in der von Beszédes vorgeschlagenen, einfachen und wenig kostspieligen Art, sondern nach allen Anforderungen der Kunst und für alle Bedürfnisse eines sich bald entwickelnden grossartigen Verkehrs auch grossartiger hergestellt werden muss: so wird auch die Summe der Baukosten sich wohl höher als Beszédes meinte, aber keines wegs

auf **36 und 50 Millionen** belaufen, wie Poroszkay den fremden Ingenieuren, die solche Summen schon für den kleinen Naviglió von Beszédes, mit so wenig Sachkenntniss in Anschlag brachten, mit tendentiöser Absichtlichkeit nachspricht — sondern dieselbe, und zwar nicht nur bis Szegedin, sondern bis Theresiopel und Kula nur **20—21 Millionen**, und wenn Reiters grossartige Idee, Pest mit einem Canal zu umgeben, verwirklicht würde, noch weniger betragen; womit nicht nur die ungehinderte mächtig verkürzte Communication von Temesvár bis Pest durch die Verbindung des Bega-Canals für den Handelsverkehr hin und zurück eröffnet, sondern alle Bedingnisse der Landwirthschaft, alle industriellen und technischen Zwecke gefördert; und überdies der Ansiedlung und Bevölkerung der jetzigen Wüsteneien und der Verwerthung des jetzt unnützen Grund und Bodens ein mächtiger Vorschub geleistet wird, da **350,000 Joch entwässert** und **940,000 Joch Grund werden bewässert** und **überrieselt** werden können, was einen Vermögenswerth von Millionen schaffen wird. Da noch ein besonderer Abzugs-Canal von Kiskőrös nach Baja in Angriff genommen und in die Sugovicza geleitet, unter Bezdány in den Franzenscanal geleitet wird, so wird dieser mit hinlänglichem Wasser versehen, und dem Wasser-Mangel, der ihn so oft unschiffbar macht, gänzlich abgeholfen.

Alle diese Vortheile aber, wie unschätzbar sie auch in einem Lande wie Ungarn sind, würden nun ein Actiencapital nicht verzinsen, und müsste sich der Canalverkehr auf jene 1000 Schiffe à 6000 Metzen beschränken, die nach Poroszkay jetzt jährlich nach Pest aufwärts kommen, und nach seiner Ansicht nicht

einmal alle den Canal benützen würden: so wären für die Rentabilität des Pest-Szegediner Canals allerdings keine Aussichten vorhanden.

Zum Glück liegen aber andere zuverlässige Daten vor, welche alle diesfälligen Zweifel aufheben.

Das Gebiet, dem der fragliche Canal einen Wasserverkehr nach auf- und abwärts unmittelbar eröffnet, und gleich vom Beginne an das bisher hier gänzlich mangelnde Materiale zur Erbauung eines Strassenradialsystems liefert, erstreckt sich auf einen Flächeninhalt von 847 □Meilen mit 2,368.000 Einwohnern.

Würden nun noch die nur mittelbar aufwärts durch die Theiss verbundenen Comitats mit . 611 □M. und 1,547.000 Einw. und das durch die Maros vermittelte Siebenbürgen mit . 1054 □M. und 2,172.000 Einw. den obigen 841 □M. und 2,368.000 Einw.

hiezuhinzugerechnet: so sehen wir ein Gebiet von 2512 □M. und 6,087.000 Einw.

zur Belebung und Rentirung des Canals concurriren, das durch seine Ausdehnung, Bodenbeschaffenheit, und Naturschätze, bisherige sowohl als erst noch zu belebende Productivität allein schon ein ganzes Königreich bildet, und dem Canal ohne weitere Nachweisungen den grossartigsten Betrieb und dem aufgewendeten Capital den reichlichsten Gewinn sichert.

Nach einer von der Stadt Temesvár im Druck veröffentlichten Denkschrift sendet das Banat allein nach Abschlag des eigenen Bedarfs jährlich in den

Weltverkehr einen Werth von . . .	31,389.038 fl.
an Getreide, an erzeugten geistigen Flüssigkeiten	3,600.000 fl.
an Exportwein	<u>217.880 fl.</u>
Zusammen den imponirenden Werth von	35,206.918 fl.

