

Duna–Tisza csatorna történetének forrásai a Környezetvédelmi és Vízügyi Levéltárban

A Duna–Tisza csatorna története:

A folyók szabályozása, a meglévő hajóutak karbantartása és új hajóutak létesítése már az emberi civilizáció megjelenése óta folytonos törekvése a társadalmaknak. Magyarországon az első törvénycikk, ami erre vonatkozik, 1569-ből¹ ered, amikor az Országgyűlés a megalkotta a Dunatöltések javításáról – pozsonyi és komáromi közmunkák felhasználásáról szóló XXI. törvénycikket. A szabad és zavartalan hajózás fejlesztéséről a XVI. századtól törvények egész sora rendelkezett. A kereskedelem fejlesztése szempontjából hajózó csatornák létesítésének szükségességét első ízben hangoztatta III. Károly magyar király (VI. Károly császár) az 1723. évi Pozsonyban kiadott második dekrétumának 122. cikkelyében². Az e rendelkezéshez Szirmay Antal által 1797-ben írt megjegyzéseknek (Notitia Topographica, Politica Incltyi Comitatus Zempleniensis) 629. § 3. pontja említi meg először a Duna–Tisza csatorna szükségességét³ – legalábbis mint országgyűlési követ, elsőként: „Terv a Dunát a Tiszával összekötő csatornára, kiindulva Vácztól vagy Pesttől Monornak és a Tápió és Zagyva felé hajolva Szolnoknak”.

Konkrét Duna–Tisza csatorna tervek már a XVIII. században is születtek. Ilyen volt Schönstein Ferenc udvari tanácsos terve 1789-ben, aki Pesttől Szolnokig egy hajózó csatorna építését javasolja. A csatorna előnye, hogy a Máramarosból lehozott sót nemcsak az ország nyugati részeibe, hanem még Ausztriába és Morvaországba is apasztott áron lehetne így eljuttatni⁴. Miután Schönstein ajánlata a király hozzájárulását elnyerte, a Magyar Kir. Kancellária megbízta a Helytartótanácsot, hogy az Országos Vízépítési Igazgatóság egy tagja a csatornatervezetet elkészítse. E feladattal Sax Zakariás építési másodigazgatót bízták meg, mellé pedig Balla Antalt, Pest vármegye földmérőjét rendelték. Mivel Saxnak sokféle elfoglaltsága lévén, a helyszíni terepszemlék és tanulmányok időben nagyon elhúzódtak, ezért Balla Antal ezt az időt arra használta fel, hogy teljesen önállóan egy egész tervezetet dolgozott ki a Pest-Szolnoki csatornára vonatkozólag. Ezt a tervet Balla 1791. május 12-én nyújtotta be. Balla és Sax több nyomvonal-tervezet is készítettek, majd Podmaniczky József helytartótanácsos ezeket ismét jóváhagyatta az uralkodóval, aki ekkor Pacassit, a bécsi építési igazgatóság másodigazgatóját bízta meg a felülvizsgálattal. Pacassi azonban nem foglalkozott a tervekkel és 1813-ban az egész ügy lekerült a napirendről, mert Ófelsége nem támogatta, hogy a sóalapot a csatornaépítés költségeivel megterheljék, más pénzügyi forrás pedig nem állt rendelkezésre⁵.

Megemlítendő, hogy Specht százados is készített egy Duna–Tisza csatorna tervet, amely a Tisza részleges árvizeinek levezetésére szolgált volna és nyomvonala Szolnoktól Kecskeméten és Solton át Kalocsáig vezetett⁶.

Ugyancsak a XVIII. században foglalkoztak a Kiss testvérek (Kiss József és Kiss Gábor) a Duna–Tisza csatorna építésének eszméjével. Kiss József 1780 körül, mint kincstári mérnök, s építési igazgató Zomborban az akkori telepítések ügyével volt elfoglalva, és az ottani mocsaras vidék sikeres lecsapolásától indítva arra a gondolatra jutott, hogy érdemes lenne egy új csatornát építeni azon a vidéken egyrészt a lecsapolások által megjavított nagy kiterjedésű földek terményeinek olcsó úton való elszállítása céljából, másrészt a hosszú dunai út elkerülése végett. Érintkezésbe lépett e dologban öccsével, aki már akkor mérnökkari kapitány volt s csakhamar együttesen kidolgozták a mostani Ferenc-csatorna tervét, mely ügynek sikerült I. Ferenc királyt is megnyerni. A francia

1 Adatok a Duna–Tisza csatorna kérdéséhez, kiadja a Kereskedelemügyi M. minister, Bp., 1905, 9.p.

2 Ua. 10.p.

3 Ua. 11.p.

4 Ua. 13.p.

5 Ua. 19.p.

6 Ua. 19.p.

forradalom miatt a tervet nem sikerült egyből megvalósítani, de a Kiss testvérek 1793-ban felhívást bocsátottak ki részvények jegyzésére, s ezzel részvénytársaságot hoztak létre az ügy megvalósítása érdekében. (Szabadalmazott Kir. Magyar Hajózási Társaság) Az építkezésnek 1794-ben láttak hozzá és a tervezett 3 év helyett – bizonyos építési nehézségek miatt – végül 8 év elteltével, 1802-ben, több mint 3 millió forint beépítése után adták át a csatornát a közforgalomnak. A részvénytársaság az első 25 év alatt olyan jelentős eredményeket ért el, hogy az engedélyezési okmányban a társaság részéről szedni engedélyezett díjakból 20 millió Ft-ot oszthatott ki a részvényesek között⁷.

A XIX. században Vedres István is részletesebben foglalkozott egy Budapeستől Szegedig vezető csatorna eszméjével és az erre vonatkozó gazdaságossági számításait 1805-ben ki is adta Szegeden az alábbi címmel: „A' Tiszát a' Dunával összeve kaptsoló új hajókázható Tsatorna, melynek helyét nem tsak Magyarország, hanem egész ausztriai birodalom hasznára felkeresni és meghatározni igyekezett Vedres Istvány, a' magyar országon hiteles, és szabad királyi Szeged városának esküdt földmérője.”⁸

A Vedres István által felvázolt csatorna építése ugyan nem kezdődött meg a XIX. században, de a csatornaépítés gondolata a reformországgyűléseken újra felvetődött. Az 1836. évi országgyűlés törvényt fogadott el az ország közjavát és kereskedését gyarapító magányos vállalatokról (XXV. tc.), melyre hivatkozva Beszédes József egy 1837. május 25-én kelt, Pest megye első alispánjához benyújtott beadványában a Duna–Tisza csatorna megvalósításához segítséget, valamint egy szolgabírónak és egy esküdtnak a maga útján való kirendelését kérte. Miután megkapta a kért segítséget, hozzáfogott a tervek elkészítéséhez. Báró Vécsey Miklós szatmári főispán volt az, aki 1839. augusztus 13-án „az ország nagyméltóságú és tekintetes nemes Rendeinek számos tagjait” a Pozsonyban tartandó első társasági gyűlésre összehívta, ahol Beszédesnek alkalma nyílt megismertetni a tervezetét. Az elképzelést a nádor is támogatta, majd elrendelte, hogy a „szóban forgó tervek előbb ahhoz értő tudományos férfiak által technikai tekintetben megvizsgáltassanak”.⁹ A Beszédes-féle elképzelés sikerét mutatta, hogy 1840-ben az Országgyűlés is elfogadta azt. (1840. évi XXXVIII. tc. A Dunát a Tiszával összekötő csatornáról) Az említett törvénycikk megalkotásában közreműködött többek között Széchenyi István és Kossuth Lajos is. Széchenyi a „Javaslat a közlekedésügy rendezéséről” című munkájában igyekezett a csatornaépítés ügyét is szolgálni. Bár előnyben részesíti a vasútépítést, a csatornának építését ott javasolja, ahol hajózható folyók, tavak összeköttetéséről van szó.

Kossuth azonban károsnak és megakadályozandónak tartott minden olyan vonalat, amellyel Ausztriának megkönnyebbedik a közlekedés Magyarországra, így a Duna–Tisza csatorna eszméjét sem támogatta, helyette a Duna és a tenger¹⁰ vasúti összekötését támogatta.

Ugyancsak vitatkoztak a Beszédes-féle Duna–Tisza csatorna tervezetről szakmérnökök is. Már 1846-ban Klenze, Clark és Vásárhelyi Pál egyöntetűen tagadták a vizierővel történő medervájás lehetőségét, helyette két alternatívát tartottak elképzelhetőnek: első esetben a csatorna a vízválasztó területek magasabban fekvő részeit is mélybevágású szelvényben vágja át vagy a másik lehetőség, hogy a magaslatot úgy a Duna mint a Tisza felé fokként eső víztartó csatorna szakaszokkal győzzék le, mely utóbbi esetben a vizet a Dunából szivattyúkkal kell a csatorna szintjére emelni¹¹.

A szabadságharc leverését követő csaknem két évtizedben természetesen nem lehetett szó a Duna–Tisza csatorna megépítéséről. Ez csak 1868-ban került megint terítékre. Nagyon tanulságos gróf Mikó Imre akkori közmunka- és közlekedési miniszter február 23-án Ő császári és apostoli királyi Felségéhez benyújtott felterjesztése a csatorna tervezetek szempontjából. A felterjesztés szerint a legrövidebb út a Pest és Szolnok közötti nyomvonal lenne, mivel azonban ennek megépítése a közbeni magaslatok miatt nagy akadályokkal járna, szükséges más alternatívákat is figyelembe venni. Ilyen lehetőség a csongrádi Tiszatorkolat. A tervezet nem veti el a Pest-Szeged közötti

7 Ua. 20.p.

8 Ua. 21.p.

9 Ua. 27.p.

10 Hogy melyik tengerét az nem derül ki a szövegből. (Ua. 36.p.)

11 Ua. 36.p.

csatorna lehetőségét sem. Érdekes felvetése még a tanulmánynak a Tokaj-Pest között létesítendő csatorna lehetősége is¹².

Ugyancsak 1868-ban született Boros Frigyesnek a Dunát a Tiszával összekötő mélybevágású hajózácsatornára vonatkozó tervezete, amely Budapestet Csongráddal kötötte volna össze. E csatorna Budapest-Móriczsgát-Félegyháza-Csongrád közötti szakasza vízszintes fenékkal épült volna, s csak a szegedi szárnyvonal épült volna fenékeséssel. Ebből következőleg a Csongrádig épített szakasz vízellátását vagy a Dunából, gőzszivattyúk közreműködésével lehetett volna elérni, vagy egy másik alternatíva szerint a vizet a Sajóból nyerték volna (másodpercenként 100 köbláb = 3,16 m³). Ehhez azonban egy külön hajózható táp- és öntözőcsatornát kellett volna megépíteni a Sajóból (Sajó)Szentpéternél kiágazva Nyék-Emőd-Nyárad-Mezőkövesd-Monostor-Tóalmás-Szentmártonkáta-Nagykáta-Szentmárton-Berczel-Cegléd-Nagykörös-Kecskemét érintésével a budapest-csongrádi csatornába torkollva. A csatornaépítés sajnos végül nem kezdődhetett el, pedig már az építéshez szükséges banki kölcsön is rendelkezésre állt. A gazdasági fejlődést mutatja, hogy akár három hitelező közül is lehetett volna választani: Magyar Általános Hitelbank, Angol-Magyar Bank vagy Meisels Salamon. Tekintettel arra, hogy az 1867. évi XIII. tc. 6. §-a szerint a vasutak és csatornák építése végett létesítendő kölcsön hova fordítására nézve úgy intézkedik, hogy abból csak azon vasutak és csatornák építhetők, amelyeknek építése iránt törvényt alkottak, míg az 1868. évi XLIX. tc. csupán vasutak építésére nézve hozott határozatot, így a minisztertanács a csatornaépítést végül is nem támogatta¹³. Annál is inkább, mert a vasútépítések miatt amúgy is egyre jobban érezhető volt a munkaerőhiány főként a mezőgazdaságban, s a csatornaépítés ez tovább fokozta volna.

