

626.13:929 Kiss J.

626.13: 821.511.141(497.113)

Gruber Enikő

∴ ELTE, BTK, Művelődéstörténeti Tanszék, Történelemtudományi Doktori Iskola
∴ gruber.eniko@eunet.rs

KISS JÓZSEF VÍZÉPÍTŐ MÉRNÖK ALAKJA ÉS MUNKÁSSÁGA

The Stature and Work of the Waterway Engineer József Kiss

Kiss József neve mindenki számára ismerősként kellene, hogy hangozzon a Vajdaságban, hiszen ő volt az, aki megálmodta sok-sok évvel ezelőtt, hogy összeköti a Dunát és a Tiszát egy hajózható csatornával, és neki köszönhetjük, hogy ez meg is valósult. Így jött létre a ma is létező Ferenc-csatorna. Személyét még életében mellőzni kezdték, és neve lassan-lassan a feledés homályába veszett, ám mégis van egy közeg, ahol szívesen emlékeznek rá, és méltóképpen adóznak emlékének. Ez pedig nem más, mint az irodalom. Elég csak Majtényi Mihály regényeire vagy Herceg János esszéire gondolnunk, máris megelevenedik előttünk inzsellér¹ alakja.

Kulcsszavak: inzsellér, csatornaásás, rabok, vajdasági magyar irodalom, csatorna-regények

KISS JÓZSEF MUNKÁSSÁGA

Kiss József 1748. március 18-án született Budán. A bécsi hadmérnöki akadémiára 1766-ban került, és miután befejezte, öccsével, Gáborral nyugat-európai tanulmányútra indult. Ezen az úton ismerkedett meg az új vízépítési eljárásokkal, ugyanis ekkor kezdték el a hajózható csatornarendszert építeni Nagy-Britanniában. Hazatérése után hidászként szolgált a seregben, majd leszerelt, és kamarai mérnökként dolgozott Bécsben. Ekkoriban szabályozási munkákat irányított a Duna Dévény és Komárom közötti, majd pedig mohácsi szakaszán. Zomborba 1780 táján, II. József trónra lépése előtt került, mint kincstári mérnök, s azzal a feladattal bízták meg, hogy a német telepések számára kijelölje a nekik szánt területeket. Az új uralkodó reformjainak köszönhetően ugyanis 1782-től 1786-ig több mint 3000 családot telepítettek a Bácskába, akik kamarai földeket kaptak, és ezek kikapcellázása a mérnökök feladata volt. Kiss József munkája során felfigyelt arra, hogy Verbász környéke mennyire pocsolyás, posványos, Szivác környékét pedig mocsarak borítják. Attól tartott, hogy ez majd akadályozni fogja a sikeres telepítést. A probléma megoldását egy Verbász és Kúla közötti kiveze-

¹ Földmérő vagy vízszabályzó mérnök

tő csatorna kiásásában vélte, ez elvezette volna a vizet a Verbásztól keletre lévő Cserna-barába. Javaslatát elfogadták és 1775-ben elkezdődtek a munkálatok. A következő évben egy Verbászt és Szivácot összekötő csatorna építését látta szükségesnek. 1788-ban vízépítési munkáinak elismeréséül Zombor kamarai igazgató mérnökének nevezték ki.

