

VEDRES ISTVÁN MUNKÁSSÁGA ÉS A DUNA—TISZA CSATORNA.

Kevés oly égetően sürgős kérdése volt és van még ma is hazánk gazdasági életének, mint az alföldi kérdés. Megoldása nagy jelentőséggel bír az ország jövője szempontjából, de elsőrendűen fontos volt már a török kiűzése után is, a 17. században. Az Alföld, a mezőgazdaság, a terményértékesítés, a közlekedési viszonyok az idők folyamán — magyar vonatkozásban — szorosan egybekapcsolódó fogalmak lettek. Az egyes közgazdasági munkák és felvetett tervek is csaknem kivétel nélkül foglalkoznak e kérdések mindegyikével s bár az Alföld problémáinak megoldásához igen nagy mértékben hozzájárultak, a gazdasági kérdéseknek egy jelentős része mind a mai napig megoldatlan maradt.

A másfél százados török uralom után a 17. század végén kezdett a magyar gazdasági élet újból kibontakozni.¹ Számtalan terv és javaslat látott napvilágot, amelyek a legkülönbözőbb módon és eszközökkel akarták a nyugati államok mintájára a gazdasági életet fellendíteni.² A tervek nagy részének alig volt gyakorlati eredménye és haszna, mert vagy nélkülöztek minden reális alapot vagy, ha kivételesen elfogadhatók, sőt szükségesek voltak is, a kormányzat végnélküli labirintusa akadályozta meg, hogy azokból valami is megvalósuljon.³

A magyar gazdasági élet fellendítése érdekében újabb kísérletek történtek a francia forradalom nyomán a 18. század végén és a 19. század elején, amely reformtörekvéseknek hű visszatükrözője már az 1790/91. évi országgyűlés, az ott hozott törvények, a kiküldött bizottságok munkálatai. Sajnos, a gazdasági élet javítására irányuló e törekvések is nagyon kevés maradandó eredménnyel jártak, jelentőségük inkább csak arra szorítkozik, hogy a 19. században megvalósult nagy gazdasági reformok jelentős részének gyökerei ide nyulnak vissza.

¹ J. Kulischer: Allgemeine Wirtschaftsgeschichte. München—Berlin. 1929. II. k. 2. l.

² Briefe über die Schiffahrt und Handlung in Ungarn. Prag, 1783. 3. l.

³ V. ö. Eckhardt Ferenc: A bécsi udvar gazdasági politikája Magyarországon Mária Terézia korában, Budapest, 1922.

Mégis mindkét fellendülési időszak — a 17. és 18. századbeli — nyomot hagyott a magyar gazdasági élet csaknem minden területén. Mindkét alkalommal a tervek egész sora merült fel a magyarországi vízi közlekedés, a folyamhajózás és a csatornázás helyzetének a megjavítására is.⁴

A Bécsi Magyar Történeti Intézet Évkönyvének II. évfolyamában Hajós Antal foglalkozott a 18. század elején első alkalommal felmerült Duna–Tisza csatorna tervével,⁵ jelen sorok keretében pedig, a Duna–Tisza csatornának egy későbbi, a 19. század elejéről származó tervével óhajtunk foglalkozni. Az előbbi tervet báró Dillherr Ferenc, Szolnok katonai parancsnoka készítette 1715-ben, aki tudvalevően Szolnok és Pest között akarta a csatornát megépíteni, míg az utóbbi tervet Vedres István szegedi földmérő készítette 1805-ben, aki viszont Szegedet akarta Soroksár, illetőleg Pesttel e csatorna útján összekötni.⁶

A hajózható csatornák az ország legnagyobb kincsei — írja Smith Ádám egyik könyvében.⁷ A huszadik század emberének a meglévő felett és modern közlekedési utak és eszközök mellett kétségtelenül túlzottan látszik ez a beállítás. A megelőző századokban azonban más volt a helyzet. Anélkül, hogy e — tárgyalásunkon kívül eső — kérdésnek részletesebb boncolgatásába kellene bocsátkoznunk, a közismert tények: mint a szárazföldi utak hiánya, a meglévő utak elhanyagoltsága, használhatatlansága, a nagyrészt csak szekéren való szállítás lehetősége stb. minden kétséget kizáróan megadják kérdésünkre a feleletet.

A 17. században, az elhanyagolt közlekedési utak és kezdetleges közlekedési eszközök korában, a személy- és teherforgalom lebonyolítása nagyobbrészt a szárazföldön szekereken, kocsikon és csak kis részben víziúton, hajókon történt. Azonban nagy változások következtek be a 18. század folyamán a termelés nagymérvű megnövekedése és a fogyasztók számának rohamos megszorodása következtében. Ezek a változások tették időszerűvé a tömegszállítás kérdésének a megoldását.^{7a}

A számtalan elgondolás közül a legjobban és a természetnyújtotta viszonyok legmegfelelőbb kihasználásával Franciaország oldotta meg e kérdést, a folyamhajózás kiterjesztésével, a folyók szabályozásával, ha-

⁴ V. ö. Domanovszky Sándor: Duna-feketetengeri kereskedelmi hajózásunk multjából. Budapest, 1917.