Nach einem ausführlichen Nachweis der Temesvárer Handelskammer beziffert sich aber die durchschnittliche Leistungsfähigkeit des Banats und der Bácska jährlich auf 51,647.358 Metzen Getreide aller Art; der eigene Bedarf erhebt sich nach demselben Kammerbericht auf 21,286.354 Metzen erübrigt demnach ein Ueberschuss zur Ausfuhr von 30,361.004 Metzen

Nun handelt es sich also darum zu wissen: wieviel von diesem bedeutenden Ueberschuss aufwärts nach Pest den Canal von Kula, und Theresiopel benützen werde?

Nach den Ausweisen der Schifffahrt und der Eisenbahnen langten von dieser banater Getreidemassa in den letzten drei Jahren in Pest folgende Getreidemengen an:

	1865.	1866.	1867.	
Mittelst Dampf- und Zugschiffen	6.000,000	10.200,000	10.800,000	Metzen.
mittelst Eisenbahnen	3.700,000	6.200,000	9.560,000	Zollztr.
im Durchschnitt also jährlich	<u>16.000,000</u>			Metzen Getreide.

Von der im Jahre 1867 in Pest eingelangten Getreidemenge brachten die Dampfschiffe bei einem Tarif von **23—38** kr. per Metzen überhaupt . . . 5,594.254 Mtz.

Die Zugschiffe mit Unkosten von 15 bis 18 kr. pr. Metzen	5,238,765 Mtz.
Die Eisenbahnen nach Tarif 15—20 kr. pr. Metzen	9,568.032 Zztr.
Und da die Fracht auf der Axe noch bedeutend grösser ist und nur von Laczháza bis Pest pr. Ztr.	— fl. 30 kr.
von Kun-Szent-Miklós	— „ 35 „
von Szalk Szent-Márton	— „ 40 „
von P.-Orgovány	— „ 50 „
von Theresiopel nur nach Szegedin	— „ 80 „
von Theresiopel bis Baja	1 „ — „

beträgt: so kann man, ohne sanguinischen Hoffnungen Raum zu geben, zuversichtlich schliessen, dass alle diese Frachten dem Canal zufallen werden, der diese Transportkosten auf ein Minimum, je nach dem Masse der von Seiten der Regierung zu erwartenden Begünstigungen, reduciren wird können.

Ausser der Getreidemassa aus dem Banat und der Bácska bietet aber noch ein Ausgangspunkt des Canals, die Handelsstadt Szegedin allein auch selbstständig eine Waarenmassa zur Canalverfrachtung, die nach einem Ausweise der Stadt aus folgenden Artikeln besteht:

Getreide, das von Arad auf der Maros herabkömmt, in einem jährlichen Durchschnitt	2,140.000 Ztr.
Getreide, von Szentes und der obern Theiss	2,700.000 „
Getreide vom Stadtgebiete selbst	350.000 „
Zusammen Getreide	5,190.000 Ztr.

Dazu an andern Frachtgütern: T a b a k	400,000	„
Wein v. Arad und weiteren Gegenden	200,000	„
Bau- und Brennholz von der Maros		
aus Siebenbürgen	500,000	„
Schafwolle	50,000	„
Speck	100,000	„
Salz aus Siebenbürgen	500,000	„
Spiritus	500,000	„
Mehl	600,000	„
Felle und Häute	200,000	„
Knochen und Verschiedenes	300,000	„
Kohlen	100,000	„
Zusammen	8.640,000	Ztr.

Wird nun von dem oben zur Ausfuhr ausgewiesenen Getreide Überschuss aus dem Banate von 30 Millionen Metzen das Geringste, nämlich das durchschnittlich wirklich in Pest, schon mit theuren Frachtpesen und Tarifen eingelangte Quantum als zuverlässige Fracht für den Canal angenommen mit 16.000,000 „
so hat der Canal jährlich zu verführen 24.640,000 Ztr.

Diese Zahl ist gewiss nicht übertrieben, was daraus erhellt: dass das I. Heft der Zeitschrift für die gesammte Staatswissenschaft von 1868 bei Makó allein 2.758,000 Ctr Getreide angibt, die hier gar nicht mitgerechnet sind, wie Vieles, wovon die Statistik noch nichts wissen kann.

