

**„A BELSŐ BÁCSKÁRA NÉZVE LEGNAGYOBB ÁLDÁS” –
A FERENC-CSATORNA EGY 18. SZÁZAD VÉGI ÉS EGY REFORMKORI
ÚTLEÍRÁS TÜKRÉBEN**

NÉMETH FERENC

ABSTRACT

At the end of the 18th century, the difficulties of transport due to the marshes created new needs in Bácska, with the construction of new waterways, which were of great transit importance for the transport of goods and passengers. One of the most striking examples of this was the construction of the Ferenc Canal, which considerably shortened the route of the Danube shipping. The works, designed and supervised by József Kiss and Gábor Kiss, began in 1793 between Bácsföldvár and Monostorszeg and were opened to traffic in 1802. In just a few years its economic usefulness and profitability were considerable, and the waterway traffic brought a noticeable boom to the settlements along the canal. In the first twenty-five years of its operation, it earned no less than 20 million forints. This study describes the Ferenc Canal by presenting two rare accounts of the canal, based on the impressions of Count Domokos Teleki (1773-1798), who visited the canal in 1796 and published in 1796, and Antal Mindszenty (circa 1786-1859), who published a paper in 1831 documenting the canal's successful operation.

BEVEZETŐ

Bácskában 1802. május 2-án adták át a közforgalomnak a Dunát a Tiszával összekötő, 118 kilométer hosszú, 4 millió forint költséggel megépített Ferenc-csatornát, amely jelentősen lerövidítette és olcsóbbá tette az áru- és személyszállítást a térségben. Hetven évvel később pedig, 1872. május 5-én Türr István hozzálatott a Ferenc József-csatorna és a Ferenc József-tápcsatorna kiépítéséhez, amelynél az első ásócsapást Kis-Sztapáron maga az uralkodó tette meg.¹

E két esemény szolgáltatott apropót ehhez az íráshoz, illetve témához, amelyről az elmúlt, több mint két évszázad alatt több tanulmány és könyv is napvilágot látott: mindenekelőtt meg kell említenünk Kiss József (1748–1813) mérnök latin nyelvű, kéziratos könyvét, amelyet a budapesti Országos Széchényi Könyvtárban őriznek, s amely első kézből számol be a csatornaépítés történetéről, annak folyamatáról.² Ez voltaképpen egy 1813-ban írt, adatgazdag emlékirat, amely a szemtanú hitelével készült, s amely rávilágít a csatornaépítés hátterére is. Címe magyar fordításban szokatlanul hosszú: *Én boldog emlékkönyv vagyok. Azon legmagasabb kegyben részesültem, hogy Őfelsége II. József császár átlapozott és most azon különös szerencse ér, hogy múlt idők felejthetetlen emlékeül a Magyar Nemzeti Múzeumba áttétem.*³ Fontos forrás továbbá gróf Teleki Domokos (1773–1798) 1796-ban Bécsben megjelentetett útleírása,⁴ aki a csatornaadás idején kereste fel Kisséket, valamint Mindszenty Antal (1786–1859 körül) 1831-ben közzétett (a már virágzó csatornaforgalmat dokumentáló) írása erről a régi, sikeres bácskai vállalkozásról.⁵ A 19. században megjelentetett források közül igencsak becsesnek mondható Koch József hosszabb lélegzetű tanulmánya 1885-ből,⁶ a 20. században pedig Majtényi Mihály két munkája, a *Császár csatornája*, valamint az *Élő víz*, amely e csatornaépítést tematizálta.⁷ A „bolond lutheránus” alakja, ahogyan nevezték, több más irodalmi feldolgozást is megért: az óverbászi születésű Molter Károly *Tibold Márton* című regényében, Bordás Győző *Fűzfasíp*, illetve *Csukódó zsilipek* című kötetében, Vasagyi Mária *Pokolkerék* című munkájában, ezenkívül Herceg János írásaiban.⁸ Átfogó jellegű továbbá Nikola Petrović *Hajózás és gazdálkodás a Közép-Duna-medencében* című, magyar nyelven is megjelentetett tanulmánya (amelyet a Magyar Szó 1983 elején folytatásokban közölt), Kalapis Zoltán *Kiss József verbászi síremlékénél* című, 1993-ban kötetben is megjelentetett írása⁹ és több más, folyóiratokban napvilágot látott, általában évfordulókra készített cikkek, melyekre ezúttal nem térünk ki bővebben.

Itt azonnal fel is merül a kérdés: mi is az, ami ennyi ideig ébren tartotta és tartja a közvélemény érdeklődését e mesterséges, bácskai vízi út iránt? Mindenekelőtt az, hogy ez a csatorna, a maga idejében európai viszonylatban is számottevő volt,¹⁰ Európa legnagyobb korabeli vízgazdálkodási létesítménye,¹¹ Koch József szerint a 19. század végén „Magyarország első és egyedüli hajózási csatornája”.¹² Egy

nagyszabású vállalkozás, amely Kiss József és Gábor mérnökök vezetésével 1793. június 9-én vette kezdetét,¹³ s melyet 1802-ben adtak át rendeltetésének, mint az alapokmányban olvassuk: „a kereskedelem fejlesztésére, a magyar nemzet dicsőségére és üdvére.”¹⁴ E csatorna 226 kilométerrel rövidítette meg a Tiszáról a Dunára átvezető hajóutat, ami a korabeli vontatási időtartamot húsz nappal csökkentette.¹⁵

KISS JÓZSEF (1748–1812) ÉS GÁBOR (1751–1800)

