

MÚLTUNK

KIRÁLY LÁSZLÓ:

A DUNA–TISZA CSATORNA TÖRTÉNETÉBŐL

„Nem átallok ezennel teljes meggyőződésem szerint kimondani, hogy mindent mindenben véve, mint ma állnak Magyarország fölött az égi csillagzatok és a földi körülmények hogy mind ezeket kellő figyelembe véve, a tervezett duna–tisza csatornavállalat végképi kitapogatása, s ha technikai és pénzügyi tekintetben létesíthetőnek mutatkozik, a mint remélni mindenkünk van, annak mielőbbi életbeléptetése olly ügy, melly fölött alig áll nagyobb pártoltatást és sürgetőbb elsőséget érdemlő bármi egyéb.”

(Széchenyi István)

A magyar gazdaság történetében aligha találunk még egy olyan „jelenséget”, mint a Duna–Tisza csatorna: 250 év óta – korszakokként változó intenzitással – állandóan foglalkoztatja a jobbító szándékú politikusokat éppúgy, mint a nemzetgazdaság különböző ágazatainak szakvezetőit. A megépítést egyes időszakokban a szükséges pénz hiánya, máskor az adott pillanatban fontosabbnak minősülő gazdasági célok megvalósítása, ám legtöbbször a különböző érdekű hatalmi körök tevékenysége akadályozta. Az 1946/47-es felbuzdulás idején a kor földművelésügyi minisztere ezt így összegezte: „Egyik párt sem volt elég erős arra, hogy elgondolását keresztülvigye, de mindegyik elég erős volt ahhoz, hogy megakadályozza a csatornának más – vélt érdekeivel ellentétes – vonalon való megépítését. A Duna–Tisza csatorna építését tehát végeredményben a csatorna hívei akadályozták meg, akiknek a csatorna építéséből a legnagyobb hasznuk lett volna”. A meglehetősen keserű megállapítás jogosságát a csatornáról írt könyvtárnyi könyv és tanulmány sajnálatosan igazolja. Ezek feldolgozása és hasznosítása messze meghaladja lehetőségeinket, ezért csak rövid, tényszerű áttekintést adunk a Duna–Tisza csatorna előtörténetéből – az újabb döntések megalapozását segítően.

Buda visszafoglalása és a török uralom visszaszorítása után, amikor megkezdték a társadalom újjászervezését, a települések és a kereskedelem fejlesztésében kulcskérdéssé vált a közlekedés megoldása. KOLLONICS LIPÓT győri püspök – akit a reorganizáció első rendszerbe foglalójaként ismerünk – már 1688-ban megfogalmazta a vízi úton történő szállítás fontosságát. Terveit a bécsi udvar nem fogadta el, de néhány elgondolása az 1715–1722/23. évi országgyűlésen előtérbe került.

Az 1715. évi országgyűlés által kiküldött „rendszeres bizottság” nagyvonalú tervet dolgozott ki a víziutak fejlesztésére, amelyben már szó esik a Dunát a Tiszával összekötő csatornáról, többek között a Pest–Szolnoki nyomvonalon is.

Az első törvényes intézkedés hajózáscsatornák létesítésére III. Károly 1723-ban kelt pozsonyi dekrétumában található. A király külföldi mérnökökkel terveket is készíttetett, amelyek közül kettő a Dunát a Tiszával összekötő csatornára vonatkozott. Az egyik Vác–Szolnok, a másik Kalocsa–Zombor között kötötte volna össze a két folyót. Ezekből nem lett semmi, az országgyűlés nem is tárgyalta őket, mert az anyagi fedezet előteremtésének egyetlen útja a rendek adóvállalása lehetett volna.

A XVIII. század végén újra felerősödött a csatorna iránti igény. II. Lipót rendelete alapján négy nyomvonaltra készültek tervek, amelyeket a m. kir. Helytartótanács az Országos Építési Igazgatósággal felülvizsgáltatott. A vizsgálat a haraszi-kecskeméti-csongrádi vonalat tartotta műszakilag és kereskedelmileg a legmegfelelőbbnek. A tervek további sorsa nem ismeretes, elvesztek valahol a m. kir. Kancellária útvesztőiben.

