

ZACHAR Péter Krisztián
BOÉR Laura
BOÉR Hunor

Erdély folyóinak leírása az 1820-as évekből

(A közlésről)

Az Osztrák Hadilevéltárban őrzött, most közölt szöveg(változat) 1824 és 1828 között született, a nagyfejedelemiség vízi útként használatos vízfolyásait tárgyalja. Település-, gazdaság-, ipar-, had- stb. történeti forrás értékű. A német nyelvű dokumentumra dr. SALLAI János hívta fel CZIMBALMOS-KOZMA Csaba sepsiszentgyörgyi alpolgármester figyelmét, aki fénymásolatát átadta a Székely Nemzeti Múzeumnak. A fordítás BOÉR Laura munkája, a német eredetivel egybevetette és közlésre előkészítette ZACHAR Péter Krisztián.

Bevezetés

Múltunk megismerésének fontos adalékát szolgáltatathatják a különböző korokban elvégzett topográfiai értékelések és feljegyzések. Ismereteink szerint a 18. századtól kezdődően rendszeresen másolták, gyűjtötték, sőt őrizték a különféle térképeket. Magyarország történelmi helyzetéből adódóan a Mohácstól Trianonig tartó négy száz évre vonatkozó, a magyar múlt kisebb-nagyobb jelentőségű eseményeit tükröző levéltári-térképtári anyagok legnagyobb része mindmáig Bécsben található. A közös HABSBURG-uralomból és birodalmi szintű kormányzásból fakadóan így van ez a hadsereg kezén lévő térképek, valamint a hazánkra vonatkozó különféle katonai felvételek, tervrajzok és országleírások esetében is. Ezek egy részének szakszerű történelmi feltárása már korán megtörtént, így például EPERJESY Kálmán 1929-ben közzétett munká-

jában elvégezte a magyar vonatkozású, Bécsben fellelt összes térképanyag katalogizálását, és ilyen módon könnyítette meg az összes akkor fellelhető irat mellékletét jelentő vagy önálló térképet időrendben követő segédletével a későbbi kutatók munkáját.¹

Ennek a nagyívű feltárómunkának ellenére máig számos térkép és mindenekelőtt a hozzájuk kapcsolódó részletes leírás hasznosítatlanul fekszik el az Osztrák Hadilevéltár iratállományai között. Ezek közé az anyagok közé tartozott mindeddig a K-VII-k-327 jelzetű „Leírás” a bécsi Kriegsarchiv térképtárának gyűjteményéből, amelyre dr. SALLAI János (Budapest) hívta fel a közlétezők figyelmét.

Az iratanyag kézbevétele egyértelművé teszi, hogy jelen „Leírás” esetében egy korabeli másolatról van szó, amely az utolsó fólió végére tett feljegyzés szavai szerint 1843-ban készült. Magáról a szöveg létezéséről beszámol EPERJESY is, aki levéltári segédlete VII. fejezetében, az országleírások között a 2. alfejezetben sorolja fel az Erdélyre vonatkozó forrásanyagokat. Ezek között (1904. sorszámmal) szerepel az itt közzéteendő „Leírás Erdély gazdagabb vizű folyóiról, úgymint a Marosról, az Oltról, a Szamosról, az Aranyosról, a Székelyóról, a Sebesről (vagy Dragánról), a Nagy-Küküllőről, a Cibinről, azután a Códrról és a Sebesvízről. Lapokból egybefűzött írás”². Azonban EPERJESY sem tudott már többet eme szövegállományról. Besorolása szerint a valóságnál jóval korábbra datálta, ugyanis előtte egy 1738-as, míg utána egy 1740-es forrásanyag következik.

A „Leírás” magja már II. József társuralkodói és önálló uralmi időszakával (1765–1790) kapcsolatba hozható, az császári-királyi rendelet alapján Magyarországon elvégzett első katonai felméréssel. Mint azt BORBÉLY Andor és NAGY Júlia meghatározó elemzésükben már 1932-ben kimutatták, 1763 és 1787 között sor került a teljes birodalom felmérésére. Ebbe a folyamatba illeszkedett először 1766 és 1773 között Magyarország határterületeinek, így Felső-Magyarországnak, Erdélynek és a Temesi Bánságnak a felmérése, majd 1782 és 1787 között Magyarország teljes és Ausztria belső területe

* Budapest, Adria sétány 5F, H-1148

** Baraolt, Trandafirilor Bl. 5A/19, RO-4023

*** Sf. Gheorghe, N. IORGA 12, Bl. 22C/2, RO-4000



zömének görccső alá vétele. Az első katonai felmérés Erdéllyel kapcsolatos munkálatai 1769 és 1773 között folytak, amely során Erdély teljes területéről 280 szemelvényt készítettek. Ezeket 1776-ban még kiegészítették a Moldva és Havasalföld határvidékének térképanyagaival.³ Az akkori felmérési adatok és országleíró közlések fontos adalékokat szolgáltathattak a jelen „Leírást” összeállító még ismeretlen szerző(k)nek.

Ugyanakkor a szöveg tartalmaz számos olyan évszámot és többletinformációt, amelyek csak későbbi leírások felhasználásából, illetve későbbi helyszíni felmérések elvégzéséből adódhatnak. Az első katonai felmérés lezárásával szinte egyidejűleg ismerték fel a még pontosabb és részletesebb, egységes eljárás alapján végzendő újabb felmérés szükségességét. Ebből kifolyólag 1806 és 1869 között I. Ferenc, V. Ferdinánd és I. Ferenc József uralkodásának ideje alatt elvégezték a teljes HABSBERG-birodalom második katonai felmérését. A munkálatok már a 19. század első évtizedében megindultak, ekkor az osztrák nyugati tartományokat vették vizsgálat alá (Vorarlberg, Tirol, Salzburg). Magyarország területének az újabb feltérképezése csak 1819-ben kezdődött meg, és a háborúk és forradalmak okozta megszakításoknak köszönhetően mintegy ötven éven át tartott. Erdély, akárcsak az első felmérés idején, most is mint külön tartomány szerepelt a felmérésben, és 1853-tól 1868-ig összesen 49 felvételi lapot készítettek róla.⁴

Már ennek a munkának egyfajta felveze-téseként felmerülhetett jelen forrásanyagunknak az összeállítása.

A tényleges összeállítás datálásához abból indultunk ki, hogy a szöveg szerint néhány éve felszámolt miriszlói sólerakóhelyet 1821-ben még működőként tünteti föl a **Calendarium novum et vetus ad annum vulgorem MDCCCXXI** kolozsvári kiadású sematizmus, de 1822-ben már nincs benne az azévi kötetben. A néhány évet legalább három évnek tekintve (kettőre még feltehetően pontosan emlékeztek volna a felvétel idejében), a „Leírás” így nem lehet korábbi 1824. évinél. Másrészt a Székely Nemzeti Múzeumban is kéznél levő 1835-ös FLODER-litográfiájú atlaszban (**Strassen Karte der Oesterreichischen**

Monarchie, 1:864 000) már szerepeltek a kézirat tartalmazta pontos vízadatok. Ennek megfelelően a budapesti Hadtörténeti Intézet Térképtárában az 1820–30-as évek anyagát néztük át, elsősorban a *Strassenkarte* típusú térképeket és atlaszokat, mivel a „Leírás” adatai ezekre jellemzőek. A SCHÉDIUS–BLASCHNEK-féle 1833–38-as **Magyarország ... földabrosza**, de már az 1832-es FLODER-féle **Strassenkarte von Ungarn** tartalmaz ilyeneket, illetve első a szövegbeli helynevek jórészét is, utóbbin pedig ugyancsak rajta találtuk tutajozható folyóként pl. a szövegben is említett, jelentéktelen Sebes- és Székelyó-patakokat Erdély és a Partium határán. Ez utóbbi 9 térképlapja azonban nem foglalja magába az Erdélyi Nagyfejedelemség területét.