⁵ Hajós Antal: A Duna-Tisza csatorna első szabályozása. A Bécsi Magyar Történeti Intézet Évkönyve. Második évfolyam. Budapest, 1932. 128. l.

⁶ Vedres István: A Tiszát a Dunával öszvekapcsoló új hajókázható csatorna. Szeged, 1805.

⁷ Smith Ádám: Inquiry into the nature of the wealth of nations. London, 1776. I—II. k. Magyarra fordították: Ernyedi Lukács és Pólya Jakab.

^{7a} Kulischer: Id. m. II. k. 10. l.

józható csatornák építésével, általában a közlekedésnek a víziútra való terelésével. A Franciaországban mutatkozó eredmények felhívták az általános figyelmet a közlekedésnek víziúton való lebonyolítására. A csatornaterveknek egész sora merült fel a nyugati országokban, amelyek közül — főképp Franciaországban és Hollandiában — többet meg is valósítottak.^{7b}

A tömegszállítás kérdésének csak ilyen módon: folyamhajózás kifejlesztésével való megoldását határozottan elhibázottnak és egyoldalúnak mondhatjuk. E félmegoldásnak káros következményei — a szárazföldi utak elhanyagoltsága, a téli hónapokban a közlekedés és szállításnak csaknem teljes megbénulása, a közbiztonság hiánya, stb. — jelentkeztek csakhamar és szükségessé tették a szárazföldi közlekedési viszonyok rendezését is.

Nem célunk ugyan jelen cikk szűkre szabott keretében Vedres István munkásságának és Duna—Tisza csatorna-tervének tárgyalásánál a kor viszonyaival részletesebben foglalkozni, mégis érdemes megfigyelnünk az 1790/91. évi országgyűlés bizottságainak, különösen a kereskedelmi bizottságnak a működését, mert nagyrészt ezek jelölték meg az új irányt, amely a korábbi egyoldalú gazdasági politikával szemben a mezőgazdaságnak, iparnak és kereskedelemnek egyaránt való fellendítését tűzte ki célul. Mindhárom előmozdítására kiterjedtek már az 1790/91. évi országgyűlés bizottságainak munkálatai és javaslatai. A kereskedelmi bizottságban Skerlec Miklós báró mutatott rá a kérdés lényegére, amikor kifejezést adott annak a véleményének, hogy sem mezőgazdaság, sem kereskedelem, sem pedig ipar nem lehet ott, ahol nincsenek közlekedési utak és ahol kizárt dolog a forgalom növekedése.⁸ Statisztikai adatokkal támasztja alá azt az állítását, hogy a forgalom növelése és így a bel- és külkereskedelem is milyen életbevágóan fontos hazánk gazdasági életének jövője szempontjából. Többek között kimutatja, hogy még 1787-ben is Magyarországon egy fogyasztóra hét termelő esett.⁹ Előterbe kerültek tehát azok a tervek, amelyek a közlekedés kérdéseivel foglalkoztak. Maga Skerlec is, aki az országgyűlés kereskedelmi regnicolaris bizottságának volt az előadója, több tervet nyújtott be és könyvet írt a közlekedési viszonyok megjavítása tárgyában.¹⁰ Nem került el az ő figyelmét sem a vízi közlekedés, sőt a csatornaterveket is felkarolta. Tárnyilagosságára igen jellemző hogy, bár híve volt a hajózható csatornák

^{7b} U. o.

⁸ Berényi Pál: báró Skerlec Miklós művei Budapest, 1914. 110 l.

⁹ U. o.

¹⁰ U. o.

építésének, egyik munkájában ennek ellenére így ír:¹¹ „A művészet ugyan roppant munkával és mérhetetlen költségekkel hegyeket fúrhat át és e nyílásokon a folyókat tovább vezetheti vagy a hegyek tetejére csatornákat építhet vízesések segítségével, azonban, ha a közhaszon nem felel meg a munkára fordított költségeknek, akkor az ilyen munkák csak a technika fitogtatására valók.” Skerlecz megemlékezik egyik munkájában a Duna–Tisza csatorna tervéről is, amelyről az a véleménye, hogy bár a külkereskedelem szempontjából nem bírna különösebb jelentőséggel, mégis a Tisza és a Duna magyarországi szakaszának kereskedelmén nagyot lendítene.¹² Hozzáteszi azonban, hogy erről a csatornáról csak akkor lehet majd komolyan beszélni, ha már a Tisza és Duna is szabályozva lesznek.