Megemlíthető még Poroszkay Ignác¹⁴ 1863-as csatornatervezte, mely szerint az összekötő csatornát a Ferenc-csatorna felhasználásával, majd Bezdántól Bajáig a mai tápláló csatorna vonalán vezették és onnan a terv szerint kanális a pest megyei Kígyósér laposán végig egészen a Soroksári Duna-áig haladt. Ez a csatorna alkalmasnak látszott egyben a Sárrét lecsapolására is. Hátránya az volt, hogy szinte a Dunával párhuzamosan futott, s emiatt átmenő forgalmat gyakorlatilag nem vonzott volna. A Sárrét lecsapolása szempontjából viszont helyes koncepció volt.

Végül a XIX. századi Duna–Tisza csatorna tervek közül megemlíthető még a Koltor-Titze-féle terv, amely Budapestet és Csongrádot éppen úgy mint a Poroszkay-terv, a soroksári ág felhasználásával kötötte volna össze. E terv szerint a soroksári ág alsó torkolatától egyenes vonalban haladt volna a csatorna Csongrád irányába és Kecskemétet egy rövid szárnyvonallal hozzácsatolták volna a fővonalhoz. A terv szerint a csatorna lehetőleg a terephez simulva 4 szakaszra osztódott, s a magasabban fekvő részek vízellátását emelőművek segítségével biztosították. A csatorna táplálása a Duna oldaláról mesterségesen történt¹⁵.

A XIX. századi tervek közül egy sem valósult meg. A XX. század legelején a Magyar Mérnök és Építész Egylet hívta fel a kormány figyelmét a csatorna szükségességére. Nem utolsósorban emiatt, 1904-ben a Kereskedelemügyi Ministerium kebelén belül megalakult¹⁶ a Csatornatervező Kirendeltség, amely többféle tanulmány elkészítése után összegezte a korábbi terveket, majd 1905-ben tette közzé azok eredményét. (Adatok a Duna–Tisza csatorna kérdéséhez, kiadja a kereskedelemügyi magyar kir. minister, Budapest, Atheneum Irodalmi és Nyomdai Rt. nyomása, 1905) Az „Adatok”-ban közzétett tervezési eredmények egy másfél évtizedes munka gyümölcsei voltak, ugyanis ezek a munkálatok 1890-ben, Hegedűs Sándor vezetésével kezdődtek el és az ő 1899-1902 közötti kereskedelemügyi minisztersége ideje alatt is folytatódtak.¹⁷ A csatorna megépítését Kossuth Ferenc, aki 1906-ban volt kereskedelmi miniszter, ugyancsak szorgalmazta. Az elkészült összegzés alapossága szembe tűnő: tízféle nyomvonal-tervet tartalmazott, s ezek

12 Ua. 43.p.

13 Ua. 50.p.

14 Ua. 51.p.

15 Ua. 52.p.

16 Kereskedelemügyi M. Kir. Ministerium, Hajózó Csatornák Kirendeltsége, Dts. történeti leírás KvVL VI.34.c 2. d.

17 Szápáry László: A Duna–Tisza csatornáról, Bp., Nagy Ny., 1926, 6.p.

egymáshoz való viszonyát is részletesen megvilágították. A miniszter az eredményeket szakemberek értekezlete elé terjesztette 1906-ban, s a tervezést végző szakosztály végül a budapest-csongrádi magasvezetésű vonal megépítése mellett döntött, de Kvassay Jenő a Budapest-Szolnok nyomvonal mellett kardoskodott¹⁸, míg Bogdánfy Ödön a mélybevágású csongrádi csatornavonal helyességét bizonygatta. Bogdánfy az érvelésébe még szociális elemeket is belevett, ami akkoriban újdonság volt vagy legalábbis nem volt jellemző: „A mély bevágású hajózó csatorna, mely az öntözést is szolgálja, a csatornamenti alföldi népnek állandó elfoglaltságot és kenyeret ad s az öntözés révén leköti a kétkari munkást a földhöz, mely már nem igen tudja a kivándorlástól visszatartani. A csatorna tehát útmutatást adna a földműves-socialismus nagy kérdésének megoldásához”¹⁹

A Csatornatervező Kirendeltség munkája során készült tervek közül fennmaradt és XV.2.g Duna–Tisza Csatorna Építési Kirendeltség tervei állagcímen a KvVL örzi a Budapest és Csongrád között létesítendő hajózó csatorna²⁰ tervét (1. doboz). Az 1904-ben készült terv elején a csatorna tervezésének történeti leírása is megtalálható, ezt követi a földtani leírás, majd ezt a terv részletes műszaki leírása követi. A magasságjegyek kimutatása után következnek a színes és igen látványos helyszínrajzok.

Kossuth Ferenc miniszterként eredetileg a csongrád-hartai csatorna nyomvonalat támogatta, de később a budapest-szolnoki vonal pártjára állt: „A[z akkor (K.A.)] bemutatott adatok a csongrádi torkolat ellen szólottak, amiért is nemcsak a csongrád-hartai legolcsóbb és legrövidebb megoldást el kellett ejtenem, mely iránt – megvallom – bizonyos előszeretettel viseltem, mert – amint felszólalásomban akkor kifejtettem – egyaránt szolgálhatta volna a fiumei és a budapesti irányt, de még inkább el kellett ejtenem a csongrád-haraszti vonalozást, mely 40 kilométernyi úton párhuzamosan fut a Dunával, kis távolságra ettől, már pedig a Dunától nem messzire, ezzel paralell futó csatornát építeni valóságos képtelenség lenne. [...] Hosszú tárgyalások és alapos tanulmányozás után én részemről a budapest-szolnoki csatornában láttam e feltételeket [ti., hogy melyik nyomvonal szolgálja az országot a legjobban a kiviteli forgalomban (K.A.)] legjobban biztosítva.”²¹ A csatornaépítés végül nem került napirendre, mert a vonalvezetéssel kapcsolatban a viták fellángoltak és nem sikerült egyezsége jutni.

Jelzi a viták bonyolultságát, hogy néhány évvel később, 1911-ben, amikor Hieronymi Károly lett a kereskedelemügyi miniszter, ismét előkerült a Duna–Tisza csatorna megépítésének az ügye. Hieronymi Károly a Budapestről vagy a Soroksári-Duna-ágból kiágazó és csongrádi torkolattal a Tiszába érkező nyomvonal pártján volt olyannyira, hogy a csatorna megépítésére felhatalmazó törvénytervezet is elkészült²² már 1911-ben. A csatorna megépítésének szükségességét a miniszter azzal támasztotta alá, hogy „a vasútnak tonna-kilométer-teljesítménye 4, a viziúté 1 fillérbe kerül. Továbbá, hogy a Magyar Királyi Államvasutak deficitje évente 70-80 millióra rúg, s így a MÁV érdekében építendő ki a csatornák, mert csak ilyentén módon mentesíthetők államvasútaink a kivételes díjszabásokra szoruló szállítványok azon részétől, mely vízen is szállítható.”²³ A Köztelek című lap idézett cikkének írója (hm) ezeket az állításokat cáfolja. Egyrészt szerinte a MÁV és a belhajózás átlagos önköltségei nem 4:1 arányban, hanem 2:1 arányban aránylanak egymáshoz és a cikkében ezt statisztikai adatokkal is alátámasztja. Másrészt, ha megépül a Duna–Tisza csatorna, akkor is kimutatható, hogy az azon szállított áruk önköltsége igen magas lesz: „Tényként állíthatjuk, hogy a MÁV-nak a solnok-budapesti, illetve csongrád-cegléd-budapesti viszonylatokban a hajózási évad alatt lebonyolított tömegáru forgalomnál önköltségei az átlagos

18 A Duna–Tisza csatorna ügyének mai állása, írta: Trummer Árpád, Különlenyomat a Technika 1944. évi 3. számából, Bp., 1944. 3.p.

19 Bogdánfy Ödön: A Duna és Tisza közötti csatorna, Különlenyomat a Budapesti Szemle 1907. márczius havi füzetéből, Bp., 1907, 20.p.

20 XV.2.g A Duna–Tisza Építési Kirendeltség tervei 1. doboz

21 Kossuth Ferenc: A Duna–Tisza csatorna, In: Budapest XXXV. évfolyam, 72. szám, Bp., 1911. március 25. 1-2.p.

22 KvVL VI.34.c 2. dobozban megtalálható e törvénytervezet szövege

23 A Duna–Tisza csatorna, Köztelek, XXI. évfolyam 30. szám, 1911. április 12., 904. p.

önköltségnek még a felét sem teszik ki, ellenben behajózásunk önköltségei a Duna–Tisza csatornán át szállított áruknál az átlagos önköltség legalább kétszeresét fogják kitenni. Ezen utóbbi állításom igazolásául hivatkozom egy kiváló hajósra, *Harsányi Dezső* főfelügyelőre, ki évtizedes gyakorlat alapján, empirikus módon állapította meg, hogy pl. Szegedről Budapestre a hajózás tonnakilométerenkénti önköltségei a Tiszatorokon át a csatornán át előállónak csak egyharmadát tennék ki.²⁴ A cikk írója továbbá azt a miniszteri érvet is cáfolja, hogy a Duna–Tisza csatornát és a Vukovár–samaczi csatornát azért kellene megépíteni, mert így a MÁV megszabadulna azon tömegáruk szállításától, amelyek a vasúttársaság deficitének nagyobb részét idézik elő. Az újságíró (hm) cikkében kimutatja, hogy egy nyári évad alatt a MÁV számára a kieső tömegáru szállítás nemhogy hasznot nem hozna, hanem megközelítőleg egy millió korona veszteséget termelne.

Ilyen viták és Hieronymi Károly 1911 májusában bekövetkezett halála miatt a csatorna kérdése ekkor is lekerült a napirendről, s egészen 1919-ig nem is foglalkozott vele az államvezetés az I. világháború kitörése miatt.

A levéltári iratok tanúsága szerint 1919-ben a Károlyi-féle köztársasági kormányzat vette ismét elő a csatorna kérdését. Ebből az időszakból maradt ránk egy a Búza Barna (őszirózsás forradalomtól a Tanácsköztársaság kikiáltásáig volt földművelésügyi miniszter) által jóváhagyott Szervezeti Szabályzat²⁵, ami a Duna–Tisza csatorna Építőbizottságának működését rögzítette. A bizottságban helyet kaptak a kormány tisztviselőin kívül a MÁV és a Vasúti és Hajózási Főfelügyelőség képviselői, valamint a főváros és az érintett megyék küldöttei, s néhány egyesület képviselője, valamint a szakszervezetek. Az elveszített háború és a megváltozott körülmények ellenére a kormányzatban meg volt a szándék a csatornaépítés megkezdésére, de erre ekkor sem került végül sor. Bogdánfy Ödönt a munkaügyi tanács már március 5-én felkérte, hogy adja elő a csatornaépítésre vonatkozó elképzeléseit²⁶.