Felismerte, hogy a Duna és a Tisza közötti jókora szintkülönbség hasznosításában nagy lehetőség van, és testvérével, Gáborral tervet készítettek annak a két folyót összekötő csatornának a megépítésére, amely a Duna egy feltételezett ösmedrét követi. 1791. december 12-én a következő javaslattal fordultak II. Lipót uralkodóhoz: „Az alulírott két testvér, azon törekvéstől vezérelve, hogy hazájuk javát szolgálják, bátorkodnak a császári és királyi felségnek a bácskai kamarai körzetben, Monostor felett és Bácsföldvárnál, a Duna és a Tisza hajózható csatornával való összekapcsolását legalázatosabban ajánlani.” (ISMERETLEN 1983:1.31.) A javaslatban még egy fontos mozzanat szerepelt, amely abban az időben újszerűnek hatott. Azt ajánlották az uralkodónak, hogy a csatorna építését magánvállalkozásra bizza. Egy olyan magánvállalkozásra, amely részvénytársaság-jellegű lenne, és amely számára természetesen különböző előjogokat kellene biztosítani. Minderre azért volt szükség, mivel Ausztria anyagi tartalékait felemészttette a Törökország elleni háború, és képtelen lett volna arra, hogy egy ekkora beruházást támogasson. A felterjesztés szerint a csatorna hossza $13 \frac{1}{4}$ osztrák mérföld, vagyis 100,5 kilométer lett volna, mélysége pedig egy bécsi öl, vagyis 189,65 centiméter. A szélességére vonatkozóan pedig azt a kijelentést tették, hogy akkorára tervezik, hogy két Kelheimer-típusú hajó zavartalanul elhaladhasson egymás mellett. A felterjesztés további részében a csatorna kiépítéséből származó nyereséget tárgyalták. A legfontosabb a hajóút lerövidítése volt, ami megkönnyítette volna a sószállítást, ugyanis akkoriban Szeged volt az Osztrák–Magyar Monarchia keleti részeinek a sólerakata. Az erdélyi sóbányákból a Maroson keresztül került oda a só, hogy később továbbszállíthassák a Tiszán és a Dunán Baja, Szolnok és Pest irányába. Ezek a hajók kénytelenek voltak, Bácsföldvár mellett is elhaladva, Szalánkeménig leereszkedni a Tiszán, hogy a Dunáig jussanak. Úgy tervezték, hogy a csatorna Bácsföldvárnál torkollik majd a Tiszába, a Dunába pedig Bezdán alatt, Monostornál. Segítségével tehát nagy utat lehetne megtakarítani. Bácsföldvár és Bezdán között a távolság szám szerint 17 hajóállomással csökkenne, ami 258 kilométert jelent, vagyis tíznapi hajóúttal lenne kevesebb a táv, visszafelé, a víz folyásával szemben hajózva pedig hússzal. Mindemellett segítségével el lehetne kerülni a Duna legveszélyesebb – Bezdán és Pétervárad közti – szakaszát, illetve az sem volt elhanyagolható szempont, hogy a csatornán nem szünetel majd hónapokig a vontatás (ebben az időben a hajókat még lovak vagy emberek vontatták), mint például a Dunán nagy esőzések, áradások után, csak a téli hónapokban, amikor befagy. A

felterjesztés 1791. december 12-én indult hosszú útjára a Habsburg Monarchia közigazgatási szerveinek útvesztőjében. Időközben, 1792-ben meghalt II. Lipót, és a helyére I. Ferenc lépett. Báró Schwitzen udvari tanácsos javaslatára ekkor nevezték el a tervezett csatornát az uralkodóról. 1793. március 27-e is nagyon fontos dátum a csatorna történetében, ekkor fogadták el ugyanis az építésre vonatkozó indítványt, és sor kerülhetett végre a szerződés aláírására. A csatorna kivitelezését Kempelen Farkas² udvari tanácsos is pártolta, és az ő közbenjárása is nagyban hozzájárult ahhoz, hogy Kissék engedélyt kaptak a csatorna kivitelezésére az uralkodótól.

Ebben az időben nagy gondot jelentett a munkaerőhiány, ezért Kisséknek a szokásosnál jobb feltételeket kellett ígérniük. Toborzók járták az országot, a bér mellé ingyenes szállítást, szállást, étellemezést, orvosi ellátást ígértek. Mivel a földesurak nem szívesen engedték el a jobbágyaikat, a katonaság segítségét kellett igénybe venniük, illetve nyolc megyéből hoztak rabokat, elítélt bűnözőket. Kissék úgy gondolták, hogy 3000 munkás foglalkoztatásával betarthatják majd a hároméves határidőt, de ez – mint később kiderült – hiú ábránd volt csupán, hiszen a csatornát kézi erővel ásták az emberek, így sem az idő, sem a pénz nem volt elegendő a hatalmas vállalkozáshoz. Maga a Szabadalmazott Hajózási Társaság, mely egy tőkés–részvényes intézmény volt, csak 1794 novemberében alakult meg, vagyis a tényleges munka megkezdése után egy évvel. A Ferenc-csatorna építését ugyanis 1793-ban kezdték el.

