

Majtényi Mihály

## Az évszázados Csatorna

*Kanálisbul gyün egy hajó*

*Húzza aztat tizenhat ló...*

(Tiszamenti régi népdal)

Annak a régi, mesterséges víziútnak, amely Bácskát derékban kettészeli — a Csatornának — hosszú-hosszú története van. Nem szerénytelenség az az állítás, hogy a víziút megszületésének egyes szakaszaiban európai hírnévre tett szert. Hogy csak egy példát mondjunk: a közelmúltban ünnepeltük a bezdáni csatornaszakasz és a híres bezdáni betonzsilip száz esztendejét (amiről később szólunk majd) — visszatekintve tehát a múltba, a csatorna bővelkedik nevezetes dátumokban, centenáriumokban. Ami ennél sokkal fontosabb azonban, a Csatornának perspektívája, jövőbeli távlata. A Bácskai Csatorna alapját képezi továbbra is az új nagy vajdasági csatornahálózatnak, a Duna-Tisza-Duna nagycsatornának és annak a szétágazó, hatalmas vízhálózatnak, amely hivatva lesz öntözéssel hosszú évtizedekre biztosítani egész Jugoszlávia kenyérellátását és mezőgazdasági hozamának maximális felfokozását.

A csatornaprobléma empirikus körülkerekítettségében — látszólag — műszaki kérdés s még szélesebb vonalaiban is, ahogy ma tekintünk rá, elsősorban égő mezőgazdasági probléma. Mindezek mögött a háttérben azonban megtaláljuk az általános, mélyen emberit, a csatorna csodálatos táj- és emberformáló erejét... Letűnt századok eseményeit sodorja felénk a csatorna hosszú, hosszú története és ámuló szemmel kutatunk ebben a matériában...

A XVIII. század fennmaradt, régi térképein — akármelyik műzeumban meggyőződhetünk erről — rejtélyes felirat betűi lepik el Bácska középső vidékeit: „K. K. Batscher Morast” — ezt hirdeti a felirat a Telecska dombgyűrűdéseitől délre eső földekre; szösz szerint tehát császár-királyi ingovány volt ez a táj (szinte érzed benne a tollászkodó kétfejű sast.) Ezt az ingoványt csapolta le elsősorban egy két-öles árok Kula és Verbász között, ez az árok volt a mai csatorna

őse, Kiss József kamarás mérnök és öccse Kiss Gábor mérnökkari kapitány tervei aztán kiszélesedtek. Császári pátenst nyertek egy hajózható csatorna építésére a Duna és a Tisza között. 1793-ban a Duna monostori szakaszán indultak meg a csatornaépítés munkálatai és 1801-ben fejeződtek be — akkor már a Kiss-testvérek kikapcsolásával, mert ezek megbuktak. Heppe Szaniszló-lengyelszármazású mérnök volt az akinek sikerült a két nagy vizet, a Dunát és a Tiszát egyesítenie, a Crnabara kiszélesített medrén keresztül, Bácsföldvárnál. Ez volt az első csatorna, az első víziút a Duna és a Tisza között, Európa első ilyen hajózható csatornája, amely jelentős nagy folyók vizét egymásbaömlesztí (Akkor még nem volt meg a híres Pó-csatorna, sem a később híressé vált francia kanálisrendszer; a bácskai csatornának egyedül Angliában voltak elődei).

A csatorna akkortájt elsősorban hajózást jelentett — csak mellékesen játszott lecsapoló szerepet is azáltal, hogy beléjeömlöttek a Telecskáról délfelé áramló vízerek, amelyek addig az egész vidéket elmocsarasították. A mármarosói só rövidebb úton, olcsóbban és kevesebb veszéllyel került Budára és Bécsbe (hiszen nem kellett körülhajózni, legyűrve a Tiszából a Dunába való áthajózás veszélyeit) és a bácskai búza is utat talált az osztrák birodalom nagyvárosaiba. Az ingoványból így lett hűmusz, dúsan termő talaj — táj és ember egyaránt megváltozott a csatorna partjain, a nép gazdagodni kezdett, a csatornamenti falvak megduzzadtak.