Mindketten szakképzett, kiváló mérnökök voltak, az idősebbik közülük Kiss József volt. 1748. március 19-én született Budán, szülei jómódúak voltak.¹⁶ Első ízben 1754-ben került a Bácskába, öccsével, Gáborral együtt, miután édesapjukat, Kiss János alezredest kinevezték az apatini katonai raktárak felügyelőjévé. Négy évvel később, 1758-ban az alezredes életét vesztette a hétéves háborúban. Kiss József másodszorra 1780-ban került oda vissza, miután befejezte a bécsi hadmérnöki akadémiát. Előbb a pozsonyi Duna-szakaszon működött kamarai mérnökként, s mint kincstári inzsellért Bács-Bodrog megyébe helyezték át, az érkező német telepések ügyének rendezésére.¹⁷ Ott a Ferenc-csatorna megépítése előtt két lecsapolóárkot ásatott Kúlától Verbászig, illetve Szivác és Verbász között a telepések földjének védelmére. Ez adta neki az ötletet, hogy megépít egy 108 km hosszú, 18,6 méter széles és 2 méter mély bácskai nagycsatornát, amely összekötné a Dunát a Tiszával. A vállalkozást három év alatt tervezte befejezni, egymillió forintos ráfordítással. Ám, mint utóbb kiderült, sem az idő, sem a pénz nem volt elegendő. A csatorna 1793 és 1802 között épült meg, négymillió forintnyi beruházással. A pénzügyi és időkeret túllépése miatt Kiss Józsefet és Gábort kibuktatták az igazgatóságból, s a későbbiekben sem nyerték el jutalmukat.¹⁸ József járandóságainak kifizetését is megtagadták. Ezért is írta le emlékiratában az alábbi, csalódott és kiábrándult gondolatot: „*Ne tégy hasznosat az életben, mert jutalmad irigység lészen, bántódás és üldöztetés.*”¹⁹

Kevéssé ismeretes, hogy Kiss Józsefnek Cservenkán, Újverbászon és Földváron voltak házai és földjei, Szenttamáson egy 40 000 forint értékű birtoka, emellett 11 000 forintnyi csatornarészcím is.²⁰

Családi életéről annyit tudunk, hogy első felesége Fischer Henrik Frigyes svájci mérnök (utóbb Bács-Bodrog megyei főmérnök) leánya volt, aki viszonylag korán, 1798-ban elhunyt. Második felesége Nemesovits Jozefa volt. Házasságaiból két gyermeke született, Mihály és Karolina, de volt egy nevelt fia is, Schmausz János.

Kiss József kincstári mérnökként ment nyugdíjba, s magányosan és elfeledetten hunyt el Zomborban 1813. március 13-án. Végrendelete szerint Újverbászon temették el, saját szőlőjében.²¹ Németországban ma is vannak élő leszármazottai. 1985-ben adott jelt magáról egyenesági leszármazottja, Kiss Mihály okleveles mérnök,

sorrendben a 6. inzsellér, aki anyagilag is hozzájárult híres elődje síremlékének felújításához.²²

Három évvel fiatalabb öccse, Kiss Gábor Eperjesen született, úgyszintén vízépítő és hadmérnök volt őrnagyi rangban. A szakirodalom néha méltatlanul megfedezik róla, és a nagycsatorna megalkotását főleg Kiss József nevéhez köti. Holott az igazság az volt – mint Kalapis Zoltán írja –, hogy a két kitűnő mérnök testvér valójában jól kiegészítette egymást. Gábor „dús fantáziával megáldott ember volt”, merész is, aki nem riadt vissza a kockázattól, József viszont „reális, földön járó alkat”.²³ Ők ketten nemcsak zseniális tervezőmérnökök voltak, hanem nagy magánvállalkozók is.²⁴ De sorsuk tragédiája az volt, hogy e nagy vállalkozások áldozatai lettek, mert elképzeléseikkel jóval meghaladták korukat.²⁵

Kiss Gábor feleségének minden pénzét a csatorna-részvénytársaságba ölte, s nagy adósságokba keveredett. Végül nyomorban, Bécsben hunyt el 1800. december 16-án.²⁶

AZ ELŐZMÉNYEK

A csatorna megépítése Somogyi Sándor szerint annak a gazdasági szükségszerűségnek, azaz igénynek a következménye volt, „hogy az 1716–18-as török háborút lezáró pozsareváci békével Magyarországhoz visszacsatolt Bácska és Bánát rohamosan fejlődő mezőgazdaságának terményeit a Habsburg-birodalom Bécs környéki központi területére folyamatosan eljuttassák. E meglévő és állandóan fokozódó társadalmi igény kielégítésének korabeli lehetőségeit elsőnek a Kiss testvérpár (József és Gábor) ismerte fel.”²⁷ Természetesen, több más dolog is közrejátszott az ötlet megfogalmazásában. Ők korábban mindketten Angliában jártak, ahol tanulmányozták a hajózható csatornák megépítésének módszereit,²⁸ s egyik célkitűzésük volt a vidék mocsarainak, lápjainak, tavacskaiknak és „baráinak” lecsapolása, azzal együtt a járványbetegségek megfékezése (különösen Torzsán, Kucorán, Cservenkán és Kúlán), valamint a megművelhető földterületek növelése, és egy biztonságos, hajózható vízi út megteremtése, amely többek között az oly fontos kamarai sószállítás idejét is lerövidítené.²⁹

Kiss József az 1780-as években már bizonyíthatóan Zomborban teljesített szolgálatot, mint kincstári mérnök és építészeti igazgató a tömeges német bevándorlás idején, amikor is feladata volt kijelölni a telepítendő községek helyeit, a községekhez tartozó kamarai földeket és réteket, illetve kiosztani azokat a mintegy 3000 bevándorló család között.³⁰ Mindez sok terepi munkát igényelt, így Kiss első kézből láthatta és tapasztalhatta, hogy a török kiűzése után az alvidék egészségtelen, mocsaras, kietlen és lepusztult volt.³¹ A Ferenc-csatorna helyén ugyanis egykor mocsarak, morotvák és más állóvizek voltak, amelyeket még a 19. század legelején

is a térképeken úgy tüntettek fel, mint „Bácsér Morast” (Bácskai Mocsár).³² Ott volt többek között a Kígyós-ér, a Mosztonga-bara, a Körös-ér, a Bácsér (Krivaja), a Csík-ér, a Sárga-árok, a Duboka-bara, a Bela-bara, a Jegricska-bara stb.³³ Ám a „baráknál” sokkal nagyobb fontosságúak voltak azok a kisebb-nagyobb tavak, melyek a vármegye területén a vízjárta helyeken, a folyók árterén és a homok borította részeken fordultak elő (a Palics-tó, a Ludasi tó, a Mosztonga-ér tócsái, a Csonoplyai nagy mocsár, Telecska küszöbén a „Nagy salétromos tó”, a küllődi (koluti) mocsár, Regőcétől (Rigyica) északra a Kolovrat-tó stb.).³⁴

