

Szűcs Lajos

Vécsey Miklós és a Duna-Tisza-csatorna

Besenyszög

2022

Tartalomjegyzék

Előszó	2
1. Csatornatervek fajtái, céljai	3
2. Vécsey Miklós élete (1789-1854)	7
3. A Duna-Tisza-csatorna	10
• Korai csatornatervektől Beszédes Józsefíg (1715-1839)	10
• Beszédes József munkássága	16
• Vécsey Miklós cikkei	19
4. A csatornatörvény és társaság	20
Összegzés	22
Irodalomjegyzék	23

Előszó

1715-ben Szolnok város katonai parancsnoka, báró Dilher Althen Ferenc egy tervezetet mutatott be III. Károly (1711–1740) magyar királynak. Ez a tervezet egy, a Dunát a Tiszával „*össze kaptsoló ujj hajókázható Tsatorna*”¹ tervét tartalmazta. Dilher terve immáron több mint 300 éves, s azóta számtalan egyéb tervezet született a Dunát a Tiszával összekötő csatornáról.

Jelen munkámban a Duna–Tisza-csatornáról lesz szó, valamint báró Vécsey Miklós Szatmár vármegye főispánjáról, aki a csatorna megépítését felkarolta, mivel lehetőséget látott vármegyéjének vízi úton való bekapcsolódását az ország gazdasági vérkeringésébe.

A tanulmányom címe első olvasatra csalókának tűnhet, hiszen a Duna–Tisza-csatorna nem épült meg. Tény, hogy Budapestet a mai értelemben nem köti össze csatorna sem Szolnokkal, sem Csongráddal, sem pedig Szegeddel, de ha megnézünk egy földrajzi atlaszt, akkor láthatjuk, hogy a Tisza és a Duna alsó összefolyásánál létezik egy Duna–Tisza-csatorna, ami ma Szerbiában található. Ez a Ferenc–, illetve a Ferenc–József-csatorna, amit ma Duna–Tisza–Duna-csatornának (szerbül: Канал Дунав–Тиса–Дунав) hívnak.

Munkám első részében a különböző típusú csatornaterveket és azok céljait vizsgálom meg. Részletesen kitérek a két csatornafajtára: a mélybevágású és a magasvezetésű csatornákra; azok technikai, műszaki előnyeire és hátrányaira, hiszen az összes tervezet ezek alapján készült el, továbbá a hozzá kapcsolódó vízügyi alapfogalmakra is.

A második részben kitérek báró Vécsey Miklós életére, és a Vécsey-család történetére.

A harmadik részben bemutatom a korai terveket. Kitérek az első újkori terv készítőjére, Dilher tervére. Ő 1715-ben javasolt egy csatornát Szolnok és Pest között. Dilher mellett részletezem Schönstein Ferenc 1789-es két tervezetét, illetve Balla Antal ötletét is.

József nádor többször terjesztett fel csatornaterveket az Udvari Kamarához, amelyeket végül elutasítottak. Kitérek Vedres István és Beszédes József terveire is. Mindkettő nagy horderejű terv volt, sőt Beszédes tervének köszönhetően alkották meg az 1840. évi XXXVIII. tc.-et, ami rendelkezett a Duna–Tisza-csatorna nyomvonaláról, s szintén e törvény alapján hozták létre a Duna–Tiszai Társaságot, melynek monopóliuma volt a csatornával kapcsolatos jogokra és kötelezettségekre. Bemutatom Vécsey Miklós írásait is, amelyben kifejtette a csatornával kapcsolatos nézeteit.

¹ Csemez Attila: Tájtervezés–tájrendezés. Mezőgazda Kiadó, Budapest, 1996. 45.

A negyedik részben kitérek a Duna-Tisza Társaság létrejöttére. Részletezem az 1840:XXXVIII. tc. pontjait. Megnézzük, miért szűnt meg a Társaság és a törvény.

1. Csatornatervek fajtái, céljai

A tervezett Duna–Tisza-csatornának több fajtája és célja volt, mely utóbbi a következőkben foglalhatók össze: hajózás, öntözés és vízerőhasznosítás.

A két folyó összekötése „*elsősorban az áruszállítás és a vízkészletgazdálkodás fejlesztésének lehetséges eszköze*”.² A kezdeti tervekben a fő cél a hajózás és a személy- illetve áruszállítás volt. A hajózás során, a dunai oldalon Budapestet kívánták összekötni a tiszai torkolattal, ami lehetett Csongrád, Szolnok vagy Szeged is. A más és más torkolati végpontokkal különböző térségeket akartak bekapcsolni az ország gazdasági vérkeringésébe. A szolnoki torkolattal a Felső–Tisza vidékét (a máramarosi sót, a tokaji bort és az erdélyi fát), a csongrádi torkolattal a Kőrös és a Berettyó térségét, míg a szegedi torkolattal (délvidéki gabona, méz, viasz, erdélyi só, épületfa) a Bácskát és a Bánságot kívánták összekötni a fővárossal.³ A XVIII. és a XIX. század eleje közt élő és alkotó tervezők azzal számoltak, hogy egy Duna–Tisza közti csatorna segítségével gyorsabban és olcsóbban érhetne el az áru a pesti piacra, ahogy lóváltás nélkül a katonaság is, semmint az akkori rossz minőségű közutakon. Lampl Hugó a tiszai torkolatról 1947-es munkájában a következőket fejtette ki: „*Jó torkolatot csak homorú oldalon és lehetőleg árvíz fölé eső partszakaszon lehet kialakítani. A széles hullámtereket kerülni kell*”.⁴ Szerinte erre a legjobb hely, Tiszavárkony térsége. „*A Duna–Tisza-csatornának mint hajózóútnak dunai torkolata legelőnyösebben a Soroksári Dunaág Budapesthez lehetőleg közel fekvő pontján, tiszai torkolata pedig Tiszavárkonynál, vagy Újkécskénél építendő meg*”.⁵ A csak hajózásra szánt tervezetekkel egy nagyon komoly

² Orlóci István: A Tiszát a Dunával összekötő csatorna: a Duna–Tisza-csatorna. In.: Hidrológiai Közöny. Magyar Hidrológiai Társaság. 83. évf. 2003/4. 243.

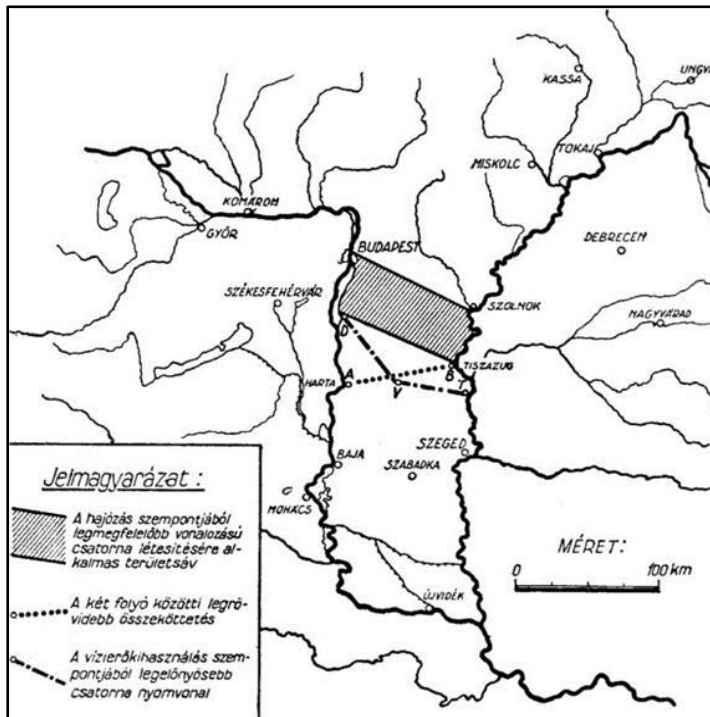
³ Kálniczkykéné Katz Veronika: Egy víziút történetéhez. In.: Zádor Béláné (szerk.): Zounok. A Jász–Nagykun–Szolnok Megyei Levéltár Évkönyve 9. JNSZ Megyei Levéltár, Szolnok, 1994. 341.

⁴ Lampl Hugó–Hallóssy Ferenc: A Duna–Tisza csatorna. A csatorna története és irodalma, az idők folyamán készült fontosabb tervek leírása és kritikai összehasonlítása, valamint a kivitelre elfogadott általános terv ismertetése. Egyetemi Nyomda, Budapest, 1947. 151.

⁵ Uo. 155.

probléma van. Orlóci István szerint: „egy hajózó csatornának a beruházási költsége nem fog megtérülni a lehetséges hajóforgalmi bevételekből”.⁶

A XIX–XX. században a csak hajózható csatornák terve mellé bekerült a



vízhasznosítás kérdése is, mint például az öntözés és a vízerőtelep létesítése. Az öntözésnél fontos szempont, hogy elegendő vízutánpótlás legyen a csatornában, amely kielégíti a környező területek igényeit. Ezzel a megoldással csökkenteni lehet a szikes területek nagyságát, ezáltal több terület tudnának bevonni a homokos talajból a művelésbe, mely által növelhető lenne a Hátság mezőgazdasági termelékenysége, és

A különböző célt szolgáló csatornák legelőnyösebb helyét több embert lehetne foglalkoztatni. Utóbbi feladat ellátására a

mélybevágású csatornák alkalmasak, viszont nem megfelelőek a hajózásra. Az öntözés mellett fontos egy vízerőtelep létesítése is, mely elláthatná energiával a csatorna környékét. Ha lakossági célra építették volna a vízerőtelepet, akkor annak változó szükségletei miatt csak bizonyos mennyiségű vizet lehetett volna elvonni az öntözés céljára; de ha ipari üzemeknek biztosít áramot, akkor nem lehetett az erőmű előtt kivenni vizet, viszont a telep után lehetséges a fáradt vizet öntözésre használni.⁷ A vízhasznosítás kizárja a hajózást, mivel az elvonandó vízmennyiség veszélyeztetné a biztonságos hajóvízszintet. Lampl szerint: „A vízerőkihasználás szempontjából legelőnyösebb vonalozású csatorna dunai torkolata a soroksári Dunaágban Dömsöd községnél, tiszai torkolata pedig Csongrád alatt van”.⁸

A csatornák céljai után vizsgáljuk meg annak technikai és műszaki kivitelezését.⁹ A Duna és a Tisza között átlagban 18 m-es szintkülönbség van. Ez a szintkülönbség a Hátság

⁶ Orlóci 2003. 247.