A legkorábbi hasonló térképnek az 1:432 000-es léptékű **Strassen Karte des Grossfürstenthums Siebenbürgen Die zur Militair Grenze Siebenbürgens gehörigen Ortschaften sind mit einer anderen Schriftgattung beschrieben** bizonyult. Ezt a térképet 1828-ban adták ki, és csaknem valamennyi konkrét szövegadatunkat megjeleníti, tehát a „Leírás” több mint valószínű, hogy ezt készítette elő. Néhány részlet tovább árnyalhatja a kérdést (pl. a térképen meg nem jelenő Székasszó vagy az Aranyos folyó malmái), ahogy a „Leírás” datálása is minden bizonnyal pontosítható még (pl. a Marosújvárnál létesítendő lovaglólóra betervezett javaslat levéltári azonosítása vagy a radnóti kastély bérleti adatai), de az 1824–1828-as keletkezési periódussal a többi adat is egybevág (pl. a marosvécsi kastély volt birtokosaként említett KEMÉNY Simon valószínűleg a vécsi KEMÉNY-ágbeli IV. Simon, örökösei 1806-ban és 1812-ben születtek – és ha csakugyan róla van szó, akkor éppenséggel 1826 utánra szűkíthetjük a szöveg keletkezését, mert ekkor hunyt el). EPERJESY besorolása mindenestre nem helytálló, hiszen, bár évszám nélkül tesz említést a forrás létezéséről, mégis két 18. század közepére datált szöveg közé ágyazza be.

Az itt bemutatásra kerülő forrás esetében minden bizonnyal nem a „Leírás” eredetijével, sokkal inkább egy később, mint arra már utaltunk, 1843-ban elkészített másolatával van dolgunk. Maga a másolat egy kéztől ered, de a cím minden



bizonyról mástól származik. Magában a „Leírás” szövegében sem a szerzőre, sem az esetleges másolóra, sem a címadóra, sem pedig az iratot megrendelőre tekintettel nem találunk semmiféle utalást. Ugyanakkor maga az irat tartalma arra enged következtetni, hogy az eredeti minden valószínűség szerint a császári-királyi Udvari Haditanács valamely részlegénél készült. A másolat utolsó oldalán található zárófeljegyzés szerint, amely grafológiai nézve valószínűsíthetően a címet adó kéztől származik, a másolat elkészítésére a (Hadi-) szertárfőnök adhatott utasítást. A szertárfőnök alárendeltségébe tartoztak a tüzérségi és műszaki ellátottság szempontjából az erődítmények, várak, palánkok. Ezek felszerelése és ellátása tekintetében elengedhetetlen volt a szállítás különböző módozatainak felmérése és értékelése. Főleg, ha figyelembe vesszük, hogy a korabeli szállítási nehézségek miatt, amikor is csak a tavaszi hóolvadás felszáradását követően és az őszi esőzések beálltát megelőzően lehetett „országos járművekkel” (értsd szekerekkel) biztosítani az utánpótlást és szállítást, meghatározóvá emelkedett volt a vízi szállítás jelentősége. Közismert és számos adattal alátámasztott tény, hogy a középkortól kezdődően Magyarország területén nagymértékben kihasználták mindenekelőtt a Duna, majd természetesen a Tisza, a Dráva és a Száva ilyen adottságait. Ugyanakkor mindmáig feltáratlan maradt az erdélyi folyók hadijellegű szállításra történő alkalmazása, noha már az első katonai felmérés is kiemelten foglalkozik e kérdéskörrel. Ez annál feltűnőbb, mert az Erdélyi medence folyóvizei kevés kivétellel a Tiszába, majd a Dunába jutnak. Ezért főleg erdélyi, de összmagyar, sőt a HABSBURG-birodalom egészére kiterjedő jelentőségű forrás a most közzéteendő „Leírás”, amely már címe szerint is „Erdély gazdagabb vizű folyóiról” szól.

A „Leírás” sorra veszi jelentőségük szerint a Marost, az Oltot, a Szamost, az Aranyost, a Székelyót, a Sebest, a Nagy-Küküllőt, a Cibint, a Códót és a Sebesvizet. Valamennyivel kapcsolatban megadja a pontos eredetet és a vízfolyás útját, felsorolja a folyókhoz köthető legfontosabb településeket és az ott végzett különböző tevékenységeket.

Magyarország első katonai felmérését a velencei születésű Domenico FABRIS ezredes és a magyar JENEY Lajos Mihály őrnagy vezetésével végezték a szakemberek, de a közös német nyelven. A jelen vizsgálatunk tárgyát képező forrásállományban is érdekesen tükröződnek a korábbi leírások és felmérések nyelvi vonatkozásai. Számos máig meghatározó jelentőségű településnél, ahol (elsősorban) magyar lakossággal találkozhattak, a magyar földrajzi megnevezést veszi át ez a „Leírás”. Ugyanakkor azon esetekben, ahol vegyes lakosságú településről vagy területről volt szó, szerepelteti a magyar nevet és a román megfelelőt, esetleg a német elnevezést is. Erre jó példa a „Leírás” címében is előforduló Sebes folyó, melynek neve mindvégig magyar és román formában párhuzamosan szerepel a szövegben, Sebes és Dragan néven. Hasonlóképpen, a Sebesvíz bárhol forduljon is elő a szöveggörnyezetben, mindvégig a magyar és a német Mühlbach megnevezésével közösen szerepel. Ugyanígy mindkét nyelven, párhuzamosan, a magyar és a szász lakosságra tekintettel német nyelven is felbukkanó településnév például Földvár, azaz Marienburg. Itt a szöveg meg is említi, hogy a Földvár elnevezés helyett a lakosság „népiesen” a Marienburg nevet használja. Természetesen számos szász lakosságú település esetében a szöveg nem ad meg másnyelvű megnevezést, csakis a német helynevet, így Grossau (Kereszténysziget), Neppendorf (Kistorony) vagy Mühlbach (Szászsebes) csak német nyelvű megnevezésével található meg a „Leírás” oldalain. Ugyancsak német nevével szerepelnek a szöveggörnyezetben azok a jelentősebb települések, amelyek az adminisztráció által ismert, Bécs szempontjából kézzelfogható és meghatározó területekkel voltak kapcsolatban, teljesen függetlenül az adott terület lakosságviszonyaitól. Erre talán a legszembetűnőbb példa Carlsburg, azaz Gyulafehérvár, Hermannstadt, azaz Nagyszében, vagy Klausenburg, azaz Kolozsvár megnevezése, amelyek az egész „Leírásban” koherens módon ezeken a német neveken fordulnak csak elő.