De nemcsak Skerlecz, hanem a kor többi közgazdasági írói is foglalkoztak a közlekedés, a hajózó utak és a hajózható csatornák kérdésével. A tárgyalt gazdasági kérdéseknek és témaköröknek kiegészítését képezte csaknem valamennyi közgazdasági írónál még annak belátása és felismerése, hogy az ország hatalmának, fennállásának és fennmaradásának kérdését igen jelentős mértékben a lakosság vagyoni helyzete s az állam helyes és céltudatos gazdasági berendezkedése dönti el.

Magyarországon először csak Széchenyinél nyert ez az elv teljes és világos fogalmazást, amidőn azt írta Hitel c. munkájában: „Ezek következtetésében tanácsom semmi egyéb, hanem hogy hazánkban mindenkinek vagy legalább a lehető legnagyobb résznek a gyomra, feje és erszénye ne legyen üres, — sőt hogy kiki magának több s több élélményt s kellemetességeket szerezni iparkodjon, — de azokat fáradozása után minden hihetőséggel el is érhesse s azokat elérvén bátorságban bírhatta is.”¹³ Nyomait e gondolatnak megtaláljuk már Vedresnél is, midőn azt írja, hogy a közgazdaság fellendítése „szemléltetést gyarapítaná gazdaságunkat s pénzünket szaporítaná ; evvel tehetőségünket is nagyobbitván, talán oly forma lábra segítene fel valaha bennünket, amilyenre már a szomszéd nemzetek több század óta felállottak.”¹⁴ Láthatjuk, hogy Vedresnél még mennyivel homályosabb a fogalmazás, de a Széchenyi féle vezető úton már ez is nagy haladás, mert Vedres kortársai között bizony még meglehetősen kevesen ismerték fel a gazdasági kérdések jelentőségét és nagyon kevesen látták be, hogy az ország szempontjából igazi vagyoni szaporulatnak csak az vehető, amely nem a többiek vagy

¹¹ U. o. 114. l.

¹² U. o.

¹³ Gróf Széchenyi István : Hitel. Pest, 1830. (ifj. Iványi-Grünwald Béla ; Gr. Széchenyi István. Hitel. Budapest, 1930.) 478. l.

¹⁴ Vedres : Id. m. 16. l.

más osztály rovására halmozódik fel, hanem a földnek és termékeinek célszerűbb kihasználásából és gazdaságosabb értékesítéséből származik.

Azok sorában, akik a 18. század végén a reformtörekvések idejében különböző javaslatokat dolgoztak ki a gazdasági élet újjáalakítására, jelentős helyet foglal el Vedres István szegedi földmérő. Ha egy negyedszázaddal később él, Széchenyi István gróf táborának lett volna munkás tagja. Véleménye az elmúlt időkről, meglátása kora viszonyai iránt és tervei a jövőre nézve mind belehelyezhetők, sőt beletartoznak Széchenyi gondolatvilágába. Kisember, egyszerű földmérő volt, nem ke reshetjük nála Széchenyi nagyvonalúságát, hatalmas koncepcióját, a regionális érdekek fölé emelkedő országos szempontok figyelembe vételét, bár ezek teljes elmellőzését sem mondhatjuk róla. Midőn a Duna—Tisza csatorna megvalósítását ajánlja, akkor is megemlíti, hogy ennek „haszna nemcsak Magyarországra, hanem az egész ausztriai birodalomra is kiterjedne.”¹⁵

Széchenyi a magyar eszményképét: a jó hazafi, a józan hazafi és a cselekvő hazafi hármasságában jelöli meg.¹⁶ Ennek a magyarnak a típusához tartozott Vedres. Egész életét, működését és tevékenységét Magyarország és főképp szűkebb hazájának: az Alföldnek szentelte. Sokoldalú munkásságát, önzetlen közhasznú tevékenységét azonban nem lehet kizárólag egyéni hazafias érzületének betudni, kétségtelenül hatással volt rá a kor, amelyben élt, a viszonyok, amelyek akkor voltak s így egyéni adottsága, kiválóságai és a kor viszonyai világítják meg helyesen működését és jelentőségét.

Vedres István az Alföldön, Szegeden született 1765. szeptember 22-én egyszerű polgári családból.¹⁷ Középiskoláit szülővárosában, egyetemi tanulmányait Pesten végezte.¹⁸ Előbb bölcsészettel, majd mérnöki tudományokkal foglalkozott, utóbbiak terén 1784-ben már 50 forint jutalomban is részesült.¹⁹ 1786-ban megszerezte a földmérő diplomát és a helytartótanács Szegedre nevezte ki évi 300 forint fizetéssel.²⁰ 1792-ben megnősült, feleségül vette Rózsa Terézt, egy városi polgár leányát.²¹ Apósa, valamint feleségének fivérei tagjai voltak a szegedi városi tanácsnak, ahová később maga is igyekezett bejutni.²² Ekkor keletkeztek első irodalmi művei, amelyek még versek voltak. A költészet általában mindig érdekelte.

¹⁵ Vedres: Id. m. 11. l.