⁷ Lampl–Hallóssy 1947. 131.

⁸ Uo. 159.

⁹ A magasvezetésű és a mélybevágású csatorna nevet a Kereskedelmi Minisztérium Duna–Tisza Csatorna Előmunkálati Iroda adta, mely 1902–1904-ben végzett tanulmányok alapján csoportosította a terveket.

középső részén hosszanti, tehát É–D-i irányú, melyet valamilyen módon át kellett hidalni. Erre két megoldás kínálkozott: az egyik a mélybevágású (gravitációs), a másik a magasvezetésű (szivattyús) csatorna. Először vizsgáljuk meg, hogy mit takar e két fogalom. A mélybevágású csatornatípus azt jelenti, hogy: „*ha a vízvázasztó alacsony, akkor olyan mély csatornát kell ásni, amelyben az egyik folyó vize a másik folyó irányába folyamatosan áramlik*”. A magasvezetésű csatornatípus esetén: „*ha a vízvázasztó magas, akkor olyan csatornát kell építeni, mely több rövidebb szakaszra tagolódik, ezek a szakaszok nagyjából követik a domborzati képleteket [azaz viszonyokat – SZ. L.], egymástól zsilipekkel vannak elválasztva és a vizet részben szivattyúzással kell a csatornába emelni*”.¹⁰

A mélybevágású csatornában uralkodó szintkülönbséget, mely miatt a Duna vize 18 m-el van magasabban a Tiszáéhoz képest, úgy akarták kiküszöbölni, hogy az építendő csatornában a gravitációs áramlást kihasználva vezetik a vizet a vízvázasztó legalacsonyabb pontja felé, ami Monostorpusztánál¹¹ van (114 m A. f.)¹². A csatorna dunai kitorkolása Budapest, melynek következtében megnyúlt a nyomvonal hossza, mely megnöveli az építési költségeket, illetve árvízi zsilippel kell ellátni, hogy folyamatos legyen a vízutánpótlás a Duna kis vízállása¹³ esetén is. Továbbá a zsilip feladata, hogy árvízkor a víz ne törjön be a csatornába, és ne árassza el a csatorna menti mélyebben fekvő területeket. A soroksári Dunaágra viszont nem kell árvízkapu, mert ott a vízszint szinte állandó. Az elképzelés szerint Monostorpusztánál zsilipekkel legyőzik a szintkülönbséget, így a csatorna vize gravitációsan áramlik tovább a Tisza felé.¹⁴

Ennek a típusú csatornának az előnyei közé tartozik, hogy kevés zsilip szükségeltetik a gravitációs lejtés miatt, melyek feladatai főleg a szintkülönbség áthidalása. További előnye még ennek a csatornának, hogy a táplálásához nem kell mesterséges vízemeléssel foglalkozni, illetve a hajózáson felül bizonyos mértékig lehet alkalmazni a vízhasznosítást (öntözés, vízerőmű) is.

¹⁰ Kálniczky 1994. 343.

¹¹ Ez a pont a Duna vízszintjénél 18 m-el, míg a Tisza vízszintjénél 34 m-el van magasabban.

¹² Adriai tenger szintje feletti magasság. A dualizmus idejétől kezdve 1960-ig a földmérő szintvonalakat a trieszti Molo Sartorio mércéjéhez igazították. 1960-tól kezdve a keleti tömb országai, köztünk hazánk is a szentpétervári kikötőben lévő kronstadti mércéhez igazították a szintmérést. Ez 67,47 cm-el magasabban van az adriai középmagasságtól.

¹³ A vízmércé 0. pontjához mért legalacsonyabb vízállás. Ez negatív érték szokott lenni. Főleg hosszú szárazság idején fordul elő.

¹⁴ Lampl–Hallóssy 1947. 104.

A kevés előnye mellett sok hátránya van ennek a típusnak. A csatorna nyomvonala hosszúra nyúlik, ezért sok földet kellett volna kiásni, ami megnöveli az építési és a fenntartási költségeket. A kitermelt földet depóniákban kell tárolni a csatorna két oldala mentén 4–5 m-es magasságban, amivel rengeteg mezőgazdasági területet vonnának ki a művelés alól. A nyomvonal hosszú szakasza homokos altalajon megy keresztül, ami miatt gondoskodni kell a rézsűomlások ellen. Ez csak partbiztosítással történhet, mely főleg növényesítéssel (nád- és sástelepítéssel) kivitelezhető, viszont ezáltal a fenntartási költségek megnövekednének. További problémaként jelentkezhet, hogy akár a környező talajvizeket¹⁵ elszívhatja.¹⁶ Orlóci is úgy vélte, hogy ha a csatorna vízszintje magasabb a talajvízhez képest, akkor az táplálja a talajvizet, viszont, ha alacsonyabb a csatorna vízszintje, mint a talajvíz, akkor az dréncső módjára elszívja a talajvizet, fokozva a terület elszikesedését.¹⁷

A hátrányát növeli még, hogy a dunai ágon a Kvassay-zsilip mellett lévő táplálózsilipet ki kell bővíteni, melynek során több iszap sodródik a csatornába, ami a kikötőkben lerakódik, ezáltal növelve a fenntartási költségeket. A hajók be- és kirakodása nehezebb és költségesebb, a hajóvontatás folyásiránnyal szemben lassú és költséges megoldás, visszafelé a vontató pedig üresjáratban menne. Mindezek alapján megállapítható, hogy ez a fajta csatornatípus inkább öntözésre és vízhasznosításra alkalmas, mintsem hajózásra.

A másik típus a magasvezetésű csatorna. A csatornába a vizet a Dunából szivattyúkkal emelik ki bögékbe (tartályokba), addig, amíg el nem érik a gerinctartályt. A gerinctartály a legmagasabb ponton található. A tartály a nagy víztároló képessége miatt nagyméretű, ami a vízvesztés (párolgás, elszivárgás) miatt vízkiegyenlítésre is szolgál. A gerinctartály feladata a csatornán történő kétirányú forgalom fenntartása. A bögéket vagy tartályokat zsilipek határolják, melyek a gerinctartályig lépcsőzetesen emelkednek, majd a gerinc után gravitációsan áramlik tovább a csatorna vize a tiszai torkolatig.¹⁸

Ennek a csatornának az előnye, hogy a vízvázlaton a bevágandó szakasz aránylag rövid, a bevágás mélysége mérsékelt. A csatorna üzemi vízszíne miatt nagyjából követni lehet a talajvízszintet, így nem kell tartani nagymértékű rézsűomlásoktól, illetve a csatorna környéke sem fog kiszáradni. A nyomvonal rövidebb, mint a mélybevágásúé, ezért kevesebb

¹⁵ A talajvíz az első vízzáró réteg feletti vizet jelenti.

¹⁶ Lampl–Hallóssy 1947. 120–131.

¹⁷ Orlóci 2003. 247–248.

¹⁸ Lampl–Hallóssy 1947. 78.

földet kell megmozgatni, ezáltal kevesebb területet kell kisajátítani. A hajók ki- és berakodása olcsó és egyszerű.

Hátránya éppen abból áll főleg, hogy a sok szivattyú miatt az építési és a fenntartási költségek nagyok; a sok zsilip pedig megnehezíti a forgalmat. A csatorna táplálását mesterségesen kell biztosítani vízátemeléssel, tehát szivattyúzással, ami miatt nagy lenne az üzemeltetési költsége és drágítaná az olcsó vízi szállítást. A hajózáson kívül tehát nem vagy csak korlátozottan lehet más célra használni.¹⁹

Az alábbi táblázat összefoglalja a két csatornatípus előnyeit és hátrányait:

A mélybevágású vízhasznosítással egybekötött hajózócsatornák	Magasvezetésű csatornák
Hátrányai:	Hátrányai:
<ol style="list-style-type: none"> 1. A tervezett mélybevágású csatornák hosszabb szakaszon igen finom homokból álló altalajban 20 métert is meghaladó mélységű bevágásban haladnak. Az ilyen csatornák megvalósítása nagy kockázattal jár. 2. A csatorna vízszíne nem követi a talajvízszint; a bevágás mentén, ahol a csatorna vízszíne sokkal mélyebben van, a talajvíz esetleges süllyedéséből eredő kártérítési perek származhatnak és a beáramló talajvíz okozta erős partomlások ellen nehezen lehet védekezni. 3. Az altalajviszonyok a tervezett mélybevágású csatornák mentén kedvezőtlenebbek. 4. A mélybevágású csatornák hosszabbak és ezért nagyobb mérvű kisajátításra és földmunkára van szükség. 5. A mélybevágású csatornákon magasabb és valamivel hosszabb vasúti hidakat kell létesíteni. 6. A vízhasznosítások érdekében a Soroksári Dunaág felső torkolatánál levő vízbeeresztő zsilip megfelelően bővítenődő, a Soroksári-Dunaág medrét 17 km hosszban ki kell szélesíteni. 7. A vízhasznosítások céljaira a Dunából bevezetett vízzel a Soroksári-Dunaágba besodródó iszapot évenként el kell távolítani. 8. A csatornában a vízszint erősen ingadozó, ezért nagyobb felületen kell hullámverés ellen védekezni és költségesebb partvédő műveket kell létesíteni. 9. A csatorna mélybevágású szakaszán a be- és kirakás körülményesebb és költségesebb. 10. A vízhasznosítást a hajózócsatornával megoldani általában nem célszerű. A többcélú csatorna nem elégíti ki a hajózás érdekeit. 11. A mélybevágású csatornák kevésbé lakott, gazdaságilag fejletlenebb és értéktelenebb területeken haladnak át. 	<ol style="list-style-type: none"> 1. Sok hajózózsilipre van szükség. 2. A csatorna táplálásáról részben szivattyúzással kell gondoskodni. 3. Főleg csak a hajózás célját szolgálja. A vízerőkihasználásra lehetőség nincsen, az öntözésre is csak korlátozott mértékben alkalmas.
Előnyei:	Előnyei:
<ol style="list-style-type: none"> 1. Kevés hajózózsilipre van szükség. 2. A csatorna vízzel való táplálása a Dunából természetes eséssel történhet. 3. Egyidejűleg több célt szolgálhat, éspedig a hajózást, a vízerőkihasználást és az öntözést. 	<ol style="list-style-type: none"> 1. A bevágásban haladó csatornaszakasz rövid, a bevágás mélysége nem nagy. 2. Kedvezőbbek az altalajviszonyok, a terv megvalósítása kockázattal nem jár. 3. A csatorna vízszínevel követni lehet a talajvíz szintjét. 4. Kevesebb kisajátítással és földmunkával járnak. 5. A vasúti hidak alacsonyabbak és rövidebbek. 6. Lényegesen olcsóbb megoldást jelentenek. 7. A hajózás szempontjából előnyösebb összeköttetést biztosítanak. 8. A ki- és berakodás a csatorna bármely pontján egyszerűen és olcsón végezhető. 9. Sűrűbben lakott és gazdaságilag fejlettebb területen át vezet a nyomvonal. 10. Rövidebb idő alatt építhető meg.