1803-ban József nádor felterjesztést intézett a m. kir. Kancelláriához a Duna-Tisza csatorna megépítése érdekében. Újabb bizottság, majd 23 évvel később válasz Bécsből: nincs rá fedezet.

A reformkor szellemi pezsgése, a nemzetgazdaság kérdéseinek előtérbe kerülése újra felszínre hozta a Duna-Tisza csatorna építésének kérdését (1. ábra). Valóságos nemzeti ügy lett a Pest-Csongrád és a Pest-Szeged között létesítendő csatornák megépítése. 1839-ben 91 aláírással, élén SZÉCHENYI ISTVÁNNal megalakult a Duna-Tiszai Csatorna Társaság. A többek között SZÉCHENYI ISTVÁN, KOSSUTH LAJOS és DEÁK FERENC által előkészített 1840: XXXVIII. t. c. a vállalkozás jogait és kezdeményezéseit törvényileg is biztosította. Ezek után úgy tűnhet, hogy szabad utat kapott a tervek végrehajtása. Nem így történt, mert 1848-ig terjedően a parciális érdekek – kinek a birtokát érintse a csatorna, hol legyen a torkolata stb. – csak vitát és két további törvénycikket eredményeztek, csatornát nem.

A szabadságharc bukása és a kiegyezés között természetszerűleg nem a csatorna volt a társadalom legfontosabb témája. A kiegyezés után azonban már 1868-ban a közmunka és közlekedési miniszter „felségfelterjesztés”-ben a Duna-Tisza összekötésének megoldását javasolta. Ennek hatására konkrét tervek is születtek, amelyek közül a budapest-kecskeméti-csongrádi nyomvonal kivitelezésére törvényjavaslat is készült, vállalkozói tárgyalások folytak. A kivitelezés azonban nem kezdődhetett meg, mert a kincstár közlekedésre fordítható kereteit felemésztették a vasútépítések. Megint két évtizedes szünet következett.

A XIX. sz. végén az egész Európában fellendült csatornaépítés hatásának tekinthetően – amit az olcsó szállítás iránti igény táplált – a Kereskedelemügyi m. kir. Minisztérium külön csatornatervező kirendeltséget állított fel.