¹⁶ Széchenyi: Hitel. 490. l.

¹⁷ Szinnyei József: Magyar írók élete és művei. Budapest, 1914. XIV. k. 1035.

¹⁸ U. o.

¹⁹ U. o.

²⁰ Országos Levéltár (Rövidítése: Orsz. lltár.) Helytt, Civitatense. 27001/1816.

²¹ U. o.

²² U. o.

Később is szívesen tért vissza a versíráshoz, mikor már inkább gazdasági munkákat írt.²³

A későbbi évekből származó, a városi tanácshoz intézett egyik beadványából ismerjük szegedi földmérői munkásságát. 1789—91-ben építette a szőregi hidakat és töltéseket, majd a reszkei országutat; Balánkbél utcáit feltöltette, a Kistelek házait veszélyeztető futóhomokot fűzfáültetéssel megkötötte, erdősített és még számtalan munkát végzett, amelyekre könyveiben is hivatkozik.²⁴

Nagyobb gazdaságirodalmi munkásságot 1805 óta fejtett ki. Ebben az évben írt egy színjátékot, amelynek címe „A hazának szeretete, avagy nemes Szeged városának a törököktől való visszavétele.” 1805-ben írt még egy másik munkát a magyar nyelv védelmében „korának magyar társadalma ellen.” Címe: „A magyar nyelvnek a magyar hazában való szükséges voltát tárgyazó hazafiúi elmélkedés.” 1807-ben „A bankócédulák elenyészethetőségéről való elmélkedés” c. munkáját írta, majd ugyancsak ebben az évben jelent meg, az egész korra és Vedresre is rendkívül jellemző munkája, melynek címe „Egy nemzeti jószág.” Ez a munkája később Salamon József szegedi piarista tanár fordításában latin nyelven is megjelent.²⁵

Utóbbi könyvében az abban a korban nagyon sokat tárgyalt, de komolyan figyelembe egyáltalában nem vehető kérdéssel foglalkozik, t. i. egy nemzeti jószágnak, nemzeti vagyonnak a létesítésével. Sokan foglalkoztak már előtte is ezzel a gondolattal minden különösebb eredmény nélkül és maga Vedres is szomorúan állapítja meg, hogy az akkori viszonyok mellett nemzeti vagyonnak a létesítése teljes lehetetlenség, mert a sok háború annyira igénybe vette az ország lakosságának anyagi erejét, hogy nemcsak adni nem tud, hanem inkább terhei csökkentését várja.²⁶ Mindezek ellenére indítványt tesz a királynak nemzeti vagyon létesítésére oly módon, hogy a rendek az ország nevében 25 millió forintot 25 évre kölcsönként kiadhatnának kamatra és e kamatokat lehetne „a királyi ház és magyar nemzet boldogságának öregbítésére fordítani.”²⁷ Kitér még arra is, mire lehetne az így nyert kamatokat felhasználni. A nagyobbik részt közhasznú munkákra, amelyek új tőkévé lesznek és kamatot hoznak, a kisebbik részt pedig olyan dolgokra, amelyek a haza „közönséges boldogságának” előmozdítását szolgálják.²⁸

²³ U. o.

²⁴ U. o.

²⁵ Szinnyei: Id. m. XIV. k. 1035. l.

²⁶ Vedres: *Dissertatio de fundo publico*... Szegedini, 1809. 15. l.

²⁷ U. o. 17. l.

²⁸ U. o. 18. l.

A kamat nagyobbik részét így elsősorban országutak és csatornák készítésére lehetne felhasználni, mert Vedres szerint, ha hazánkban egyszer jó utak és csatornák minden nevezetes városig elkészülnének, minden mozgásba jövén, az ország javai és természetvényei egyenlőképen szétosztódnának, hogy sehol a nagy bőség a jószágok árát se le nem nyomná, sem pedig a szükség azt feljebb nem engedné. Ezeken kívül még kórházak építésére, gabonatárházak létesítésére, a terméketlen és mocsaras területek megjavítására, a homokos területek erdősítésére is lehetne bizonyos összeget fordítani. A kamat kisebbik része, minthogy szerinte most már nemcsak a testi erőben, hanem a tudományban is rejlik a vitézség, a tudományok és mesterségek fejlesztésére lenne felhasználható. Főképp a magyar nyelv elterjesztésére, magyar tudós társaság felállítására, tanulók jutalmazására, hadiiskola fejlesztésére, nemzeti játékszín létesítésére, a könyvnyomtatás tökéletesbitésére is lehetne e kamatok bizonyos részét fordítani. Érdekes még felemlíteni, hogy a kamatokból „azon fehér személyeknek” is óhajt bizonyos összeget juttatni, akik követésre méltó példával nevelik gyermekeiket, viselik gazdaasszonyságukat és a varrásban, sütésben, főzésben és más nekik való munkákban előljárnak.²⁹