2. Vécsey Mikós élete (1789-1854)

Hajnácskői báró Vécsey Miklós 1789. április 24-én született Kassán. Édesapja Vécsey Miklós, táblabíró, édesanyja báró Orczy Anna volt.

¹⁹ Uo. 132–134.

A Vécsey-család története Szőlőssy Balázssal kezdődött, aki Ugocsa vármegyéből származott. Balázs - Antal, István és György nevű fiaival együtt II. Lajos királytól 1517-ben új királyi adománybirtokként kapta meg az Abaúj vármegyei Vécse községet, ahonnan a család neve származott. Balázs egyik utóda, Vécsey



A Vécsey-család címere

Sándor Csapy Máriával való házassága folytán megszerezte Hajnácskő uradalmat. 1692. november 21-én Sándort bárói rangra emelte I. Lipót magyar király. Őt 1697-ben a hegyaljai felkelők ölték meg.

Sándor fia, László feleségül vette Sennyey Borbálát, akitől megszületett István nevű fia. Vécsey István a hétéves háborúban altábornagyi rangig jutott. Festetich Judittal történt házasságából született meg Miklós 1729. október 10-én Keszthelyen. Ő 1787-től császári királyi kamarás, helytartósági tanácsos volt.

1803-tól Szatmár vármegye főispánja, 1809-től pedig a Hétszemélyes Tábla bírása. Pesten halt meg 1829. szeptember 12-én.

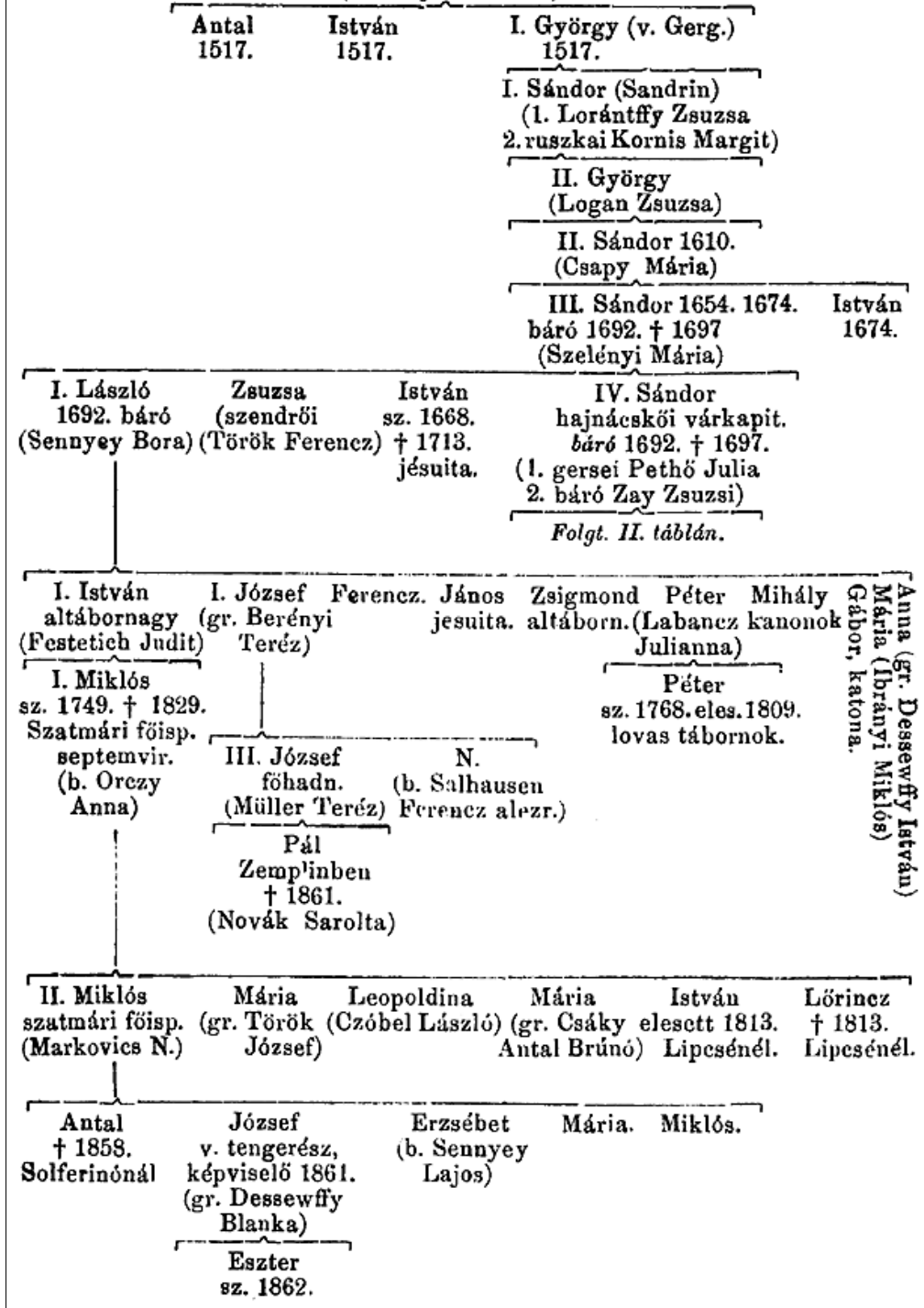
Az idősebb báró Vécsey Miklós és Orczy Anna házasságából született meg Vécsey Miklós, aki apja 1829-es halálát követően töltötte be Szatmár vármegye főispáni tisztségét. 1826-ban nősült meg Pozsonyban. Nagy hatással volt rá Beszédes József királyi vízimérnök nagy csatornaterve, valamint az ahhoz kapcsolódó Duna–Tisza-csatorna. A kezdeményezésére állt fel a Duna-Tiszai-csatorna Társaság. Cikkeket írt a megépítendő Duna–Tisza-csatornáról. Vécsey Miklós 1846-ban lemondott főispáni tisztségéről. 1854-ben halt meg Szennán.²⁰

²⁰ Borovszky Samu: Magyarország vármegyéi és városai. Szatmár vármegye. Hasonmás kiadás. Méry Ratio Kiadó Kft., Budapest, 2018. 613.; Borovszky Samu: Magyarország vármegyéi és városai. Szabolcs vármegye. Hasonmás kiadás. Méry Ratio Kiadó Kft., Budapest, 2018, 536–537.; <https://www.arcanum.com/hu/online-kiadvanyok/Nagyivan-nagy-ivan-magyarorszag-csaladai-1/tizenkettedik-kotet-C1EA/vecsey-csalad-vecsei-es-hajnacskeoi-grof-es-baro-C563/> (2022.06.01.)

I. t á b l a.

Balás
1517.

(Halmaji Bor Kata)



Anna (gr. Dessewffy István)
Mária (Ibrányi Miklós)
Gábor, katona.

A Vécsey-család családfája

3. A Duna-Tisza-csatorna

Korai csatornatervektől Beszédes Józsefíg (1715-1839)

Dilher báró terve

1715-ben a szolnoki vár parancsnoka, Franz Baron Dilher von Althan „Allerunterthänigsstes Project” címen felterjesztett egy tervezetet III. Károly (1711–1740) magyar királynak, egy Pest és Szolnok közötti hajózócsatornáról. Szerinte Szolnok és Pest között „minden nehézség nélkül, csekély költséggel lehetne csatornát építeni. [...] Nincs itt semmiféle hegy, szikla vagy erdő; Szolnok és Pest között csak két (bokortalan) domb van, melyek nagyobb akadályt nem okoznak. Pontos mérések szerint Szolnok Pesttől 14 órára van. A két folyóvíz víz-nívója között nagyon csekély a különbség”.²¹ Ő a csatorna nyomvonalát a Szolnok–Abony–Cegléd–Monor–Pest vonalon képzelte el.²²

Dilher szerint a csatorna hossza 14 helyett 16 mérföld lett volna, mivel egyenesen nem lehetett megépíteni a dombok miatt. Az építkezésekhez a hozzátartozó 16 vármegye mindegyike 1 mérföldet ásatott volna ki ingyen munkával, mely feladatot megosztott volna a katonasággal, így 3 hónap alatt be lehetett fejezni a csatornát.²³

A megépítés fő célja szerinte: „E csatornának rendkívüli gazdasági jelentősége van. [...] Ha a csatorna elkészül, a só-szállítás Pest felé alig kerül valamibe, úgyannyira, hogy a sójövedelem egyévi többletéből a csatornát készpénzen is ki lehetne építeni”. Továbbá „ha a csatorna kiépül, Máramarosból tetszésszerű mennyiségben hozhatják az olcsó fát Budára”.²⁴ A só és a fa mellett a tiszai halat kívánta szállítani még a csatornán Pestre. A tervezetben kitért az öntözés kérdésére is: „Arra is számíthatni, hogy e szép, de most fűtelen és pusztá föld a csatorna révén termékenyebbé és füvesebbé válik s így a most elhagyott tájak benépesülnek”.²⁵ A csatorna hadi jelentőségét is hangsúlyozta.