Kiss József és Gábor 1795 januárjában ismét két indítványt terjesztett elő a Kamaránál. Az egyikben egy gabonakereskedelemmel foglalkozó részvénytársaság megalapításának a szükségességéről igyekeztek meggyőzni a császárt, mely felvásárolná az ország gabonafeleslegét. Így az inséges években nem kelene ugyanazt a gabonát ötszörös áron felvásárolniuk, amit előzőekben a tényleges érték feléért adtak el. A másik tervezet szorosan kapcsolódott az előzőhöz, ugyanis ebben a gabona elszállításának a lehetséges megoldását taglalták. Úgy gondolták, hogy a gabonaszállítás legkézenfekvőbb módja lenne, ha kiépítenének egy utat, mely összeköti a Vajdaságot és az észak-adriai kikötőket. I. Ferenc 1796. március 25-én engedélyezte az új útvonal kiépítését, viszont az új kereskedelmi társaság tervét elvetette.

Lehet, hogy a császár hibát követett el, amikor nem engedélyezte a gabonatársaság létrejöttét, mert valóban felvirágoztathatták volna segítségével a

² Mechanikus és feltaláló volt. Sakkozógépével vált híressé, amelyben ugyan egy ember volt, de optikai trükkökkel, tükrökkel eltüntette. Elsőként a világon beszélőgépet szerkesztett, mely a belenyomott levegőt az emberi hanghoz hasonló rezgésekké alakította át, a vakok számára írógépet készített, szökőkutakhoz vízemelőgépet, megcsinálta a gőzturbina őst, és átfogó csatornatervekkel is foglalkozott.

gazdaságot, nem tudhatjuk. Azt viszont igen, hogy a Kiss testvérek helyzete hirtelen rosszra fordult. Egy ismeretlen feljelentő ugyanis arról értesítette a Kamarát, hogy a Ferenc-csatorna nem a jóváhagyott tervek szerint épül. Ekkor I. Ferenc helyszíni ellenőrzést rendelt el. Kissék dacolva a munkaerőhiánnyal, a kamarai tisztviselők akadékoskodásával, a váratlan műszaki akadályokkal, jó munkát végeztek, és 1796-ban, a munkálatok kezdete után három évvel a csatorna már majdnem elkészült. Ugyanakkor sokan úgy vélték, hogy Kiss József és Gábor önkényesen és helytelenül viselkednek. Ezért 1797-ben, azon a jogcímen, hogy „hallatlanul visszaéltek” a Szabadalmazott Hajózási Társaság bizalmával, leszűkítették addigi korlátlan hatalmukat, és arra kötelezték őket, hogy egy új terv szerint folytassák a munkálatokat, amit az úgynevezett Froon-féle bizottság dolgozott ki. Kiss József nem vette figyelembe az új tervet, ezért az ideiglenes igazgatóság az építkezés igazgatójává Redl udvari tanácsost nevezte ki. 1797. május 28-án pedig a műszaki munkálatok irányítását is elvették tőle, és helyette Heppe Szaniszlót, a Vízi és Építészeti Főigazgatóság vezetőjét bízták meg. Kiss József tehát kívülállóként érte meg fő művének befejezését. 1802-ben adták át a csatornát a forgalomnak, ami nagyban hozzájárult a Bánság és a Bácska gazdasági fellendüléséhez. Ám Kiss Józsefet nem csak a munkálatokból, hanem még a csatorna jövedelméből is kirekesztették, így csak – hosszú pereskedés után – 1805-ben kapott 25 ezer forintnyi végkielégítést. A csatorna egyébként igen jövedelmezőnek bizonyult, mert a használati díja elég költséges volt. Egy krajcárt kellett fizetni mérföldenként, mégis megérte a hajósoknak, mert 20–30 nappal rövidítette le az útvonalat. Már az első évben 670, százezer tonna teherrel megrakott és 310 üres hajó haladt át rajta. Így a társaságnak 25 év alatt összesen 20 millió forint bevétele volt, ami jócskán meghaladta a befektetett 4 milliót. A csatorna üzemeltetése azonban nem volt problémamentes, ugyanis a húszas évek elejére a monostorszezi Duna-ág, illetve a csatorna kezdő szakasza erősen feliszaposodott, és a kotrások ellenére is egyre csökkent a víz mélysége. Emiatt kénytelenek voltak bevezetni a vendéghajó-rendszert, ami azt jelentette, hogy a Tiszáról beérkező uszály mögé egy másikat kötöttek, és az áru felét arra rakták át, majd a Duna elérésekor visszapakolták.

