

## Meg nem valósult vízügyi tervek a dualizmus korában

Azt hiszem, nem kell ahhoz nagy tudomány, hogy a vízügy meg nem valósult tervei közül valaki jó párat felsoroljon. Itt van mindjárt a közelmúlt azóta is gumicsontként elő-elővett „Dunaszaurusz”-története, vagy az 1949-ben megkezdett, de alig egy év után szép csöndben abbahagyott Duna-Tisza-csatornáé. Am ezek a szocializmus korának történetei, azzal együtt, hogy talán épp a Dunát a Tiszával összekötő víziútra készült legalább annyi tervezet, mint a többire összesen, már jóval korábban.

Ezek az elképzelések hol reálisak – mint az előbb említett kettő is - , hol pedig jóformán eszementek voltak. Erre is csak épp említek példát: Krieger Sámuel Balaton-lecsapolási terve, vagy Beszédes József Kolozsvártól „Gráczig” építendő víziútja még csak igen távol volt a realitástól, de például annak a megyei mérnöknek a terve (nevét nem jószándékú szeméremből nem említem, hanem mert nem tárta fel inkognitóját egy nyeretlen pályázaton 1840-ben), tehát aki úgy gondolta megszüntetni a Pest-Buda alatt évről-évre kialakuló jégtorlaszokat, s ezzel a fővárost megmenteni a pusztító árvizektől, hogy a Gellért-hegyre ágyúállásokat telepített volna, s a zajló jég folyamatos lövésével akadályozta volna meg a torlódást. (Még szerencse, hogy a telente így háborús körülmények közé jutó várost egy másik kollégája – szintén ebből az árvízvédelmi pályázatból tudjuk - a gödöllői dombokra telepítette volna ki, odáig nem repültek volna az eltévedt golyóbisok...)

Volna..., volna – ezeknek a mondatoknak a történettudományban nincs értelme (máshol sincs), de hát mit csináljunk, ha pont erről szól ez a mostani előadás: mi nem valósult meg.

Próbáljuk egy kicsit magasabbról nézni ezt a sok-sok, mindenféle tervet. A történettudomány távlata mindjárt kirajzolja legalább azt a két típust, amelyik – ha nem is élesen, de – elválik egymástól. Az első ezek közül a nagyrészt a gazdaságilag fejlett Nyugat mintáját követni szándékozó rossz pillanatban született jó terveké (mondhatnánk: rosszkor volt rossz helyen), a másik a már eleve, csípőből visszalőtt nagy marhaságoké.

A töröktől visszavívott, kivérvett 18. századi Magyarországon attól a nagyon kevés mérnöktől, aki ide merészkedett erre az elvadult-elnéptelenedett tájra (sokak szemében ma ez volt a Kánaán, csupán csak a 18. századi atyafiak kínlódtak benne élni...), tehát ezeknek a mérnököknek nem csak egy-egy konkrét műszaki feladat megoldása volt a dolguk, hanem – ahogyan a területek új arisztokratái világjártukban látták és aztán itthon is elvárták – az is, hogy gazdaság-fejlesztési javaslatokat tegyenek munkaadóiknak. Egy-egy vízügyi beruházás nagyon hosszú távra mutató, pénzügyileg lassan megtérülő valami, így volt és van ez, ami óta a világ világ. Természetes hát, hogy sok a meg nem valósult terv, hiszen hiába is voltak még oly tetszetősek is az elgondolások, ha az azonnali nagy tőkebefektetést a megbízók nem vállalták a megtérülés időbeni elhúzódása miatt. Mondhatni szinte tetszőlegesen benyúlhatunk bárhová a

levéltárak tervtáraiba – és meg nem valósult terveket, nálunk, ebben a „pocsolya-országban” vízügyi terveket találunk.

Vannak közöttük, ország-felelemelő szándékúak amelyeket szerzőjük maga ötlött ki és tárt a közvélemény elé (ilyen az említett Beszédes József féle hajócsatorna-terv) és olyanok, amelyek konkrét megbízói szándéokra születtek, ám valamiért mégsem épültek meg. Erre is egy példa: az Eszterházy-család levéltárából ismerünk egy 18. századi malom-tervet a Sióra, amelyen tizenöt (!) kerék meghajtását tervezte a korabeli geometra. Hát ez ugye nem kifejezetten életszerű: olyan helyzet szüleménye ami akkor tipikus volt. Messziről jött ember azt mond, amit akar, itt nyilván az olasz mérnök akkor járt először a hercegi birtokon, éppen bő csapadékos év volt és hömpölygött a lé a Sióban a Balaton felől lefelé és a gyors folyás „megihlette az alkotót”. (Aztán az álmokat a helyére tette az évtizede ott dolgozó gazdatiszt és a dologból nem lett semmi, maradt a régi háromkerekű malom...)