²¹ Dr. Takács Sándor: Duna-csatorna terve Pest és Szolnok között 1715-ben. In.: Magyar Gazdaságtörténelmi Szemle. 9. évf. 1902/3. 137.

²² Hajós Antal: A Duna-Tisza-csatorna első szabályozása. In.: Angyal Dávid (szerk.): A bécsi magyar történeti intézet évkönyve. MTA, Budapest, 1932. 132.

²³ Takács 1902. 137.

²⁴ Uo. 138.

²⁵ Uo. 138.

A Haditanács továbbküldte Dilher tervét 1715. június 15-én a Kamarának, hogy véleményezze. A Kamara a következőkkel utasította el a kérelmet: „*Dilher javaslata egy Pest és Szolnok között létesítendő csatorna ügyében további tudományos adatot igényel, és ezt további mérnököknek és vízépítési szakértőknek kell fontolóra venniük*”.²⁶ Végül Dilher 1728-ban teljesen kidolgozta ezt a tervet, mellyel a Kamara tovább már nem foglalkozott. Így múlt ki a legelső újkori csatorna terv.

Schönstein Ferenc és Balla Antal tervei

Dilher báró 1715-ös csatornaterve után 74 évvel később, 1789. július 20-án Schönstein Ferenc udvari tanácsos terjesztett be egy csatornatervezetet az uralkodónak. Ebben egy Pest–Szolnok közötti hajózácsatorna tervét írta le, melyet két útiránnyal terjesztette be: az egyik útvonal a Szolnok–Zagyva–Galga–Rákos–Pest, a másik Szolnok–Gerje–Cegléd–Pest volt.²⁷ E terv fő célja, Dilher tervéhez hasonlóan, a máramarosi só gyors és olcsó eljuttatása Pestre. Az uralkodónak tetszett ez a terv, ezért a javaslatára a Kancellária utasította a Helytartótanácsot, hogy az országos építési igazgatóság egy alkalmas tagja készítse el a csatornatervezetet. Ezzel a feladattal Sax építési másodigazgatót bízta meg, aki mellé Balla Antal, Pest vármegye földmérőjét osztották be a helyismerete miatt. Sax 1791-ig halasztotta a tanulmányok beszámolóját.

Közben Balla Antal kidolgozott egy Pest–szolnoki tervezetet, melyet 1791. május 12-én benyújtott Pest vármegye karainak és rendjeinek a Szolnok–Abony–Cegléd–Irsa–Alberti–Pilis–Gubacs–Soroksári Dunaág nyomvonallal. A Monor és Pilis közötti legmagasabb vízválasztó legyőzéséhez a dunai lejtőn 18, a tiszai lejtőn 26, tehát összesen 44 zsilipet kívánt alkalmazni, míg a csatorna vizét a Rákos és a Tápió táplálta volna.²⁸ Pest vármegye ezt a tervezetet megküldte a Helytartótanácsához, mely Saxot kérte fel a tervezet felülvizsgálatára. Sax Ballával együtt 1791 júliusa és augusztusa folyamán 33 napon keresztül járták a helyszíneket. 4 vonalat jártak be, amit Balla javasolt. Ezek a következők voltak: 1. Pest–Szolnok a Rákos és a Tápióval táplálva, 2. Pest–Pilis–Cegléd–Szolnok, 3. Haraszti–Cegléd–

²⁶ Uo. 1902. 138–139.

²⁷ Kálniczky 1994. 345.; Lampl–Hallóssy 1947. 4.; Szollás Ella: A Duna–Tisza csatorna terve Pest és Szolnok közt 1803–1826. Centrum Kiadóvállalat, Budapest, 1930. 6.; Hozspotzky Alajos (szerk.): Adatok a Duna–Tisza csatorna kérdéséhez. Athenaeum Kiadó, Budapest, 1905. 14. (a továbbiakban Adatok 1905.)

²⁸ Adatok 1905. 15.

Szolnok, 4. Haraszti–Szentgyörgy–Kecskemét–Csongrád.²⁹ Mindketten külön adták be a jelentésüket. Sax 1791. október 12-i véleménye a következő volt a tervezetekről: a Pest–Szolnok közötti csatornát nem tartotta célszerűnek a tervezett 31 zsilip, illetve a Tápió és a Rákos folyók nem megfelelő vízutánpótlása miatt. A Pest–Pilis–Szolnok közötti, 30 zsilippel ellátott csatornatervet célszerűnek tartotta volna megépíteni, de nem volt alkalmas folyó, mely táplálta volna a csatornát. A Haraszti–Cegléd–Szolnok-csatornát a talajvízzel való nem megfelelő táplálása miatt utasította el, végül a Haraszti–Kecskemét–Csongrád-csatornát tartotta a kereskedelem szempontjából a legmegfelelőbbnek. Sax úgy gondolta, hogy a Duna vize táplálta volna ezt a csatornát, majd a vízvásztót szivattyúkkal akarta áthidalni. Ezt a tervet tovább gondolta azzal, hogy egy Csongrád–Szentés–Arad–Temesvár-csatornát is építtetett volna.³⁰ A Helytartótanács 1791. október 31-én és november 9-én felterjesztette a Haraszti–Csongrád-csatorna nyomvonalát újbóli megvizsgálásra, de utána ez a próbálkozás is kimúlt.³¹

József nádor felterjesztései

1802-ben elkészült a Ferenc-csatorna. Ennek kapcsán I. Ferenc király (1792–1835) utasította gr. Pálffy Károly kancellárt, hogy kezdjék meg az Alföldön a Duna–Tisza-csatorna építésének munkálatait. Pálffy utasította József nádort (1796–1847), hogy kezdje meg a munkálatokat. József nádor erre a célra egy szakértői bizottságot állíttatott fel, melynek vezetője báró Podmaniczky József helytartó tanácsos, Bács vármegye főispánja volt.³²

A bizottságot Maillard vezérőrnagy, Heppe Országos Építészeti Igazgató, Kovachóczy Pest vármegyei főszolgabíró, Balla Antal Pest vármegye mérnöke és John Pál az Országos Építészeti Igazgatóság gyakornoka alkották.³³ A bizottság tagjai bejárták a területeket. Podmaniczky a jelentését 1805. január 19-én, Maillard és Heppe 1805. január 11-én benyújtotta a nádornak, aki összegezve a terveket költségekkel együtt a király elé terjesztette azokat 1805. február 7-én. József nádornak ez volt az első felterjesztése a királyhoz, ugyanis

²⁹ Uo. 16.; Lampl–Hallóssy 1947. 4–5.

³⁰ Adatok 1905. 16–17.; Lampl–Hallóssy 1947. 4–5.

³¹ Adatok 1905. 17.

³² Szollás 1930. 10.

³³ Uo. 11.

1803. november 30-án a Kancelláriának már beterjesztett egy tervezetet a Szolnok–Pest-csatorna ügyében. Ezt kellett most kivizsgálni.

Podmaniczky két tervet javasolt. Az egyik egy Vác–Szolnok-csatorna, mely a Gödöllői-hátság miatt elég költséges lett volna. Ha mégis kikerülnek a hátságot, akkor a csatorna hossza és vele az építési költségek megnőttek volna.

A másik tervezetét két útvonallal készítette el. Az egyik útvonal a Pest–Gödöllő–Isaszeg–Nagykátá–Újszász–Szolnok-csatorna. Itt a szintkülönbséget zsilipekkel egyenlítette volna ki. A csatornát a Galga, a Tápió, a Rákos és a Pilis táplálta volna. A probléma ezzel a tervvel az volt, hogy a zsilipek miatt költséges lett volna, illetve az előbb említett patakok nyáron szinte kiszáradnak.

A másik útvonal a Pest–Monor–Pilis–Alberti–Irsa–Cegléd–Abony–Szolnok-csatorna lett volna. A csatorna táplálására a Gyömrőnél, Pilisnél és a Monornál fakadó vizekre, illetve a talajvízre gondolt.³⁴

Podmaniczky a csatorna építési költségét 3,5 millió forintra, míg Heppe és Maillard 3,3 millió forintra becsülte. Podmaniczky az építési idejét 7 évben határozta meg.³⁵

Ezt a tervezetet József nádor 1805-ben, 1810-ben és 1821-ben terjesztette fel az uralkodónak, aki mindig elutasította. A tervezetek benyújtásánál látni lehet, hogy belecsúsztak a napóleoni háborúk időszakába. A fő cél a kereskedelem előmozdítása volt, de valószínűleg a háborús időszak volt a legfőbb mozgatórugója az egész tervezetnek. Végül a háború és a pénz hiánya miatt végleg feledésbe merült ez az elképzelés is.

Vedres István

Vedres István Szeged város esküdt földmérője volt. Az 1805-ben megjelentett röpiratában egy Pest–Soroksár–Szeged csatornatervről írt, szemben a Balla-féle tervvel. Szerinte ez volt a legmegfelelőbb terv, és nem a szolnoki vagy csongrádi torkolatú csatornaterv. Érdekes, hogy ugyanabban az évben jelentette meg a tervezetét, amikor Podmaniczky József és a bizottsága viszont egy Szolnok–Pest-csatorna lehetőségét mérte fel. Vedres a röpiratában felvetette egy Tokaj vagy Tiszaújlak kezdetű csatornát is, mely a Karason keresztül ömlött volna a Dunába. Szerinte ez egyszerre szolgált volna hajózó-,

³⁴ Uo. 15–21.