A kömmün idején a csatornaépítés ügye a Magyar Tanácsköztársaság Földművelésügyi Népbiztosságának hatáskörébe került, s továbbra is Bogdánfy Ödön vízmérnök foglalkozott az ügyvel. A Tanácsköztársaság folyamszabályozási programját Bogdánfy Ödön a Szociális Termelés²⁷ című lapban ismertette 1919 júliusában, de ebben a hangsúly a folyószabályozáson van, a Duna–Tisza csatornát ez az írás meg sem említi. Valójában azonban e csatorna megépítését nagyon is fontosnak ítélte Bogdánfy, s a „Jelentés a Duna–Tisza csatorna munkálatairól” című emlékiratból kiderül, hogy ekkorra már ő a Duna–Tisza Öntöző Csatorna Építő Bizottsága elnöke volt. (A Duna–Tisza Öntöző Csatorna Építő Bizottság igazgatója ekkor Gerster Béla²⁸ volt.) Ezen, a levéltár őrizetében található jelentés szerint a csatorna megépítése 1919-re immár elődázhatatlanná vált, mégpedig közlekedés-politikai, gazdasági és ellátási okokból egyaránt. „Közlekedés-politikai okból: mert a Tisza alvidékének idegen megszállása következtében veszélyeztetett folyamközi hajóforgalom szabadságát csak saját területünkön vezető új vízi út létesítésével tudjuk magunknak minden eshetőségre biztosítani; közlekedés-gazdasági okból, mert a háború által válságos helyzetbe került hajózási forgalmunkat csak úgy tudjuk felélnékíteni és az Alföldet az olcsó víziközlekedés előnyeire juttatni, hogyha a kereken mintegy 570 kilométernyi utat rövidítő csatornát megteremtjük. De legaktuálisabbá vált a Duna–Tisza-csatorna megépítése, mert célszerű megoldása esetében, a fővárosra annyira fontos élelmezési kérdés megoldása is egy hatalmas lépéssel előre jut.”²⁹ Valóban Bogdánfy Duna–Tisza csatorna tervében, – ami a soroksári Duna-ágtól Csongrádig vezetett mélybevágású csatornát jelentette – fontos szerepet szánt a főváros élelmezésének. A világháború után megváltoztak a viszonyok, s ezért került Bogdánfy gondolatainak homlokterébe a mélybevágású csatorna terve. Óriási előnye a sok csegs (magasvezetésű) csatornához képest, hogy

24 Ua. 905.p.

25 A Duna–Tisza csatorna Építőbizottságának Szervezeti Szabályzata, KvVL VI.34.a 1. doboz 2. tétel

26 Jelentés a Duna–Tisza csatorna munkálatairól 1919, KvVL VI.34.c 3. doboz 5.p.

27 Folyamszabályozási programunk, in: Szociális Termelés I. évf. 10. szám, 1919. VII. 13., 23.p.

28 Megjegyzések a Magyar Agrár- és Járadékbank mélybevágású Duna–Tisza tervezetéhez, 1925. III. 30., VI.34.a 7. d. 3.p.

29 Jelentés a Duna–Tisza csatorna munkálatairól 1919, KvVL VI.34.c 3. doboz 1.p.

nincs szükség folyamatos szivattyúzásra, így a fenntartási költségek jóval alacsonyabbak. A jelentés közread egy számítást, miszerint a gőzszivattyúzáshoz szükséges kőszén ára jóval drágább, mint ahogy az első magasvezetésű csatorna tervek elkészítésekor prognosztizálták: „...a magyarországi középminőségű kőszén ára, a háborút megelőző időszakig mintegy 50 %-kal emelkedett, 1917-ig évi további 50 %-kal, de 1917. év óta mostanáig még 718 %-kal drágult.”³⁰ A végkövetkeztetés, hogy az előzetesen számolt szivattyúzási költségeket már 1919-ben meg kéne duplázni, pedig a csatorna még meg sem épült.

A jelentés azt is hangsúlyozza, hogy a mélybevágású csatorna további előnye a magasvezetésűhöz képest, hogy sokkal nagyobb mértékben teszi lehetővé az öntözést mint az utóbbi. Az előzetes számítások ugyanis azt mutatják, hogy a magasvezetésű csatornából öntözővizet csak aránylag kis mennyiségben, kis víznél csak mintegy 5 m³ mennyiségben, de csakis a dunai oldalon lehetne felhasználni, ráadásul azt is csak akkor, ha előzetesen nagyobb mennyiségű belvíz folyik a csatornába. A mélyvezetésű megoldással az öntözést a duna-völgyinél sokkal termékenyebb tiszavölgyi területekre is ki lehetne terjeszteni a Tisza vizének szivattyúzása nélkül.³¹

Az emlékirat szerint ugyancsak nagy előnye a mélybevágású csatornának, a sok csegeshez viszonyítva, hogy az előbbi az öntözés folytán sokkal gazdaságosabban működtethető. A dunai vízzel történő öntözéssel víz mellett fekvő területen elért kizárólag a víznek és a vízemelésnek tulajdonítható haszon értékét – béke árakat feltételezve – átlagban kat. holdanként legalább évi 100-150 koronára becsülhetjük, úgy, hogy 20000 holdnak az öntözéséből a köznek legalább évi két millió korona haszna volna, 50000 hold öntözéséből pedig évi öt millió korona³².

A jelentés megemlíti, hogy a Csongrád irányába vezetett mélybevágású csatorna vonalvezetése nagyobb hosszban egyezik a Dunavölgyi Társulat által építendő öntöző csatorna nyomvonalával mint a magasvezetésű megoldás, így alkalmas e termékeny vidék lecsapolására és belvítettől való mentesítésére. A Bogdánfy által támogatott megoldás ezzel is a főváros számára oly fontos élelmezési kérdés megoldását segíti.³³ A tervezett mélybevágású csatorna megépülése esetén gyakorlatilag kiváltaná a Dunavölgyi Társaság öntözőcsatornáját, annak megépítése feleslegessé válna és az öntözőcsatorna építésére felvett hitel is megtakarítható lenne. (A magasvezetésű csatorna megvalósulása esetén ezt az összeget nem takaríthatnánk meg.) Az 1919-ben keletkezett jelentés hangsúlyozza: a mélybevágású Duna–Tisza csatorna építésekor, a csatornaépítés munkálatainak előrehaladtával párhuzamosan az átszelt területeken át kell térni az intenzív gazdálkodásra, hogy már a csatornaépítéssel egyidejűleg a kívánt jobb élelmiszer termelési eredményeket el tudjuk érni.

A mélybevágású csatorna további előnye – a jelentés szerint –, hogy ez a megoldás elektromos energia termelésére is alkalmas. A tervezett mélybevágású Duna–Tisza csatorna Kiskunfélegyházától keletre építendő csege csoportjánál az öntözési idény alatt a vizet két vízlépcső magasságból a turbinákon átbuktatva fel lehetne használni áramtermelésre. Az öntözési idényen kívül további, a zsilipeknél tervezett vízerő telepek is hozzájárulnak majd a víz energiájának hasznosításához. A jelentés számításai szerint az éves energiatermelés tiszta nyeresége szűkebb keresztmetszetű csatorna esetében várhatóan 2,1 millió korona, tágabb keresztmetszetű csatorna esetében pedig 3,5 millió korona lenne³⁴.

A jelentés kritizálja a Duna–Tisza csatorna forgalmára vonatkozó korábbi számításokat is, mert tarthatatlan, hogy ezek a számítások abból indultak ki, hogy a termelési és a szállítási viszonyok belátható időnkig nagyjából a régiek maradnak. Már a századfordulón látszott, hogy a kisebb falvak zöme is egyre jobban elérhetővé vált a vasúti közlekedés számára, így a szállítmányok a korszerűbb vasút útján kerültek el rendeltetési helyükre. A hajóforgalomra vonatkozó statisztika, ami minden kedvezőtlen körülmény dacára lassan emelkedő tendenciát mutat, ezt nem a viziúttól távolabbi

30 Jelentés a Duna–Tisza csatorna munkálatairól 1919, KvVL VI.34.c 3. doboz 21.p.

31 Jelentés a Duna–Tisza csatorna munkálatairól 1919, KvVL VI.34.c 3. doboz 20.p.

32 Jelentés a Duna–Tisza csatorna munkálatairól 1919, KvVL VI.34.c 3. doboz 19.p.

33 Jelentés a Duna–Tisza csatorna munkálatairól 1919, KvVL VI.34.c 3. d. 21.p.

34 Jelentés a Duna–Tisza csatorna munkálatairól 1919, KvVL VI.34.c 3. d. 24.p.

vidékekről érkező átmenő forgalom fokozatos növekedésének köszönheti, hanem annak, hogy a csatorna melletti állomások forgalma emelkedik folyamatosan, mert a helyi mezőgazdaság intenzívvé válásával egyre többet és többfélét termelnek meg helyben. Ezt a tényt egyébként a Ferenc-csatornán szerzett tapasztalat is igazolta.³⁵ Így tehát egy öngerjesztő folyamatnak lehetünk a tanúi. A csatorna megépítése az öntözés révén lehetővé teszi az intenzívebb gazdálkodást, az intenzív gazdálkodás pedig a forgalom növekedésével jár, ami javítja a csatorna forgalmi statisztikáját.

Végül van a jelentésnek egy nagyon érdekes része, ami a sok oldalon tárgyalt mélyvezetésű soroksári Duna-ágból Csongrádig vezető csatorna-verzió vitathatatlan előnyeinek bebizonyítását követően e terv megvalósításának mikéntjét ismerteti. A jelentés írója abból indul ki, hogy – nagy beruházásról lévén szó – az 1919-es pénzügyi helyzet következtében, fokozottabb mértékben mint valaha, meg kell követelni, hogy a befektetésnek reális finanszírozási alapja legyen. „Az állam ma [1919-ben (K.A.)] lépten-nyomon kénytelen árucseré útján beszerzéseit biztosítani, a budgetáris [költségvetési (K.A.)] fedezetet legfeljebb egy kis számú munkást foglalkoztató üzem munkásai díjazására lehet ma elegendő biztosítéknak tekinteni, a díjazás egyik részét azonban, hosszú időnkig még, kevés munkást foglalkoztató üzemből is, ezentúl, a munkásnak a megélhetéséhez szükséges élelmi és egyéb cikkek természetben való szolgáltatásával kell megfizetni. [...] Gyakorlati rendelkezés tehát az, ha a Duna–Tisza csatorna építési végrehajtó szervét már eleve abba a helyzetbe hozzuk, hogy kezdettől fogva gondoskodik annyi csereáru cikk termeléséről, mint amennyire neki munkái tervszerű előteremtéséhez és végrehajtásához szüksége van. [...] [Feltételezhetjük (K.A.)], hogy nem ütközik nehézségbe annak az elvnek az elfogadása, hogy a nyújtott szolgáltatásokért, mint aminő a lecsapolás is, az ellenszolgáltatásoknak is terményben kell történniök. Ennek az ellenszolgáltatási módszernek egyik alakja példának okáért az volna, hogy az amelioratio utáni termelés mennyisége megfeleztetik és az egyik felét a munkálatokat végrehajtó közösség, vagyis az állam mindaddig kapja, míg a lecsapolásra, esetleg az öntözés berendezésére fordított költség le nem törlesztetik. A befolyó összeget az állam ismét a munkálatok folytatására fordítja, a másik felét pedig a birtokosok kapják. A 'feles' gazdálkodás eszméje népszerű és méltányos és nem ütközhetik sehol sem akadályba és lehetővé teszi, hogy mihelyt többlettermelés van, annak gyümölcsei azonnal a munkálatok folytatására fordíthatók legyenek. [...] Be kell tartani azt az elvet, hogy gazdasági szolgáltatásért és kivált az állam részéről történő szolgáltatásért, ellenszolgáltatás jár. [...] Hogy méltányosak legyünk, odáig el lehet menni, hogy a természetbeni ellenszolgáltatás nem lehet több, mint a mindenkori termelés fele.”³⁶

Bogdánfy elképzeléseit a Tanácsköztársaság idején nem lehetett megvalósítani elsősorban pénzügyi okok miatt sem, de a földbirtokok szocializálása és a termelőszövetkezesítés is felforgatta a földtulajdonviszonyokat. Így a „feles gazdálkodás” fent leírt eszméjének megvalósításában sem voltak igazán érdekeltek a tulajdonosok. A nagybirtokok szocializálását követően a parasztgazdák joggal féltek egy újabb szocializálási hullámtól, s az amúgy is szinte háborús viszonyok között még a lecsapolás kedvező hatásai mellett sem mondtak volna le a terményük feléről. A csatornaépítés azonban meg sem kezdődött, így ezek a problémák végül nem is vetődtek fel.