E veszélyek elhárítása céljából épültek meg a 18. század végén, Kiss József kincstári mérnök kezdeményezésére az úgynevezett lecsapolóárkok. Kiss 1785-ben vízlecsapolási szándékkal épített meg egy egy méter széles lecsapolóárkot Kulától Verbászig az állóvizek levezetésére, ami kitűnően sikerült.³⁵ Ezen felbuzdulva, 1786 elején tervet dolgozott ki egy két méter széles vízárók kiépítésére a szivácsi mocsaraktól egészen Verbászig, amit fel is terjesztett a Magyar Királyi Udvari Kamarához, pártfogás végett. A Kamara 14 000 forinttal támogatta meg Kiss vállalkozását, amely 1787 nyarára el is készült.³⁶ Ilyen komoly előkészületek után született meg azután a Ferenc-csatorna terve, amelyet Kiss 1791 decemberében Bécsben a császárnak is bemutatott, s amelyhez támogatást is nyert.³⁷ Többek között szem előtt tartotta a bácskai gabonafelesleg elszállítását, a költséges és hosszan tartó kincstári sószállítást (Máramaros megyéből és Erdélyből), amely csak Földvártól Bezdánig 350 km vízi út megtételét jelentette, ami néha hat hetet is igénybe vett).³⁸

Már a szerződés aláírásánál voltak, amikor 1792. április 2-án Franciaország hadat üzent Ferenc császárnak, s emiatt a csatorna ügye mellékvágányra került. Kiss József azonban nem hagyta annyiban a dolgot: egy ötven tagú részvénytársaságot alapított (amelynek tagjai voltak – többek között – a Zichy, a Batthyány, az Eszterházy, illetve az Apponyi család tagjai), s melynek élén Kiss József és Kiss Gábor állt.³⁹ Ennek támogatásával kerültek közelebb a terv megvalósításához, s a Királyi Kamarával 1793. március 27-én kötötték meg a szerződést, amely részletesen szabályozta annak kiépítését. A szerződés értelmében a kincstár 200 000 forinttal járult hozzá a csatorna építéséhez, a munkálatok főfelügyeletét a Bácsmegyei Kincstári Igazgatóság végezte, az előszámítások szerint pedig a csatornát egymillió forintból kellett megépíteni három év leforgása alatt.⁴⁰

A tervek szerint a csatorna hossza 13,5 osztrák mérföld (102,4 km) volt, mélysége egy bécsi öl (189,65 cm), szélessége pedig akkora, „hogy két Kelheimer-típusú hajó zavartalanul elhaladhasson egymás mellett”.⁴¹

A szabadalmat a szerződés értelmében a társaság huszonöt évre kapta, s addig mentes volt a vám- és adófizetéstől, illetve a híd- és vízvámától, hivatalosan pedig a társaság hajóinak a magyar királyi színeket kellett használniuk „szabadalmazott magyar királyi hajózási társulat” felirattal.⁴² A létesítmény a huszonöt év szabadalmi

idő alatt 20 millió akkori forint tiszta hasznót hozott, ami a csatorna közgazdasági jelentőségét bizonyítja. A létrehozott csatornának nagy tranzit jelentősége is volt, mert az addigi dunai hajózási útvonalat 227 km-rel rövidítette meg. (Az egykori feljegyzések szerint a lassú lövontatást, a rossz, időnként elöntött területeken való áthaladást 20 nappal csökkentette.)⁴³

A 19. század második felében a Ferenc-csatorna szükségessé tette még két, hozzá kapcsolódó csatorna kiépítését, valamint más kisebb átalakítást is. Az egyik a Ferenc-csatornából kiágazó *Baja–Bezdáni tápcsatorna* (másik nevén *Ferenc József-tápcsatorna*), amely azt még egyszer összekötötte Baja-Bezván vonalában a Dunával. A másik pedig a *Ferencz József-csatorna* volt (*Mali kanal*), amely főleg lecsapolás és öntözés céljából épült, de amely hajózásra is szolgált. Kiszatapárnál ágazott ki a Ferenc-csatornából, és Piros határában elhaladva, Újvidéknél szakad a Dunába.

A csatornák megépítésével 150 000 hektár területet szabadítottak fel a mocsarak és lápok alól, amely ezáltal vált jó minőségű termőfölddé. Kalapis Zoltán megfogalmazása szerint „*Bácskát ettől kezdve emlegetik a termékenység és a gazdagság jelképeként.*”⁴⁴ Kissék munkássága révén a mocsaras Bácska a Monarchia egyik leggazdagabb és legvirágzóbb vidékévé vált.⁴⁵ A bácskai föld értéke négyszeresére-ötszörösére emelkedett, a termények értékesítése és elszállítása pedig módfelett könnyebb lett.⁴⁶

Érdekes tény, hogy a Kiss testvérek elkészítették a tenger felé vezető vízi út nagy-szabású tervét is, de az már meghaladta a Monarchia anyagi erejét.⁴⁷

A *Ferenc-csatornán* 650 tonnás, a *Ferenc József-csatornán* csak 300 tonnás hajók közlekedhettek. A vízi szállítás később a vasútra, illetve a közutakra terelődött át, így a csatornarendszer elvesztette tranzitjellegét.⁴⁸

AZ INDULÁS

Miután Kissék 1793. március 27-én megkötötték meg a szerződést a csatorna kiépítéséről, a munkálatok az év júniusában meg is kezdődtek.⁴⁹ A szerződés egyik érdekessége, pontosabban hiánya az volt, hogy nem pontosították benne sem a munka bevezetésének határidejét, sem a csatornaásás irányát, sem a községeket, sem pedig a területeket, amelyeken annak át kellett haladnia.⁵⁰ Azzal kapcsolatosan Kissék tervrajzai voltak az irányadók, amelyek Monostorszegtől Bácsföldvárig, azaz a Dunától a Tiszáig szabták meg az útirányt.⁵¹