A „Leírás” kiemelt figyelmet fordít a vízi szállítással kapcsolatos alapvető kérdésekre,



majd részletezi a hajózáshoz és főleg a tutajozáshoz elengedhetetlen helyi ismereteket. Így többek között minden egyes folyó kapcsán megjegyzi a kiaknázatlan szállítási potenciált, valamint pontosan bemutatja, hol, milyen nehézségekkel kell számolnia a folyóvízen útra kelőknek. Minden egyes folyóval kapcsolatban leírja a hajózást és általában a vízi szállítást akadályozó malmok, malomgáták és természetes akadályok (sziklák, homokpadok, sekély víz stb.) elhelyezkedését.

Érdekes megfigyelni, hogy az itt közölt szöveg tartalmazza ugyan Erdély legjelentősebb folyóvizeinek bemutatását, így a Maros, az Olt, az Aranyos és a Szamos vidékének és lehetőségeinek pontos tárgyalását, ugyanakkor nem tér ki pl. a kisebbik Küküllőre. Hasonlóképpen, nem foglalkozik jelen „Leírás” a Nyárad, a Sztrígy, a Lápos, az Ompoly folyók jellemzésével, közlekedésügyi és gazdasági adottságaival, noha ezek méretüket tekintve nagyobbak vagy jelentősebb csatlakozásúak, mint akár például a Sebes. Ugyanakkor részleteibe menően felvázolja a jelentősnek nemigen nevezhető Székelyó, Cibin, Cód és Sebesvíz környezeti, gazdasági, hajózási és hadügyi adottságait. Ha mindemellett figyelembe vesszük dr. HUNFALVY János korszakalkotó és máig alapvető munkáját a korabeli Magyarország természeti-földrajzi adottságairól, méginkább érdekessé válhat a folyók kiválasztásának módszere. Ugyanis HUNFALVY épp csak pár sor erejéig emlékezik meg mind a Cibinről⁵, mind a Códról⁶, és még ennyire sem méltatja a Székelyó vagy a Sebesvíz folyóvizeket. A későbbi kutatásoknak tehát fontos kérdése lehet a leírásban szereplő folyók sorrendiségének és kiválasztásának vizsgálata, hiszen valószínűleg nem véletlenül az ebben a „Leírásban” részletezett folyóvizekről terjedt el Bécsben, hogy tutajozásra alkalmasak vagy esetleg hajózásra is kiaknázhatóak. Feltehetőleg a szöveg maga segíti a magyarázat megtalálását – utóbbi két folyóvíznek, Erdély határán, már Nagyvárad szempontjából volt jelentősége.

A „Leírás” nagy jelentőségű forrás, hiszen a benne szereplő ismeretanyag messze túlmutat a gazdaságföldrajzi vonatkozásokon, tar-

talmaz számos település-, ipar-, gazdaság- és hadtörténeti ismeretanyagot is. Részletesen bemutatja a kiszemelt tíz erdélyi folyóhoz kapcsolható fakitermelés és faszállítási szokásokat, a hajózás és tutajozás (akár hadi célokra kiaknázható) lehetőségeit, a sószállítás útvonalait, a folyók mentén elterülő különböző tárolási kapacitásokat, a folyókat szegélyező utak állapotát és használhatóságát, az esetleges hadi jelentőségű őrhelyek és állomáshelyek, vámhivatalok elhelyezkedését. Ezen túlmenően számos adalékkal szolgál még néprajzi, mentalitástörténeti és más területeken is.

Mindezek alapján jószívvel ajánlják a forrást kiadók jelen „Leírás” mindazok számára tanulságos olvasmányként, akiknek fontos az erdélyi nemzeti önismeret, a múlt hiteles feltárása és a már távolinak tűnő egykori életmód megismerése.

Jegyzet

1. EPERJESY Kálmán: **A Bécsi Hadilevélár magyar vonatkozású térképeinek jegyzéke**. Szeged, Szeged városi nyomda és könyvkiadó Rt., 1929
2. Megfigyelendő, hogy az EPERJESY összeállításában szereplő cím és a forrásanyag első oldalán olvasható német cím nem azonos, kisebb eltéréseket tartalmaz. Az összehasonlítás végett német nyelven is idézzük a két helyen szereplő címeket. Az eredetiben: „Beschreibung (von) reichbewässerten Flüssen in Siebenbürgen als derer Maros, der Alt, des Szamos, des Aranyos, des Szekelye, des Sebes oder Dragan, des grössern Kukul, des Czibin, dann des Czedit und des Mühlbaches”. Ezzel szemben EPERJESY-nél: „Beschreibung der Flüsse Maros, Alt, Szamos, Aranyos, Szekelye, Sebes oder Dragan, Kokel, Czibin, Czedit und des Mühlbaches in Siebenbürgen”. Egyébként ilyen sajnálatos, vagy pontatlanságból, vagy különböző variánsok létéből fakadó eltérésre még több más példa is idézhető lenne.
3. Magyarország első katonai felmérésével kapcsolatban lásd bővebben: BORBÉLY Andor–NAGY Júlia: **Magyarország I. katonai felvétele II. József korában**. *Térképészeti Közlöny* 1932. december, 1–2. füzet, 35–85. o.
4. Magyarország második katonai felmérésével kapcsolatban lásd bővebben: EPERJESY Kálmán: **Kézirati térképek Magyarországról a bécsi levéltárakban**. *A Bécsi Collegium Hungaricum füzetei* III., Szeged városi nyomda és könyvkiadó Rt., Szeged, 1928
5. „Szerdahelytől D-re a Frumoásza regényes hegytömege emelkedik, melynek délkeleti legmagasabb sziklák kúpja a Csinrel. Ennek szívalakú, sziklatornyokkal övezett katlanában szép tengerszem van, ebből folyik ki a Seben vagy Czibin.” – Dr. HUNFALVY János: **A magyar birodalom földrajza különös tekintettel a néprajzi viszonyokra**. Atheneum R. Társulat kiadványa, Budapest, 1886, 807. o.
6. „Odább DK-re a Czód ered, mely éjszakkeleti irányban folyván, Talmácsnál a Szebenbe szakad.” HUNFALVY, 808. o.



Lefrás

Erdély gazdagabb vízi folyóiról, úgymint a Marosról, az Oltról, a Szamosról, az Aranyosról, a Székelyóráról, a Sebesről (vagy Dragánról), a Nagy-Küküllőről, a Cibinről, azután a Códrról és a Sebesvízről

Lapokból egybefűzött írás

Erdély: A folyók térképei és leírása

A folyók

A Maros folyó, e Nagyfejedelemség legjelentősebb folyója, a székely Gyergyószékben ered, a Gyergyó- és Csíkszéket átszelő Székasszó hegy északi lejtőjén.

A Maros folyó völgyében e folyó mindkét partján a következő jelentősebb helységek fekszenek, úgymint: Gyergyószékben a Maros bal partján Remete (Gyergyóremete) falu és tovább lefele Torda vármegyében Toplica (Maroshévíz) falu; e két településen az ottani kamarai (kincstári) fűrészmalmokban a sószállító hajók építésére deszkát vágnak és leúsztatják a Maros folyón Maros-Portus felé.