³⁵ Uo. 35–36.

szállító és öntözőcsatornaként.³⁶ A vízi úton való szállítás mellett foglalt állást a szekeres kereskedelem helyett. „Mivel útjaink nincsenek, nem is lehetnek oly jó állapotban, hogy azokon könnyen és olcsón szállíthassuk a terheket; tehát szükséges a folyóvizeknek hajókázhatókká való csinálása”.³⁷ A röpiratában nyolc feltételt sorolt fel a megfelelő torkolat kiválasztásához, melyek alapján összehasonlította a szolnoki és a szegedi végpontot.



Vedres István

Szemponyjai a következők voltak: 1. a szállított áru nagy mennyisége, 2. a település környékén megtermelt áru mennyisége, 3. kevés lakossal, de nagy gazdaságokkal rendelkező terület, 4. drága a teherszállítás, 5. olyan terület, mely a leendő csatorna számára a leghasznosabb. Továbbá 6. összekötő közlekedési csomópont, 7. egymást kiegészítő térségek összekapcsolása vész esetén (éhínség) 8. a csatorna jövedelmezősége.³⁸

Szerinte Szolnoknak először kereskedővárossá kellene fejlődnie, hogy meg tudjon birkózni a rengeteg áruval, abban az esetben, ha megépült volna a csatorna. „Valameddig Szolnokba annyi portékás tárházak nem lesznek, mint Pesten, vagy olyan kereskedőváros nem létszen, mint Pest, azért is meg nem engedhetem azt, hogy az erdélyi szekeresek vagy teheresek Szolnokban mindég lerakják terhüket és többnyire üresen menjenek haza”.³⁹ Utána a hajókra kellett átpakolni az árut és úgy vinni Pestre, ami a kereskedők költségeit megnövelte volna: „Igen kevés reménység vagyon tehát aziránt, hogy a szolnoki csatornán szállítatódjanak az oláh s erdélyi, hasonlóképpen a Debrecen tájéki portékák is”.⁴⁰

A fenti nyolc pont alapján lássuk az alábbi táblázatban Vedres István véleményét Szolnokról és Szegedről:⁴¹

³⁶ Vedres István: A Tiszát a Dunával öszvekapcsoló új hajókázható csatorna, melynek helyét nemcsak Magyarország, hanem az egész Ausztriai Birodalom hasznára felkeresni és meghatározni igyekezett 1805. In.: Vajthó László (szerk.): Magyar Irodalmi Ritkaságok. XIV. szám. Királyi Magyar Egyetemi Nyomda, Budapest, 1932. 6.

³⁷ Uo. 25.

³⁸ Uo. 24–29.

³⁹ Uo. 32.

⁴⁰ Uo. 32–33.

⁴¹ Uo. 24–29. alapján

Összehasonlítás a leghatékonyabb csatornavégpont ügyében	
Szolnok	Szeged
1. drága a szállítás	sok az áru, folytonos árumozgás van minden irányból
2. gabonán kívül nincs más nagy mennyiségben termesztett árucikk	sok terem dohányból, gabonából és gyapjából
3. kevés a népesség a város térségében	hatalmas földek vannak a város körül, ami bőven eltartja a napszámosokat
4. csak sok sót szállítanak, de az árát már lehet, hogy máshol határoznák meg, így drágán kerülne Pestre	a szállítás drága, mivel a térségből ide hordják az árut, amit tovább rontott az a tény, hogy nincs vagy rossz állapotúak az utak
5. lehet csatornát ásni Pest és Szolnok között	volt már tervezve egy csatorna Pest és Szeged között, illetve gyorsan el lehet innen érni Pestre
6. Pest össze van kötve más vidékekkel, viszont Szolnok nem és a Tisza is csak akkor hajózható, ha apadásban van, de csak kisebb hajókkal	nevezetes hely Szeged, a Bánság és a Bácska kapuja, Erdély végpontja a Maros által, a környező megyék is ide hozzák az árujukat
7. Szolnok vész esetén nem tudja gyorsan ellátni Pestet, a Felső–Tisza vidéket és a Felvidéket	gyorsan és olcsón eljutna Pestre, Győrbe, Bécsbe a szegedi gabona ínség idején
8. erről nem nyilatkozott	gazdaságos lenne

Vedres szerint a csatorna teljes építési költsége 4.593.722 forint lett volna. A csatorna méreteit az alábbiak szerint határozta meg: a hosszúsága Soroksárig vagy Harasziig 100 ezer öl, a felső rész 18, a fenékszélesség 10, míg az első és az utolsó rekesztők melletti csatorna mélysége 1–0,5 öl lett volna. A bevételt 600 ezer forintra becsülte.⁴² Az „Adatok” szerint a csatorna teljes költsége 4,6 millió, míg a bevétele évi 826 ezer forintra rúgott volna.⁴³ Vedres a Maty-érhez építettett volna egy rekesztőt, melynek révén téli kikötőt létesíthettek, továbbá odatelepíthettek volna hajóműhelyeket, foldozókat és javítóüzemet is. Tervbe vette az omladozó szegedi vár tárházzá, raktárrá való átalakítását is.⁴⁴ Szegedet a távolság miatt is előnyben részesítette: szerinte Szeged–Szolnok 25 mérföld, Szolnok–Pest 13 mérföld, összesen 38 mérföld, míg Szeged Pesttől 25 mérföld távolságra lett volna csatornán keresztül.⁴⁵

Vedres terve két eltérést mutat az eddigi megismert tervekhez képest. Az egyik, hogy a csatorna végpontja Szegeden lett kijelölve, az eddigi szolnoki helyett. A másik, hogy Vedres

⁴² Uo. 49–55.

⁴³ Adatok 1905. 22.

⁴⁴ Vedres 1805. 76–79.

⁴⁵ Uo. 82.

csak a két végpontot említette meg, viszont a nyomvonalat nem írta le. Annak kidolgozását a szakemberekre hagyta. A röpirat alapján ez a tervezet is elfelejtődött, főleg hogy 1805-ben fokozódott a francia háborús veszély.

Beszédes József munkássága

Beszédes József a Körös és Maros királyi biztossági vízimérnök 1837-ben kidolgozott egy Pest–Csongrád vonalú csatorna tervet, mely elágazott volna Szeged felé. Felvázolt Pestnél egy vízosztót, mely egy vízeresztő táblás zúgóból és egy hajózható vízszekrényből állt volna. Harasztinál egy biztosító rekeszt, míg Dorozsmánál és Szegednél egy szekrénycegét (duzzasztómű) képzelt el, mely a Tisza vízszintjét szabályozta volna áradáskor és apadáskor. Úgy gondolta, hogy ezt a csatornát 4-5 év alatt lehetne megépíteni, melynek költsége 6–7 millió forint lett volna.⁴⁶



Beszédes József

Ezen tervét részletezte az 1839-es Pesten megjelent a *Kolosvártól Grétzig hajózható országos Nagy Csatorna' tervének, és a földszin' 's folyóvízágy ótalmi elvének rövid előadása* és az 1843-as *Mérnöki irányzatok* című munkájában. A Duna–Tisza-csatorna csak egy részét képezte volna ezen nagy tervének.

A *Kolosvártól Grétzig hajózható országos Nagy Csatorna' tervének, és a földszin' 's folyóvízágy ótalmi elvének rövid előadása* című munkájában leírta, hogy az az utas, aki Kolozsvárott szállt fel a hajóra, a Szamoson keresztül elhajózik Szatmárnémetiig, majd ott egy körscatornán lehajózik a Nagyvárad–Körösök vonalon Aradig. Ott a Maroson keresztül elhajózik Szegedre, ahonnan a Duna–Tisza-csatornára tér ki, majd egy elágazásnál Bölcskénél kiér a Dunára, ahonnan lefelé hajózva rátér a Sióra. A Sión felhajózva kiér a Balatonra, ahonnan a Zalára érve egy újabb csatornán keresztül eljut a Muráig, melyen felhajózva eléri a stájer várost, Grazot.⁴⁷ Az általa megtervezett Bölcskei–csongrádi-, és Pest–szegedi-csatorna mélybevágású lett volna. Ez a hosszú hajózó út folyóvízú csatornákból, hajószilipekkel és

⁴⁶ Adatok 1905. 24–26.

⁴⁷ Lampl–Hallóssy 1947.16.

duzzasztóművekkel (vízszekrény) elrekesztett állóvízű csatornákból állt volna.⁴⁸ A Pest–Szolnok-csatornát elvetette, mert szerinte nem táplálta volna semmilyen folyó sem. A Pest–Csongrád és Pest–Szeged közötti csatornákat mélybevágásúnak tervezte meg.

Beszédes a csatornák megépítésével kb. 2 millió hold mocsarat csapoltatott volna le, mellyel nemcsak hatalmas termőföldhöz lehetett volna hozzájutni, hanem a maláriát is vissza lehetett volna szorítani. Ezeket főleg hajózható csatornáknak képzelte el. *„Hajós csatornán a főcél a nyers természetvényeknek, bornak, fának, szénának, még zsúpszalmának is, gabonának, dohánynak [...] olcsó s nagyban vitele”*.⁴⁹

Az olcsó szállítással rengeteg építőanyag (kő, fa, kavics) szállítása megoldódhatott, amivel a közutak fejlődését segíthették elő, illetve a hadsereget is gyorsan és olcsón lehetett volna mozgatni. Továbbá kiemeli az Alföld fásítását is, a homok megfogására.⁵⁰ Beszédes igen fontos megállapítást tett a szállítással kapcsolatosan: *„Tagadhatatlan dolog, hogy a művelt polgári megélhetésnek, a kézi megélhetéseknek egyik alapító eszköze a tüzelőfa, a kőszén- és pedig úgy, hogy a tüzelőfát az ország maga kebelében termessze, különben a külső országokból hordja, akkor csak tengődik az ország népe”*. Továbbá a *„hajón való szállítás [...] mezőgazdaságunkat szemlátomást gyarapítaná, pénzünket szaporítaná”*.⁵¹

A Szatmár vármegyei szakasról a következőképpen írt: *„Beérvén ama gyönyörű, és alkalmas Ér-völgybe, mellyben hajdan nagy vízjárás volt, mint alkotása mutatja, a 'Berettyó' és 'Ér' vizét fölveszi 'a csatorna, 's ezen tágas és szelid esetű völgyben haladván, Nagykároly és Nagymajtény közt átmenvén a' lapokon, Szathmárnémeti szabad kir. várost éri, a' hol a' hasznos Szamos folyót két felé osztván, ennek egyik részét, a' Nagyvárad és Borosjenő mellett elhaladván, Czibaknál Tiszánknak visszaadja; másik részét pedig a' Szamos régi vizágya mellett hajókázó csatornában Vásárosnaménynál a' Tiszával egyesíti”*.⁵²

A Mérnöki irányzatokban kifejté a csatorna létjogosultságát, amit hazai kölcsönből kell megépíteni.⁵³

⁴⁸ Uo. 16.