Vedresnek, könyvében kifejtett elgondolásai, bármennyire helyesek, sőt szükségesek voltak is, gyakorlati megvalósításuk, különösen az ő tervezete és javaslata alapján, igen sok akadályba ütközött. Sokoldalú munkásságának elismerésül 1826-ban „varasányi” előnévvel nemességet kapott a királytól.³⁰ A szegedi városi földmérői tisztet csak 1821-ig viselte, amikor nyugalomba vonult.³¹ A következő években már egymásután jelentek meg különböző tárgyú munkái. 1821-ben „A szegedi muzsák százados ünnepe”; 1822-ben „A magyar nemzeti lélekről egy két szó”; 1825-ben „A sivány homokság használhatása” s végül 1830-ban „Túl a tiszai nagyobb árvizek eltéríthetéséről egy két szó.” E legutóbbi munkájáról Krobot János pesti egyetemi tanár nyilatkozott rendkívül elismerőleg a helytartótanácsnak.³² A nemességével kapott birtokrészt már nem sokáig élvezhette, mert 1830. nov. 4-én meghalt.³³

Számtalan adatot szolgáltatnak Vedres egész munkásságára azok a beadványok, kérvények is, amelyeket a nádorhoz, a kamarához, a helytartótanácsához és Szeged város tanácsához intézett. 1801. május 1-én kelt egyik beadványában Szegeden különböző gyárak felállítására kért

²⁹ U. o. 19–20. l.

³⁰ Szinnyei: Id. m. XIV. k. 1035. l.

³¹ U. o.

³² Orsz. lltár. Helytt. Oec. Pub. 14430/1826.

³³ Szinnyei: Id. m. XIV. k. 1035. l.

engedélyt az általa alapított társaság részére.⁸⁴ 1812-ben pedig gyapotmagvak ügyében fordul a nádorhoz, mert a szőregi uradalomban megpróbálkozott a gyapot termelésével is. Leírja részletesen, hogy a gyapot termesztése olyan, mint a dohányé s „ha a dohány a magyar földet úgy annyira megszerette, hogy azt már tulajdon hazájának tartja, miért ne foglalhatna itt a pamut is helyet magának.” Mivel „nem irtózik sem földünkötől, sem egünkötől,” azért Vedres népszerűsíteni és termelni akarja. 100 lánccal földet ajánl fel azoknak ingyen 3 évig, akik hajlandók gyapotot termelni. Beadványában pedig kéri a nádort, hogy bocsásson ingyen gyapotmagvakat rendelkezésére.⁸⁵ Minthogy a kamara ingyen gyapotmagvakért a helytartótanácsához utasította, a velés ideje meg rohamosan közelgett, ugyanebben a tárgyban Szeged város tanácsához is intézett egy „könyörgő levelet,” melyben kéri a városi tanácsot, hogy legalább 1. mm. mag kiutalványozását eszközölje ki a helytartótanácsnál.⁸⁶

Vedres a történetírás terén is működött, amennyiben megírta Szeged történetét és Szegeden a történelmi szempontból oly fontos urbarialis könyveket, a régi könyvek és feljegyzések alapján kijavította.⁸⁷

Egyik maradandó alkotása Vedresnek, amely nevét is mindeztől fenntartotta, Vedresháza alapítása. 1812-ből van egy szerződésünk, amely szerint Vedres Szentivány és Gyála községek között 3569 hold földnyi területet vett bérbe Szeged városától, azzal a kötelezettséggel, hogy azt az évenként fizetendő 1000 ft. bérösszege felül a szerződés lejártáig, 1831-ig, ármentesíti és töltésekkel veszi körül.⁸⁸ Vedres végre is hajlotta a vállalt munkálatokat. A megépített töltések hossza 2999 öl, átlagos magassága pedig 0.8 öl volt.⁸⁹ Az ármentesítés után betelepítette a területet, azonban csaknem kizárólag szerb telepésekkel.⁴⁰ Igyekezett a nyert földet jövedelmezően ki is használni. A bérlet díjaként a telepések a föld minősége szerint a termés harmad, negyed vagy ötödrészét fizették s ezt Vedres lakóházába Szegedre kellett szállítaniok.⁴¹ Ezekben a Vedresházi pusztákon az 1810-es években már 23 község lakosai termeltek gabonát és különféle terményeket, még pedig 1812-ben 673-an, 1813-ban 757-en, 1814-

⁸⁴ Orsz. Illár. Helyitt. Pub. Polit. 9737/1801.

⁸⁵ Orsz. Illár. Helyitt. Oec. Pub. 2791/1812.

⁸⁶ U. o. 4198/1812.

⁸⁷ U. o. Civitatense. 27001/1816.

⁸⁸ Orsz. Illár. Helyitt. Comerz. 4291/1820. A töltéseken dolgozott 1812-ben 6, 1813-ban 1073, 1814-ben 229 és 1815-ben 304 ember. (Orsz. Illár. Helyitt. Civitatense. 27001/1816. No. 2.)