A kommun utáni időszakban sem mondtak le a csatorna támogatói arról, hogy tervük megvalósuljon, s a Bogdánfy által forszírozott terv hatást gyakorolt a Duna–Tisza csatorna megépítését szorgalmazó mérnökökre. A Tanácsköztársaság idején előnyben részesített mélyvezetésű Duna–Tisza csatorna tervezetet azonban kritikával fogadták, feltárták annak hiányosságait. Viczián Ede, az újonnan felállított Duna–Tisza Csatorna Előmunkálatok Magyar Királyi Vezetőségének miniszteri biztosa egy 1919. december 23-án kelt Műszaki leírásából kiderül, hogy a soroksári Duna-ág–csongrádi mélybeágású csatorna tervhez nem készült elég beható előzetes geológiai felmérés, az addig elvégzett földtani fúrások nem elégségesek, mert például a mélybeágású csatorna nyomvonalán az Alsó-Adacs-Monostor (Kunadacs-Bugacmonostor) közötti

35 Jelentés a Duna–Tisza csatorna munkálatairól 1919, KvVL VI.34.c 3. d. 27.p.

36 Jelentés a Duna–Tisza csatorna munkálatairól 1919, KvVL VI.34.c 3. d. II. fejezet 2-6.p.

45 km-es szakaszon mindössze 7 fúrólukát találunk. Ezek átlagos távolsága 6420 m, a legnagyobb távolsága eléri a 9200 m-t, de még a legkritikusabb helyeken is 5000-6500 m a távolságuk. A keresztmetszelvevények irányában fúrások egyáltalán nincsenek. Viczián így folytatja: „Már pedig a mélybevéágású csatorna mentén, ahol a leásandó mélység a 23 métert is eléri, ugyancsak nem közömbös az, hogy a keresztmetszelvevényekben a különböző földrétegek milyen minőségűek és miképpen helyezkednek el. Ennek felderítése nemcsak az építés lehetőségére, költségeire és a csatorna későbbi fenntartásának körülményeire, hanem még a mélybevéágású csatornát Adacstól-Kiskunfélegyházáig szegélyező 60 km hosszú, ca. 10 km széles, tehát ca. 100000 kat. hold gazdasági viszonyaira is végtelen fontossággal bír, mert mielőtt a munkálatok megkezdődnek, előre látni kell, hogy a csatornát nem veszélyezteti beomlás, és előre meggyőződést kell szerezni arról, hogy a környező gazdaságok a talaj minőségének és a kutak vizének önkéntelen lecsapolása, a környező földek kiszáritása miatt nem mennek-e tönkre.”³⁷ Viczián a Műszaki leírásához egy tervezetet csatolt, amelyben pontosan meghatározza a talajminták vétele céljából elvégzendő fúrások számát és földrajzi helyét. A minták kiértékelésétől azt várta, hogy a nyomvonalról folytatott vitáknak ez most már valóban véget vethet.

A fúrásokról a Minisztertanács 1920. II. 5-i ülésén döntött (18. napirendi pontként). A minisztertanácsai jegyzőkönyv³⁸ szerint 16-39 m mélységű és 86 db új fúrólukát készítenék, összesen 22 keresztmetszelvevényben. A fúrólukák készítése mellett rendszeres talajvízszeléseket is kell végezni. A vizsgálat költsége összesen 450000 K lesz, mely a csatornaépítés összköltségének 1/20 %-a. A munkálatokat versenytárgyalások mellőzésével, vizimunkálatok keretében, előirányzat nélküli kiadásként kell elszámolni.

A fúrásokat 1920 nyarán és ugyanezen év november-december hónapjaiban Dr. Ferenczi István magyar kir. geológus el is végezte a földművelésügyi miniszter 1920. május 19-én 93255/IX.1920. számú rendelete alapján.³⁹

Az előmunkálatok egyik vezetője volt a Kikötőépítő Igazgatóság, később a Kikötő Kormánybiztosság szolgálatában álló vitéz Dieter János, akinek 1925-ből származó feljegyzései a budapest-csongrádi mélybevéágású csatorna előnyeit és hátrányait sorolja fel, nyilván már a korábban elvégzett geológiai próbafúrások eredményeinek tükrében. Érdekes, hogy 1925-ben Dieter a mélybevéágású csatorna mellett mindössze 4, míg ellene 14 érvet hozott fel.

Mellette:

1. Csak 4 vízlépcsőt kell (5 hajózsilip) építeni
2. Szivattyúzás nincs
3. Szabad vízvezetés van
4. Öntözni (csak a dunai és tiszai mélyfekvésű területeken) és vízerőt termelni lehet, bár e kettő egymást rontja

Ellene:

1. Nagy földmunkát kell végezni, kb. 64 millió m³-t amelyből a vízierőt és öntözést mintegy 27 millió m³ terheli.
2. A mélybevéágásból mintegy 40 millió m³ steril földanyag kerül ki, amelyet deponálni kell s ez nagy területet foglal el, a depóniában a föld 6-8 évig terméketlen, kiszárad és a szél esetleg elviszi.
3. Nagyobb földterületet kell kisajátítani.
4. Nagyobb és így költségesebb hidakat és műtárgyakat kell építeni.
5. Építése sok bizonytalanságot és nagy kockázatot rejt magában.
6. A 20-30 km hosszú 15-25 m mélybevéágású szakasz finomszemcséjű homokban és iszapos üledékben készülne, s így nagymérvű rézsűbiztosításokra lesz szükség.

37 Viczián Ede: Műszaki leírás 1919. december 23., KvVL VI.34.c 1. d. 2.p.

38 MOL K 27 Minisztertanácsai jegyzőkönyvek 1867-1944 (1920. február 5-i ülés jegyzőkönyve, 18. napirendi pont)

39 Jelentés a Duna–Tisza csatorna budapest-csongrádi vonalának mélyvezetésű változata mentén Izsák és Bugacmonostor között végzett talajkutató fúrásokkal kapcsolatos geológiai vizsgálatokról 1922. március, KvVL VI.34.a 7. d.

7. A bevágás mentén a talajvizek bizonyos mértékben befolyásoltatnak.
8. A csatornában a vízszín a talajvíznél mélyebb, s így a vízszín fölött homokbemosások és partbeomlások várhatók.
9. A vízerő és öntözés miatt a csatorna vízszíne állandóan változik és így a rézsűkön a védekezés az elhabolás⁴⁰ ellen is sokkal körülményesebb.
10. A mélybevágású szakaszt száraz időben a homokfúvás, télen pedig a befúvás veszélye fenyegeti.
11. Az öntözés és a vízierő miatt vezetett 50 m³/sec víz a soroksári Duna-ág beeresztő művének és magának az ágnak a bővítését kívánja meg, s így ezek költsége terheli a vízierőt és az öntözést.
12. A soroksári Duna-ágban az 50 m³/sec vízbevezetés kb. 50000 m³ évi iszaplerakódást jelent, amelyet ki kell kotorni, s így ez is terheli az öntözést és a vízierőt.
13. Az öntözés és a vízierő miatti erősebb vízfolyás a hajózásra nem kedvező.
14. A mélybevágású csatornavonal kulturálatlanabb területeken halad át.⁴¹

Egy 1926-ban keletkezett minisztertanácsi jegyzőkönyv⁴² szerint az 1920-ban franciákkal és angolokkal elakadt tárgyalások fonalát ekkor ismét felvették az angolokkal a Duna–Tisza csatorna megépítése tárgyában. A minisztertanácsi ülésen a pénzügyminiszter, Bud János ismertette, hogy Szápáry László egy közelebről meg nem határozott nagy angol pénzügyi érdekelttség képviselőjében tárgyalásokat folytat illetékes tényezőkkel a Duna–Tisza csatorna megvalósítása tárgyában. Gróf Szápáry László egyébként szintén a budapest-csongrádi mélybevágású csatorna megépítését szorgalmazta⁴³. A tárgyalások újra elakadtak, hasonlóan, az 1931-ben sorra kerülő angol-magyar tárgyalásokhoz. Az érdeklődő külföldi tőke végül nem tudta a csatornát megépíteni, egyrészt a költségek nagysága, másrészt a befektetett tőke magas kamatozása miatt. (Horváth Béla egy 2010-ben megjelent cikkében⁴⁴ azzal indokolja, hogy a '20-as '30-as években a csatornaépítés sikertelen maradt, hogy a nemzetközi pénzügyi világ befolyására – és a Kisantant lobbija miatt – a genfi székhelyű Nemzetek Szövetségének közmunkacsoportja nem tartotta kívánatosnak nemzetközi kölcsön biztosítását csatornaépítésre. A kérdés csak az, hogy lehetett-e a Népszövetségnek befolyásolnia az angol és a francia tőkét? Nem inkább az angoloknak és a franciáknak, mint győzteseknek volt döntő befolyása a Népszövetség döntéseire? Megakadályozható lett-e volna a beruházás, ha az angolok vagy a franciák jó befektetésnek ítélték volna azt? Véleményem szerint nem. A későbbi történelem is bebizonyította, hogy a Népszövetség semmilyen gátat nem jelentett, aki nem értett egyet céljaival kilépett belőle, s ez végül is elvezetett e nemzetközi szervezet teljes felbomlásához, bár kétségtelenül működése során számos ügyben sikereket is elkönnyvelhetett.)

Eközben Bogdánfy Ödön továbbra is eltökélten kiállt a budapest-csongrádi mélybevágású csatorna-terv mellett. Mint a Magyarorság című lapban 1927-ben megjelent cikkében⁴⁵ írja: „Egész mérnöki érzékem tiltakozik ellene, hogy akkor, midőn egy hajócsatorna természetes úton látható el vízzel, amidőn ez a csatorna nemhogy energiát kötne le, hanem még energiát termel is, hogy akkor helyette oly csatornát létesítsünk, mely mesterséges vízemelést kíván, s melynek nem volna más rendeltetése, csak a szállítás, mely országunk kétharmad részének elvesztése következtében nagyon is kisszerű lenne.

És, hogy ez a mesterséges és bonyolódott megoldás már-már érvényesült, sőt még manapság is

40 elhabolás = víz (folyó, patak, csatorna, tározó, tó) hullámzó mozgásának hatására a partban keletkezett rongálódás, forrás: <http://www.vidraportal.hu/index.php?modul=lapozo&cikk=38&V%EDz%FCgyi%20fogalomt%E1r>

41 Dieter János régi jegyzeteiből 1925. május KvVL VI.34.a 7. d. 56/11 p.

42 MOL K 27 Minisztertanácsi jegyzőkönyvek 1867-1944 (1926. szeptember 24-i jegyzőkönyv, 63. napirendi pont)

43 A Duna–Tisza csatorna, Földművelésügyi Minisztérium kiadványa, 1947, Egyetemi Nyomda, Bp., 55.p.

44 Horváth Béla: Egy ökológiai bomba, In: Polgári Szemle 6. évfolyam 4. szám, 2010. augusztus (http://www.polgariszemle.hu/app/interface.php?view=v_article&ID=405)

45 Bogdánfy Ödön: A Duna–Tisza csatorna In: Magyarorság c. újság 1927. VI. 5., 20. p.

kísért, abban leli magyarázatát, hogy az emberi gyöngesség jobbnak, nagyszerűbbnek és célravezetőbbnek tartja azt, ami bonyolódott, nehezen érthető és számos részletével az alaposság hatását kelti.