A csatornaásás kezdetén nagy gondot jelentett a munkaerőhiány: toborzók jártak az országot kedvező feltételeket (szállítást, szállást, élelmezést és orvosi ellátást) ígérve.⁵²

A munkálatokhoz szükséges munkaerővel kapcsolatosan el kell mondani, hogy Közép-Bácskába akkor nemcsak a Bács vármegyei helységekből érkeztek a kubicosok, és nemcsak Magyarországról, hanem külföldről is, különösen Bécsből.⁵³ Ferenc császár Kisséknek 4000 katonát is ígért, de a háború miatt alkalmazásukra nem került sor.⁵⁴

Kényszermegoldásként nyolc megyéből hoztak rabokat, elítélt bűnözőket.⁵⁵ Viszonylag sok politikai fogoly is dolgozott, közöttük több magas rangú, sőt állítólag egy olasz püspök is.⁵⁶ A foglyokat a katonaság őrizte, s egyfajta kerítéssel, úgynevezett „spanische Reiter”-rel voltak bekerítve, úgy ásták a csatornát. Ahogy haladtak a munkával, úgy helyezték át a foglyokat körülvevő kerítést is.⁵⁷

Kissék úgy mérték fel, hogy mintegy háromezer munkás elegendő lesz a csatornaásáshoz, illetve a hároméves határidő betartásához, de végül kiderült, hogy tévedtek.⁵⁸

Az ásatni tervezett útírányt úgynevezett *stációkra* osztották fel, ahol a munkások számára górékat, sátrakat és kocsmákat állítottak fel, sőt kórházakat is létesítettek.⁵⁹ A stációkat pedig úgynevezett *figurákra*, vagyis 200 négyzetméteres szakaszokra bontották, ahol a munka menetét munkavezetők irányították és ellenőrizték. A napi munkabért a kiásott „köbölölek” szerint fizették ki. Koch József szerint ezzel a munkával sok pénzt lehetett keresni, szorgalmas munkások 100–200 forintnyi előleget is kaptak, és megkeresett bérükből sokan házat és földet vehettek maguknak. 1795-ben, amikor vidékünkön akkora drágaság volt, hogy még a legmódosabbak is csak zab- vagy köleskenyeret ettek, a csatorna kubikosai akkor is tiszta búzákenyeret fogyasztottak.⁶⁰

A munkát sajnos sok tényező nehezítette, az első a nagy víznyomás volt, a második a gyakori homoktódulások, amelyek betemették a már kiásott részeket. Mindezeket csak nagy erőfeszítéssel, jókora idővesztéssel és nem csekély költséggel lehetett leküzdeni.⁶¹ Más hibák is adódtak: a csatorna partjai nem voltak eléggé megerősítve, ezért a föld sok helyütt a csatornába szakadt, főleg a hajók vontatására használt lovak és ökrök körmei alatt. Emellett a csatorna a Dunából érkező víz miatt elizaposodott, s alacsony vízállásnál az árut kisebb hajókra kellett átrakni. A legnagyobb hiba pedig mindenképpen az volt, hogy a létesítmény vizét nem a Duna főfolyamához vezették, hanem egyik kanyarulatához, gyakorlatilag egy holtághoz.⁶²

A munkálatok negyedik évében, 1797-ben, amikor a csatorna már gyakorlatilag Sztapárig hajózható volt, a Kiss testvéreket eltávolították az építés vezetéséről. Ez főleg néhány személy ármánykodása és irigysége, mindenekelőtt Redel udvari tanácsos, Raab társulati számvevő, valamint Heppe Szaniszló Országos Építészeti Igazgató rosszindulata miatt történt.⁶³ Végül, a fontos vízi utat ünnepélyesen 1802. május 2-án adták át a forgalomnak.⁶⁴ Megnyitásának évében 250 hajó ment át a csatornán, több mint 240 000 mázsa teherrel.⁶⁵

AKI AZ ÉPÍTKEZÉS SZEMTANÚJA VOLT: GRÓF TELEKI DOMOKOS

Széki Teleki Domokos (1773–1798), gróf Teleki Sámuel udvari kancellár és iktári Bethlen Zsuzsa fia Sáromberken született, és iskolái végeztével Pesten jogot tanult, ám betegeskedése miatt az utazásban keresett enyhülést. Mindössze huszonöt éves volt, amikor végzett vele a tüdőbaj. Hazai és tenger melléki utazásainak jegyzetanyagát *Egynehány hazai utazások leírása* című kötetében adta közre, amely Bécsben jelent meg 1796-ban.⁶⁶ Ebben írta meg – a szemtanú hitelével – a Ferenc-csatornával és Kisékkel kapcsolatos élményeit, tapasztalatait. A 18. század végi magyar értelmiség érdeklődése akkortájt ébredezett a „haza földje” iránt, és Teleki voltaképpen csak követte elődeinek példáját. Ugyanis, korábban Kászonyi András közölte velencei, Kiss István jeruzsálemi útinaplóját, Sándor István pedig közzétette úti leveleit. Ezek mintájára járta ő is végig Magyarország tájait, gondosan megtervezett útvonalak mentén. 1794. májusában Budáról indult el a déli végekre, Bácskába és Bánátba. Újverbászt nagy érdeklődéssel ejtette útba, hogy megtekintse „*az itten kezdett hajókázó kanálist*”.⁶⁷ A fiatal grófot szeretettel látta vendégül Kiss József „*a kanálisi munkának egyik érdemes direktora*”, aki szállást adott neki, s másnap elvezette a csatornához, ahol a munkások éppen egy vízrekeszen (azaz: kataraktán) dolgoztak. Teleki erről az alábbiakat írta: „*Mindent megnézvén Verbászon, délután mentünk a kanális mentiben Kulára, hol Kiss Gábor kapitány úr, a kanálisi munkának másik direktora lakik, Kuláról pedig másnap, a kanális mellett Szivácig, – ahol a kanális egy nagy tónak a végén vitetik keresztül Cservenkig – és a sztapári határig jöttünk, amennél tovább a kanális még ekkor nem ásatott. Innen tovább Zomborig értünk, holott ismét a kanálison dolgoztak, és egy jó darabig a földet ásó machinával (melyet hat lovak húznak) ásták fel.*”⁶⁸