⁸⁹ U. o. Civitatense. 27001/1816.

⁴⁰ U. o. Comerz. 4291/1820.

⁴¹ U. o.

ben 25-en, 1815-ben pedig 365-en.⁴² Mig az 1813—14. évek Szeged környékén mindenütt általában szűk esztendők voltak gabonatermés tekintetében, addig a töltésekkel és kiszáritással művelhetővé lett Vedresházi puszták földjei igen jó termést hoztak.⁴³ A töltések építése és az ármentesítés 1813-ig tartott, amikor is a munkálatok közvelen befejezése előtt a nagy áradások következtében a gát több helyen átszakadt és így a végzett munka nagyrésze megsemmisült.⁴⁴

Később megvádolták Vedrest azzal, hogy nem tett eleget kötelezettségének, mert csak kb. 2800 hold területet vett körül töltéssel és ármentesített.⁴⁵ A városi tanácshoz intézett beadványaiban azonban kimutatja, hogy saját hibáján kívül nem tudott eleget tenni a szerződésnek, mert egyrészt a szokatlanul nagy árvizek akadályozták munkájában és okoztak rengeteg sok kárt, másrészt pedig a szentiványi és gyálai lakosok.⁴⁶ Egész névsorát közli azoknak a gyálai lakosoknak, akik a fűzfákat a töltésekről elhordták (112 és fél kocsi-ra valót).⁴⁷ A szentiványiak viszont a Bojányi töltést tették tönkre s ez egymagában több mint 20 ezer forint kárt jelentett Vedresnek.⁴⁸ Szeged városa bizottságot is küldött ki a dolgok kivizsgálására, amely bizottság jelentésében nemcsak megállapítja a lakosság részéről történt erőszakosságokat, hanem jelenti, hogy a lakosság a jövőben is hasonlóképen akar Vedressel szemben viselkedni.⁴⁹ Vedres azonban nem csüggedt, a károkat lassan rendben hozta s a bérbevett terület jórészt végleg mentesítette az árvízről. Ezen az ármentesített területen alapított, lassú és fokozatos munkával valóságos paradicsommá fejlesztett Vedresházával örökre emlékezetessé tette nevét.

Vedres nagyszabású elgondolásainak sorában igen fontos szerepe volt annak a tervnek, amely már előtte is többeket, különösen pedig utána nagyon sok közigazdasági írótt foglalkoztatott. Ez a Duna—Tisza csatorna terve, amely az ő elgondolása szerint Pest és Szeged között lett volna hivatva vízi úton közvetlen összeköttelést létesíteni. Ilyen értelemben először néla merült fel ez a csatorna-terv.

Vedres szerint, ha e két helyet csatornával lehetne összekötni, a közlekedés meggyorsulna, a kereskedelemnek hasznára volna és egyúttal az Alföld öntözésének és lecsapolásának kérdését is megoldaná. Er-

⁴² Orsz. Iltár. Helytt. Comerz 4291/1820.

⁴³ U. o. Civitalense. 27001/1816.

⁴⁴ U. o. Comerz. 4291/1820.

⁴⁵ U. o.

⁴⁶ U. o.

⁴⁷ U. o.

⁴⁸ U. o.

⁴⁹ U. o.

ről a tervéről külön munkát is írt még 1805-ben, amelynek címe : „A Tiszát a Dunával összekapcsoló új hajókázható csatorna iránti értekezés.“ A tervet, különösen Szegeden, melegen felkarolták. Stankovics Miklós piarista tanár németre is lefordította. A csatorna-terv nem került megvalósításra, mint korának számtalan más, a haladást és fejlődést célzó terve sem, mégis érdemes róla megemlékeznünk, mert érdekesen világítja meg azokat a bajokat, amelyek a 18—19. században akadályai voltak a magyar gazdasági élet kifejlődésének, elsősorban természetesen az Alföld gazdasági felvirágzásának.

Vedres a Duna—Tisza csatornáról írott könyvében nem nyújt teljesen kidolgozott és részletes tervet, hanem csak nagy vonásokban foglalkozik a kérdéssel. A bevezetésben maga is megjegyzi, hogy célja tulajdonképpen csak az, hogy a figyelmet felhívja a kérdésre, nem pedig az, hogy részletes megoldást adjon.

Az igen sok esetben és kérdésben erősen polemizálásra hajló munkájában Vedres három fő kérdés körül csoportosítja érveit, hogy kimutassa, a Duna—Tisza csatorna szükségességét, megvalósításának lehetőségét és nagy hasznát. A három kérdés :

- a) melyik várost lehetne összekötni csatorna útján Pesttel,
- b) a Szeged és Pest között létesítendő csatorna költségei,
- c) a Duna—Tisza csatorna jövedelmei.