Az országban egyre nagyobb vita bontakozott ki arról, hogy mi legyen a csatorna sorsa. Végül az 1850-es évek elején megkezdték a meder kotrását, de kiderült, hogy a monostorszezi szakasz menthetetlen. Ezért egy új nyomvonalat jelöltek ki, és a torkolatot Bezdánhoz helyezték át, ahol egy új betonzsilipet építettek, amely Európa-szerte ritkaságnak számított. Az árakat lecsökkentették, így a csatorna hamarosan ismét nyereséges lett. Egy nehézség azonban megmaradt. A Duna alacsony vízállása idején az első szakaszon csak csekély vízmélységet tudtak biztosítani, és továbbra is az átrakós módszert kellett alkalmazniuk.

Ennek a megoldása Türr István³ nevéhez fűződik. Először is a csatorna vizének a táplálására létesítettek egy tápcsatornát Baja és Bezdán között, amely 46 kilométer hosszú volt a Dunával párhuzamosan, majd 1872. május 5-én megkezdték az Újvidékig húzódó csatorna építését. Ez az öntözőcsatorna 1871 és 1875 között épült ki Sztapártól Újvidékig, és mivel állítólag maga I. Ferenc József tette meg az első kapavágást, a csatorna róla kapta a nevét. Mivel egy átvágás következtében a Ferenc-csatorna tiszai torkolata holt kanyarulatba került, a csatorna alsó torkolatát Bácsföldvárról áthelyezték Óbecsére.

Kiss József nem élvezhette a dicsfényt, hiszen miután eltávolították a csatorna munkálataitól, magányosan, visszavonultan, nagy szegénységben élt. 1813. március 13-án halt meg Zomborban, mindenkitől elhagyottan. Sajat kérésére Verbászon, a csatorna mentén temették el a telecskai dombok egyikén. A sírja oly sok év után is ott áll még, ahol örök nyugalomra helyezték.

KISS JÓZSEF ALAKJÁNAK ELŐFORDULÁSA A VAJDASÁGI IRODALOMBAN

Bár Kiss József neve sajnálatos módon kimaradt az *Új Magyar Lexikon*ból, és a Krleža-féle *Jugoszláv enciklopédiába* sem került bele, alakja a vajdasági irodalomnak köszönhetően nem merült és nem merül a feledés homályába. Majtényi Mihály két regényben is megírta a csatornaéletkezés történetét. Az első a *Császár csatornája* volt, a második pedig az elsőnek javított, szocialista változata, melynek az *Élő víz* címet adta. Rajta kívül sok más alkotót is megihletett a Ferenc-csatorna, és a „bolond luteránus”, Kiss József alakja. Gondoljunk csak az óverbázi születésű Molter Károly *Tibold Márton* című regényére, Bordás Győző *Fűzfásipjára*, *Csukódó zsilipekjére* vagy legújabban Vasági Mária *Pokolkerék* című művére. Ugyanakkor Herceg János nevét sem hagyhatjuk ki a felsorolásból, hiszen neki is számos írása született a csatornáról.

³ Fiatalon az osztrák gyalogezredben szolgált. Mint hadnagy részt vett az Ausztria és Piemont közötti háborúban, ahol a fegyverszünet alatt átállt a piemontiakhoz. A krími háború alatt először török, majd angol szolgálatban állt. Mint hadianyag-beszerző a román fejedelemségekben járt, de az osztrákok elfogták, letartóztatták, és a brassói haditörvényszék halálra ítélte. Az angoloknak köszönhette, hogy kiszabadult a fogságból. Később Garibaldi csapatával együtt küzdött az osztrákok ellen. A turini kormány megbízottjaként komoly szerepet kapott az itáliai magyar légió átszervezésében. Az 1867-es osztrák–magyar kiegyezés után felajánlotta szolgálatait Budapesten és Bécsben egyaránt. Így kerülhetett sor arra az ironikus helyzetre, hogy egy korábban osztrákok által halálraítélt forradalmár oldotta meg a Ferenc-csatorna problémáját. Egyébként Türr István részt vett a Panama-csatorna építésének előkészítési munkálataiban és a Korinthoszi-csatorna építésének a megkezdésében is.