Jól mondta Maurice Lévy⁴⁶ az 1905. évi milánói nemzetközi hajózó kongresszuson, hogy az emberi haladás minden munkájában rendszeren a feladat két megoldása szokott érvényesülni: az egyik erőszakolt, mesterkéltnak, a másik a dolog természetéből folyó. Úgy kellene, hogy az utóbbi megoldás részesüljön elsőbbségben az előbbivel szemben, de rendszeren az ellenkezője történik. Az erőszakos megoldás néha századokig fenntartja magát, de egy napon mégis az igazi megoldás, melyet lebecsültek, mintha álom volna, napfényre kerül és az elveszett időt megnyerve, érvényesül. Manapság például segédkezet nyújtott ennek a sorsfordulatnak a gőzturbina, melyet az alexandriai könyvtár leégése óta elfeledtek és melyet Watt jelentős, de a legtermészetellenesebb megoldással helyettesített, diadalmasan visszafoglalja helyét.

Maurice Lévy gondolata kell, hogy érvényesüljön a Duna–Tisza csatorna kérdésében is és hiszem, hogy a mély bevágású csatorna, mely a feladat filozófiailag helyes, egyszerű és természetes megoldása, minden más megoldást legyőzve kivitelre fog kerülni.”

Bogdánfy optimizmusa nem saját korának, hanem a távolabbi jövőnek szólt. A '30-as évek elején Sajó Elemér vízmérnök kezdett – állami megbízás alapján – ismét a csatornaépítés ügyével foglalkozni. Ő inkább a magasvezetésű csatorna híve volt, bár kétségtelen, hogy a megbízása arra szólt, hogy összegezze a korábbi csatornaterveket, s ezt a feladatot rendkívül korrekt módon, a mélybevágású tervek figyelembevételével tette meg. Ez a 3 évig tartó munka sok tekintetben nagyon eredményes volt. Sajó Elemér 1930 elején megjelent „Emlékirat vizeink fokozottabb kihasználása és vízügyi politikánk megállapítása tárgyában” című hivatalos előterjesztésében többek között részletesen foglalkozott a Duna–Tisza csatornával is és rámutatott arra, hogy a trianoni határok miatt a csatorna ügye sokkal fontosabb lett, mint a háború előtt volt. Mivel pedig a csatorna kérdésében sok körülmény nincsen eléggé tisztázva, döntés előtt igen fontos, hogy minden eddig még homályban lévő kérdést megvilágítsunk. Ezért szükséges a múltban végzett értékes felvételek, munkálatok és tanulmányok megfelelő kiegészítése, és az egész anyag rendezése.⁴⁷

Ilyen előzmények után 1931 második felében a földművelésügyi miniszter megadta az engedélyt a vízügyi műszaki csoport akkori vezetőjének, Sajó Elemérnek, hogy a Duna–Tisza csatornára vonatkozó régebbi terveket és adatokat vizsgálja felül és a szükséges kiegészítő tanulmányokat végezze el és a kérdést nem csak műszaki, hanem pénzügyi és közgazdasági szempontból is világítsa meg, s következtetéseit egy tanulmányba foglalja össze. Az ekkor felállított Tervezőcsoport a válságos pénzügyi helyzet miatt csak lassan haladhatott a munkával, s még mielőtt munkáját elvégezhetné volna, tagjait más munkára rendelték ki. 1933. év elején Sajó Elemér „A Duna–Tisza csatorna kérdése újabb megvilágításban” címmel írt egy rövid tájékoztató jelentést, melyet hagyatékában találtak meg, s melynek első publikálására a Vízügyi Közlemények 1938/3. számában került sor.⁴⁸ (Sajó Elemér 1934-ben meghalt, munkáját – a végleges tanulmányt – már nem készíthette el.) A cikk végén Sajó öt mondatban fejt ki a munkacsoport vizsgálódásai során levont következtetéseket: „...Ha az öntözés és vízerőkihasználásnak az ügyet bonyolító és a jövedelmezőséget végeredményben hátrányosan befolyásoló kérdése elejtetik – a 250-300 millió P-re számított költségek mintegy 90 millió P-re fognak leszállni. Ez a körülmény egy egyszerű,

46 Sir Maurice Lévy (1859-1933, knighted 1907) was born in Leicestershire, the son of Jewish immigrants. He was educated privately and at the London University. His wife Elise was the daughter of Max Zossenheim of Leeds. In 1900 he was elected Liberal MP for Mid-Leicestershire and represented this constituency until he retired in 1918. (http://books.google.hu/books?id=a-6WlsDsuo8C&pg=PA183&lpg=PA183&dq=maurice+levy+1859&source=bl&ots=QmPwSSGk2B&sig=mEimiU8sehkfLlQ4tABEGUEbaM&hl=hu&sa=X&ei=1nzwT8a6N8axtAbBuuGODw&redir_esc=y#v=onepage&q=maurice%20levy%201859&f=false)

47 Időszerű vízépítési közmunkák a munkanélküliség okszerű leküzdésének szolgálatában, írta: Lampl Hugó, In: Vízügyi Közlemények, XX. évfolyam 3. szám, 1938, 274.p.

48 Ua. 275.p.

tisztán a hajózás érdekeit szolgáló csatorna jövedelmezőségét igen előnyösen befolyásolja. A mélybevágású öntözőcsatornával összekapcsolt igen nagy műszaki nehézségek teljesen elesnek. A terephez simuló, egyszerű kivitelű hajózócsatorna megvalósítása semmiféle műszaki nehézséggel sem jár. Egy ilyen csatorna az Alföld talajvízviszonyait semmiképpen sem befolyásolja.”⁴⁹ A tanulmány – lévén, ez csak egy vázlata volt Sajónak – véglegesen nem foglal állást arra nézve, hogy hol torkolna a Tiszába a javasolt magasvezetésű csatorna. Viszont előre vetíti, hogy a torkolat sem Szolnokra sem Csongrádra, hanem valószínűleg ezek közé fog majd esni. A Tervező-csoport összesen tíz nyomvonal lehetőséget vizsgált meg, melyből hat magasvezetésű, négy pedig vízemelés nélkül tervezett mélybevágású megoldás.⁵⁰ Hogy a csatorna végül ekkor sem épült meg, az nem csak Sajó váratlan halálának tudható be. Az akkori illetékes kormánytényezők a Duna–Tisza csatorna építését nem tartották időszerűnek. Szerintük a Duna és a Tisza mellékfolyóinak hajózhatóvá tétele nélkül az összekötő csatorna korai létesítmény volna, első teendő tehát a víziút hálózatunk fejlesztése. Ezt a megállapítást nem fogadhatjuk el helytállóknak, hiszen pl. a vasúti fővonalakat is előbb kell megépíteni, mint a csatlakozó szárnyvasutakat.⁵¹ A legnagyobb nehézség azonban az volt, hogy az akkori pénzügyi politika nem óhajtott nagy beruházásokat létesíteni; s ezért a magyar víziúthálózat fejlesztése sem indulhatott meg, sőt az erre vonatkozó munkaterv sem volt készen. Egyetlen megfogható valóság a Földművelésügyi Minisztérium terve volt a Körös-folyó hajózhatóvátételének folytatására⁵². Hitel azonban erre sem volt.

Az 1930-as évek végétől ismét új helyzet állt elő Magyarországon. Egyrészt a válságot és a pénzügyi nehézségeket az ország lassan leküzdötte, másrészt a revíziós politikának köszönhetően 1938-ban megtörtént a Felvidék, 1939-ben Kárpátalja, majd 1940-ben Észak-Erdély visszacsatolása. Hamarosan kiderült, hogy a visszacsatolt területek – különösen Észak-Erdély tekintetében – szállítási igényeit a vasút képtelen egymagában kiszolgálni. Így ismét sürgetően időszerűvé vált a magyar víziúthálózat fejlesztése, s ebben a tekintetben báró Bánffy Dániel földművelésügyi miniszter nagy megértéssel fogadta a vízügyi műszaki főosztálynak idevágó javaslatát.⁵³ A Duna–Tisza csatorna ügyével a Földművelésügyi Minisztérium 1941-ben létesített Tervező- és Építő Ügyosztálya kezdett foglalkozni. Sajó munkássága nyomán 1940-re már világossá vált, hogy a hajózás érdekében csakis a magasvezetésű csatorna megépítése reális, mivel az jóval olcsóbban valósítható meg. A lecsapolás ügye a Duna–Tisza közén a '20-as és '30-as években nagyot haladt előre, úgyhogy e tekintetben a csatornára már nem várt különösebb feladat. A mélybevágású csatorna olyan nagymértékű investíciót igényelne, hogy ha leszámítjuk az energia termelésből fakadó jövedelmeket, akkor is marad az öntözés terhére 150 millió pengő, ami az öntözés minden holdjára közel 2900 pengő befektetést jelentene. Ha a magasvezetésű csatornából akarunk öntözni, akkor a vízemelés költségei évente és holdanként 50-60 pengőt tennének ki. Ezzel szemben az egy hold öntözésére eső befektetés nem 2900 pengő, hanem csupán 500-600 pengő lenne. A szivattyúzás ellenére is az öntözés összes költsége alacsonyabb volna a magasvezetésű csatornánál, mint a mélybevágásúnál. Egyébként a magasvezetésű csatorna megvalósítása esetén lehetne Harta-Akasztó-Kistelek vonalában egy különálló, szivattyúteleppel ellátott öntözőrendszert építeni, ami akár 100000 katasztrális hold öntözési vízszükségletét is kielégítené. Ennek a megépítése nem kerülne többbe, mint 100 millió pengő, s a külön kezelt öntözés és hajózó csatorna sokkal kedvezőbb volna, mintha erőltetve összeházasítanánk őket. További hátránya a mélybevágású csatornának, hogy az csak a Kiskunfélegyháza-Csongrád vonaltól délre eső területek öntözésére volna alkalmas. Fenti okok 1944-ben már sokakat meggyőztek, hogy a mélybevágású csatorna 140 éve hangoztatott előnyei, ekkorra már nem állták meg a helyüket. Mindenesetre egy

49 Ua. 287.p.

50 Duna–Tisza csatorna ügyének mai állása, írta: Trummer Árpád, Különlenyomat a Technika 1944. évi 3. számából, Bp., 1944. 4.p.

51 Duna–Tisza csatorna ügyének mai állása, írta: Trummer Árpád, Különlenyomat a Technika 1944. évi 3. számából, Bp., 1944. 3.p.

52 Ua. 3.p.

53 Ua. 6.p.

szembetűnő ellentmondás a laikus kételkedését nem tudja teljesen eloszlatni. Valóban lehetséges gazdaságosan öntözni a magasvezetésű csatornából is? Bogdánfy több írásában tételesen tagadta ezt. Ráadásul a drágának elkönyvelt mélybevágású csatorna építésével kapcsolatban Bogdánfy 1927-ben olyan javaslatot tett, ami legalábbis elgondolkodtató: „Miként történjen a csatorna kiásása, a kiásott anyag elszállítása és elhelyezése? [...] Ami [ezt (K.A.)] a [...] kérdést illeti, az eddigi tervek szerint a kiásás mechanikai kotrókkal, a szállítás pedig vasúttal vagy drótkötélpályán történék. Egy m³ földnek ilyen módon történő mozgatását egy aranykoronával költségelték. [...] Az egész kihordandó anyag homokból, agyagból, meszes-homokos agyagból és iszapból áll, úgyhogy a föld megbontása vízsugárral történhetik, szállítása pedig szívónyomó szivattyúval és csővezeték segítségével hidraulikus úton volna a legolcsóbb. A szívókotrók, ha a föld laza, minden más kotróféleségnél legolcsóbban dolgoznak. A víznyomással, csővezetékben való szállítás pedig szintén kevésbe kerül. Példa rá a bordeaux-i mocsarak feltöltése, midőn homokot, iszapot víznyomásos úton helyenkint több mint 10 km távolságra 20 m nyomásvesztés leküzdésével szállították, s 1 m³ anyagnak (már leülepedett és tömődött állapotában mérve) a kiemelése és szállítása, beleszámítva a gépek törlesztéses kamatát és az összes üzemi költségeket, csak 0,21 aranyfrankba került. Ki kellene tehát pontos költségvetés alapján számítani, hogy a szállításnak ez a módja mennyibe jön a Duna–Tisza csatorna esetében, én mintegy 0,3 aranykoronára becsülöm. Ha tehát az egy aranykorona árából 70 fillért megtakarítanánk, az 55,5 millió m³ mozgósítása esetén több mint 39 millió aranykorona megtakarítást jelentene.