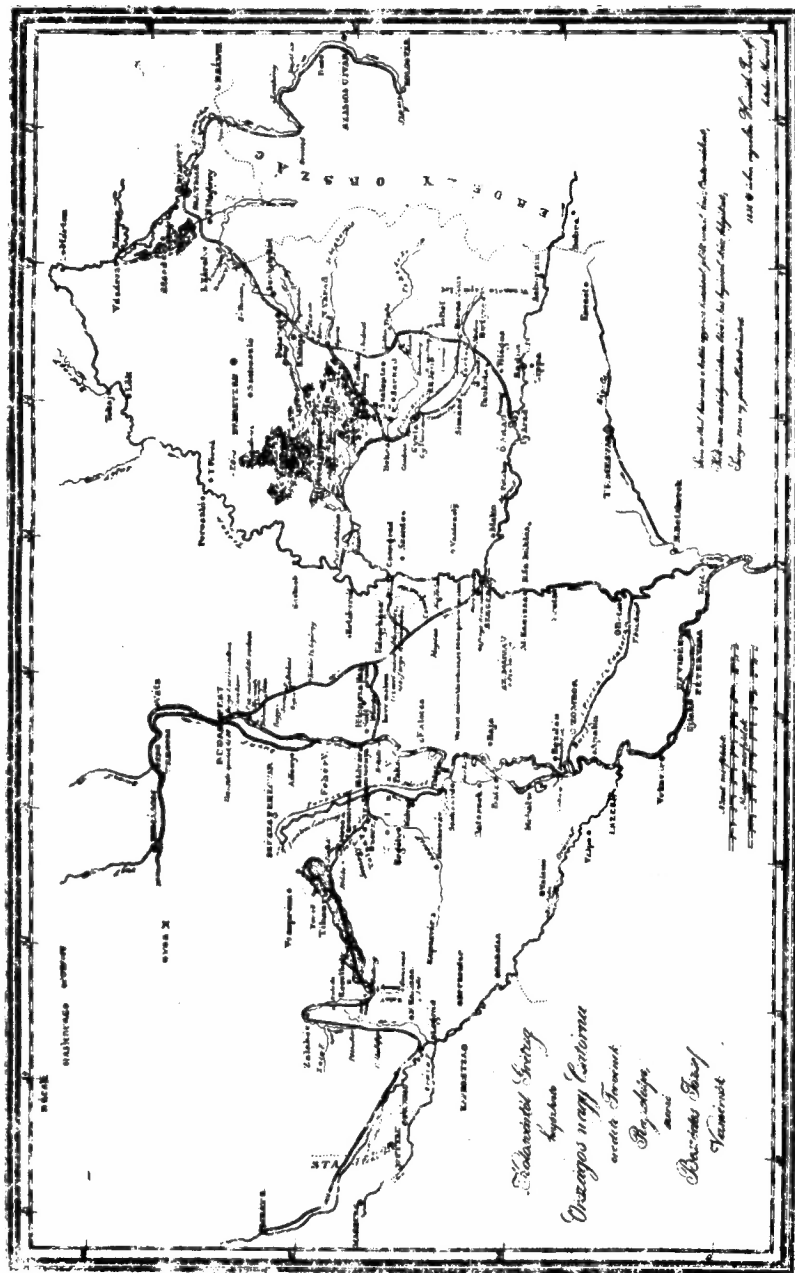
Ez a szervezet a kor színvonalához méltó tervezetet készített, ami 1907-ben azon bukkott meg, hogy a Kereskedelemügyi Minisztérium mérnökei a csongrádi, a Földművelésügyi Minisztérium szakértői viszont a szolnoki torkolat mellett kardoskodtak. Megegyezés nem született, a tervet elejtették. A Tanácsköztársaság földművelésügyi kormányzata is a Duna-Tisza csatorna építése mellett döntött, tervek is születtek – eredmény nélkül.

A csatorna építése a két világháború közötti korszakban is állandóan napirenden volt. 1920-ban kinevezték a „Duna-Tisza csatorna-ügy” önálló miniszteri biztost az FM-ben, akinek feladata volt a csatornaépítéssel kapcsolatos munkálatok irányítása. Ettől kezdve általában a Földművelésügyi Minisztérium volt a Duna-Tisza csatorna ügyének gondozója. Folytak vizsgálatok, készültek tervek, bár meglehetősen hullámzó erővel, attól függően, hogy a soros miniszter által képviselt körök mennyire voltak érdekeltek a kérdésben.

1933-ban átfogó tervezetet készített az FM „A Duna-Tisza csatorna kérdése újabb megvilágításban” címmel, amit felterjesztett a miniszterelnöknek. GÖMBÖS GYULA sok oldalas állásfoglalásban válaszolt, amelyben egyetértett a csatorna fontosságával, azt nagyon lényeges kérdésnek minősítette, de végül közölte: „A Duna-Tisza csatorna építése ma nem időszerű”. Ezzel az ügy egy évtizedre megint homályba merült. A II. világháború végéig még egyszer feltámadt, amikor 1943-ban elkészítették a Duna-Tisza csatorna létesítésére vonatkozó törvényjavaslat tervezetét.