Teleki tehát személyesen találkozott Kiss József (1748–1812) vízépítő mérnökkel és Kiss Gábor (1751–1800) vízépítő és hadmérnökkel, akik közösen tervezték meg a Monostorszeg (Bački Monostor) és Újverbász (Vrbas) között építendő hajózó- és lecsapoló csatornát. Később, mint már említettük, a társaság vezetősége kibuktatta a fivéreket, akik elszegényedve haltak meg.⁶⁹

Teleki a Ferenc-csatornáról – a Kisséktől kapott információk alapján – az alábbiakat írta: „*A kanális ezelőtt két esztendővel projektáltatott Kiss József és Gábor uraktól és az ő projektumoknak hasznos volta megesmértetvén, mind öfelsege a király azt helyben hagyta, mind pedig csakhamar egy társaság is állott fel annak végrehajtására, mely társaság gazdag privatusokból (nevezetesen bécsi urakból) áll.*”⁷⁰

A királyi privilégium 25 évre szólt, azt követően a csatornát a királyi kamara vette át. Teleki a tizenhárom és fél mérföld hosszúságú, épülő Ferenc-csatorna (akkor még csak vélhető) hasznosságáról megállapította, hogy kiépítésével (amelynek költségét akkor egymillió forintba becsülték) sokat fog nyerni a kereskedelem,

mindenekelőtt a gabonakereskedelem, de a só, a réz és egyéb termékek szállítása is, amely egyszerűbb, rövidebb és olcsóbb lesz. A társaság haszna pedig az lesz, hogy minden hajótól, minden megtett mérföld után, egy métermázsza áruért két krajcárt fizettet meg. Teleki be is utazta a csatorna vonalát a Tiszától a Dunáig, megállapítva, hogy az voltaképpen egy „*kies térség, melyen az ember egyebet termékeny földnél és mezőknél nem lát.*”⁷¹

A CSATORNA MENTI HELYSÉGEK REFORMKORI FELVIRÁGZÁSÁNAK SZEMTANÚJA: MINDSZENTHY ANTAL

A Ferenc-csatorna elkészültével, mindössze egy-két évtized leforgása alatt már merőben más kép tárult a látogató elé. Mindszenty Antal református lelkész, Komárom megyei táblabíró (1786–1859), aki a reformkorban látogatott Közép-Bácskába, már virágzó kereskedelemről és csatorna menti helységekről számolhatott be.⁷²

Az *Egy fordulás az Alföldön* című útleírásában, amelyet 1831-ben a *Tudományos Gyűjteményben*⁷³ közölt, a többi között így ecsetelte a felvirágzó vidéket, mindenekeelőtt a megyeszékhelyt, Zombort: „Mindenféle gabonát sokat és szépet termeszt, jó fekete földje van, s a helységek körül fekvő halmokon meglehetősen bora terem. Terméseiket azelőtt Bajára, s a Duna mellé Kupuszinához és Apatinhoz hordották a hajókra, de mióta a Ferenc csatornája elkészült, mely a helységek alatt megy el, az ott megálló hajókra hordják ki, melyért is ez a csatorna nagy hasznokra van, mivel nem kénytelenek az eladás után messze földre járva időt vesztegetni. (...) Sziváctól (...) a csatorna mentében Verbászig nagyon szép az utazás, ámbár sáros időkkel nagyon rossz az út, balról hol közelébb, hol távolabbra halmok nyúlnak el egyfolytában, melyekre a helységek körül szőlőskertek vagynak plántálva, jobbról pedig, az úthoz közel a Ferenc csatornája van, mely a belső Bácskára nézve legnagyobb áldás, s ebből a kellemetlen pusztából paradicsomot, a szegény lakosokból pedig tehetős, sőt gazdag földmívelőket csinált. A csatornán túl távolra fekvő helységeknél itt s ott csak a tornyaik látszanak ide.”⁷⁴

Mindszenty cservenkai impresszióit így foglalta össze: „A lakosok tehetős gazdák, sőt valóban (...) gazdagok is találkoznak közöttük, akik rész szerént helyben, rész szerént pedig hajókon a felföldre is kereskednek gabonával, és a világ állapotjához talán jobban is értenek mint amennyire parasztnak szükséges.”⁷⁵ „Mindeféle gabonája szép és bőven terem, melyet helyben a Ferenc csatornáján ide jövő hajókra ád el. Azelőtt itt a hajókkal a felföldről ide jött gabonakereskedőkre nézve jó rakodások estek gabonával, de már több esztendő óta a tehetősebb parasztnak a helységeken magok összeszedik a gabonát a szegényebb gazdáktól, télen s tavasszal a munka feltámadásakor előre pénzt adván kölcsön nekik oly feltétellel, hogy nyomtatás után, a rendes árnál jóval is olcsóbban gabonát adjanak reá, melyből az a következés, hogy a helységben a gabona kevesebb kézben gyűlvén össze, az eladók konkurenciája kisebb, ezért is

*a gabona ára nagyobb. (...) A helység mellett emelkedő halmokon szép szőlőskertjeik vagynak a parasztoknak, melyek sok és meglehetősen borokat teremnek.*⁷⁶

Mindszenty arról is megemlékezett, hogy a Ferenc-csatorna ásása közben, 1794-ben, a cservenkai határban cserépedényeket és hamuvedreket tártak fel, valamint egy vasmacsát is találtak.⁷⁷