Da die Peage auf dem Begacanal nach dem Ausweis der Stadt Beeskerek von einem Metzen Frucht 10—15 kr; von andern Waaren 20—25 kreuzer beträgt, und der Tarif des Pestszegediner-Canals so niedrig gestellt werden muss, dass keines der bestehen-

den Transportmittel damit concurriren könne, was damit bezweckt würde, wenn die Peage auf denselben bis Pest im Durchschnitt nur 8 Kreuzer betragen würde: so resultirte hieraus schon für die ausgewiesenen 24,640.000 \times 8 Kr ein jährliches Erträgniss von 1,971,200 F. für den Canal, das ist: beinahe 9% von einem Baucapital von 21 Millionen und beinahe 10% wenn dasselbe nur 20 Millionen beträgt.

Wird nun in Betracht gezogen, dass bei dieser Summe nur jene Handelsartikel in Rechnung gebracht wurden, welche bereits auf allen Märkten gang und gäbe sind; nicht aber jene, die wegen Mangel an wohlfeilen Transportmitteln ihren Markt noch gar nicht finden konnten, wie Wein der an vielen Orten noch meist nur für den localen Consum erzeugt wird, Heu, Stroh, Ziegel, Stein, Kalk, Schotter; wird in Anschlag gebracht, dass im Banater Grenzregimente allein 300,000 Joch noch unberührter Buchen, und Tannenwälder ihrer Verwerthung entgegen sehen; dass in Krassó, Arad Zaránd Bihar und Siebenbürgen das Holz in ausgedehnten Urwäldern unanbringbar verfault; dass die Steinkohlen in mächtigen Flötzen vorhanden nur in geringen Massen zum eigenen lokalen Verbräuche abgebaut werden, während der Bedarf beider Artikel nicht nur in und um Pest, sondern im ganzen Nordwesten des Landes in täglich riesigerem Verhältniss zunimmt; so kann kein Zweifel obwalten, dass — die ohne Zweifel anzuhoffende bedeutende Rückfracht von Pest, wie auch, wenn die Fiumaner Bahn ins Leben tritt, der Seehandel, nicht gerechnet, diese Artikel allein das Erträgniss des Canals auf eine bedeutende Höhe steigern werden, nachdem bekantermassen in Frankreich, Bel-

gien und England jene Canäle die einträglichsten sind, die sich ausschliesslich mit dem Kohlentransport beschäftigen.

Nachdem wir nun durch diese Darstellung die allseitige Wichtigkeit dieser Canalunternehmung, welche zwar durch keine Eisenbahn zu ersetzen, welche aber auch keiner nothwendig werdenden Eisenbahn hinderlich entgegentritt, gründlich erörtert — glauben wir ihn der allgemeinen Theilnahme mit um so größerem Recht und Erfolge empfehlen zu müssen: als seine Ausführung durch den 38. Artikel des Jahres 1840 bereits gesetzlich angeordnet erscheint.

Gibt es also eine Unternehmung, deren national-ökonomisches Bedürfniss bereits vom ganzen Lande einhellig anerkannt wurde — so ist es der Pest-szege-diner Canal, der für den ganzen Südosten von Ungarn eine Lebensfrage geworden, und mit seinem Entstehen Strassen und Wege nach allen Richtungen hervorzubauen, ja selbst die Nothwendigkeit von Eisenbahnen hervorrufen und deren Bau erleichtern wird, auf einen Terrain, wo nicht nur keine Strassen, sondern bisher nicht einmal das Materiale vorhanden war sie möglich zu machen.

Gibt es eine Unternehmung, die den ersten und gegründeten Anspruch hat bei den durch das Finanzministerium negocirten Anlehen für Communicationen berücksichtigt zu werden: so ist es wieder dieser Donau-Theis-Canal, der die Entwicklung der Cultur und des Handels in dem bisher vernachlässigten Landes-theilen, wo so viele Naturschätze noch unaufgeschlossen sind, wesentlich fördern, und durch erhöhte Steuerkraft reichlich jede Unterstützung ersetzen wird.