Vannak nagyon kiérlelt meg nem valósult tervek is, amelyeket az időnek – és itt most a politikai időt, és az ezen a tájon vele együtt járó gazdaságpolitikai időt értem ez alatt - tehát az idők változása kényszerített örökre fiókba. Nagyon ritka Magyarország újkori történetében, hogy egy politikai kurzusváltás (márpedig volt ilyen szép számmal minálunk) folytatta az előző által megkezdett gazdaságfejlesztéseket. Ilyen is van persze, mindjárt itt a Tisza-szabályozás, amelyet a forradalom és szabadságharc „előszobájában” kezdett el Széchelyi István és Vásárhelyi Pál, és a „sajnálatos események” után az önkényuralom idején is folytatták a munkát – annak ellenére, hogy a tervező Vásárhelyi még 1846-ban meghalt és időközben az eszmei vezér Széchenyi is zárt intézetbe került.

Az egyik szinte ismeretlen terv, amit itt ismertetek, az állami vízügyi szolgálatok terve volt a Dunának az Elbával, Oderával és Visztulával történő összekötésére. Ha megvalósult volna a terv, a morva-sziléziai szénmedence olcsó víziúthoz jutott volna, ezzel pedig a német, cseh, osztrák és magyar ipar járt volna jól. A dolog annyira haladt már előre, hogy 1916-ban a Monarchia két országa: Ausztria és Magyarország már össze is vezett a dolgon, nevezetesen a hajózóút dunai torkolatának kérdésében. Magyarország természetesen a Morva folyó lépcsőzésével, azaz duzzasztóművekkel való hajózhatóvá tételével képzelte ezt, dévényi torkolattal, míg Ausztria Gödingtől Bécsig ásott mederben vezette volna a csatornát. Itt a koncepcióbeli különbség nyilvánvaló: kihagyni Magyarországot a dologból, vagy bevenni. A Morván vezető út olcsóbb (akkori számítás szerint 30 millió korona), míg az ausztriai változaté háromszor annyi. A gazdasági haszon viszont leginkább ott csapódik le, ahol a csatorna végpontja van, így már érthető az egymás terveinek féltékeny vizslatása. A nagy szárazföldi víziút tervezése az 1890-es években kezdődött. Teljesen normális, hogy egy ekkora beruházáson egy-két évtizedig morfondíroznak az érintettek: államok, finanszírozó bankok, más érdekcsoportok. A vitát, mint tudjuk, az idő döntötte el: a világháború vesztesei voltak a tervezők és érintettek, így a terv eltűnt a süllyesztőben.

A másik terv, - ami már a világháború eseményeinek szülötte - egy asztaltársaságé, még csak nem is mondanám komoly mérnöki tervnek. Azzá az tette, hogy az Osztrák-Magyar Monarchia fegyelmezett állami apparátusa minden marhasággal is olyan alapossággal foglalkozott, mint minden mással – és így a bejövő terveket-javaslatokat az apparátus szakközegein „átfuttatta” és a végén már tényleg lett a dologból valamiféle mérnöki elképzelés, még ha megvalósíthatatlan is.

A budapesti Eötvös utca 14-ben Steller Antal okleveles mérnök vezetésével alakult társaság azt találta javasolni, hogy - tekintettel a Monarchia tengeri kapcsolatának elégtelenségére, valamint arra, hogy a Boszporuszt az ellenséges angolok felügyelik – a Dunától mesterséges víziutat építsenek Tesszalonikiig. Javaslatukat a császári és királyi közös külügyminisztériumba terjesztették fel (hova máshová ?!) és beindult a gépezet. Átküldték a tervet a m. kir. kereskedelemügyi minisztériumba, ami „igen figyelemre méltónak” találta azt, nem zárkózva el a megvalósítástól. Ezután került a dolog először csak műszaki megvalósíthatóság szempontjából is terítékre.

A Kvassay Jenő vezette Országos Vízépítési Igazgatóságnak apró észrevételei voltak:

- a Duna és a tenger közötti két oldalról összesen 570 méteres szintkülönbség leküzdésére 140 (!) zsilip megépítésére volna szükség, csekély 5-600 millió koronás költséggel,
- a nyerhető út-rövidülés Szuezig alig 50 % (a Fekete-tenger kikerülésével), ez pedig ennyi zsilipelésnél nem elég, nem teszi gyorsabbá a szállítást (amennyivel rövidebb, annyival nehezebben járható).

A Kvassay által jegyzett műszaki vélemény végül megjegyzi: amennyiben az államnak pénze volna víziútjai fejlesztésére, azt a Duna hajózhatóságának fejlesztésére költse. Kereskedelmi szempontból sem lehet ugyanis kérdéses, hogy a Duna Európa egyik legnagyobb „országútja”, nem kérdéses tehát, hogy az ezen folyó forgalom növelése Magyarország elemi érdeke.

Eddig tartott ez a rövid áttekintés, ami csak azt mutatja meg számunkra, hogy ahogyan az eddigi legnagyobbnál mindig lesznek magasabb árvizek, ugyanúgy mindig lesznek meg nem valósult vízügyi tervek is.

Kaján Imre