Kúla mezőváros is jó benyomást tett az utazóra. Leírása szerint lakosai „Mester emberek, legtöbben azonban kötél erők [azaz: hajóvontatók!, megjegyzés: N. F.], akiknek az itt megálló, vagy ezen eljáró hajókról jó keresetjük van. (...) A Sessios parasztok között nagy divatban van a Szarvas Marha ló és juhtenyésztés, ahonnan azok leginkább marhákkal kereskednek, gulyáik s nyájai, vagynak, melynek következtében nagyon pénzes emberek találhatók közöttük: A helység határa jóféle fekete földből áll, mely mindenféle gabonát bőven terem. (...) A helység körül nyúló halmokon sok szőlői vagynak, melyekben meglehetősen bor terem. Az itt lakók tehetőségére nézve igen sokat használ a Mezővároson keresztül menő Ferenc csatornája, amelyben rakodó gabonás hajóknak egyik nevezetes stációjuk itt van, ahonnan minden esztendőben sok hajók rakosznak itt meg gabonával, sőt télen által is vagy az itt telelő hajókra, vagy a lakosok házaiknál való magtárakba szednek a kereskedők gabonát, ahonnan sok idegen fordul itt meg, mely a helységnek eleveiséget ad. (...) A házak benne helyesek, sőt szépek és derekak is vagynak közöttük, szép a patikás háza melyben derék patika található. Az utcája egyenes, nagyon széles és fel van töltve. (...) Jó sert főznek benne. Kevés serház van hazánkban, melyet nagyságára s belső alkotásának célirányosságára nézve hozzá hasonlítani lehetne. (...) A Ferenc csatornáján Kúlában két derék és oly magas híd viszen által, hogy alatt a hajók eljárhathatnak. Az egyik híd az óhitűek temploma, a másik a serház táján van. A csatorna bal partján, a két híd között való töltésen, melyet kétfelől magas jegenyefa sor prémez, szép sétálás van, kivált nyáron, holdvilágnál, amikor a csatorna csendes vize egy nagy ezüst tükörnek tetszik a mellette járónak. (...) Kulán alól, mindjárt egy derék fahíd van a Ferenc csatornáján, melyen által az út Verbászra visz.”⁷⁸

A német lakosságú Újverbászt különösen tetszetősnek találta Mindszenty, s így örököltette meg: „Zsinórra van rendesen építve, az utcái szélesek, egyenesek, a házak helyesek, s közöttük sok szép van. Az udvarok hol deszka, hol bodza és galagonya bokrokból való eleven kerítéssel vagynak befogva, az utcákon a házak előtt pedig az egész helységben sorban szederfák vagynak ültetve, melyek annak vidám formát adnak. Fekvése is egész belső Bácskában legszebb. (...) A parasztok közül sokan helybeli gabonakereskedést űznek, melyen néha nagy hasznok van, itt lévén a Ferenc csatornája, gabonakereskedésének közép és legjobb pontja, mely szerint meggazdagodván azok, házaikon is megtetszik a tehetőség. Némelyeknek több szobáik vannak házaikban. (...) Mindeféle mesteremberek laknak a helységben, kik között több kötélverők találhatók akiknek az ezen eljáró hajókról jó keresetjük van. (...) A rendes rakodóhely, s a hajók állások feljebb a csatorna zsilipjénél van.”⁷⁹

Újverbászról Óverbászra vitt Mindszenythy útja, amelynek lakosairól írta, hogy „terméseiket haszonnal szokják eladni a helységen keresztül menő Ferenc csatornáján itt megálló kereskedő hajókra. A csatornán hidak vagynak melyek a (...) két részre szakasztott falut egybekötik. A helység déli részén a falu végén a csatorna, vagyis inkább a tóparton egy Szentkút van melyek fölébe kis kápolna épült, ennek a víznek, ha megmosódik véle valaki a fekélyek, ha pedig iszik belőle a belső nyavalyák ellen gyógyító erőt tulajdonítanak az óhitű rációk. (...) A' német helységen felyül mint egy fertály órányira, a' Ferencz csatornája Igazgatásához tartozó Uradalmi épületek vagynak, 's kies vidékben feküsznek. Középpet Kastély forma de csak földszint való derék épület van, mellyben a' Verbászi Csatornai — Statzio író és pénztár szobáik 's a' Perceptor lakása helyhezttettek; az épület többi szobái most gabona tárnak vagynak fordítva. Az Udvaron egymással által ellenben a' két oldalt, kéthoszszu épületek formálják, a' Napkelet felől valóban elől a' Controleur lakik, hátrább pedig ez előtt az Uraság Ökrei mellett szolgált bérese lakásaik voltak, mellyeket minthogy az Uradalom most már itt nem tart ökröket, gabonát le töltő helyé változtatták: a' másik, vagy is Napnyugoti oldaltformált épületben nagy istállók voltak azon ökrök számokra, mellyeket az Uradalom a' Csatornán járó hajók vontatásokra tartott, de mivel a' Csatornai igazgatás már a' hajókat nem vontattatja többé így Ökrökre sem lévén szükség, ezek az istállók is gabonát le töltő helyekké változtattak.”⁸⁰

A továbbiakban reformkori útleírónk végigjárta a többi helységet is, egészen Bácsföldvárig. Részletesen beszámolt az öt zsilipről és kilenc rakodóhelyről, továbbá feljegyezte a monostorszegi, a kis-sztapári, újverbászi, szenttamási és a bácsföldvári zsilipek működési elvét és kinézését. Mint olvassuk: „a csatornába való zsilipek mind egyforma hosszúságúak és szélességűek, mindeniknek a hossza 27 öl, a szélessége ugyanannyi lábnyom. (...) A csatorna rendes szélessége tíz öl, de sok helyeken, kivált a zsilipek körül szélesebb is, hogy a rakodó hajóknak helyek legyen, a menés közben szemközt találkozó pedig egymásnak kitérhessenek. Ha pedig két hajó olyan helyen találkozik egymással, ahol a csatorna keskenysége miatt ki nem térhet, olyankor az üres hajót ismét visszavontatják addig, míg szélesebb helyre nem ér, ahol elférnek, a terhes pedig folytatja a maga útját.”⁸¹