Az irodalomban először Molter Károlynál találkozunk a csatornával. Ő említi, hogy gyermekkorában úszkált benne, vándorolt a partjain, tűnődött és elmélkedett a zsilipek vasoszlopai között. Az ő főhőse Tibold Márton, aki a csatorna partján nevelkedik, és később is mindig vissza-visszatér szülőfalujába, ahol utca van elnevezve Kiss Józsefről és Türr Istvánról szóló versikéket lehet hallani. Kecskeméten, amikor társainak szülőföldjéről mesél, a tutajokról regél, a műmalmokról, a Ferenc-csatornába ömlő, olajos meleg vízről, amelyben annyit fürdött, a zsilipek zuhatag karjairól, a húszlovas hajóvontatásról. Ezek azok a mozzanatok, melyek számára az otthonát jelentik. A regény egy másik jelenetében pedig, amikor Márton Lizikével sétál a zsilipeknél, a telecskai dombok éjszakai békéjében, gyönyörűen leírja a környezetet: „A csatorna mentén zizegett a nád, s a másik oldalon mélézött a csatornaépítő kissárosi Kiss József sírja. Idelátszott a kripta aranygombos kupolája, körülötte ápolat fenyők.” (MOLTER 1937:171–172.)

Majtényi Mihály Molter Károlyllyal szemben a *Császár csatornája* című regényében a vidék jellegzetességét történetileg kívánja megragadni, vagyis a kezdetekig megy vissza, a török hódoltság utáni újratelepülésig és a csatorna építéséig. Juhász Géza Majtényiről írt monográfiájában kiemeli, hogy Majtényi Mihály csatornaregényének megalkotása közben, a rabok vándoroltatásának és a csatornaások tömegének a mozgatásában szem előtt tartotta Miloš Crnjanski *Őrök vándorlás* című regényét, mely a legnagyobb regény a Vajdaságról és az itteni tájról. Majtényi a *Császár csatornája* című művével szűkebb hazájának múltját tárja fel, mellyel úttörőnek számít a vajdasági írók között. A regény 1943-ban jelent meg első ízben, majd később ezt átdolgozta, még egy kötettel megtoldotta, és *Élő víz* címmel ismét kiadta. Majtényi az utóbbit tartotta élete fő művének, míg a kritika az előzőt esztétikailag sokkal jobbnak ítélte meg. A *Császár csatornájában* a Szenteleky Kornél által szorgalmazott helyi színek elméletét próbálja bizonyítani, és ezért hazája jellegzetességeit, megkülönböztető jegyeit keresi. Megpróbálja megteremteni a táj, a szín és a hangulat kapcsolatát. Mindebben segítségére volt Kiss József, a „bolond luteránus”, aki tudta, hogy mekkora lehetőségek rejlenek a vidékben, és mit kell tenni ahhoz, hogy Európa legjobb gabonatermelő vidékévé váljon. Majtényit valójában éppen annyira érdekelt Kiss József alakja, mint amennyire a csatorna története és a történelem alakulása. A regény középpontjába ezért Kiss József alakját helyezi, egészen bukásáig, amikor a fő hangsúly áthelyeződik a romantikus szálra, vagyis Jablanczy Gáspár és Kiss József nevelt lányának szerelmére. Előtte azonban végig ő áll az események, a mesészerű világ középpontjában, és többször is hosszú jellemzéseket olvashatunk róla, amint legendás alakként tünteti fel: „Josephus Kiss, kincstári inzsellér és vízmérő. Hidraulae districtuales. Négy van belőlük az országban” (MAJTÉNYI 1943: 11.), vagy „Az a makacs luteránus ott Szenttamáson, aki a dolgokat hajtja, akár egy pióca, úgy fekszik a mocsarak fölött.

Kinyújtotta két kezét a Dunától a Tiszáig, nem enged. Hajókázni akar. Nem lehet letörni.” (MATJÉNYI 1943:32.) Kiss József a regény heroikus figurája, akinek tragikus sorsát követhetjük végig a műben. A *Császár csatornája* tehát nem csak a Ferenc-csatorna keletkezéstörténetét vetíti elénk, hanem egy emberi életpálya felívelését és gyors letűnését is.