Gibt es eine Unternehmung, welche die seit Jahrhunderten von Sümpfen und Sandwüsten bedeckte, ungeheure Fläche zwischen der Donau und der Theiss der Cultur erobern, den jetzt werthlosen Boden nützlich, Colonisationen möglich machen wird, und dadurch in sanitärer Hinsicht der ganzen Gegend wesentliche Dienste leisten soll: — so ist es eben wieder dieser Pestszege-diner Canal, welcher hier durch Entsumpfung, dort durch Überrieselung neue Gebiete für Ansiedlungen und die Landwirthschaft schaffen und das Nationalvermögen um Millionen erhöhen wird.

Gibt es eine Unternehmung, welche durch die wohlfeilste Triebkraft eines bedeutenden Wassergefälles Hunderte von Mühlsteinen in Bewegung setzen und andere technische Unternehmungen und Industriezweige in das Leben rufen wird: so ist es wieder dieser Canal, durch den ein Wassergefälle von 10 Klafter Höhe gewonnen wird in einer Gegend, die sich bisher mit den primitivsten Mühlen, wie sie vor Jahrtausenden bestanden, behelfen musste.

Gibt es eine Unternehmung, welche ein ungeheures Ersparniss von Geld und Zeit, die gegenwärtig bei dem mit hundert Gefahren und zeitraubenden Hindernissen verbundenen meilenweiten Umweg nach Pest vergeudet wird, zur neuen erhöhten landwirthschaftlichen Production zur Verfügung stellen kann: — so ist es eben wieder der Donau-Theis-Canal, der diesen Umweg um 44 und bezüglich Csongrád um 50 und 90 Meilen abkürzen wird.

Gibt es eine Unternehmung, welche die Stadt Pest, wenn der wirklich grossartige Plan der Ingenieurs Reiter nicht zur Ausführung kommen sollte, von durch-

sickerendem Donauwasser und den schädlichen Ausdünstungen, womit die Cloaken Luft und Trinkwasser hier verderben, befreien und zugleich mit den so unentbehrlich gewordenen wohlfeilen Brennmaterialien versehen soll; so ist es nur dieser Canal, dessen Sohle tief unter das Niveau*) des kleinsten Wasserstandes der Donau gelegt wird, dadurch alle Ausflüsse der Stadt absorbiren, den Canal unter allen Umständen fahrbar erhalten und eine ununterbrochene Zufuhr von Holz und Steinkohlen ermöglichen wird.

Gibt es endlich ein Unternehmen, welches sobald derselben der gesetzliche Schutz der Regierung durch unmittelbare Betheiligung oder Zinsengarantie der nöthige Credit gesichert wird, schnell die nöthigen Capitalien zufliessen werden: so ist es eben wieder dieser Pestszediner Canal, dem auch die Capitalisten und die Börse bei der Gewissheit eines bedeutenden Erträgnisses ihre Aufmerksamkeit allsogleich zuwenden werden.

Es möge daher jeder Patriot, dem das Wohl seines Vaterlandes näher am Herzen liegt, als ein engherziges Parteiinteresse, diese Canalunternehmung aus allen Kräften unterstützen und jede Opposition verstummen machen, der nur die Eitelkeit, seiner eigenen Meinung Geltung zu verschaffen, zum Grunde liegen kann.

*) 7' unter dem 0 Punkt.

...den Wasser und den schädlichen Ausdün-
...womit die Quellen mit dem Trinkwasser über-
...betrieben werden und zugleich mit dem so unentbehr-
...geworbenen wohlthätigen Elementen versehen
...so ist es mit dieser Canal, dessen Sohle tief unter
...des (wegen) des letzten Wasserstandes der Damm ge-
...legt wird, dadurch alle Ausflüsse der Stadt abschneiden
...im Canal unter allen Umständen sicher erhalten und
...eine ununterbrochene Zufuhr von Holz und Steinkohlen
ermöglicht wird.

...Es ist es endlich ein Unternehmung, welcher sobald
...beschreiben der gesetzlichen Schritte der Regierung, durch
...namentliche Beförderung oder Missgunst der öffent-
...ge Credit gegeben wird, selbst die höchsten Capitalien
...sufficieren werden; so ist es eben wieder dieser Canal-
...gehöriger Canal, denn auch die Capitalisten und die Banca
...die der Gewissheit eines bestimmten Ertrages über
...Annehmlichkeit alsogleich zuwenden werden.