ÖSSZEGZÉS

Mindszenythy csatorna hasznáról elmondhatta, hogy „Bács vármegyére nézve az a haszon, hogy az ott való helységek gabonáikat, s egyéb produktumaikat, melyeket eddig messzire, sok idővesztéssel és költséggel kellett elhordaniok, most vagy helyben, vagy legfeljebb 3–4 mérföldnyire viszik csak. A csatorna vidéke s melléke termékeny föld, melynek terméseit a bizonyos stációkon megálló hajókra veszik meg.”⁸² A továbbiakban kilenc ilyen stációt (azaz: állomást) nevez meg a Ferenc-csatornán,

ahol a hajókra rakodni lehetett: Zombort, Kis-Sztapárt, Szivácot, Cservenkát, Kúlát, Verbászt, Szenttamást, Turját (azaz: Turiját) és Bácsföldvárt, azzal a megjegyzéssel, hogy a legnagyobb gabonaforgalmat a külai és a verbászi rakodón bonyolították le.⁸³

A Ferenc-csatorna alig néhány év leforgása alatt számottevő volt gazdasági hasznossága, kifizetődősége, s a vízforgalom a csatorna menti településeket is érezhetően felvirágoztatta. Üzemelésének első huszonöt évében nem kevesebb mint 20 millió (akkori) forintot jövedelmezett. Az 1830-as évek elején Midszenthy Antal már leírhatta a Ferenc-csatornáról, amit a tanulmány címéül választottam: „a belső Bácskára nézve legnagyobb áldás”.

JEGYZETEK

- 1 Borovszky Samu dr. (szerk.): *Bács–Bodrog vármegye II.* Budapest, 1909. 387. (a továbbiakban: Borovszky 1909.)
- 2 Kalapis Zoltán: *Régi vízivilág a Bácskában és Bánátban.* Újvidék, 1993. 21–26. (a továbbiakban: Kalapis 1993.)
- 3 Koch József: *A Ferenc-csatorna.* In: A Bács–Bodrog Megyei Történelmi Társulat Évkönyv. 1885/3–4. f. 29–61. (a továbbiakban: Koch 1885.)
- 4 Teleki Domokos: *Egynehány hazai utazások leírása, Tót- és Horvát országoknak rövid esmertetésével együtt.* Bécs, 1796. <https://docplayer.hu/4162427-Egynehany-hazai-utazasok-leirasa-teleki-domokos-eder-zoltan-szerkesztette-tamas-zsuzsanna.html> letöltés ideje: 2023. május 16. (a továbbiakban: Teleki 1796.)
- 5 Midszenthy Antal: *Egy fordulás az Alföldön.* In: Tudományos Gyűjtemény, 1831/10. 3–51. (a továbbiakban: Midszenthy 1831.)
- 6 Koch 1885. 29–61.
- 7 Kalapis 1993. 21–26.
- 8 Gruber Enikő: *Kiss József vízépítő mérnök alakja és munkássága.* In: *Létünk*, 2010/1. 141–149. (a továbbiakban: Gruber 2010.)
- 9 Kalapis 1993. 21–26.
- 10 Uo.
- 11 Kalapis Zoltán: *Életrajzi kalauz II.* Újvidék, 2002, 140. (a továbbiakban: Kalapis 2002.)
- 12 Koch 1885. 29–61.
- 13 Borovszky 1909. 382.
- 14 Uo.
- 15 Somogyi Sándor: *A Ferenc-csatorna kéziratos tervezeti térképe.* In: *Földrajzi Közlemények*, 2001/3–4. 271–274. (a továbbiakban: Somogyi 2001.)
- 16 Koch 1885. 29–61.
- 17 Kalapis 2002. 142–143.
- 18 Uo.
- 19 Koch 1885. 29–61.
- 20 Uo.
- 21 Uo.
- 22 Kalapis 1993. 21–26.
- 23 Kalapis 2002. 140–141.

- 24 Uo.
- 25 Uo.
- 26 Uo.
- 27 Somogyi 2001. 271–274.
- 28 Uo.
- 29 Koch 1885. 29–61.
- 30 Uo.
- 31 Uo.
- 32 Borovszky 1909. 381.
- 33 Borovszky Samu (szerk): *Bács-Bodrog vármegye I.* Budapest, 1909. 8.
- 34 Uo.
- 35 Koch 1885. 29–61.
- 36 Uo.
- 37 Uo.
- 38 Uo.
- 39 Uo.
- 40 Uo.
- 41 Gruber 2010. 141–149.
- 42 Koch 1885. 29–61.
- 43 Uo.
- 44 Kalapis 1993. 21–26.
- 45 Kalapis 2002. 142–143.
- 46 Uo.
- 47 Uo.
- 48 Uo.
- 49 Koch 1885. 29–61.
- 50 Uo.
- 51 Uo.
- 52 Gruber 2010. 141–149.
- 53 Koch 1885. 29–61.
- 54 Uo.
- 55 Gruber 2010. 141–149.
- 56 Borovszky 1909. 387.
- 57 Uo.
- 58 Gruber 2010. 141–149.
- 59 Koch 1885. 29–61.
- 60 Uo.
- 61 Uo.
- 62 Uo.

63 Uo.

64 Uo.

65 Uo.

66 Szinnyei József: *Magyar írók élete és munkái*. Budapest, 1914. <https://mek.oszk.hu/03600/03630/html> letöltés ideje: 2023. május 16. (a továbbiakban: Szinnyei 1914.)