⁴⁹ Erdős Jenő: A „Kolosvártól Grétzig hajózható Országos Nagy Csatorna” tervezője, Beszédes József. In.: Élet és Tudomány. 12. évf. 1957/10. 294.

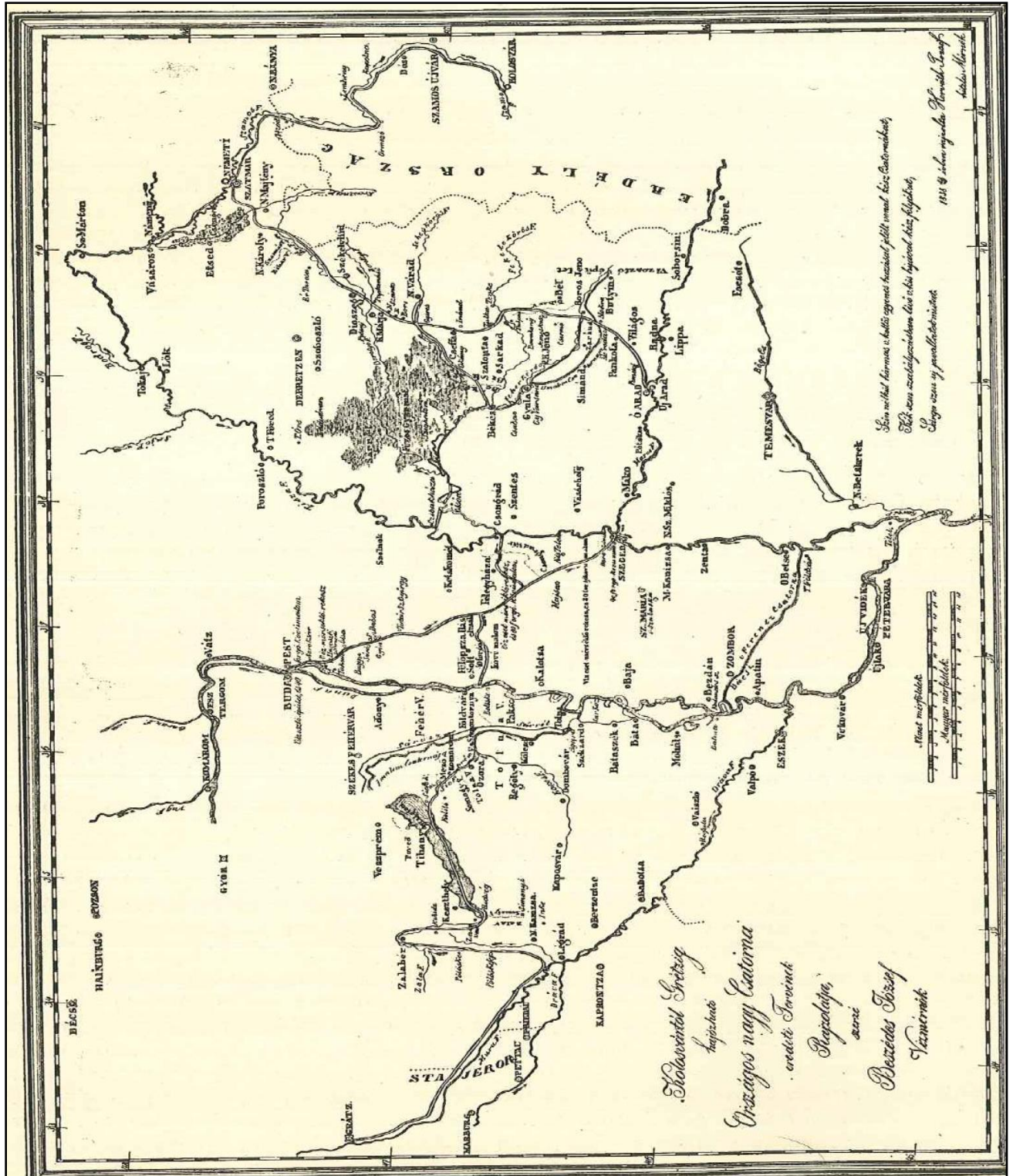
⁵⁰ Lampl–Hallóssy 1947. 16–17.

⁵¹ Erdős 1957. 294.

⁵² Beszédes József: Kolosvártól Grétzig hajózható, országos nagy csatorna’ tervének, és a’ földszin’ ’s folyó-vizágy’ ótalmi elvének rövid előadása. Hartleben K.A. tulajdona, Pest, 1839. 16.

⁵³ Lampl–Hallóssy 1947. 19.

A térkép alapján láthatjuk, hogy Beszédés Duna–Tisza-csatorna terve a Nagy csatorna rendszerének a részét képezte.



Vécsey Miklós cikkei

Vécsey Miklós királyi kamarásként Bécsben hallgatta meg Beszédes József tervét, aki nagy hatással volt rá. Ő így vélekedett a csatornáról: „*A jelenkorban [1840-ben – SZ. L.] vélekedésem szerint hazánk anyagi jólétének közvetlen eszközlésére semmi sem történhetik fontosabb, mintha a Duna, Pesttől indulva ki, a Tiszával a lehető legrövidebb vonalon egy hajókázható nagy csatorna által összekötetik*”.⁵⁴ Vécsey 1840-ben a kolozsvári Nemzeti Társalkodóban a következőket írta a csatorna gazdasági jelentőségéről: „*Ha Magyarországnak statistical körülményeit, földmivelését, kereskedését, kézmű- és iparágazatait, 's a' népességnek mindennemű keresetmódját — a' hely' szűke es ezen értekezésnek más iránya miatt — itten csak futólag vesszük is fontolóra: meg kell vallanunk, hogy ezekben a' tiszai kerületek hátrább állanak. [...] a' tiszai részek vagy öröktől fogva meg voltak fosztva a' sorsnak jótékony ajándékaitól, vagy elmaradásuk' okait a' nemzet' historiájában kell keresnünk*”.⁵⁵ A megépülendő Nagy csatorna nyomvonalát a következőképpen írta le: „*a' már most is hajókázható Tiszát a'csatorna' torkolatjától Csongradtól kezdve felfelé szemléljük, látni fogjuk, hogy Debreczent, melly öt mértföld távolságra fekszik a Tiszától, Miskólczot a' Sajó, Kassát a' Hernád, Ugvárt, melly két órányi távolságra esik a' Tiszától, Sáros-Patakot, Ujhelyt és Munkácsot a' Tiszába folyó Bodrog es Latorcza, Szigetet, Szöllőst es Tisza-Ujlakot, mellyek a' Tisza' partjan feküsznek, továbbá Szatmárt, Szamos-Ujvárt és Kolozsvárt, a Tiszába folyó Szamos vizeken megindítandó hajózás által, Pesttel és Bécscsel minden időveszteség 's nagy fáradság nélkül összeköthetni [...] Ugyanezen csatorna által gazdagsága' és vidéke' termékenységéről nevezetes Szeged' városát is Pesttel és Bécscsel összeköthetni*”.⁵⁶