A jobb parton fekvő Vécs (Marosvécs) falu az ott található kastély miatt említésre méltó, amelyet egykor az erdélyi fejedelmek laktak, és jelenleg KEMÉNY Simon báró örökösének a tulajdona. Torda vármegyében fekszik a Maros jobb partján Szászrégen mezőváros, amely építőfa kereskedelemre jogosult. Ezt a gyergyói hegyekből nagy mennyiségben úsztatják le tutajon Szászrégen felé, és onnan részben ugyanezen mezőváros lakói a Maros folyón a Bánságba szállítják, részben idegeneknek adják el, akik a Bánságból az úsztatott fa felvásárlására érkeznek ide. Körülbelül 4 órával lennebb fekszik a bal parton Marosvásárhely városa, ahol a folyóra való tekintettel még jelentős az úsztatott fával történő kereskedelem. Küküllő vármegyében fekszik a bal parton Radnót falu, amelyet fiskális (kincstári) tulajdonként a gróf BETHLEN családnak adtak árendába.

Alsó-Fehér vármegyében eme folyó bal partján fekszik a fontos sókitermelő hely Marosújvár, ahol évente jelentős mennyiségű kősót termelnek ki, és hajón a Bánságba, Aradra és Szegedre szállítják. Marosújvártól kis távolságra fekszik a Maros jobb partján Felvinc mezőváros, és azután Miriszló falunál egy sólerakó hely, melyet azonban néhány éve felszámoltak, mert szekéren megszűnt a sószállítás Tordáról Maros-Portus irányába.

A Maros folyó völgyében fekszenek a folyótól 1/4 óra távolságra Nagyenyed, Tövis, Borbánd mezővárosok és Gyulafehérvár városa és vára, valamint 1/2 órával Gyulafehérvár alatt, közvetlenül a Maros jobb partján az a sólerakó hely Maros-Portusban, ahol a sószállító hivatal van, a sóhajók építése folyik, és több tágas sólerakat található. Maros-Portus alatt fekszik a balparton Alvinc mezőváros, mely különösen az ősz halvásár miatt méltó említésre, és a túlsó parton Borberek mezőváros. Szászváros székben fekszik 1/2 óra távolságra a Maros folyótól a bal parton Szászváros mezővárosa és a jobb parton Algyógy falu, mely az ott lévő meleg gyógyfürdő miatt említésre méltó. A Hunyad vármegyében fekvő Déva helyőrséggel és harmincad-állomással szemben található a Maros jobb partján Marossolymos sólerakó hely, ahonnan Halmágy és Belényes mezővárosok szárazföldi úton szerzik be sószerűségeiket. Két postaállomással Déva alatt fekszik a bal parton Dobra (Hunyaddobra) mezőváros, a jobb parton pedig Illye, és ott, ahol e folyó Erdély területét elhagyja, Zám falu. Ezek között a Maros folyó mentén fekvő helységek között magán a folyón létezik vízi összeköttetés, más városokkal azonban, amelyek nem közvetlenül a Maros mentén fekszenek, csak szárazföldi összeköttetés áll fenn.

A Maros folyó eredetétől a Zám falunál a Bánságba történő átfolyásig kanyarulataival együtt körülbelül 56 földrajzi mérföld hosszúságú.

Mivel a Maros folyó szintmérése még soha nem történt meg, így e folyó esését nem lehet megadni. Néhány évvel ezelőtt megmérték a sebességét Marosújvár sókitermelő helynél, és úgy találták, hogy másodpercenként 6 láb, tovább azonban ennél nagyobb; mindjárt lennebb Szászrégen mezővárosnál a Maros folyó rendes szélessége 35 öl, Marosújvárnál 50 és a Maros-Portusnál (Dévánál) 60–70 öl. A legkisebb mélysége Marosújvár és Maros-Portus között 2 láb, a legnagyobb 10–12 láb; Maros-Portus és a Bánsággal való határ között 3 láb, a legnagyobb 12–15 láb.

Mind a hajózás, mind pedig a folyó mentén fekvő falvak és azok telkeinek és földjeinek a biztosítására a következő vízi építmények léteznek, úgymint: Marosújvár sókitermelő helynél a bal parton, a sóraktárak előtt egy 181 öl hosszú partmegerősítés, amely a legkisebb vízállás magasságáig egymás mellé sorakoztatott cölöpökből áll, ezen a magasságon felül pedig rőzseköteg-támfalból. Azonkívül, a sólerakaton felül a bal parton két, szemben a jobb parton ugyancsak két és tovább, lennebb három sarkantyú található, részben, hogy a partot az alámosás ellen biztosítsa, részben, hogy az áramlást a sórakodó helynél a sóraktártól távol tartsa. Marosújvár alatt, Veresmart falunál, ahol a vízi sószállítás miatt még 1805-ben és



1806-ban átvágásokat végeztek, nagy rőzsekőteg-záróművek vannak.

A miriszlói sószínektől valamivel feljebb a folyó jobb partján 3 sarkantyút alakítottak ki, hogy az itteni, a hegy lejtőjén e mellett a fészter mellett elvezető postautat biztosítsák. Jóllehet ezt az utat jelenleg földomlás veszélyezteti, a tartományi építési igazgatóság mégis e kanyarulat átvágását indítványozta. Maros-Portusnál a hídon felül a bal parton Váralja falunál már több évvel ezelőtt négy rőzsekőteg-sarkantyút kellett elhelyezni, hogy a folyó többnyire egyenes irányát a híd felé megtartsák. A hídon alul a jobb partot sóraktárak szegélyezik, és rőzsekőtegekkel van kirakva. Ugyanilyen partmegerősítés van a marossolymosi rak-tárak sórakodó helyén a Maros jobbpartján. A sórakodó helynél valamivel fennebb a bal parton, egy öbölben három sarkantyút kellett készíteni.

Jelenleg a Maros folyó mentén még nincs lo-vaglóút, de a magyar udvari kamara már indítványozta ennek létrehozását.

A remetei kamarai fűrészmalmok vidékétől Gyergyószékben a Maros folyó Marosújvár sókitermelő helyig csak tutajjal, onnan Erdély határáig és tovább a Tiszáig hajóval járható; de vitorla nélkül hajóznak.

A tutajozás akadályai a Maros folyó eredetétől Marosújvárig a folyómederből Toplica és Vécs falu között kiálló sziklák, és a Marosújvár, éspedig a Vécs, Szászrégen, Gernyeszeg, Sárpaták, Sáromberke, Várhegy, Szentanna, Marosvásárhely, Szentkirály, Meggyesfalva, Szentpál, Ugra, Csapó (Maroscsapó), Radnót, Ludas, Gezse, Csúcs (Maroscsúcs) falvknál és Marosújvárnál lévő malomduzzasztó-gátak. Marosújvártól lejjebb a hajózást zátonyok akadályozzák, mégpedig Gombás (Marosgombás), Koslárd, Akmár és Rápold magasságában, ahol a folyó több ágra oszlik, és szigeteket képez, amelyek között a hajók alacsonyabb vízállásnál csak nehezen tudnak továbbjutni; azután a hajómalmok Szászújfalva öbleiben, Alvinc alatt és Illyénél, valamint az alacsonyabb vízállásnál a folyómederből kiálló szirtek és sziklák Arany, Lesnyek és Tisza vidékén.