...Es mag daher jeder Patriot, dem das Wohl seines
...Vaterlandes nicht an Dingen liegt, als ein wichtiger
...des Vaterlandes, diese Unternehmung vorzustellen
...kürzlich unterstützen und jede Opposition vorzustellen
...nachher, der nur die Ehrlichkeit seiner eigenen Meinung
...Erklärung zu verschaffen, zum Grunde liegen kann.

1. Beilage.

Die Länge des Pest-Szegedin-Kulaer-Canals.

1. Section von Pest bis zur Abtheilung in Puszta Szarvas
94,515°

(94,515° = 23 Meilen 2515°)

2. Section von Puszta-Szarvas bis Szegedin 11,600°

(11,600° = 2 Meil. 3,600°)

3. Section von Puszta-Szarvas bis Theresiopel 13,000°

(13,000° = 3 Meilen 1000°)

4. Section von Theresiopel bis Kula 34,776°

(34,776° = 8 Meilen 2,776°)

Im ganzen beträgt daher die Länge :

153,,891° oder 38 Meilen 1891 Klfr.

I. Beiträge

Die Länge des Post-Straßen-Kanal-

1. Section von Post bis zur Abtheilung in Poststrasse

94,215

94,215 = 24 Meilen 2515)

2. Section von Poststrasse bis zur Abtheilung 11,100

11,600 = 2 Meilen 800)

3. Section von Poststrasse bis zur Abtheilung 18,000

18,000 = 3 Meilen 1000)

4. Section von Poststrasse bis zur Abtheilung 24,175

24,175 = 3 Meilen 275)

Die Summe beträgt daher die Länge

152,990 Meilen 2515)

II. Beilage.

Höhe des Capitals, welches der Bau des Pest-Szegediner-Theresiopel-Kulaer Canals erheischen wird, nach dem vollständigen Präliminar des Oberingenieurs Charles Léger.

1. Section von Pest, bis zur Puszta-Szarvaser Abtheilung	16,250,000 fl.
2. Section von Puszta-Szarvas bis Szegedin	870,000 „
3. Section von Puszta-Szarvas bis Kula (am Franzens-Canal)	<u>4,260,000 „</u>
Im ganzen	21,380,000 „

In diese Suume sind auch alle Kosten der technischen Arbeiten, welche die Bewässerung erheischt, eingerechnet, eben so die der drei grossen Hafan und der elf Wasserbehälter (Bassins.)

Dr. Ballagi Géza

Die hier beiliegende Urkunde ist ein Nachlassvertrag, welcher der Frau des Verstorbenen, seiner Erbschaftsquote, die Hälfte des Vermögens, bestehend aus dem in der Urkunde bezeichneten Grundstück, überträgt.

Die Urkunde ist am 1. März 1900 in Budapest, im Hause des Notars, vor dem Notar Dr. Ballagi Géza, im Beisein der Ehefrau des Verstorbenen, Frau Dr. Ballagi Géza, abgefasst worden.

Die Urkunde ist am 1. März 1900 in Budapest, im Hause des Notars, vor dem Notar Dr. Ballagi Géza, im Beisein der Ehefrau des Verstorbenen, Frau Dr. Ballagi Géza, abgefasst worden.

Dr. BALLAGI GÉZA.

Die Urkunde ist am 1. März 1900 in Budapest, im Hause des Notars, vor dem Notar Dr. Ballagi Géza, im Beisein der Ehefrau des Verstorbenen, Frau Dr. Ballagi Géza, abgefasst worden.