Mielőtt még érdemében foglalkoznék Vedres e csatorna kérdésével és párhuzamot vonna a Duna—Tisza csatornának különböző megoldási lehetőségei között, részletes leírását adja a magyarországi közlekedési viszonyoknak, amelyek közül is főképp a víziutakkal foglalkozik. A csatorna szükségességének megindokolására és alátámasztására szolgáló érveit már akkor kezdi gyűjteni, amikor részletesen foglalkozik a Duna bel- és külkereskedelmi jelentőségével és a dunai hajózást gátló különböző nehézségekkel.⁵⁰ A Duna mint közlekedő út — Vedres szerint is — igazi jelentőségre csak akkor emelkednék, ha úgy délfelé, mint észak felé a külországokba a hajózás lehető volna. Szerinte északon Linznél és délen az Aldunánál is az akadályokat a sziklákba vágott csatornákkal lehetne kiküszöbölni.⁵¹ Tehát már Vedresnél felmerült az a gondolat, amelyet később gr. Széchenyi István és Vásárhelyi Pál vetettek fel és valósítottak meg.

Hasonló a helyzet többi folyóinknál is. A Tisza is Vedres szerint csak Szegedig hajózható, feljebb áradáskor a sok nádas és mocsár, apadáskor pedig a sekély víz miatt nem hajózható.⁵² A valóságban azonban

⁵⁰ Vedres : Id. m. 14. l.

⁵¹ U. o.

⁵² Vedres : Id. m. 14. l.

a Tiszán Vedres idejében felfelé és lefelé is hajózás folyt egészen Szolnokig. A Maroson a sószállító hajók üresen mennek vissza, mert a debreceni úton járó oláh szekerek elvisznek minden árut, ami Erdélybe és Oláhországba megy, pedig ez a szárazföldi fuvar sokkal drágább, mint amennyibe a vízen való szállítás kerülne.⁵³

Nagy bajunk, írja Vedres, hogy „jobban szeretünk Kátóval szárazon járni és terheket is szállítani, mint vízen, pedig ez nekünk sokkal kevesebb fáradságunkba és költségünkbe kerülne, annyival inkább, mivel kereskedő vagy teherszállító útaink sok helyeken igen alávaló állapotban tartatnak, a hajón való szállítás nagyobb mennyiséggel és kevesebb erővel járván mezei gazdaságunkat szemlátomást gyarapítaná s pénzünket szaporítaná.”⁵⁴

Kijelenti Vedres, hogy nem lehet addig szó az Alföldön „pallérozott mezei gazdaságról”, amíg a terménynek „kelete nem lesz”. „Hiába dicsérik addig az istállóban való hízalást, a legelők felosztását, a hízaló fűvek, vetemények termesztését stb. míglen itt elég szántatlan, kaszálatlan és műveletlen földek maradnak, míg a vermekben megdohosodik s kicsirázik, a hombárokban megzsizsikesedik a gabona, míg az ember föld és marha közt valami arány nem lesz.”⁵⁵ Rövid és tömör összefoglalása ez nemcsak a Vedres korabeli, hanem még a mai idők Alföld-problémáinak is. Sarkpontja az egész kérdésnek a közlekedési viszonyok rendezése, mert nélkülül meddő kísérletezés minden.

Az Alföld gazdasági viszonyainak, közlekedési és szállítási hiányosságainak tárgyalása után felveti Vedres a kérdést, hogyan és miképpen lehetne azokon segíteni, miképpen lehetne elérni, hogy a magyarországi termények olcsóbban adassanak el, szállításuk könnyebb legyen s a szállítás drágasága is csökkenjen?

Felelete az egész kérdésre az, hogy tegyük hajózhatókká a folyókat és létesítsünk hajózható csatornákat. Nyolc pontban meglehetősen részletességgel tárgyalja, hogy hol lehet, kell és szükséges is a csatornák építése. Ezek szerint „csatornát kell építeni ott, ahol legnagyobb és legtöbb teher szállítatniik általa; ahol és amely környéken legtöbb elhordani való termesztődik, vagy készítettődik, ott ahol kevés az ember, nagy a gazdaság; ott ahol drágába kerül a teherszállítás; ott kell ásni, ahol lehet és úgy, amint leghasznosabb, ahol két vagy több nevezetes helyek kapcsolhatódnak össze, melyeknek tudniillik nagy a vidékjök és más meszsze lévő tartományokkal különféle vizek által öszve vannak foglalva; ha olyatén helyek kapcsolhatódnak össze csatorna által, melyek egymáson

⁵³ U. o. 15. l.

⁵⁴ U. o. 16. l.

⁵⁵ U. o. 17 l.

szükség esetén hirtelen segíthetnek és végül, ha már felállított csatorna nemcsak a reá költött tőkepénznek használatját kifizetné, hanem az esztendőnként reá teendő költségeken kívül még különös és nem megvető hasznot is hajt".⁵⁶ Mindezeknek az alapfeltételeknek pedig Vedres szerint legjobban és legelsősorban megfelelné az a csatorna, amelyet a Duna—Tisza között lehetne, sőt kellene is megvalósítani.