A gyergyói hegyekből 8–9 öl hosszú fenyőgerendákat úsztatnak le Marosvásárhelyig, de csak 1/4-es tutajokban, melyeket aztán Marosvásárhely alatt Malomfalva falunál egész tutajokká kötnek össze, miután a Maros folyóba addigi kisebb patakokon kívül a Gyergeny (Görgény) és Lutc (Lúc) folyó is betorkollik. A sóhajók, melyek Marosújvár sókitermelő helynél kezdik meg útjukat, 12 öl hosszúak, 3 öl szélesek és közepén 4 láb mélyek.

Közepes vízállásnál a hajókra Marosújvártól Maros-Portusig 4–500, nagyobb víz esetén 5–600 mázsa sót rakodnak, és Maros-Portustól a határig, ahol a Maros a nagyon jelentős Aranyos folyó, a két Kükül-

lő, az Ompoly, a Sebes és a Sztrigy folyó révén már megnövekedett, alacsony vízállásnál 600, magasabbnál azonban 7–800 mázsát, ezért a Marosújvárról jövő sóhajókra a Maros-Portusnál lévő sóraktárakból arányosan hozzárakodnak.

A tutajok Gyergyószékből Malomfalva faluig, ahol minden tutaj ki szokott kötni, 5–6, onnan pedig Marosújvárig 2 napot mennek.

A sóhajók közepes vízállás és nyugodt időjárás esetén Marosújvártól Maros-Portusig 1 1/2 nap alatt teszik meg az utat, míg Maros-Portustól a határig 3 nap alatt; felfelé azonban a határtól Maros-Portusig 7 és onnan Marosújvárig 3 nap alatt.

Miután az építőfát Malomfalvánál egész tutajokba kötötték össze, ezen tutajok továbbviteléhez csak két emberre van szükség, úgyhogy a többieket, akikre Malomfalvaig szükség van, el lehet bocsátani.

A sóhajókon ellenben az egész út alatt 7 ember található mindegyik hajón. A visszaúton 6 fő vontatja a hajót, míg a 7. kormányosként irányítja.

A Maros folyón Gyergyószéktől Marosújvárig létező gyakori malomduzzasztó-gátaknál, amelyeknél a tutajoknak át kell haladniuk, ezen malmok tulajdonosainak a károk megtérítéseként vámilletéket kell leróni, melynek azonban nincs törvényes alapja. Az illeték meghatározása többnyire a malomtulajdonosok önkényétől függ. A vámilleték vagy fuvardíj nem javasolható, mert egyáltalán nem szállítanak árukat. Marosújvár alatt a kifolyásig már nincsenek duzzasztók, és így vámok sincsenek.

A tutajozás és hajózás előnyei, melyeket jelenleg a Maros folyón hasznosítanak, abban állnak, hogy az építésre való fenyőfát a gyergyói hegyekből az ország alsóbb részeibe, leggyakrabban a Bánságba tudják szállítani, ahol hiányoznak a fenyőerdők. Marosújvár sókitermelő helyről is többnyire kincstári hajókon szállítják az ott kitermelt sót Maros-Portus és tovább Arad és Szeged felé. A legjelentősebb a hajózás azonban Maros-Portustól Aradig, ahol a sóhajókon kívül még Hunyad vármegye egyes földbirtokosainak is vannak hasonló hajói, szám szerint 12, melyekkel bort, pálinkát és gyümölcsöt visznek Aradra és Szegedre, onnan pedig mindenféle gabonát hoznak Erdélybe. Június és július hónapban évente 4, 5 vagy 6 katonai lakóhajó jön, amelyek Ausztriából szövetet, vásznat, zsinetet stb. hoznak a Gyulafehérvár várában található cs. kir. katonai gazdasági bizottságnak, azután puskaport, ként, salétromport stb. ugyancsak Gyulafehérvárra. Ezeknek a hajóknak 6–800 mázsa a rakományuk és 50 ember vontatja őket.

A szerencsétlenségek elkerüléséért és következképpen a hajózás elomozdítására fennáll a rendelkezés, hogy a Maros folyót Marosújvártól kezdve a



Bánság határáig és onnan a Tiszáig minden év júliusában és augusztusában a kamarai pénzalap költségére megtisztítják a fatörzsektől és gyökerektől, és a part mellett gyalogutat vájjanak.

A tutajozás és hajózás megkönnyítéséért hasznos lenne felrobbantani a Maros folyóban Toplica és Vécs között található sziklákat és a kanyarulatok átvágása révén elhárítani a zátonyokat Gombás (Marosgombás), Koslárd, Akmár és Rápold magasságában.

Mesterséges összeköttetés a Maros folyóval nincs, se folyamtérkép vagy csatornakészítési és egyáltalán a folyó hajózhatóvá tételére vonatkozó javaslat.

Az Olt folyó Csíkszékben ered, ugyanazon Székasszó hegy déli lejtőjén, melynek északi lejtőjén a Maros folyó ered. Az Olt folyó partjain a következő jelentősebb helységek fekszenek: Csíkszékben Domokos falu, Madéfalva, Csíkszereda mezőváros és Csíkszentsimon falu. Háromszékben Sepsiszentgyörgy mezőváros, Illyefalva, Hidvég, Bölön és Nagyajta. Brassó járásban Földvár (vagy Marienburg) helység, Magyaros és Apáca. Felső-Fehér vármegyében Mátéfalva, Királyhalma; Fogaras kerületben, melynek hosszán át az Olt folyó képezi a határt nevezett terület és Kőhalom, Nagysink és Újgyeház száz székek között, Fogaras mezőváros, Alsószombatfalva, Alsóúcsa, Alsóporumbák és Felek. A szebeni és talmácsi székben pedig Gireslau (Gierelsau, Fenyőfalva), Nagytalmács, Bojca az ott található Vörös-toronyi kastéllyal és harmincad-hivatallal, és végül Havasalföld határán a hajó-vesztégyár. Mindezek az Olt folyó mentén fekvő mezővárosok és falvak szárazföldi utak révén állnak érintkezésben mind Brassóval, mind pedig a szomszédos Moldvával és Havasalfölddel, mind egymással, minthogy az Olt folyón magán nincs vízi összeköttetés.

Eredetétől Havasalföldre való kifolyásáig a Vörös-toronyi hajó-vesztégyár előtt ez a folyó kanyarulataival együtt körülbelül 40 földrajzi mérföld hosszú.

Ennek a folyónak az esését sem határozták meg. Szélessége Sepsiszentgyörgyig 12 öl, a brassói kerületben 25 öl, Fogarasnál 40 öl és Felek falunál 45–50 öl; legkisebb mélysége Fogarason felül 3 láb, a legnagyobb 12 láb; Fogaras és a határ között a legkisebb mélység 4 láb, a legnagyobb 15 láb.

Ezen a folyón Glimboka falunál és Szakadát-nál rőzsekötegekből készült sarkantyúk találhatóak a part védelmére, és ugyancsak három sarkantyú Bojcanál az Olt folyó mentén található harmincad-hivatal épületének biztosítására. Eredetétől Sepsiszentgyörgy mezőváros alattig, ahol az Olt folyó magába fogadja a Fekete-Úgy folyót, az Olt nem alkalmas tutajozásra; az Úgy folyótól kezdve azonban az Olt elbírná a tutajokat és Fogaras alul a hajókat, ahogy a Maros is; mos-

tanig azonban sem a tutajozást, sem a hajózást nem próbálták ki. – Mivel a csíkszéki erdőségek nem adnak jelentős mennyiségű fenyőfát, és azt a fogarasi kerületben szekéren kellene a folyóig szállítani, a vízi út ezen a folyón nem kínál előnyöket.