2009-ben jelent meg a vajdasági magyar irodalom legújabb csatorna-regénye, Vasagyai Mária *Pokolkerék* című munkája, melyet szintén a Ferenc-csatorna ihletett. Centrális témája a csatorna építése és a partjain zajló élet. Hiteles történelmi tények, események és személyek felvonultatásával megteremti a hagyományos értelemben vett történelmi regény illúzióját, miközben mégis tökéletesen működik mögötte a fikció. Lothár, az elbeszélő szépapja, a napló írója, egy francia–magyar származású nemes, végignézi a budai kivégzést, amely valószínűleg a jakobinus mozgalom vezetőinek a kivégzése, majd őt is elfogják, szabadkőműves múltjáról vallatják, összeesküvéssel vádolják, és több társával együtt láncra verve elhurcolják, és csatornaásásra kényszerítik. A szöveg említést tesz Kiss Józsefről, az inzellérről, és az ő kegyvesztettségéről is, illetve a korabeli hidraulikai újításokról, melyek Kempelen Farkas nevéhez fűződnek, és aki, mint ismeretes, udvari tanácsosként pártolta a csatorna tervezetét. Mindemellett Vasagyai Mária regénye betekintést enged számunkra a vidéki emberek életébe, a korabeli Bácska vízrajzába, illetve az akkori írott és beszélt nyelvet is rekonstruálni próbálja. A regény azokat a részeket tárgyalja a csatornaépítés mozzanataiból, melyek a jakobinus mozgalomhoz és a francia forradalomhoz kapcsolják. A munka gyorsabbá tétele érdekében ugyanis, mint köztudomású, megnyitották a „kazamatákat”, melyben elítélt forradalmárok raboskodtak, akiket azután állandó szabadulásvágy vezérelt, és a különböző elkeseredett próbálkozások számos emberéletet követeltek, mint ahogy a különböző kezdetleges kísérletek, technikai kezdeményezések végrehajtása is. Erre utal maga a cím is, hiszen a *Pokolkerék* nem más, mint az ásógép, mely balesetet okozott, és amit az emberek Hekaté kerekének vélnek, mert szerintük a csatorna sátáni alkotmányként megbontja az isteni rendet. Ebből kifolyólag az emberek halála mindennaposá válik, amibe a rabok közönyösen beletörődnek, ezért egy idő után a csatornaásás monoton, egyhangú.

Térségünk irodalma tehát sokszor merített a Ferenc-csatorna építéstörténetéből, és tette különböző műfajú művek központi alakjává az építményt megálmódó inzellér alakját. Mindez természetesnek tűnik, ha arra gondolunk, hogy ritkán történik ekkora horderejű és jelentőségű építkezés környezetünkben. Ezek a művek azonban egymástól teljesen különböző tematikai és poétikai szempontokat emelnek ki, tartanak fontosnak. Molter Károly regénye elsősorban a csatorna partján élő, különböző etnikumokhoz tartozó emberek sorsközösség-vállalását mutatja be, a *Császár csatornája* a csatornaásás történetét, és azt, hogy mindez hogyan hatott az itt élő emberek életére, az *Élő víz*, Majtényi második

regénye tulajdonképpen az elsőnek javított, ideologizált, szocialista változata, mely a lojalitás bizonyításának a jegyében született, Bordás Győző két munkája pedig tulajdonképpen várostörténeti regényként is értelmezhető. Ezekhez társult ötodikként magát a csatornaásást elbeszélő *Pokolkerék*, Vasagyi Mária alkotása.

A Ferenc-csatorna építése abban az időben hatalmas vállalkozásnak számított, hiszen megelőzte még a Szezei-csatornát is, amely majd csak 1859-ben épül, nem beszélve a Korinthoszi- és a Panama-csatornákról. Kiss József terve tehát messze felülmúlta a kor hasonló jellegű kezdeményezéseit, és a Magyar Királyság területén belül is ez volt az egyetlen mesterséges csatorna. Kiss Józsefnek köszönhetően teljesen átalakult a bácskai táj, hiszen a mocsaras vidéket termővé varázsolta, ennek köszönhetően a föld értéke magasan megnövekedett, és a csatorna segítségével még a termékfölösleg értékesítése és olcsó elszállítása is megoldódott. A Bácskát valójában a Ferenc-csatorna megépülése után kezdtek el a termékenység és a gazdagság jelképeként emlegetni.