A felszabadulás után új lendületet kapott a „csatorna-ügy”. TILDY ZOLTÁN köztársasági elnök 1946. október 8-i síófoki beszédében nyomatékosan hangsúlyozta a Duna-Tisza csatorna megépítésének szükségességét is. Ezután egy munkacsoport kritikailag megvizsgálta a csatorna ügyének állami kézbevétele (1898) óta készült terveket, és javaslatot tett a kor színvonalának leginkább megfelelő változatra. Erdemes és jellemző csak felsorolásszerűen is áttekinteni a korábban elkészült terveket, amelyek végső soron mindig jelentős gondolatokat tartalmaztak, és nagy igényű emberi törekvéseket hordoztak. A bizottság csak a századunkban készült tervekkel foglalkozott részletesen, ám ezeknek komoly előzményei voltak, amit ugyancsak érdemes felidézni:

A XIX. sz. végéig elkészített csatornatervek: 1. Vác-szolnoki (1723.) 2. Kalocsa-zombori (1723.) 3. Pest-rákos-galga-szolnoki (1789.) 4. Pest-szeged-szolnoki (1789.) 5. Pest-



1. ábra

A Beszédcs József 1839-ben megjelent "Kolozsvártól Grévizig hajózható Országos nagy Csatorna Tervének s.b. rövid előadása" c. művéből átvett terv az egész országot behálózó csatornarendszert tartalmazza, benne a Dунdát a Tiszával összekötő csatornákat is.

soroksár–cegléd–szolnoki (1791.) 6. Pest–pilis–cegléd–szolnoki (1791.) 7. Haraszi–cegléd–szolnoki (1791.) 8. Haraszi–kecskemét–csongrádi (1791.) 9. Pest–szolnoki (1803.) 10. Pest–szegedi (1805.) 11. Pest–kecskemét–csongrádi (1836.) 12. Pest–szegedi (1836.) 13. Bölske–fülöpszállás–kiskunfélegyháza–csongrádi és Pest–szegedi egységes rendszerben (1839.) 14. Pest–kecskemét–csongrádi (1868.) 15. Tass–kecskemét–csongrádi (1894.)

Modern magasvezetési csatornatervek: 1. Budapest–haraszi–izsák–kiskunfélegyháza–csongrádi (1902–1904.) 2. Harta–kiskunfélegyháza–csongrádi (1902–1904.) 3. Budapest–haraszi–törtel–szolnoki (1903–1905.) 4. Dömsöd–kunszentmiklós–kecskeméti (csalános)–tiszazugi (1931–1932.) 5. Vác–aszód–újszász–szolnoki (1933.) 6. Soroksár–cegléd–várkonyi (1931–1933.) 7. Soroksár–kecskemét–(Katonatelep)–újkécskei (1931–1933.) 8. Budapest–haraszi–kecskeméti (Katonatelep)–újkécskei (1943.)

Modern mélybevágási csatornatervek: 1. Budapest–haraszi–izsák–kiskunfélegyháza–csongrádi (1901–1903.) 2. Budapest–haraszi–kunszentmiklós–szabadszállás–izsák–csongrádi (1919–1921.) 3. Dömsöd–kunszentmiklós–izsák–bugac–tömörkényi (1932.) 4. Dömsöd–kunszentmiklós–izsák–kiskunfélegyháza–csongrádi (1946. több változat összedolgozása) 5. Dömsöd–kunszentmiklós–izsák–kiskunfélegyháza–csongrádi (1946. korrigált nyomvonalal).

Tehát – a nagy számú változatot mellőzve – legalább 28 többé-kevésbé kidolgozott csatornaterv előzte meg az 1946–47-ben kivitelezésre előkészített Budapest–Dunaharaszti–Sári–Ladánybene–Kecskemét (Katonatelep)–Nyárlőrinc–Újkécske nyomvonalú csatornát. (2. ábra)

Ez a terv már teljes részletességgel tárta fel a nyomvonal geológiai, meteorológiai, hidrológiai viszonyait. Kidolgozta a működtetéshez szükséges energiaellátási rendszert. Tartalmazta a terv a csatornához közvetlenül kapcsolódó műtárgyak, 9 hajózsilip, 1 komplett szivattyútelep és 34 különféle méretű híd kivitelezési tervét. A gazdasági hasznosításhoz szükséges létesítmények közül a kikötők és a rakodók terve is elkészült. Számba vették az öntözés és a halászat lehetőségeit, összeállították a teljes költségvetést és megvizsgálták a csatorna gazdasági jelentőségét.