Nincs folyamtérkép és szintfelmérés a folyóról, nem indítványozták a hajózhatóvá tételét sem; az utolsó török háború alatt II. József császár uralkodása idején a Vörös-toronytól Riminikig (Râmnicu Vâlcea) tartottak fenn hajózást élelmiszerszállítás céljából, evégből több jelentős sziklarobbantást végeztek a folyómederben a határon és Havasalföldön, az ehhez szükséges hajókat a fogarasi kerületben az Olt mentén fekvő Ucsa (Alsóúcsa) faluban építették, és a fát a kerület határhegységeiből vették.

A Szamos folyót két folyó alkotja, melyek egyike a radnai katonai körzetben Újradna helységénél, és a másik Kolozs vármegyében, a Magyarország és Erdély között fekvő határhegységéből, a Kalanyászából ered két ágából, Meleg- és Hideg-Szamos néven; az elsőt a Nagy-, a másikat Kis-Szamos folyónak hívják. A két folyó kevéssel Dés előtt egyesül.

A Nagy-Szamos folyó mentén Désig a következő jelentős helységek fekszenek, és pedig a radnai katonai körzetben Ó- és Újradna, Szentgyörgy, Kisrebra, Naszód, a 2. oláh határőr gyalogezred törzsének helye, azután Szála falu, ahol a Szalencia a Szamos folyóba ömlik. Belső-Szolnok vármegyében a Szamos folyó mentén fekszik Bethlen falu, ezen felül ömlik a Szamosba a Sajó a Beszterce folyóval egyesülve, és Retteg mezőváros.

A Kis-Szamos mentén fekszik Gyalu mezőváros, Kolozsvár szabad királyi város, Válaszút és Bonchida falvak, Szamosújvár város és végül a két folyó összefolyásánál Dés mezőváros.

Az egyesült Szamos folyó mentén fekszenek Belső-Szolnok vármegyében Kackó, Galgó, Nagylonca és Szurdok (Szurdok) falvak; Közép-Szolnok vármegyében pedig Zsibó, Szamosudvarhely, Széplak, Cíkó (Szamoscíkó), Sülelmed, Szélszeg, Gardánfalva, és a kővári kerületben a Szamos jobbpartján Lukácsfalva (Szamoslukácsi), Pribékfalva és Aranyos (Mezőaranyos), ahol az magába fogadja a Lápos folyót. Ezen a folyón nincs vízi összeköttetés.

A nagyobbik Szamos folyó hossza eredetétől a Dés mezővárosnál való egyesülésig körülbelül 15, a kisebbik Szamos folyóé a kanyarulataival együtt 14 földrajzi mérföld; végül az egyesült Szamos folyó hossza Déstől Magyarország határáig 18–19 mérföld.

Ezt a folyót nem térképezték fel, és a szintfelmérést sem végezték el, így az esése sem ismert.



A Nagy-Szamos rendes szélessége Naszódnál 24 öl, Bethlennél 40 és 50 öl között van; a Kis-Szamos szélessége Kolozsvárnál 15–16, Apahida és Válaszút között 24, Szamosújvárnál 30 öl. Déstől a határig az egyesült Szamos rendes szélessége 80 öl.

A Nagy-Szamos legkisebb mélysége 2 láb, a legnagyobb 10 láb, a Kis-Szamos legkisebb mélysége 1 1/2, a legnagyobb 9 láb. Dész és a magyar határ között a legkisebb mélység 3 láb, és a legnagyobb 12 lábban állapítható meg.

A radnai katonai körzetben Szálva helységnél a Nagy-Szamosba ömlő Szalenca folyón jelenleg Szálváig és onnan Dészig történik eladás céljával faúsztatás. Attól lejjebb sem tutajozás, sem hajózás nincs, noha a folyó nagyságára való tekintettel ezt kezdeményezni lehetne.

A tutajozás és hajózás akadályai a Nagy-Szamoson a malomduzzasztó-gátak Majca, Szentgyörgy, Kisilva, Kisrebra, Naszód, Szálva, Makód (Szamosmakód), Világosberek, Magosmart, Bethlen, Omlásalja, Árpástó, Szentmargitta és Míkeháza faluknál; a Szelenca folyón Telcsnél, Hordónál és Szálvánál vannak malomduzzasztó-gátak.

A tutajokat 5–7 öl hosszú fenyőgerendákból kötik össze, és Dészig úsztatják le, ahol eladják őket. A tutajok kedvező időjárás esetén az utat a radnai katonai körzettel Dészig 2 1/2 nap alatt teszik meg.

A malomduzzasztó-gátaknál az építőfa-úsztatók a keletkező károk megtérítésére a duzzasztó-tulajdonosoknak többnyire deszkát adnak, melyet magukkal visznek, és a malomtulajdonosok önkényük szerint igényelnek.

A tutajozás előnyei a Szamos folyón csupán arra korlátozódnak, hogy ezáltal a radnai katonai körzet Szelenca folyó menti erdőségeinek fenyőfáját, a 2. oláh határőr gyalogezred által lerótt erdőnapok ellenében használják, és a Dész körüli vidéket építőfával elláthatják. E tutajozás megkönnyítésére nincsenek előkészületek; ahhoz, hogy azt ugyanúgy, mint a Maros folyón, megkönnyítsék, különösen a malomduzzasztó-gátaknál kellene változtatásokat eszközölni.

A Kis-Szamoson malomduzzasztó-gátak vannak a Hideg- és a Meleg-Szamos menti Gyalunál, Szászfenesnél, Kolozsmonostornál, Kolozsvárnál, Szamosfalvánál, Apahidánál, Alsó- és Felsőzsuknál, Bonchidánál és Szentbenedeknél.

Déstől a határig a Szabófalvánál és Benedekfalvánál levő két malomduzzasztó-gáton kívül majdnem minden falunál kisebb rőzsegátakkal védett hajómalmok vannak.

Mesterséges vízi összeköttetés nincs. – Több évvel ezelőtt megpróbálták a Kis-Szamoson is bevezetni a tutajozást, és valóban úsztattak is a gyalui

hegyekből fenyő-építőfát Bonchidáig, de a földbirtokok nem folytatták ezt a kezdeményezést.

Jelentős előnyt kínál a Kis-Szamos annyiban, hogy minden évben 3000 öl tűzifát úsztatnak le rajta a gyalui hegységből Kolozsvárra.

1780-ban és 1786-ban, József császár idején jelentősebb tutajforgalmat bonyolítottak le a Nagy-Szamoson, a sót a dési és aknai (Székakna – BH.) bányákból szekéren szállították Dészre, ott nagyobb, a radnai katonai körzetből leúsztatott tutajokra rakták, és Magyarországra szállították, evégből akkoriban Désen alul minden duzzasztóművet eltávolítottak. Ez a rendelkezés az erdőségek kímélése és az építőfa árának csökkenése miatt szűnt meg, mert ezt emiatt túl nagy mennyiségben úszatták le.