Íme látjuk, hogy a munka egyetlen tételénél milyen óriási különbséget áll elő árban, s éppen ezért nehéz a csatornaterveket költség szerint összehasonlítani.”⁵⁴

A '40-es évek elején azonban a nyomvonalat véglegesen kijelölték, a vita – akkor úgy tűnt – a magasvezetésű csatornát pártolók javára dőlt el. A munkálatoknak külön hangsúlyt adott, amikor 1942-ben Kállay Miklós lett a miniszterelnök, aki korábban az Országos Öntözésügyi Hivatal elnökeként maga is ismerte a Duna–Tisza csatorna tervezésének hosszú történetét, így a csatorna neki személy szerint is szívügye volt. Kállay kormánya a földművelésügyi tárca keretében háromszázezer pengőt irányzott elő a talajvizsgálatokkal, mérésekkel és tervekészítésekkel kapcsolatos kiadásokra⁵⁵. 1942-re a további vizsgálatok eredményeként világossá vált, hogy a Lampl Hugó által javasolt magasvezetésű útvonal módosításával egy új nyomvonal kerül megvalósításra. E verzió szerint a csatorna Soroksár helyett Dunaharasztiól indulva lapos vidéken haladna Gyónig. Ezen a részen a 100-as és 120-as tengerszint feletti magasság olyan közel van egymáshoz, hogy egyetlen, vagy három összetolt hajószilippel ki lehetne egyenlíteni a magasságkülönbséget. A csatorna innen Kecskemét felett haladna tovább és Újkécskénél érné el a Tiszát. Ez a nyomvonal összesen 107 kilométeres lenne. A Tisza felőli ereszkedőbe nyolc hajószilipet építenének, amelyeket energia forrásként is fel lehetne használni. Ez a terv elveti a mélybevágású megoldást és összesen tizenegy hajószilip beiktatásával hidalja át a közbeeső magasabb szintet.⁵⁶

A fentiekben leírt csatorna terveit 1943-ban véglegesítették, amit bizonyít, hogy 1942-ben és 1943-ban az új nyomvonal mentén el is végezték a csatornaépítéshez szükséges kutatófúrásokat. A fúrási jegyzőkönyvek megtalálhatók a KvVL anyagában.⁵⁷

A Duna–Tisza csatorna előmunkálatai Magyarország hadszíntérré válásakor megszakadtak. 1945-ben és 1946 első felében a tervezést csak igen vontatottan lehetett folytatni, mert az anyagi források nagyon szűkösek voltak. Ebben az időben ezt a munkát a Földművelésügyi Minisztérium Tervezési Ügyosztálya végezte.

Tildy Zoltán köztársasági elnökké választása után több alkalommal kinyilvánította azt az óhaját, hogy a csatornaépítés mielőbb megkezdődjön. A tervek sürgős elkészítésére és könyvalakban

54 Bogdánfy Ödön: A Duna–Tisza csatorna In: Magyarország c. újság 1927. VI. 5., 20. p.

55 Megkezdtek a Tisza-Duna csatorna előmunkálatait, In: Friss Újság, Bp., 1942. szeptember 20. 1.p.

56 Ua. 1.p.

57 KvVL VI.34.a 2. doboz, A Duna–Tisza csatorna XI. számú változata kecskemét-kécskei szakaszának, és XII. számú változatának fúrási jegyzőkönyvei

történő mielőbbi kiadására Lampl Hugó az Országos Öntözésügyi Hivatal Elnöke és Hollóssy Ferenc, a Földművelésügyi Minisztérium vízügyi műszaki szolgálatának a vezetője kaptak megbízást.⁵⁸

Amikor eldől, hogy hol húzódik majd a Duna–Tisza csatorna végleges nyomvonala, megkezdődtek a kisajátítások azokon a területeken, ahol a tervek szerint majd maga a csatorna és a műtárgyak elhelyezkednek. A kisajátítások iratai a községek ABC rendjében kerültek a levéltárban elhelyezésre. A 15 levéltári dobozból álló irategyüttes évköre 1947-1948. A kisajátítások során érintett települések az alábbiak: Alsónémedi, Bugyi, Dunaharaszti, Ócsa, Sári és Taksony.⁵⁹

A csatornaépítés munkálatainak megkezdését eredetileg 1947 nyarára vagy őszére tervezték, de a tervezés és a kisajátítások elhúzódása miatt végül az első kapavágás megtételére csak 1948. március 22-én⁶⁰ került sor. (A sors fintora, hogy a félbemaradt kivitelezés pont azon a napon indult meg, amelyik 1993 óta az egész világon a víz világnapja!) A kivitelezést a Vízmű Beruházási Nemzeti Vállalat mint beruházó végezte, és a kubikos munkában sok NÉKOSZ-os fiatal is részt vett. A kubikos munkát legtöbbször lelkesedésből végezte, a háború utáni újjáépítés lendülete hajtotta őket. Az 1948. évi júniusi fordulatot követően a csatornaépítéstől elvonták a pénzt – hiszen azt lényegében a Kisgazdapárt forszírozta – és rövidesen a NÉKOSZ-t is feloszlatták, így a beruházás források és munkáskezek nélkül maradt. A kivitelezést hivatalosan 1950 októberében hagyták abba. A csatornából Dunaharaszttól Dabásig összesen 22 km épült meg, a teljes tervezett hossz 20 %-a, és annak is csak a jobboldali szelvénye.⁶¹

A későbbiekben többször felvetődött a Duna–Tisza csatorna folytatása és bővítése. Legutóbbi ilyen alkalom, ami a levéltárban található adatokkal dokumentálható, 1962-ben volt.

1962-ben a Középdunántúli Vízügyi Igazgatóság terveket⁶² készített a Duna–Tisza csatorna bővítésére a Dunaharaszti-Bugyi községek közötti szakaszon (0+000-0+700 szelvények között). A tervek szerint az építésre 1964-1965-ben került volna sor. Ez a beruházás nem az 1950-ben abbamaradt csatornaépítés folytatását célozta, hanem a meglévő csatornaszakasz kiszélesítését, hogy a már meglévő csatorna mentén még hatékonyabban lehessen öntözni. Az egész beruházás, – beleértve a tervezési feladatokat – 5800000 Ft-ba került volna, amiből a kivitelezés 5600000 Ft-ot emésztett volna fel. A beruházási program így rögzíti a beruházás gazdasági célját:

„A beruházás az öntözéses termelés kiszélesítése érdekében történik. Az öntözéses termelés pedig a mezőgazdasági termelés fokozásának egyik eszköze.

A Duna–Tisza csatorna jelenlegi 5m³/s vízvezető képessége a beruházással 8 m³/s-ra emelkedik. Egy öntözőszezon 120 napnak véve (június-szeptember) és napi 16 órás vízfelhasználást feltételezve, ez 20736000 m³ hasznosítható többlet öntözővíz mennyiséget jelent egy évben.

Minden m³ öntözővíz átlagosan 0,5 Ft nettó termelési értéket jelent, ha az öntözővizet az öntözőtelepek szélén bocsájtjuk a termelők rendelkezésére. Egy öntözési szakaszon a mezőgazdaság többlettermelése 10363000 Ft lesz évente.

[...]

A Duna–Tisza csatorna javasolt bővítése után bekapcsolható 9216 kh új öntözőtelep üzemeltetése jelentős segítséget fog nyújtani a mezőgazdaságnak a II. ötéves tervben rá váró feladatok megvalósításában:

4508 kh felületi öntözőtelep a TSZ takarmányalapjának jelentős megerősödését fogja eredményezni. Ha a terméstöbbletet kukoricában kh-ként 10 q-nak vesszük, az 46080 q csöves tengerit jelent. Ez 200 Ft/q szabadpiaci ár mellett 9216000 Ft-t tesz ki. Ha ezzel a csöves tengerivel sertéshizlalást végzünk, egy sertés hizlalására 5 q tengerit használunk fel csövesről szemesre való átszámítás miatt a tengeri mennyiség 60 %-ával számolva. A terméstöbblettel 5600 sertést lehet felhizlalni.

58 A Duna–Tisza csatorna, Földművelésügyi Minisztérium kiadványa, 1947, Egyetemi Nyomda, Bp., 74.p.

59 KvVL VI.34.b Kisajátítások iratai

60 <http://filmhiradok.nava.hu/watch.php?id=6687>

61 <http://www.dhemlektar.hu/csati.htm>

62 A Duna–Tisza csatorna bővítési munkáiról, KvVL XXXII.2.ii Középdunavölgyi Vízügyi Igazgatóság Tervei 1. d.

A 4608 kh esőszerű öntözés elsősorban a kertészetek öntözésbe való bekapcsolásánál jöhet számításba. A II. ötéves terv feladata, hogy az öntözéses kertészetek területe megkétszereződjék, különös tekintettel arra, hogy Budapest zöldségellátása jelentős termésbővítést kíván.

A környék konzervgyárai jóval több tartósítandó paprikát, paradicsomot, stb. igényelnek. [...]

Kertészeti vonalon elég nehéz számszerű adatokat közölni. Az elérendő eredmények igen tág határok között mozognak (5-20000 Ft). Átlagos számként a 10000 Ft/kh elfogadható értékkel számolva ez a 4608 kh-on 46080000 Ft többlettermelést jelent.

Az a tény, hogy ennek a csatornának a bővítésével a fővárostól 50 km-en belüli területek lesznek bekapcsolhatók az öntözéses gazdálkodásba, a fenti indokkal együtt a csatornabővítés megvalósítása mellett szólnak. A közelben termelt áruk rövidebb úton, rövidebb idő alatt, kevesebb átrakással jutnak piacra és így javul az áru önköltsége és minősége is.[...]

A programban választott megoldás indoklása:

A csatornabővítés célja az, hogy a kb. 10000 m hosszú szűkületből a legszükségesebb hosszúság megszüntetésével a műtárgy jelentős átépítése nélkül, zömével földmunkával olyan szelvényt létesítsünk, amelyben a jelenlegi 5 m³/s helyett 8 m³/s vízhozam legyen szállítható a soroksári Duna-ág 96,8 és a Sári zsilip 96,2 A.f. alvízszintje mellett.

A VIZITERV által 1961-ben készített 12771 tsz. számú tanulmány több variációban kidolgozta a Duna–Tisza csatorna 8 m³/s vízhozam szállítóképességére történő bővítést, amely tanulmány eredetileg tervezési feladatként szolgált volna. A KÖVIZIG azonban egy újabb tanulmányt készített, amely szerint a 0-7+000 közötti szakaszon kb. 5000 m hosszon végzendő kotrással ez a vízszállító képesség elérhető lesz. A KÖVIZIG tanulmányterve tervezési feladatként elfogadható. Ilyen formán csak kiviteli terv készítésére van szükség. A kiviteli terv meghatározza a kotrás pontos helyét. A gépi depónia rendezés egy évvel a kotrás után lesz végrehajtható. A kőmunkák zöme, kőszórás a Dunaharaszti tüsgátnál, esetleg a Sári zsilip környékén esedékes. A meglévő meder- és rézsűbiztosító kőburkolatok kisebb módosítására is szükség lehet ezeken a helyeken.