Ezt az első csatornát így írja le a régi Enciklopédia, egy korai magyar lexikon „Esése átlagosan 31 láb; szélessége rendszeren tíz öl, mélysége hat öltre vala tervezve, de apálykor 6 lábba süllyedő hajó nem járhatott rajta... A csatorna vizét öt zsilip tartá: az első Monostorszegben felül volt, hol az esés igen csekélynek mutatkozott; a második zsilip a kissztapári pusztán van és miként az első is, hollandi mintára készült, az esés 4 láb. A harmadik angol modorú Ujverbásznál esés: 2 öl, a negyedik holland módra Szenttamásnál, esés 4 láb, az ötödik vegyes holland és angol modorú a Tisza partján Földvárnál, esés 14—18 láb. A zsilipek egyforma hosszúságúak (27 öl) és szélességük 27 láb”. Ez lenne a korabeli műszaki leírása a Kiss fivérek kanálisának, amely Ferenc császár nevét viselte, de Bácskai Csatornának is neveztetik

Ennek a csatornának azonban alapvető hibái voltak. A dunai bejárata Monostornál ugyanis nem a Nagy-Dunára nyílt, hanem egy Dunaágra, nem kapott elég vizet és a csatorna eliszaposodott. Baj volt a tiszai kijáráttal is.

Ötven évig élt mégis az első csatorna s a történetírónak érdekes ebben az időszakban felütni sátorfáját — képzeletbeli sátorfáját — a zöldhináros víz partján. Átélheti a napoleoni háborúk egész

visszhangját — magát a csatornát főleg szabadságmozgalmak miatt bebörtönzött politikai rabok ásták ki, később francia hadifoglyok is — aztán követheti a krónikás a jobbágyok életét, amikor azok lázadva ugyancsak kikívánczoltak sorsukból. Maga 1848 is sok eseményt hozott a csatorna partjára és a teletskai magaslatokra . . .

És egyre gyűlt az iszap — ez olyan, mint valami fájdalmas szimbólum népeink életében — és amikor intézkedni kellett végre, hogy a csatornát mégis megmentsék a rendi korszakból megmaradt tervek összekeverődtek a Bach-korszak központosító Beamtereknek irományaival.

Alapvetőleg ugyanis ezt a csatornát egy „nemesi társaság” pénzelté és ásatta ki — a pseudo feudalizmus korszakának egy tipikus jelensége. Valaki a császártól pátenst kapott egy közmunkára, ezzel a pátensszel végigházalta a pesti és budai mágnásokat, nagybirtokosokat és pénzembereket és ezek összeadták a kért tőkét. A bácskai csatornatársaság pénzelőinek sorában is egész sor ilyen „történelmi” nevet találunk, jelölül, hogy az arisztokrácia az ősi fringia mellé a kor részvényeit, az obligatios leveleket is odakötöztette. Az ilyen alkalmi társaság aztán — mint a bácskai csatorna esetében is történt — amint kihúzta a vállalkozásból a tőkét és a búsás hasznót újabb befektetésekre már nem volt hajlandó és nem sokat törődött az általa létrehívott és gondjaira bízott objektummal. Történelmi érdekesség például, hogy ugyanez a társaság kezdte pénzelni a tengerpart felé vezető Lujza út építését a Karszt hegységben, a munka azonban balul sikerült, ami az „obligatios levelek” birtokosait még jobban elkedvetlenítette. Folyton a kincstárnak kínálgatták a Csatornát „a trón zsámolyára helyezve” az egész építményt, beleértve a zsilipeket, a hajóparkot, a földbérleményt meg az utolsó gátort is, aki szolgálatot teljesített valahol a csatornán — a korona azonban megköszönte szépen a bizalmat és a csatorna sokáig valósággal gazdátlan maradt. Mondom, így, keverődnek össze korok és emberek ennek a víziútnak hosszú történetében.

Freiherr Ferdinand Ritter von Mitis aztán 1837-ben parancsot kapott a kincstártól, hogy készítse el a csatorna átépítésének tervét. Hosszú huzavona után — amelynek az volt a közjátéka, hogy 1842-ben egy gróf Zichy járt a csatornamenti falvakban, azzal a megbízatással, nem lenne-e gazdaságosabb az egész „árkot” betemetni (szerecsére erre a rövidlátó esztelenségre nem került sor) — mondom, a forradalom utáni időkben hajtották csak végre a kanális átépítését. 1851-ben bizonyos Gertinger Arnold temesvári építészeti igazgató — a Mitis-féle tervek továbbfejlesztésével — megkezdte a munkákat. E tervek alapján a víziút dunai bejáratát Bezdánba helyezték át. Négy évig tartottak a munkálatok és megint csak

érdemes korabeli iratokban búvárkodni, hogy sok érdekesség kerüljön elő a csatorna multjáról...