A csatorna teljes hosszában 9 „községi-kikötő” és Kecskemét város kikötőjének megépítését tervezték. Az utóbbira részletes számítások is készültek. Az első ütemben 200 000 tonna szállítási igényrel számoltak, mégpedig 150 000 t építési- és tüzelőanyaggal, valamint 50 000 t mezőgazdasági, illetve agráripari termékkel. A tervek szerint a kikötő kapacitása – bölcs előrelátást igazolva – igény szerint lett volna bővíthető, esetleg többszörözhető. A községi kikötők 5–18 km-enként, minden esetben már meglévő úthoz csatlakozva, többségükben vasúttól távoli területeken épültek volna. 1947-es árakon számolva a tíz kikötő, illetve rakodó megépítésére 15 millió forintot terveztek.

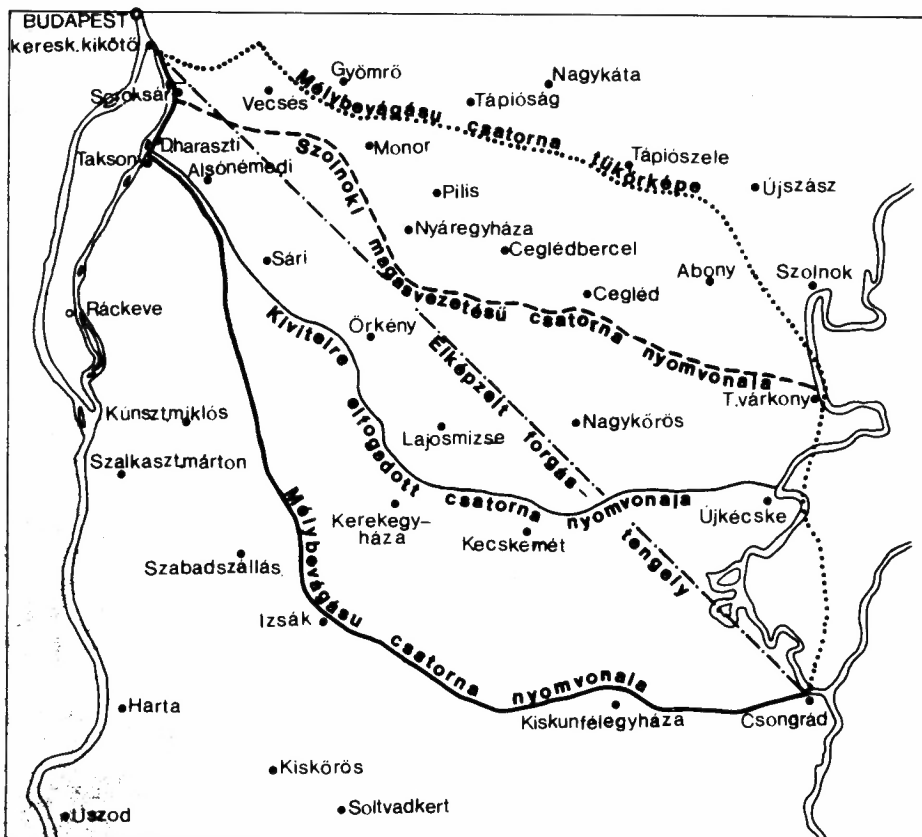
A csatorna nyomvonala az ország kevéssé csapadékos (500–550 mm/év) területét szeli át, amelyen – állandó vízhiánnyal küszködve – jelentős arányt képviselnek az intenzív kertészeti kultúrák. A hajózócsatorna forgalmát nem kockáztatva, a dunai (felső) szakaszhoz kapcsolódva 150 ezer ha, a tiszai (alsó) szakaszhoz kapcsolódóan pedig 50 ezer ha terület öntözését lehetett volna megoldani a Tiszántúlon kiépített öntözőrendszerek egyharmadáért. A domborzati viszonyok kedvező alakulása miatt az öntözőndő területek berendezése 30–50%-kal lett volna olcsóbb, mint a Körösök vidékén. A tervek szerint: „a Duna–Tisza csatorna menti öntözések az ország legelőnyösebb lehetőségei közé tartoznak.”