Erről a folyóról sincs szintfelmérésen alapuló folyamterkép.

Az Aranyos folyó, mely a belőle kimosott jelentősebb mennyiségű arany miatt említésre méltó, Alsó-Fehér vármegyében, a magyar határon, Kalinyásza hegységben két forrásból ered, melynek egyikét nagyobb, a másikat kisebb Aranyosnak nevezik, és melyek valamivel Topánfalva felett egyesülnek. A nagyobb ág mentén fekszik Nagy-Aranyos falu és a kisebb mentén Kis-Aranyos és Ponor. Az egyesült Aranyos mentén fekszik Topánfalva, Bisztra, Muska, Lupsa, Muncsal, Aranyosbánya és Berzesd, ahol az Aranyos átfolyik Torda vármegyébe, amelyben a következő helységek fekszenek a folyó mentén, úgymint Alsó- és Felső-Szolcsva, Podsága (Alsó-Podsága), Nagy-Oklos, Vidaly és Borrév, Torda mezőváros, Gyéres (Aranyosgyéres) és Egerbegy, Aranyoslóna, Gerend (Aranyosgerend) és a Maros folyóba való torkollásánál Sósszentmárton. Borrév és Torda között fekszenek az Aranyos folyó mentén az Aranyosszékhez tartozó Várfalva, Sinkfalva (Sinfalva), Mészkö, Felső- és Alsó-Mihályfalva.

Több kisebb patak mellett ez a folyó fogadja magába Abrudbánya, Jára, Hésdát és Bányabükk vizeit.

Az Aranyos folyó nagyobbik ágának eredetétől a Topánfalva feletti egyesülésig a nagyobbik ág 5 és a kisebbik ugyanaddig a helyig 4 mérföldet tesz meg; onnan a Maros folyóba torkollásáig a hosszúsága 13 földrajzi mérföld. Az esés szintfelmérés hiányában nem adható meg.

Az Aranyos folyó szélessége Topánfalvánál 16–18, Tordánál 26 öl, a mélysége az előbbi helyen 2, Tordánál 5 láb lehet.

A folyó a fűrészmalmoktól kezdve, melyek Nagy- és Kis-Aranyos falvakban találhatók, a Maros folyóba torkollásáig tutajozható. De a tutajozást nagyon megnehezítik a fűrés- és gabonaőrli malmok duzzasztói



Topánfalvánál, Lupsánál, Aranyosbányánál, valamint az egyéb, a Maros folyóba torkollásig majd minden falunál megtalálható malmok, különösen alacsony vízállás idején.

A tutajok 5 öl hosszú, zsindeleyel és deszkával megrakott fenyőkből állanak, és kedvező időjárás esetén 3 nap alatt tudják megtenni az utat a fűrészmalmoktól a Marosba torkollásig.

Aranyosbányáig tűzifát is úsztatnak, és ott az olvasztókemencék részére faszenet égetnek belőle.

A duzzasztógátaknál a tulajdonosoknak, ahogy más folyóknál is, önkényesen fizetnek kártérítést, deszák adva vámba.

Az Aranyosnak gazdasági szempontból az a lényeges előnye, hogy a fenyő-építőfát, deszkát, léceket és zsindeleyt e vidék erdőségeiből a Maros folyóig és azon tovább lehet úsztatni.

A Sebes (vagy Dragán) folyó Kolozs vármegyében, a Vlegyásza-hegység alatt ered; mindkét partján fekszik Nagysebes falu, amely alatt a Körös folyóval egyesül, és egy negyedórával Csucsán alul, Bihar vármegyében folyik át Magyarországra.

Eredetétől Erdély határáig e folyó 5 földrajzi mérföld hosszú. A folyó esését nem tudjuk megadni, de nagy sebessége jelentékenységet tanúsítja. Sebes falun felül a szélessége 10 öl, Sebes alatt 15 öl és a határon a 20 ölet is eléri. Legkisebb mélysége 1 láb, a legnagyobb 5–6 láb. Nagysebes falun felül a folyó már alkalmas tutajozásra, de nem egész évben, ezért a tutajosoknak meg kell várniuk az áradást.

A tutajoknak több, de kevésbé jelentős duzzasztónak kell áthaladniuk Nagysebesnél, a fűrészmalmoknál. Nagysebes és Csucsá között a tutajoknak és az embereknek gyakran életveszéllyel küzdve kell átjutniuk a folyómederből egész szélességében magasan kiálló sziklák közti szűk átjárókon.

A tutajokat 5, 6 vagy 7 öl hosszú fenyő-építőfából állítják össze, vagy csupán deszkát kötnek össze tutajjává. Jó időben a tutajok 1 1/2 nap alatt tudják megtenni az utat a határig; ezen a folyón nem fizetnek kártérítést.

A tutajozás előnyei a hegyvidék lakosai számára jelentősek, mert az építőfa Nagyváradra úsztatása számukra kereseti forrás, ami annál jelentősebb, minthogy Bánffyhungad környékén szűkös a helyi gabonatermelés, és a hegylakóknak Nagyváradról kell tartalomokat hozni.

A tutajozás megkönnyítéséhez leginkább a Nagysebes és Csucsá közötti, a folyómederben lévő sziklák felrobbantása járulna hozzá.

A Székelyó folyó Kolozs vármegyében ered a Vlegyásza hegység keleti oldalán; partjain fekszenek

Viság, Székelyó és Sebesvárjalja, ahol a Körös folyóba torkollik.

Ez a folyó jóval kisebb, mint az előtte leírt Sebes folyó, és a létező tutajos-forgalom miatt kell megemlítenünk itt.

Eredetétől a Körös folyóig hossza körülbelül 3 mérföld, szélessége Sebesvárjalja falunál, a Körös folyóba torkollásánál 8–10 öl; legnagyobb mélysége 4–5 láb.

A folyó Székelyó falunál kezd tutajozhatóvá válni, de csak a víz bekövetkező áradásakor, melyet a tutajosoknak mind ki kell várniuk. Malomduzzasztógátak találhatók Viságnál, Székelyónál és Sebesvárjaljánál, ezek nehezítik a tutajozást.

A tutajok az alacsony vízállás miatt csak 5 öl hosszú fenyőgerendákból állnak, amelyeket a lakosok Nagyváradra szállítanak, és a duzzasztóknál nem kell kártérítési vámmilletéket fizetniük.

Az előnyök ugyanazok, mint a Sebes (vagy Dragán) folyó esetén.

A Nagy-Küküllő folyó Udvarhelyszékben ered, az ezen szék és Gyergyószék között fekvő Csudálatos hegységből. Partjain fekszik Udvarhelyszékben először is Zetelaka falu, azután több falu mellett Székelyudvarhely mezőváros és kereskedőközpont és Szitás-Keresztúr (Székelykeresztúr). Segesvárszékben Segesvár város, a jobbparton Küküllő vármegyében Erzsébetváros szabad királyi város. Medgyesszékben Medgyes város és azután Alsó-Fehér vármegyében, a Nagy- és Kis-Küküllő folyó összefolyásánál Balázsfalva mezőváros, ahonnan azután a két folyó Mihályfalvánál egyesülve Koslárdnál a Maros folyóba torkollik.