KIADÁSOK

- BORDÁS Győző (1992): *Fűzfasíp*. Forum Könyvkiadó, Újvidék.
 BORDÁS Győző (1995): *Csukódó zsilipek*. Forum Könyvkiadó, Újvidék.
 MAJTÉNYI Mihály (1943): *A császár csatornája*. Magyar Írás Könyvkiadó, Budapest.
 MAJTÉNYI Mihály (1951): *Élő víz*. „Testvériség-egység” Könyvkiadóvállalat, Noviszád.
 MOLTER Károly (1937): *Tibold Márton*. Erdélyi Szépművészeti Céh, Kolozsvár.
 VASAGYI Mária (2009): *Pokolkerék*. Forum Könyvkiadó, Újvidék.

IRODALOM

- A jelen a múlt jövője – A Ferenc-csatorna megnyitása. Magyar Országos Levéltár: (http://www.mol.gov.hu/a_het_dokumentuma/a_ferencscsatorna_megnyitasa.html)
 BENCE Erika (2009): Többes kötődésben. Vasagyi Mária: *Pokolkerék. Híd*, 2009. 10. 105–112.
 Élet és Tudomány, Budapest, 1998/12, Krónika rovat, *Kiss József* (<http://www.kfki.hu/~tudtor/kisscs.html>)
 FEKETE J. József (2009): „Nadályos vízbe vetett sors.” Vasagyi Mária: *Pokolkerék* (<http://www.vmmi.org/index.php?cont=book&id=35&view=details>)
 HAJNAL Árpád (2009): *Pokolkerék. Vasagyi Mária könyvéről = Hét Nap*, [2009.] 7. 8., 30. o.
 HERCEG János (1993): *Régi dolgainkról*. Forum Könyvkiadó, Újvidék.
 ISMERETLEN (1983): A bácskai Ferenc-csatorna regényes története = *Magyar Szó*, [1983] 1. 30. – 2. 17. (Folytatásos tárcs Nikola Petrović: A Közép-Duna vidékének hajózása és gazdasága a merkantilizmus korában. – Belgrád, Történelmi Intézet, 1978. könyve alapján)
 JUHÁSZ Géza (1978): *Majtényi Mihály*. Forum Könyvkiadó, Újvidék.
 JUHÁSZ József–SZŐKE István–O. NAGY Gábor–KOVALOVSKY Miklós (szerk.) (1992): *Magyar Értelmező Kéziszótár*, Akadémia Kiadó, Budapest, I. köt. 598. o.
 KALAPIS Zoltán (1983): *A kincstári inzsellér verbászi siremlékénél*. = *Magyar Szó*, [1983] 3. 26.

KALAPIS Zoltán (1993): *Régi vizivilág a Bácskában és a Bánátban*. Forum Könyvkiadó, Újvidék.

Kempelen Farkas Digitális Tankönyvtár: *A kanális és az út Bács vármegyén keresztül*: (<http://www.tankonyvtar.hu/foldrajztudomany/egynehany-hazai-utazasok-080904-16>)

Magyar Életrajzi Lexikon – Kiss József és Türr István: (<http://mek.niif.hu/00300/00355/html/ABC07165/08014.htm>) (<http://mek.niif.hu/00300/00355/html/ABC15363/16124.htm>)

TOLDI Éva (2009): *A káosz riadalma*. Vasagyi Mária: Pokolkerék = *Híd*, [2009] 8.63–71.o.

The Stature and Work of the Waterway Engineer József Kiss

The name of József Kiss ought to sound familiar to everyone in Vojvodina, since he was the one who had the dream about connecting the Danube and the Tisa with a ship canal, and it is thanks to him that this dream became realized. He deserves the credit for the building of the Ferenc Canal which still exists today. He became neglected already during his life, and his name was slowly fading into oblivion; nevertheless, there exists a medium in which he is readily remembered and his memory is paid the tribute he deserves. This is literature. All one has to do is to think of Mihály Majtényi's novels or János Herceg's essays and the figure of the "inzsellér" (mispronunciation of the French 'ingenieur') comes to life again.

Keywords: "inzsellér", canal digging, convicts, Hungarian literature in Vojvodina, canal-fictions Surveyor or waterway engineer

*A Szabadkai Magyar Főkonzulátus tudomány napi pályázatának
I. díjjal jutalmazott pályaműve*