„A mosotorszeghi zsiliptől fölfelé, Bezdán mezőváros mellett a Battinával átellenben fekvő Dunapartig ... olyan csatorna meghosszabbításának terve kezdetett, amely a Duna főfolyamával egyenes összeköttetést állítja helyre 2'66" vízesési nyereséggel. Azonkívül új torkolati zsilipek is építettek, hogy a hajók be és kiszállása bármely vízállás idején lehetséges maradjon. Ez építkezések kb. 500.000 forintba kerültek. (Később az összeg 800.000 forintra módosult) 1855/56-ban Bezdán mellett nagy kikötő építtetett, ahol nyolc legnagyobbfajta anyahajó elegendő helyet talál. Ekkor, ugyancsak 1856-ban vétetett foganatba a Battinával átellenben a Ferenc-csatornai zsilip, amely nagyszerűsége nézve Európa leghíresebb víziutáival vetekedik. E zsilip medencét képez, mely alja 7' vastag, hossza az első és utópallózással együtt 400; a csatornávali összeköttetést pedig két 110—110 hosszúságban ívben nyíló breton fal eszközli. A zsilip 225' hosszú hajókamrát tartalmaz, mely kapu által két kamrára oszlik" stb. stb.

Később így folytatta a korabeli beszámoló: „Nevezetes még az anyag (breton) amelyből az egész zsilip épült, minthogy erről a külföld legjelesebb szakértői is azt állították, hogy ez anyag csak alapépítésre használható és sem a víz, sem a szabad levegő behatása ellen nem dacolhat; az egész nagyszerű zsilipmű külseje olyan, mintha csak egy darabból faragták volna”.

A diadalmas beton az új építőanyag (breton) ahogy akkor neveztek tehát itt a mi tájunkon állta ki első nagy próbáját. És sokáig a nagyvilág műszaki folyóirataiban terjengős leírásokat olvashatott a kortárs erről az anyagról: bizonyítékul a bezdáni csatornazsilipet használták fel mindenütt.

A betonnak ez a dicsérete különben a csatorna talapzatába súlyosztott írásra is rákerült. 1856 július 27-ikén volt a nevezetes zsilipmegnyitó ünnepség és a latin nyelvű okirat így zengi az építőanyag dicséretét.

„Aedificii hujus solenni modo e materia Breton structi atque nunc in Europa”.

Ennek a latinnyelvű okiratnak másik érdekessége hogy a megnyitó ünnepségek egyik főszereplője Joannis Com. Corini Cromberg volt a „Temescher Banat und Serbische Vojvodschafft”, a szerb Vajdaság utolsó kormányzója.

Száz éve tehát, hogy a bácskai vidéknek ez a része is — Bezdán és környéke — szintén a csatorna hatósugarába került. A tiszai tájon már régen járt akkor a népdal. egy szerelmes falusi leány éneke. Miről? A hajókról meg a csatornáról:

Kanálisbul gyün egy hajó  
 Húzza aztat tizenhat ló,  
 Mönné jobban húzza a ló,  
 Anná jobban gyün a hajó.

Bár csak esne, vagy szél fújna  
 Hogy a hajó ne indúna  
 Hogy a babám itt maranna  
 Vélem együtt mulatozna . . .

Mert a csatornát, a mesterséges víziutat mérnökök és tudósok alkották ugyan, gazdasági szempont volt a domináló az építésnél — a partján élő nép azonban már régen úgy vette, mintha itt lenne időtlen-idők óta: dalaiba foglalta, áldotta vagyátkozta — átkozta ha belefut a falusi gyerek. Ez a víz már régen úgy áramlott a pusztán keresztül, mint az életnek a legfontosabb ütőere ezen a tájon.

Nem akarom a csatorna egész történetét leírni. Valami jubileumra a csatorna körül majdnem mindig adódik okunk ezekben az ötvenes, hatvanas években. S a bécei nagyzsilip kiépítése 1900-ban — amikor odakerült a csatorna tisztai kijárta — megint csak európai összehasonlításra adott alkalmat. Európa megint csak bámulatára járt a Csatornának sőt még a távoli Japánból is jöttek mérnökök megtekinteni az automatikus zsilipet. A Türr István féle átépítéssel a csatorna megkapja végleges, mostani formáját. Ezzel egyidejűleg bevonult a csatorna partjára az angol tőke, hiszen a csatorna akkortól egy londoni pénzcsoport kezelésébe került. Ez a csatornatársaság majdnem napjainkig gyakorolta a hatalmat a kanális fölött — engedélykirata valahol a negyvenes évek derekán járt le, tehát már a felszabadulás után. Tény, hogy a csatorna egyre jelentősebb tényezővé lett, ezen a tájon másfél évszázada alatt: gyárak épültek partjain és a történetírónak az utolsó korszakra alkalma volt megfigyelni a kapitalizmus erősödését a csatornamenti falvakban, a munkásmozgalom csíráit a gyárakban, sőt az öntözőgazdálkodás kezdeti kísérleteit is.

A csatorna eddigi története mégiscsak előjáték. Történelmi előjátéka egy olyan korszaknak, amely teljes mértékben ki tudja majd használni a víz erejét öntözésre éppen úgy, mint hajózásra vagy a vízienergiának áramenergiává való átváltoztatására nemcsak Bácskában hanem Bánátban is.