A folyó hosszúsága a Marosba való ömléséig körülbelül 24 földrajzi mérföld. Az esését soha nem határozták meg, de megjegyezzük, hogy a sebessége Udvarhelyszékben nagyobb, azután azonban a Maros folyóig jelentősen csekélyebb. Zetelakánál a Küküllő kezd tutajozhatóvá válni; de csak nagyobb vízállás esetén lehet az útra vállalkozni, mert a majdnem minden helységben fennálló malomduzzasztógátak megnehezítik azt. A folyó szélessége Udvarhelynél 12, Segesvárnál 26, Medgyesnél 29, és tovább, a torkolat felé még több öl. – Legkisebb mélysége 2 láb és a legnagyobb 6 láb.

A tutajok 5 öl hosszú fenyőgerendákból állanak, melyeket a Gyergyó- és Udvarhelyszék között fekvő hegységekben vágunk ki, és Zetelaka falunál kötnek össze tutajokká; deszkatutajokat is úsztatnak le a Küküllő folyón. A malomduzzasztók megrongálása miatt a kártérítést, mint más folyók esetében is, deszkában fizetik ki.

Ez a tutajozás Udvarhelyszék felső vidéke lakóinak az építőfa-, deszka- és léceladás révén kereseti



lehetőséget biztosít; a távolabb, lennebb fekvő helységek számára pedig azzal az előnnyel jár, hogy az építőfát alacsonyabb áron kapják meg. A tutajok többnyire csak Segesvárig és Medgyesig jönnek le, és ha ott nem adják el őket, akkor mennek tovább a Maroson. Erről a folyóról sincs folytatásrészlet.

A Cibin folyó Nagyszében-székben, az úgynevezett Gurarói-hegységben ered két forrásból, a Nagy- és Kis-Cibin néven, melyek Guraró falu felett egyesülnek. Partjain fekszenek Guraró, Orlát, Kereszténysziget, Kistorony falvak, Nagyszében szabad királyi város, azután Sellenberk, Vesztény és Talmács (Nagyalmács) faluk; utóbbinál ömlik a Cibin az Olt folyóba, miután menet közben magába fogadta a Csemavoda, Sebes és Cód patakot. A rajta folyó tűzifa-úsztatás miatt érdemel említést.

Eredetétől az Olt folyóba torkollásáig a Cibin körülbelül 9 mérföldet tesz meg; az esését soha nem állapították meg; szélessége Orlátnál 25 öl, Nagyszébennél 20 és Talmácsnál 32 öl. Legkisebb mélysége 1 láb, a legnagyobb Nagyszébennél 5–6 láb.

A faúsztatást megnehezítik a malomduzasztó-gátak Gurarónál, Orlátnál, Keresztényszigetnél és Kistoronynál. Tutajozás nincs; mégis 3000 öl tűzifát úsztatnak a Gurarói-hegyekből Nagyszébenig. Más kötelezettség nincs, csak a valóban megrongálódott malomduzasztók kárpótlása.

Ennek az úsztatásnak az a haszna, hogy Nagyszébenben olcsóbban lehet tűzifához jutni.

Ezen a folyón 1816-ban, amikor Guraró község perelni akarta a hegység és az erdőségek egy részét Kereszténysziget községtől, eredetétől Kereszténysziget faluig mérteni felmérés történt, de a szint-felmérésre nem került sor.

A Cód patak Szében-székben ered, a Havasalföld határán levő hegyekből, átfolyik Cód falun és Talmácsnál beleömlik a Cibin folyóba. E patak hossza eredetétől a Cibinig hozzávetőlegesen 5 mérföld; szélessége Cód és Talmács között 16 öl.

Ezen a patakon 2000 öl tűzifát, deszkát és zindelyt úsztatnak le, melyet szekéren szállítanak Nagyszébenbe, és mindez a város számára ugyanazzal az előnnyel jár, mint a Cibin esetében.

A Sebesvíz Alsó-Fehér vármegyében ered, a Havasalfölddel határos hegységben. Partjai mentén fekszenek Alsó-Fehér vármegyében Suság, Kápolna (Sebeskápolna), Láz (Sebesláz), Szászcsór és Sebeshely falvak; Szászsebes-székben Péterfalva falu, Szászsebes város és Lámkerék falu, és ugyancsak Alsó-Fehér vármegyében Alsóváradja falu, ahol a Sebesvíz a Maros folyóba ömlik.

Hossza eredetétől a Maros folyóig körülbelül 8 mérföld; a folyó esését ugyan meghatározni nem lehet, de amíg eléri Sebeszékét, igen jelentékeny. Szélessége Szászsebes városnál 20 öl, átlagos mélysége 4 láb.

Tutajozást nem folytatnak e vízen; de a tűzifát Lámkerék falu alattig leúsztatják, azután szekéren szállítják el.

Ezt az úsztatást több évvel ezelőtt vezették be, hogy a gyulafehérvári erődítményt 3000 öl bükkfával lássák el.

Míg a faúsztatás a Cibinen és a Cód patakon magánvállalkozás, addig ezt a Sebes folyón és a Sebesvízen a tartományi pénztár költségére vezették be.

Erdélyben az úgynevezett Mezőségen, majdnem az ország közepében, hegyek között vannak tavak Cege és Gyeke falvak közelében, Szarvastó néven, azután Báld, Méhes (Mezőméhes), Sályi, Záh (Mezőzáh) és Tóhát közelében, melyeket azonban nem lehet vízi útként használni.

A szertárfőnök 787. sz. legfelsőbb kibocsátott rendeletét illető (irat).

1843. szeptember 27.

(A családnevek majuszkulás kiemelését, beleértve a közölt szöveget, kötet szerkesztési szempontok indokolják. **Szerk. megj.**)

Köszönetnyilvánítás

A fordítást a PRO RENOVANDA CULTURA HUNGARIAE Alapítvány OSZTRÁK–MAGYAR KÖZÖS MÚLT szakmai kollégiuma támogatta („Határvidék 1762–1918” program). BOÉR Hunor a „Leírás” pontosabb datálását a DOMUS HUNGARICA SCIENTIARUM ET ARTIUM ösztöndíjasaként végezte. Ezúton is köszönjük támogatóinknak. Ugyanitt köszönjük meg dr. RÁKÓCZY Rozáliának a közlés megszervezésében nyújtott segítségét.



Descrierea cursurilor de apă din Transilvania din prima jumătate a sec. al XIX-lea

(Despre publicare)

Textul (varianta) publicat(ă) s-a scris între 1824 și 1828 și discută cursurile de apă utilizate pentru transport din Marele Principat, prezentând o sursă documentară importantă privind istoria localităților, economiei, industriei și militare etc. din Transilvania. Documentul în limba germană, păstrat în Arhiva Militară Austriacă din Viena, a fost tradus de către Laura BOÉR, confruntat cu originalul și pregătit pentru publicare de Péter Krisztián ZACHAR.

Description of the Water Courses in Transylvania in the First Half of the 19th Century

(About the publication).

The text in its published variant was written between 1824 and 1828 and discusses the water courses used for transport for Transylvania, presenting an important documentary source on the history of the localities, of the economy, army and industry a.s.o. in Transylvania. The document written in German, which was kept in the Military Austrian Archives in Vienna, was translated by Laura BOÉR, compared with the original and prepared for publishing by Péter Krisztián ZACHAR.