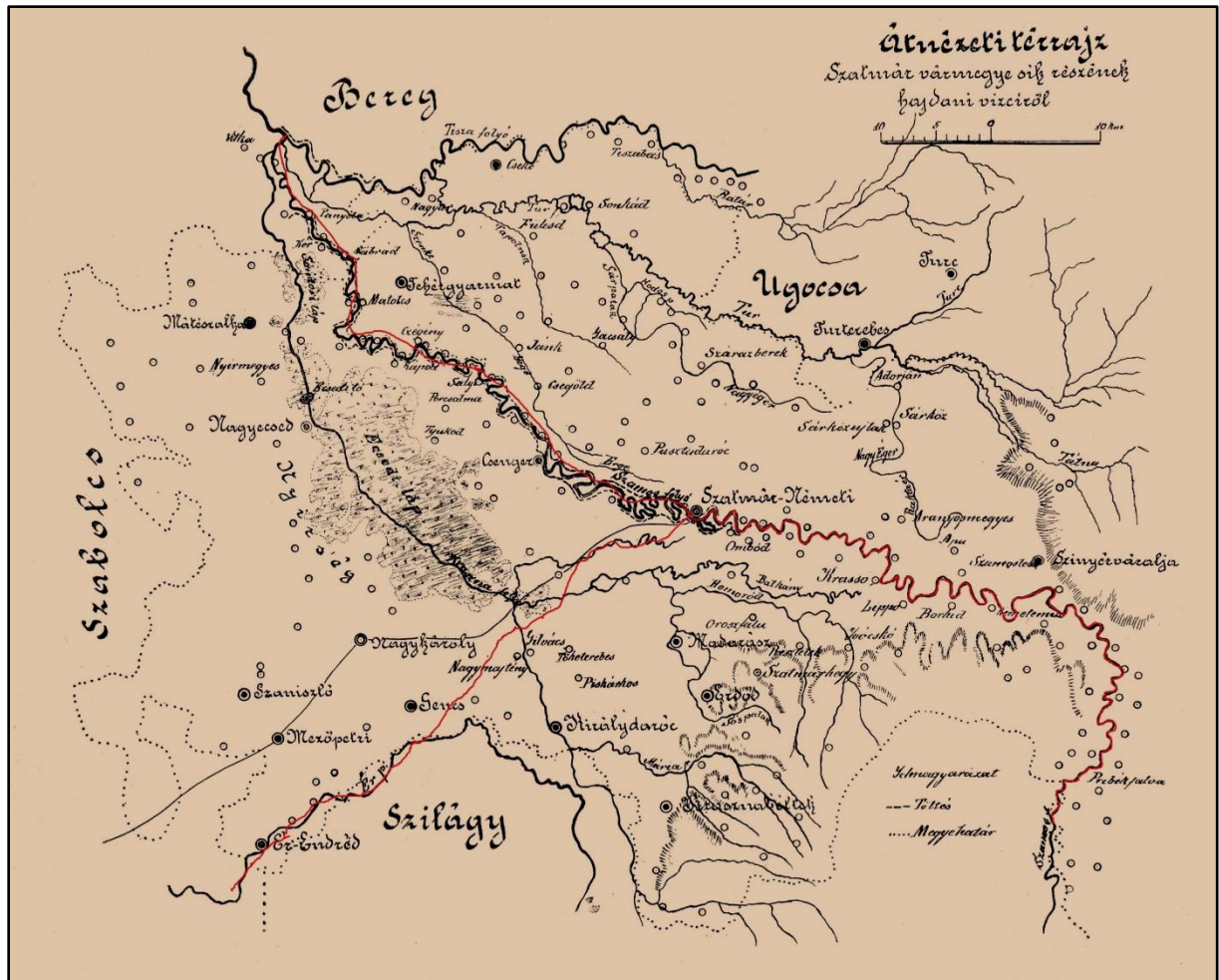
Vécsey Miklós Beszédes József csatornatervét méltatta a Mérnöki irányzatok című munkában. A csatorna nyomvonalát, valamint a megépítéshez szükséges méreteket emelte ki.⁵⁷

⁵⁴ Uo. 1947. 6.

⁵⁵ Báró Vécsey Miklós: Duna–tiszai hajókázható nagy csatorna. Nemzeti Társalkodó, 1840. március 5. 73.

⁵⁶ Uo. 74–75.

⁵⁷ Beszédes József: Mérnöki irányzatok. Pest, 1843. 124–143.



A Nagy csatorna nyomvonala Szatmár vármegyében

4. A csatornatörvény és társaság

Beszédes József 1839. augusztus 13-án előadta Duna–Tisza-csatorna tervét Pozsonyban az országgyűlés előtt. Az országgyűlésen résztvevők támogatták a tervet, és ennek biztosítására 1839. november 1-én Pozsonyban megalakult a Duna–Tiszai Társaság.⁵⁸ A Társaság 91 aláíróval – többek között Kossuth Lajos, Deák Ferenc, Széchenyi István, Desewffy Aurél – alakult meg.⁵⁹ Széchenyi István és Deák Ferenc a következőket írták a Társaságról: „semmit üdvösségesebbet és a haza boldogulásának, jólétének, előmenetelének hasznosabbat és szükségesebbet egy társaság sem eszközölhetne, miután ezen csatornának létesítésére egyesülne”.⁶⁰ Még 1839-ben báró Sina György vette át a csatorna előkészületi

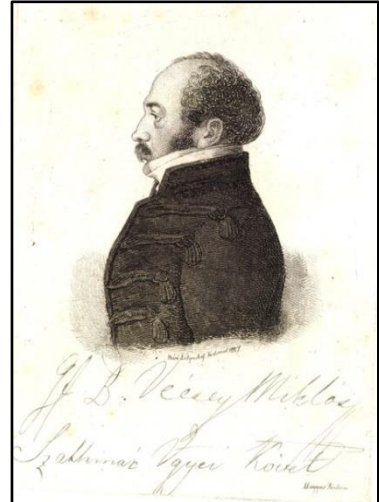
⁵⁸ Vécsey 1840. 76.

⁵⁹ Az aláírók névsorát ld.: Beszédes 1843. 136–137.

⁶⁰ Gróf Szapáry László: A Duna–Tisza csatornáról. Budapest, 1926. 6.

munkáinak vezetését a társaság kérésére és a mellé 1839. december 10-én kinevezett 20 tagú választmánnyal szerződést kötött Beszédes Józseffel 1840. január 8-án a jogokról és kedvezményeiről.⁶¹ A szerződés legfontosabb pontjai a következők voltak: Beszédes József átadja *'e tárgyhoz tartozó terveit, mappáit és írásait*, valamint Beszédes nem fog más társasággal alkudozni vagy szerződést kötni.⁶² A Társasághoz 1840. május 13-án további 17 fő – köztük Hám János szatmári püspök – csatlakozott.⁶³

Vécsey Miklós kezdeményezte törvényben leírni a Társaság jogait és kedvezményeit, melyet az 1840. évi XXXVIII. tc.-ben rögzítettek.⁶⁴ A törvény részletezése előtt érdemes kitérni a „legnagyobb magyar” véleményére a csatornáról, melyet az 1845-ös Jelenkorban fejtett ki: *„A vasút átalján véve csak azon két végpontot gazdagítja, melyet egybefűggeszt, míglen célszerű vízcsatorna után, mellynek partján e fölött mindig keletkezik út, mindazon középpontok is*



Báró Vécsey Miklós, a Társaság alapítója

hízni szoktak, mellyeken az keresztül vág.” Továbbá az Alföld és vele a nemzet felemelkedését látta a csatornában: *„És akkor, ha majd Tokajbul is, Maros-Ujvárrúl is látnék érkezni Pestre hajót, és Szolnokra és Szegedre hajón indulván, kies kertek és csinos házak közt vinne át az út, hol a magyarságnak van legeredetibb bölcseje, melly azonban homokban és sárban fekszik: akkor biz egy kicsivel megint könnyülne rajtam az agy súlyá”.*⁶⁵

A továbbiakban vizsgáljuk meg az 1840. évi XXXVIII. tc.-et, mely *„a Dunát a Tiszával összekötő csatornáról”* címet kapta. A törvény 10 paragrafusból áll. A preambulumban leírásra került a csatorna nyomvonala, mely a dunai oldalon Pestről vagy Bölcskéről indult ki, és Csongrádnál, Szolnoknál vagy Szegednél lett volna a tiszai végpont.

Az 1. § leírta, hogy egy hajózócsatornát kell megépíteni, melynek 5 mérföldes (kb. 8,04 km) távolságában 50 év alatt nem lehetett volna másnak újat építeni, a 2. § arról rendelkezett, hogyha a Társaság nem építette volna meg a kijelölt vonalak bármelyikét 25 év alatt, akkor azt bárki megtehetette, és annak a költségét meg kellett térítenie a Társaságnak. Viszont ha nem térítette meg a költségeket, akkor a két társaság nézeteltérését a főítélőszék

⁶¹ Lampl–Hallóssy 1947. 6.; Beszédes 1843. 138–139.

⁶² Beszédes 1843. 139.

⁶³ Báró Vécsey Miklós: A Duna-tiszai csatorna tárgyában. In: Beszédes 1843. 143–144.

⁶⁴ A törvényt 1840. január 12-én hirdették ki.

⁶⁵ Kálniczky 1994. 347.

döntötte volna el. A 3. § szerint, ha a helytartótanácsi engedélytől számított 3 éven belül nem kezdte el a csatorna építését, vagy a törvény kihirdetésétől számított 15 éven belül nem készült el, akkor a kedvezmények megszűntek, és az kapta meg e jogokat, aki ténylegesen megépítette volna. A 4. § leírta, hogy a kész csatornát 50 évig hajózásra alkalmasan karban kellett tartani. A nem teljesített kötelezettség esetén megszűntek a Társaság kedvezményei is.

Az 5. § leírta, hogy a Társaságnak kisajátítási joga volt a csatorna környékére, a felügyelők lakhelyére, a csatorna vizének ülepítésére, a mesterséges tavak létesítésére, valamint a csatorna környéki halászat jogára is. A 6. § szerint a kisajátított tulajdon a Társaság örökös tulajdonát képezte. A 7. § leírta, hogy a csatornadíjat a Társaság és a Helytartótanács határozta meg a következő 50 évre. Eltérti az egyik a másik kárára nem lehetett. Az 50 év eltelté után a Társaság köteles volt elszámolni a díjakról, bevételekről és költségekről a főkormányzásoknak, amely utána megszabta az új tarifákat.

A 8. § leírta, hogy a Társasággal szembeni peres ügyekben a Helytartótanács köteles eljárni. A 9. § szerint a Társaság tulajdonában lévő területeken (legeltetés, kikötés) csak az engedélyével lehetett használni. A 10. § az 1836. évi XXV. tc.-re hivatkozott, mely leírta a Társaságok adózását és a kisajátítással kapcsolatos jogait.⁶⁶

Láthatjuk, hogy létezett csatornaterv, Társaság és mögötte törvény, mégis a sok vita és egyet nem értés, illetve az ellenérdekek miatt a kormányzat inkább elállt ennek megvalósításától, és a csatornatörvényt az 1848. évi XXX. tc.-el eltörölte.

Összegzés

A Duna–Tisza-csatorna terve már 350 éves. Ezen idő alatt számtalan tervezet született meg. A dunai torkolat ügyében egy-két ötlet kivételével (pl.: Harta, Dömsöd) mindenki elfogadta a soroksári Dunaágot. A tiszai torkolatot már ennél nehezebb volt kijelölni.

Voltak, akik Szolnokot (Schönstein Ferenc, Dilher báró, Balla Antal, Podmaniczky József, Jász–Nagykun–Szolnok vármegye Bizottsága), míg mások Csongrádot (Gyovai János, gróf Szapáry László, Kereskedelmi Minisztérium, Lampl Hugó), és megint mások, akik Szegedet (Vedres István, Beszédes József) tették volna meg végpontnak. Viszont azt láthatjuk, hogy a tiszai torkolatnál az egyéni érdekek domináltak.