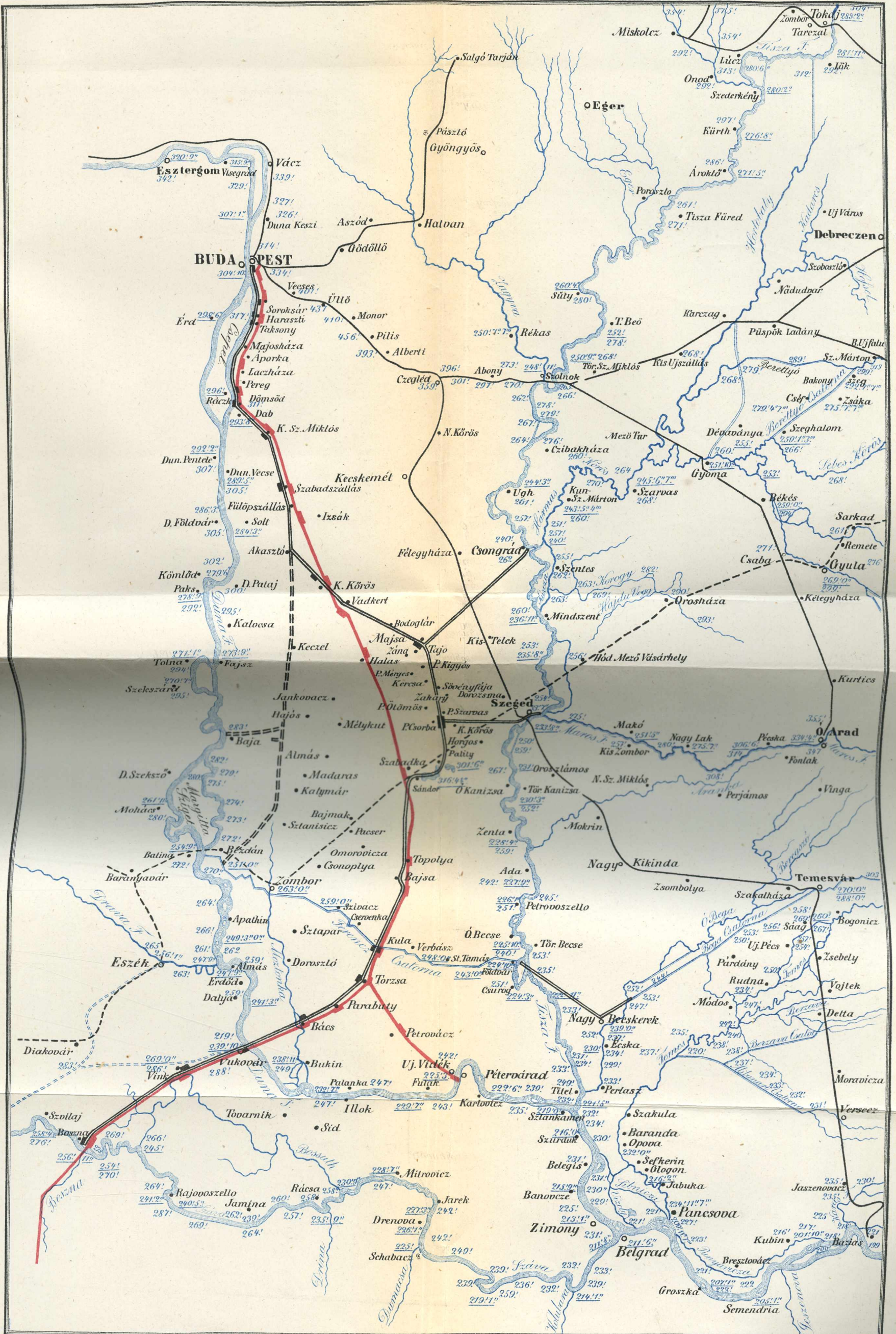
In der Urkunde sind auch alle Kosten des Nachlasses, welche die Erbschaftsquote des Verstorbenen betreffen, festgesetzt worden. Die Urkunde ist am 1. März 1900 in Budapest, im Hause des Notars, vor dem Notar Dr. Ballagi Géza, im Beisein der Ehefrau des Verstorbenen, Frau Dr. Ballagi Géza, abgefasst worden.

Dr BALLAGI GÉZA.

Li[72 0076 934]

A DUNA-TISZAI CSATORNÁZÁSI HÁLÓZAT

és a Pest-Spalatroi vaspálya tervrajza.



Ausztriai mérföld 14,67 = 1 Fok.

Nyomt. Lechner Testvérek Pesten.

JEGYZET:

- A ——— vonal a tervezett csatorna. — A (fekete) ——— vonal egy lecsapolási szárny csatornya. —
- A ——— vonal a tervezett Pest, Szabadka, Szalotri, vaspálya egy Újvidéki szárnyvonallal. —
- létező vaspálya vonalak. — - - - - építésben lévő. — Nagy Váradi — Fiumei vonal. —