A Duna—Tisza csatorna megvalósítása körül Vedres előtt, de különösen utána keletkezett munkáknak, elgondolásoknak majd vitáknak, a csatorna pénzügyi oldala mellett az volt a második fő, és még ma sem eldöntött kérdése, mely helyek képezzék a csatorna kiindulási, illetőleg végpontját? A Vedres előtt felmerült tervek kivétel nélkül, Pest és Szolnok között akarták a csatornát megvalósítani.⁵⁷ Ezekkel az elgondolásokkal száll szembe Vedres és a csatornák lehetőségének és szükségességének általa felállított nyolc pontja alapján igyekszik kimutatni, hogy az egész ország, de főképen az Alföld szempontjából a legmegfelelőbb, legcélszerűbb és leggazdaságosabb nem a Pest és Szolnok, hanem a Pest és Szeged közötti csatorna volna.⁵⁸

Egy hajózható csatornának a megépítése igen jelentős összegbe kerül és a későbbi idők folyamán is igen jelentős összegeket kell fordítani annak fentartására. A csatorna megépítési lehetőségének és szükségességének a tárgyalásánál és elbírálásánál a legfontosabb szempont tehát a csatorna költségeinek és leendő hasznának a megállapítása. Vedres a Duna—Tisza csatornával kapcsolatban foglalkozik ezekkel a kérdésekkel, azonban a költségeket, valamint a hasznot is meglehetősen hozzávetőlegesen állapítja meg. A költségeket — a mintegy 100 ezer ölnyi hosszúságú csatornának rekesztőkkel, malmokkal való elkészítése, beleszámítva a földmunkákat, munkabéreket és más egyéb kiadásokat is — Vedres 4.593,722 forintra becsüli. Ennek az összegnek 5^o/_o-os kamata — amennyit a költségekre felveendő pénz után fizetni kellene — 229.686 forint. Kérdés tehát, hoz-e ennyi hasznot a csatorna és így kifizetődik-e annak megépítése?⁵⁹

Vedres kimutatása szerint az évi jövedelem 824,745 forint lenne, s így nemcsak az 5^o/_o-os kamat térülne meg, hanem még 595.000 forint évi tiszta haszon is maradna az államnak, ami csaknem 18^o/_o-os jövedelemnek felelne meg.⁶⁰ Ha ehhez még hozzávesszük, hogy az ország lakosainak szempontjából is nagy hasznot jelentene a csatorna, mert

⁵⁶ Vedres; Id. m. 24—30 l.

⁵⁷ U. o. 32—36. l.

⁵⁸ U. o. 36—38. l.

⁵⁹ U. o.

⁶⁰ U. o. 64. l.

könnyebb és olcsóbb lenne a közlekedés és a terményeket is jobban lehetne értékesíteni, akkor kétségtelenül kitűnik, hogy a Vedres által javasolt Duna—Tisza csatorna megvalósítása az államnak és az ország lakosainak szempontjából is kétségtelenül nagy fontossággal és jelentős haszonnal járna.

Már 80 esztendeje annak, írja Vedres, hogy a Duna—Tisza csatorna terve, valamint az egész országra kiterjedő víziút-hálózat kiépítésének gondolata felmerült és az ő idejéig mégis mindössze a Bega- és a Ferencsatorna készült el. Bár a Vedres óta eltelt több mint száz esztendő alatt vízi közlekedés kifejesztése és kiépítése tekintetében hazánkban jelentős lépések történtek, a Duna—Tisza csatorna mégsem valósult meg. Elsősorban azért, mert a csatornának egyik változata (Dillherr- és Vedres-féle) sem valósítható meg olyan könnyen, mint azt felvetők gondolták, másodsorban pedig azért, mert a vasúti közlekedés kifejlődése lényegesen csökkentette a víziútak jelentőségét, jóllehet több tekintetben pl. a szállítási díj tekintetében nem tudja velük felvenni a versenyt.

Ha Vedresnek a 18—19. századforduló egyik legkiválóbb magyar gazdasági írójának tervei így nagyrészt nem is valósultak meg, hírnevét és jelentőségét ez egyáltalában nem kisebbíti, sőt az azóta eltelt idők egyenesen igazolják, főképp az Alföldet érintő kérdésekben.⁶¹ Az Alföldnek ugyanis ma is nagyrészt az a helyzete, hogy — amint Vedres jellemezte — „boldogsága csak abbul áll, hogy mindene van, de pénze nincs”.⁶²

Váczi Elemér.

⁶¹ Farkas László nyújt munkájában összefoglaló rövid képet, Vedresnek az Alföld hasznosítását célzó, de a jelen tanulmányban nem említett terveiről. (Farkas László: Vedres István uradalma a Tisza-balparton 100 évvel ezelőtt. Szeged, 1934.)

⁶² Vedres: Id. m. 19. l.