⁶⁶ Magyar Törvénytár. 1836–1868. évi törvénycikkek. Magyarázó jegyzetek: Márkus Dezső. Franklin Társulat, Budapest, 1896. 178–181.

Ahogy az áttekintésből kiderült, a megépülendő Duna–Tisza-csatornának több problémája volt, - és ma is az, - hogy mire akarták használni (hajózás, öntözés), hogyan akarták legyőzni a két folyó közötti szintkülönbséget (mélybevágású vagy magasvezetésű csatorna), illetve a tiszai torkolat kérdése.

Báró Vécsey Miklós királyi kamarásként hallgatta meg Beszédes József Nagy csatorna tervét. Ez arra motiválta, hogy támogassa a megépítendő Duna–Tisza-csatornát, mivel Szatmár vármegyei főispánként a vármegyéjét is be tudta volna vízi úton csatlakoztatni az ország gazdasági vérkeringésébe. Cikkeivel támogatta a csatornát, valamint a Duna–Tiszai Társaság megalapítójaként tett is azért, hogy fejlődjön a régiója valamint az ország. Viszont a különböző érdekek, mint például a kiépülő vasúthálózat miatti lobbis, mindig elbizonytalanította az aktuális kormányzatot, mely visszalépett ennek megvalósításától. Kossuth Ferenc kereskedelmi miniszter (1906–1910) szavai megszívlelendők: *„a közlekedési eszközöknek [vasút és hajózás – SZ. L.] nem egymással versenyezniök kell, hanem egymást ki kell egészíteniök”*.⁶⁷

A kérdés az, hogy miért nem épült meg a csatorna? A kérdésre adandó választ Orlóci István foglalta össze a legjobban: *„A Csatorna tervezésének minden korszakban fellelhető igen rossz, káros vonása az érdekeltek kompromisszumkészségének hiánya, a kölcsönösen előnyös cél elérésére való törekvés helyett a részérdekek vagy a részletekre vonatkozó vélekedések merev érvényesítése”*.⁶⁸

Az érdekek széthúzása és a kompromisszum hiánya miatt a tervből nem lett semmi. Vécsey Miklós 1846-ban lemondott főispáni címéről. A magyar kormány a csatornatörvényt az 1848. évi XXX. tc.-el eltörölte.

⁶⁷ Jegyzőkönyv 1906. 28.

⁶⁸ Orlóci 2003. 246.

Irodalomjegyzék

Monográfiák, források:

- A Duna–Tisza csatorna terveinek elbírálása tárgyában 1906. június hó 20., 21. és 22-én a Kereskedelemügyi Ministeriumban tartott szaktanácskozmány jegyzőkönyve. Athenaeum Kiadó, Budapest, 1906.
- A magyar vízszabályozás története. Összeállította és szerkesztette: Ihrig Dénes. A történelmi részeket írta: dr. Károlyi Zoltán–Károlyi Zsigmond–Vázsonyi Ádám. Az Országos Vízügyi Hivatal kiadványa, Budapest, 1973.
- Beszédes József: Kolosvártól Grétzig hajózható, országos nagy csatorna’ tervének, és a’ földszin’ ’s folyó-vizágy’ ótalmi elvének rövid előadása. Hartleben K.A. tulajdona, Pest, 1839.
- Beszédes József: Mérnöki irányzatok. Pest, 1843.
- Borovszky Samu: Magyarország vármegyéi és városai. Szabolcs vármegye. Hasonmás kiadás. Méry Ratio Kiadó Kft., Budapest, 2018.
- Borovszky Samu: Magyarország vármegyéi és városai. Szatmár vármegye. Hasonmás kiadás. Méry Ratio Kiadó Kft., Budapest, 2018.
- Csemez Attila: Tájtervezés–tájrendezés. Mezőgazda Kiadó, Budapest, 1996.
- Gróf Szapáry László: A Duna–Tisza csatornáról. Budapest, 1926.
- Hajós Antal: A Duna–Tisza-csatorna első szabályozása. In.: Angyal Dávid (szerk.): A bécsi magyar történelmi intézet évkönyve. MTA, Budapest, 1932.
- Hoszpötzky Alajos (szerk.): Adatok a Duna–Tisza csatorna kérdéséhez. Athenaeum Kiadó, Budapest, 1905. Kiadja a Kereskedelemügyi M. Kir. Miniszter
- Kálniczkyné Katz Veronika: Egy víziút történetéhez. Zádor Béláné (szerk.): Zounok. A Jász–Nagykun–Szolnok Megyei Levéltár Évkönyve 9. JNSZ Megyei Levéltár, Szolnok, 1994.
- Lampl Hugó–Hallóssy Ferenc: A Duna–Tisza csatorna. A csatorna története és irodalma, az idők folyamán készült fontosabb tervek leírása és kritikai összehasonlítása, valamint a kivitelre elfogadott általános terv ismertetése. Egyetemi Nyomda, Budapest, 1947.
- Magyar Törvénytár. 1836–1868. évi törvénycikkek. Magyarázó jegyzetek: Márkus Dezső. Franklin Társulat, Budapest, 1896.

- Petrović, Nikola: Hajózás és gazdálkodás a Közép–Duna–medencében a merkantilizmus korában. A Duna–Tisza csatorna építése és fáradozások a Közép–Duna–medence és az Adriai–tenger összekötésére a XVIII. század végén. Ford.: J. Garai Béla. Vajdasági Tudományos és Művészeti Akadémia–Történelmi Intézet, Beograd–Novi Sad, 1982.
- Szollás Ella: A Duna–Tisza csatorna terve Pest és Szolnok közt 1803–1826. Centrum Kiadóvállalat, Budapest, 1930.
- Vedres István: A Tiszát a Dunával öszvekapcsoló új hajókázható csatorna, melynek helyét nemcsak Magyarország, hanem az egész Ausztriai Birodalom hasznára felkeresni és meghatározni igyekezett 1805. In.: Vajthó László (szerk.): Magyar Irodalmi Ritkaságok. 14. szám. Királyi Magyar Egyetemi Nyomda, Budapest, 1932.

Folyóiratok:

- Báró Vécsey Miklós: A Duna–tiszai csatorna tárgyában. In: Beszédes József: Mérnöki irányzatok. Pest, 1843.
- Báró Vécsey Miklós: Duna–tiszai hajókázható nagy csatorna. Nemzeti Társalkodó, 1840. március 5. 73–76.
- Dr. Takács Sándor: Duna–csatorna terve Pest és Szolnok között 1715–ben. In.: Magyar Gazdaságtörténelmi Szemle. 9. évf. 1902/3. 137–139.
- Erdős Jenő: A „Kolozsvártól Grétzig hajózható Országos Nagy Csatorna” tervezője, Beszédes József. In.: Csűrös Zoltán (főszerk.): Élet és Tudomány. 12. évf. 1957/10. 291–294.
- Orlóci István: A Tiszát a Dunával összekötő csatorna: a Duna–Tisza csatorna. In.: Hidrológiai Közlöny. Magyar Hidrológiai Társaság. 83. évf. 2003/4. 243–250.

Képek, térképek, táblázatok jegyzéke:

- **4. oldal:** A különböző célt szolgáló csatornák legelőnyösebb helyét feltüntető vázrajz
Lampl Hugó–Hallóssy Ferenc: A Duna–Tisza csatorna. Egyetemi Nyomda, Budapest, 1947. 145.
- **7. oldal:** A két csatornatípus előnyei és hátrányai
Lampl Hugó–Hallóssy Ferenc: A Duna–Tisza csatorna. Egyetemi Nyomda, Budapest, 1947. 133.
- **8. oldal:** A Vécsey-család címere

Borovszky Samu: Magyarország vármegyéi és városai. Szatmár vármegye. Hasonmás kiadás. Méry Ratio Kiadó Kft., Budapest, 2018. 612.

- **10. oldal:** A Vécsey-család családfája
[<https://www.arcanum.com/hu/online-kiadvanyok/Nagyivan-nagy-ivan-magyarorszag-csaladai-1/tizenkettedik-kotet-C1EA/vecsey-csalad-vecsei-es-hajnacskeoi-grof-es-baro-C563/>, 2022.06.01.]
- **14. oldal: Vedres István**
[<https://csmek.wordpress.com/2015/04/03/2015-vedres-istvan-emlekev/>, 2022.06.01.]
- **15. oldal:** Összehasonlítás a legoptimálisabb csatornavégpont ügyében
Vedres István: A Tiszát a Dunával öszvekapcsoló új hajókázható csatorna. Magyar Irodalmi Ritkaságok. 14. szám. Királyi Magyar Egyetemi Nyomda, Budapest, 1932. 24–29. alapján a szerző munkája
- **16. oldal:** Beszédes József
[<http://www.vizinform.hu/pic/kepek/829.jpg>, 2022.06.01.]
- **18. oldal:** Beszédes József Nagy csatornaterve
Lampl Hugó–Hallóssy Ferenc: A Duna–Tisza csatorna. Egyetemi Nyomda, Budapest, 1947. 18.
- **20. oldal:** A Nagy csatorna nyomvonala Szatmár vármegyében
Borovszky Samu: Magyarország vármegyéi és városai. Szatmár vármegye. Hasonmás kiadás. Méry Ratio Kiadó Kft., Budapest, 2018. 283. alapján a szerző munkája
- Lampl Hugó–Hallóssy Ferenc: A Duna–Tisza csatorna. Egyetemi Nyomda, Budapest, **21. oldal:** Báró Vécsey Miklós, a Társaság alapítója
[[https://hu.wikipedia.org/wiki/V%C3%A9csey_Mikl%C3%B3s_\(f%C5%91isp%C3%A1n,_1789%E2%80%931854\)](https://hu.wikipedia.org/wiki/V%C3%A9csey_Mikl%C3%B3s_(f%C5%91isp%C3%A1n,_1789%E2%80%931854)), 2022.07.10.]