A gazdasági hasznosítás keretében felmerültek a halászat lehetőségei is. Alapnak tekintették a csatorna 400 ha nagyságú állandó vízfelületét, és számoltak az öntözőrendszerekhez kapcsolható intenzív tógazdaságok létesítésével. Külön is figyelemre méltó gondolat volt a tiszai torkolatnál megépítendő 150 hektáros tógazdaság, melynek feladatul a Tisza és mellékfolyói halivadékkal történő ellátását szánták.

A Duna–Tisza csatorna költségvetésében a szükséges területek kisajátítása, a 106 km hosszú csatorna, 9 hajózsilip, 34 híd és a 10 kikötő megépítése 350 millió forint összeggel szerepelt. A kivitelezés munkaprogramja 1947-től 8 évre elosztva – diagramokon is feldolgozva – tartalmazta a pénz-, a kő-, a kavics-, a cement- és a vasanyag-szükségletet, valamint a munkanap és munkáslétszám-igényt. A kecskeméti kikötő üzembehelyezését 1952. augusztus 1-re tervezték, a csatorna teljes üzembehelyezése pedig 1955-re történt volna meg.

Ismert, hogy a nagyszerű tervek közül – bár soha ilyen közel nem álltak a megvalósítás-

A kivitelezésre elfogadott csatorna nyomvonala



2. ábra

A Lampl Hugó és Hallósy Ferenc tanulmányából átvett vázlatos rajz összegezve veszi figyelembe a számításba vett magas- és mélybevágású nyomvonalat, kiemelve a kor szintjén (1946) az optimálisnak elfogadott és kivitelezésre ajánlott megoldást.

hoz – nem lett valóság. Az egész társadalmat megmozgató felbuzdulás csak az első 22,5 km-es szakasz félszélességben történő elkészítéséhez volt elegendő.

A magyar társadalom azonban nem adta fel a Duna–Tisza csatorna megépítésének tervét. Az 1970-es években – amikor az ország gazdasági helyzete biztatóbbnak látszott, mint korábban bármikor – újra előtérbe került a csatorna megépítésének gondolata. A régi terveket korszerűsítették, a nyomvonalat a legújabb igényekhez igazították, a célokat újrafogalmazták, a közlekedés, az

öntözés és a halgazdálkodás mellé felvették az üdülési funkciót is. De ez már nem történelem, ez már a jelen, vagy még inkább a jövő . . .

E rövid csatorna-történeti áttekintés végére illik VEDRES ISTVÁN: „A Tiszát a Dunával összekapcsoló új hajókázható tsatorna” című, éppen 180 éve kiadott munkájának talán ma sem időszerűtlen befejező gondolata:

*„Ami Jó, és Hasznos, ha ma el nem végzed,
Hidd el: annak kárát, holnap mindjárt érzed.”*

IRODALOM

1. KOLLONICS LIPÓT: Einrichtungswerk (1688.) Közreadta: CSIZMADIA ANDOR: Bürokrácia közigazgatási reformok Magyarhonban (Gondolat 1979.)
2. Magyarország története I. kötet (Gondolat 1971.)
3. A Duna—Tisza csatorna. Szerk.: LAMPL HUGÓ és HALLOSSY FERENC. A Magyar Földművelésügyi Minisztérium Kiadványa. Budapest 1947.
4. A Duna—Tisza csatorna műszaki-gazdaságossági vizsgálata. OMF B tanulmány. 1972. (Kézirat.)
5. A Duna—Tisza csatorna komplex vízgazdálkodási tanulmányterve. 1975. Alsódunavölgyi Vízügyi Igazgatóság. (Kézirat.)