Időközben a VIZITERV-nél befejeződött a „Soroksári Duna-ág balparti öntözések regionális terve” című tanulmány (tervtári szám: 12868), ez a Dts. vízszállító képességét már 8 m³/s-nak tételezi fel, a munka elvégzését ez a tanulmány is indokolja.

A kapacitás üzemelképességének adatai:

[...]

Mivel a Duna–Tisza csatorna gravitációs üzemű, így ugyanilyen vízellátást biztosít a csatlakozó elsődleges (állami) csatornahálózat számára is. Míg a legtöbb öntözőrendszerben szivattyúsan víz jut az állami csatornahálózatba, itt a víz irányítását csupán zsilipek kezelésével szabályozzuk. Elmaradnak tehát a szivattyúzás, valamint a szivattyútelepek gépi felújítás és fenntartás költségei. Ha a tervben szereplő legalacsonyabb értékkel (1 fillér/m³/m) szivattyúzási költséggel számolunk és a 20726000 m³ vizet csak 1 méterrel kellene megemelni, akkor az üzemelés vonalán 207260 Ft évi szivattyúzási érték merülne fel. Minthogy ilyen olcsó szivattyúzási költség nincsen, a megtakarítás ennél jóval nagyobb. Indokolja a bővítés megvalósítását az is, hogy ez a munka a tiszai vízhiány megszüntetése érdekében építendő végleges Duna–Tisza csatorna megvalósulásának első és már ezen részletes kiépítés állapotában hasznosuló lépcsője lenne.”⁶³ A terv tudomásom szerint csak terv maradt, a Duna–Tisza csatorna kibővítésére végül nem került sor, bár az még ebben a csonka formában is nagy hasznot hozhatott volna.

A csatorna befejezésének terve azóta számtalan formában és különféle körülmények között vetődött fel. Általában beigazolódott, hogy ha a csatorna ügye végre révbe érne, az sokaknak és nem utolsósorban a magyar államnak is sok-sok nyereséget jelentene. Az ügy azonban a rendszerváltás óta sem jutott előbbre, sőt a Duna–Tisza köze öntözése is visszafejlődött, ahogy az ország más

63 A Duna–Tisza csatorna bővítési munkáiról, KvVL XXXII.2.ii Középdunavölgyi Vízügyi Igazgatóság Tervei 1. d. 6-13.p.

tájegységei esetében is ez tapasztalható.⁶⁴ Mutatja ezt az intenzív mezőgazdasági termelés általános visszaszorulása is.

Végül érdemes megjegyezni, hogy az idő múlásával a csatorna megépítésének előnyei nem vesznek el, legfeljebb átalakulnak. Az 1970-es évek óta a Duna–Tisza közén jelentkező kiszáradási folyamatnak immár szemmel látható jelei vannak, a szikes talajok eltűntek, megkezdődött a sivatagosodás. Ez minden bizonnyal a Tisza-szabályozás következménye, mert a medrébe parancsolt folyó nem képes a kiöntések által az évszázadokon keresztül mindig jelen lévő talajvizet megtartani, s az állandó szárazság elvezetett odáig, hogy mára a talajvízszint jelentősen lecsökkent. Erre a klímaváltozás, az egyre szárazabb éghajlat még rátesz egy lapáttal. A Duna–Tisza csatorna megépítése tehát napjainkra már nem csak közlekedési, vagy mezőgazdasági kérdés csupán, hanem ökológiai is. A csatorna megépülésével az öntözővíz ára a csatorna mentén a tizedére csökkenhetne.⁶⁵ Már pusztán a csatornában hömpölygő víz is jótékony hatással lehetne a talajvízszint süllyedésének megállítására, sőt a folyamat akár megfordíthatóvá válna, s az ökológiai egyensúly helyre is állhatna, főként, ha a csatorna mentén a családi gazdaságok valóban áttérnének az intenzív öntözéssel gazdálkodásra. Nagyon fontos társadalmpolitikai hatása lenne továbbá, hogy akár 880000 új munkahelyet is teremthetne helyben a csatorna. 1,6 hektárnyi öntözött terület ugyanis – Róna Péter közgazdász számításai szerint⁶⁶ – egy új munkahelyet teremt, és itt 1,4 millió hektárról van szó. (Az egész Duna–Tisza köze területét tekintve.) De ha óvatosságból ennek csak a felét vesszük, már az is óriási lehetőség a munkanélküliség leküzdésére. Ráadásul a csatorna és az öntözött területek helyben biztosítanának munkát a lakosságnak. A csatorna az ökoturizmust is lehetővé tenné, Nyugat-Európából megindulna a csatornán keresztül a saját hajóval, jachttal rendelkező turisták tömege, akik kikapcsolódásból, élmények gyűjtése okán keresnék fel a viziúton könnyen elérhető családi gazdaságokat, ahol az élmények mellett begyűjthetnék a háztáji (bio)termékeket is, s így megpakolva térhetnének haza hajóikkal a nyaralásból.

Soraimat Vedres István szavaival zárom, aki a Duna–Tisza csatorna kapcsán az alábbi mondatokat már több mint kétszáz éve írta le, de azok ma is éppen olyan aktuálisak:

„Ami Jó és Hasznos, ha ma el nem végzed,
Hidd el: annak kárát, holnap mindjárt érzed.”⁶⁷

64 Esőisten siratja Krumpfliországot, írta: Kun István, In: Élet és Irodalom LI. évfolyam, 49. szám, 2007. december 7. http://esdev.pirin.hu/kun_istvan;esoisten_siratja_krumpliorszagot;2007-12-09.html

65 Duna–Tisza csatorna konferencia, 2011. május 31., Dr. Nemcsók János előadása, <http://www.youtube.com/watch?v=Qlgilh5g2UQ>

66 Ua. (<http://www.youtube.com/watch?v=Qlgilh5g2UQ>) 15'50"

67 <http://tet.rkk.hu/index.php/TeT/article/view/60/119>

A Duna–Tisza csatorna levéltári forrásai (KvVL):

- VI.10 Budapesti Kultúrmérnöki Hivatal iratai (1896-1948) 15,47 ifm (Ebből a 57. doboz 1179. tétel Dts. Szántóföld esőszerű öntözése 1962; 74. doboz 1486. tétel Dts. Torkolati szakasz kotrása és partvédelme 1967-1971)
- VI.34 Duna–Tisza csatorna Építési Kirendeltségének iratai:
- VI.34.a Általános iratok (1901-1949) 2,1 ifm
- VI.34.b Kisajátítások iratai (1947-1948) 1,87 ifm
- VI.34.c Vegyes iratok (1947-1948) 0,36 ifm
- VI.43 Hajózó Csatornák Tervező Kirendeltsége (1905-1908) 0,24 ifm
- XV.2.d Hajózó Csatornák Tervező Kirendeltségének tervei (1905-1905) 0,25 ifm
- XV.2.g Duna–Tisza Csatorna Építési Kirendeltség tervei (1901-1948) 9,69 ifm
- XIX.2.e Országos Vízgazdálkodási Hivatal, Duna–Tisza csatorna építési iratai (1947-1950) 2,4 ifm
- XXIX.1.c Vízmű Beruházási Nemzeti Vállalat, Duna–Tisza csatorna építkezés beruházási iratai (1948-1951) 2,00 ifm
- XXIX.1.c Vízmű Beruházási Nemzeti Vállalat, Vegyes iratok (1948-1952) 2,05 ifm (Ebből 12. doboz 33. tétel Csatorna ügyek 1950)
- XXXII.2.a Országos Vízgazdálkodási Hivatal tervei (1930, 1941-1969) 2,52 ifm (Ebből 4. doboz 3. tétel Kalocsai műút hídja 1948; 5. doboz Dunaharaszti híd 1948; 6. doboz Dts. Földmunka 1949; 7. doboz Dts. Keresztszelvények, Dunaharaszti határában a Dts. céljaira szükséges területekről 8787/25-6 számú módosított kisajátítási helyszínrajz 1950; 8. doboz Dunaharaszti híd 1948; 9. doboz Kiviteli keresztszelvények 16507-103/1949. OVH számú utasítás; 10. doboz Kiviteli keresztszelvények 16507-103/1949. OVH számú utasítás; 11. doboz Leszámolások gyűjteménye 8765/1950.; 12. doboz Keresztszelvények 16507/1949. OVH; összesen 1,08 ifm)
- XXXII.2.o Vízügyi Tervező Vállalat tervei (1953-1972) 830,88 ifm (Ebből 10490 tsz Dts. 1954. évi bővítésének kiviteli rajzai 1954; 12771 tsz Duna–Tisza csatorna 8 m³/s vízhozam szállítóképességére történő bővítés 1961; 12868 tsz Soroksári Duna-ág balparti öntözések regionális terve 1962; 12924 tsz Dts. OVK alapdokumentáció 1962; 16988 tsz Dts-XXXI. csatorna térségének vízhasználati előtanulmánya, tervezési napló 1970; összesen: 0,2 ifm)
- XXXII.2.ii Közép-dunavölgyi Vízügyi Igazgatóság tervei (1962-1970) 0,12 ifm (Ebből 1. doboz Duna–Tisza csatorna bővítési munkái 1962 0,01 ifm)
- XXXII.15.c Országos Vízügyi Hivatal, Tanulmánytár (1951-1984) 87,5 ifm (Ebből 1329 Pap István: Duna–Tisza csatorna VIZITERV; 1331 Kalmár Gyula: Duna–Tisza csatorna abonyi és kiskunfélegyházi öntözőrendszer vázlatos tanulmányterve, VIZITERV; 2098 Bratán Mária: A Duna–Tisza csatorna eddigi vizsgálatainak eredményei VIKÖZ; 2948 Kontur György: A Duna–Tisza csatorna dunai torkolati szakaszának kialakítása ÁBK SZ; 3131 Montuano Jens: Duna–Tisza csatorna előkészítő munkái VIZITERV; 3183 Kovács Gábor: Duna–Tisza csatorna és a komplex vízgazdálkodás VIZIG Baja; 3202 Péter György: A Duna–Tisza csatorna térségének komplex vízgazdálkodási tanulmánya VIZIG, Bp; 3211 Simándi Béla-Boldizsár S.: A Duna–Tisza csatorna térségének komplex vízgazdálkodási tanulmányterve az ATIVIZIG területére, VIZIG, Szeged; 3211 Marócza Ágnes: A Duna–

Tisza csatorna térségének komplex vízgazdálkodási tanulmányterve az ADUVIZIG területére, VIZIG, Baja)

Bibliográfia:

- Adatok a Duna–Tisza csatorna kérdéséhez, Kereskedelemügyi Kir. Minister, Bp., 1905
- A Duna–Tisza közti hátság vízgazdálkodási problémái (szerk. Pálfai Imre, Nagyalföld Alapítvány, Békéscsaba, 1994)
- Beszédes Ferenc: Folyamszabályozási eszmék, In: Gazdasági Lapok IV. évf. 28. sz. 1852., 651-654. p. (Duna–Tisza csatorna szükségességének említése.)
- Beszédes József: Duna-tiszai hajózható csatornáról Beszédes József által, Pest, Trattner-Károlyi nyomda, 1844
- Bogdánfy Ödön: A Duna és a Tisza közötti csatorna, Franklin, Bp., 1907
- Bogdánfy Ödön: Folyamszabályozási Programmunk, In: Szociális Termelés, 1919. 1. évf. 10. szám, 23-26. p.
- Engel Lajos: Emlékirat a Duna–Tisza közötti csatorna szegedi torkolata érdekében, Szeged, kisnyomtatvány, 1906
- Erdei Ferenc: Futóhomok, 3. kiadás, Gondolat, Bp. 1957
- Glatz Ferenc-Csatári Bálint: Homokhátság 2004. Szembesítés, lehetőségek, teendők, Bács-Kiskun Megyei Önkormányzat, Kecskemét, 2004
- Károlyi Zsigmond: A Tanácsköztársaság vízgazdálkodása (Készült a Vízügyi Dokumentációs és Tájékoztató Iroda sokszorosító üzemében), 1969, 18-21. p.
- Kertész Ádám-Pap Sándor-Sántha Antal: Az aridifikáció folyamatai a Duna–Tisza közén, Földrajzi értesítő, 2001. 1-4. szám, 115-126. p.
- Király László: A Duna–Tisza csatorna történetéből, In: Tér és Társadalom 2. évf. 1988/1 84-89. p.
- Kun István: Esőisten siratja Krumpliországot In: Élet és Irodalom, LI. évfolyam, 49. szám, 2007. december 7.
- Lampl Hugó: Időszerű vízépítési közmunkák a munkanélküliség okszerű leküzdésének szolgálatában. Egyetemi Nyomda, Bp. 1938, 19. p.
- Lampl Hugó-Hollóssy Ferenc: A Duna–Tisza csatorna, Egyetemi Nyomda, 1947
- Léchy Jenő: A Duna-Tiszai vagyis a Pest, Szeged, Szabadka és Kula közti csatorna ügyében (Über den Donau-Theiß-Canal zwischen Pest, Szegedin, Theresiopel und Kula), Pest, 1868
- Margalit Ödön: A Duna–Tisza csatorna építésének jelentősége, Pátria Nyomda, Bp., 1934
- Miháltz István: A Duna–Tisza csatorna geológiai viszonyainak tanulmányozása, Egyetemi Nyomda, Bp., 1947
- Nemes Zoltán: A Duna–Tisza–csatorna jelentősége gabonakivitelünk szempontjából-Sugár-Bagó Nyomda, Bp., 1932
- Orlóczy István: A Tiszát a Dunával összekötő csatorna: A Duna–Tisza csatorna, Hidrológiai Közlemény, 2003, 83. évfolyam 4. szám, 243-250. p.
- Pálfai Imre: A vízháztartás helyzete és vízgazdálkodás fejlesztési lehetőségei a Duna–Tisza közti Homokhátságon, Hidrológiai Közlemény, 2003, 83. évf. 4. szám, 251-253. p.
- Nikola Petrovic: Hajózás és gazdálkodás a Közép-Duna-medencében a merkantilizmus korában, Belgrád, 1982
- Petrovics Pál: A' Duna Pest, Bács és Csongrád alsó-magyarországi három vármegyék fővénytengerében, s ... a Tisza iránti viszonyában. Hazafias javaslat ... ezen ... folyam szabályozására, Buda, 1839, 16. p.
- Schmidt Elek: A vízszabályozás fejlődése és jelen állása Magyarországon, In: Vízügyi Közlemények, XI. évf. 1. szám, 1929. január-június 3-92. p.
- Sigmund Elek: A tervezett mélybevágású Duna–Tisza csatorna mentén elterülő szikések

- ismertetése és javítási lehetősége, Stephaneum Nyomda, Bp., 1926
- Szápáry László: A Duna–Tisza csatornáról, Bp., Nagy Ny., 1926
 - Szollás Ella: A Duna–Tisza csatorna terve Pest és Szolnok között 1803-1826, Centrum Nyomda, Bp., 1930
 - Tiszavölgyi Társulat részéről: Mailáth József felvetésével foglalkozó vélemény, mely szerint a társulat vegye programjába a Duna–Tisza csatorna megépítését, a Tisza és mellékfolyói hajózhatóvá tételét és a tiszavölgyi öntözések ügyét In: Vízügyi és Hajózási Közlöny, XVII. évf. 5. szám, 1907. január 31.
 - Újlaky Nagy Árpád: Duna–Tisza csatorna: országos öntöző gazdálkodás, Bp, 1934
 - Varga Lajos: Adatok a Duna–Tisza csatorna terv történetéhez. Földrajzi Közlemények, 1966, 14/4. szám, 353-355. p.
 - Vedres István: A Tiszát a Dunával összekapcsoló új hajókázható csatorna. Grün Orbán, Szeged, 1805
 - Viczián Ede: A Duna–Tisza csatorna, különnyomat a „Köztelek” 1920. évi IV. számából, Pátria Irodalmi Vállalat és Nyomdai Rt., Bp., 1920
 - Vizeink Krónikája, szerk.: Fejér László, Vízügyi Múzeum, Levéltár és Könyvgyűjtemény, Bp., 2001.
 - Zsákovics Gergely-Kovács Ferenc-Kiss Andrea: A szárazodás veszélyének többszemponútú térbeli elemzése a Duna–Tisza közén, Tájékológiai Lapok, 2009, 7/1. szám. 117-126. p.

Korabeli újságcikkek⁶⁸:

1.	Magyar Mérnök és Építész Egylet Heti Értesítő	1902	A csatorna kérdés vitája
2.	Pesti Hírlap	1920	Kiépítik a Duna–Tisza csatornát. Maurer Gyula min. osztálytanácsos interjúvolása
3.	Új Barázda	1920. II. 8.	A Duna–Tisza csatorna előkészületei. Viczián Ede interjúvolása
4.	Virradat	1920. VII.18.	Hogy akarják kiépíteni a Duna–Tisza csatornát? Viczián Ede min. tan. nyilatkozata
5.	Magyarság	1927. VI.5.	A Duna–Tisza csatorna. Bogdánfy Ödön
6.	Az Est	1927.VIII.28.	Csongrád helyett Szolnokról építik a Duna–Tisza csatornát
7.	Új Nemzedék	1940.	Viziút fejlesztési programot dolgoz ki a kormány. Új Duna–Tisza csatorna a tervek között

8.	A Kikötő: Tengerhajózás	1941.V.	A Duna–Tisza csatorna Vác-Aszód-Jászberény-Szolnok vonal. Förhéncz Sándor dr. aszódi főjegyző
9.	Új Magyarország	1941. XII.25.	Mindössze 120 millióba kerülne a Duna–Tisza csatorna
10.	Friss Újság	1942. IX.20.	Megkezdték a Duna–Tisza csatorna előmunkálatait
11.	Kis Újság	1945. XI.24.	Mikor készül el a Duna–Tisza csatorna. Gergelyfy Sándor
12.	Népszava	1946. XI.24.	Ki kell építeni viziutainkat. Takács József
13.	Kis Újság	1947. I.12.	A demokrácia megépíti a Duna–Tisza csatornát
14.	Kecskeméti Újság	1947. I.26.	Méntelegen már dolgoznak a csatornán
15.	Meghívó	1947. III.14.	Kecskeméten előadások a Duna–Tisza csatornáról (Hock, Jolánkai, Kontur, Lukács, Serf, Hollósy)
16.	Kecskeméti Hírek	1947. III.18.	Kecskemét útja a fejlődés, a boldogulás és a boldogabb jövő felé: A Duna–Tisza csatorna
17.	Kecskeméti Lapok	1947. III.18.	Kecskemét közvetlen határában a nyomás szélén halad át a Duna–Tisza csatorna
18.	Kis Újság	1947. III.19.	Milyen lesz a Duna–Tisza csatorna?
19.	Dolgozók Világlapja	1947. III.29.	Takács Ferenc államtitkár a Duna–Tisza csatorna építéséről. Balogh János

20.	Magyar Nemzet	1947. IV.20.	350 millió forint a Duna–Tisza közti csatorna építésére
21.	Kis Újság	1947. IV.26.	Vita a Viharsarokban a Duna–Tisza csatorna torkolata körül
22.	Szabad Nép	1947. IV.27.	Ha elkészül a Duna–Tisza csatorna
23.	Új Szó	1947. V.10.	Elkészültek a Duna–Tisza csatorna tervei. Lévai Béla
24.	FAO Magyar Biz. Tájékozt. Szolg.	1947. VI.1.	Duna–Tisza csatorna terveinek rövid ismertetése
25.	Világosság	1947. VI.15.	Augusztus elején megkezdik a Duna–Tisza csatorna építését. Bolgár Dénes
26.	Hírlap	1947. VI.22.	Augusztusban megvalósul a 200 éves álom, megkezdődik a Duna–Tisza csatorna építése. Török Ottó
27.	Dél-Magyarország	1947. VI.22.	Előadások Szegeden a Duna–Tisza csatornáról (Hock, Jolánkai, Kontur, Mosonyi, Markó)
28.	Világ	1947. VII.10.	Augusztus 1-jén megkezdik a Duna–Tisza csatorna építését
29.	Közgazdaság	1947. VII.20.	Duna–Tisza csatorna. Forgács Ambrus cikkére „Feljegyzés”
30.	Közgazdaság	1947. VII.20.	Duna–Tisza csatorna. Nem! Esetleg... Igen. Forgács Ambrus, Újlaky Nagy Árpád, Markos Olivér
31.	Magyar Nemzet	1947. VII.24.	Arccal a kisparasztok felé. „Tegyük félre elsősorban a Duna–Tisza csatornát”. Éber Antal

32.	Tiszavidék	1947. VII.24.	Értekezlet az Alföld gazdasági problémáiról. A Duna–Tisza csatorna terveit ismerteti Kállay Géza mérnök
33.	Közgazdaság	1947. VII.26.	A Duna–Tisza csatornáról megjelent cikksorozatra Észrevételek
34.	Szentesi Lap	1947. VIII.3.	Nem nyugszunk bele az ókécskei torkolásba
35.	Vásárhely Népe	1947. VIII.8.	Mégis Csongrádnál lesz a Duna–Tisza csatorna betorkolása
36.	Szentesi Magyar Alföld	1947. VIII.8.	A parasztság a csongrádi torkolattal kívánja a Duna–Tisza csatornát
37.	Szentesi Újság	1947. VIII.8.	A Duna–Tisza csatorna csongrádi betorkolása mellett döntött a tegnapi értekezlet
38.	Kis Újság	1947. VIII.9.	Milyen lesz a Duna–Tisza csatorna?
39.	Vásárhely Népe	1947. VIII.9.	Öt alföldi vármegye tiltakozik az F.M. Magasépítésű csatorna terve ellen
40.	Szentesi Lap	1947. VIII.9.	A soroksár-csongrádi Duna–Tisza csatorna tervének ismertetése
41.	Világ	1947. VIII.24.	A Tervhivatal vezetője, Vajda Imre nyilatkozata: A Duna–Tisza csatorna munkáit szeptember első napjaiban kezdik meg
42.	Műszaki Értelmiség	1947. IX.15.	A Duna–Tisza csatorna építése. Lovász Mihály
43.	Félegyházi Kisgazda	1947. IX.28.	Harcolunk a Duna–Tisza csatornáért

Internetes források:

- <http://realzoldek.hu/modules.php?name=News&file=article&sid=1484>
- <http://www.dcs.hu>
- <http://www.origo.hu/itthon/20100902-ujra-elovettek-a-dunatisza-csatorna-tevet.html>
- <http://www.origo.hu/itthon/20100915-a-kormany-nem-tamogatja-a-dunatisza-csatorna-tervet.html>
- <http://www.scribd.com/doc/59455636/1908-Duna-Tisza-csatorna-tervezet>
- http://www.taks.hu/index.php?option=com_content&view=article&id=100:a-csati-a-duna-tisza-csatorna-roevidek-toerteneje&catid=45:cikkeke&Itemid=67