67 Teleki 1796.

68 Uo.

69 Uo.

70 Uo.

71 Uo.

72 Szinnyei 1914. <https://mek.oszk.hu/03600/03630/html/index.htm> letöltés ideje: 2022. szeptember 9.

73 Mindszenty 1831. 3–51.

74 Uo.

75 Uo.

76 Uo.

77 Uo.

78 Uo.

79 Uo.

80 Uo.

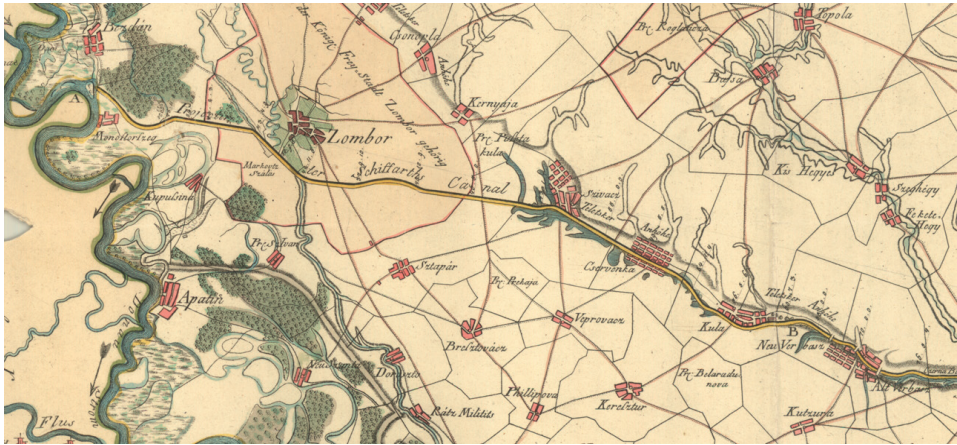
81 Uo.

82 Uo.

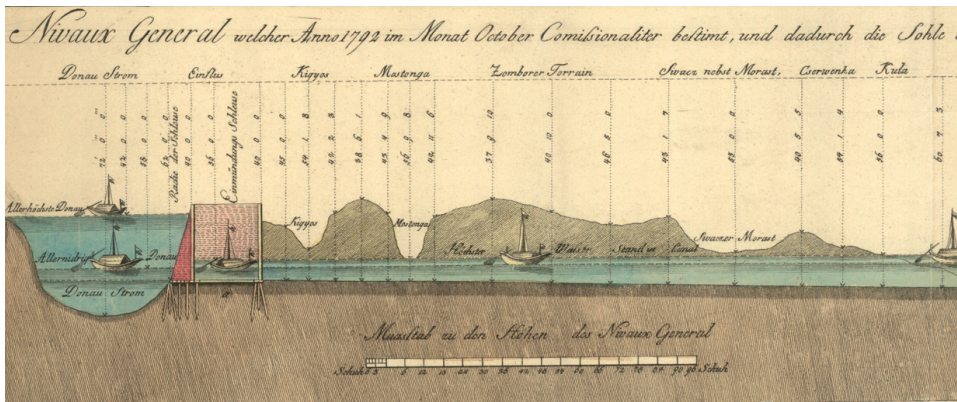
83 Uo.



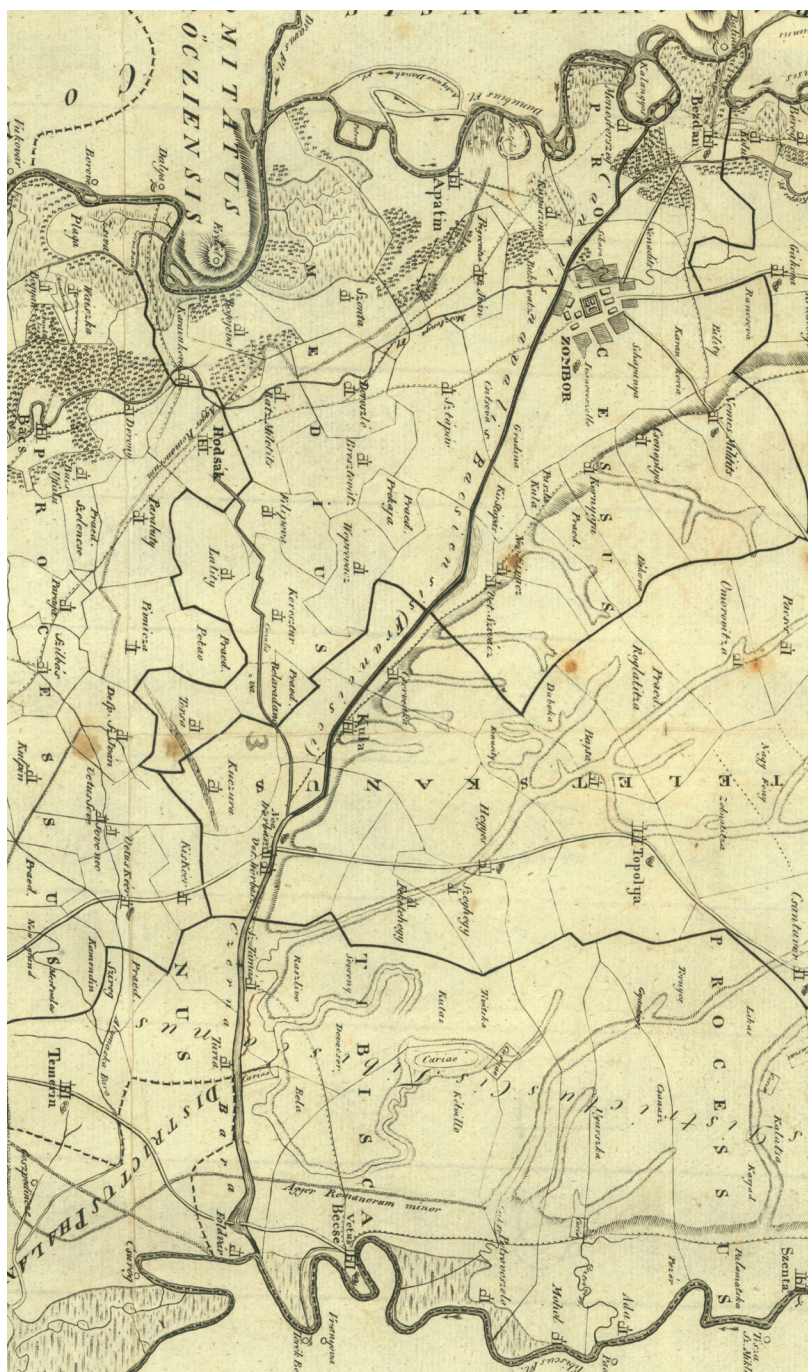
1. kép – A Ferenc-csatorna zsilipje a Dunánál 1904-ben Bezdánban
(Forrás: Fortepan / Magyar Földrajzi Múzeum / Erdélyi Mór cége)



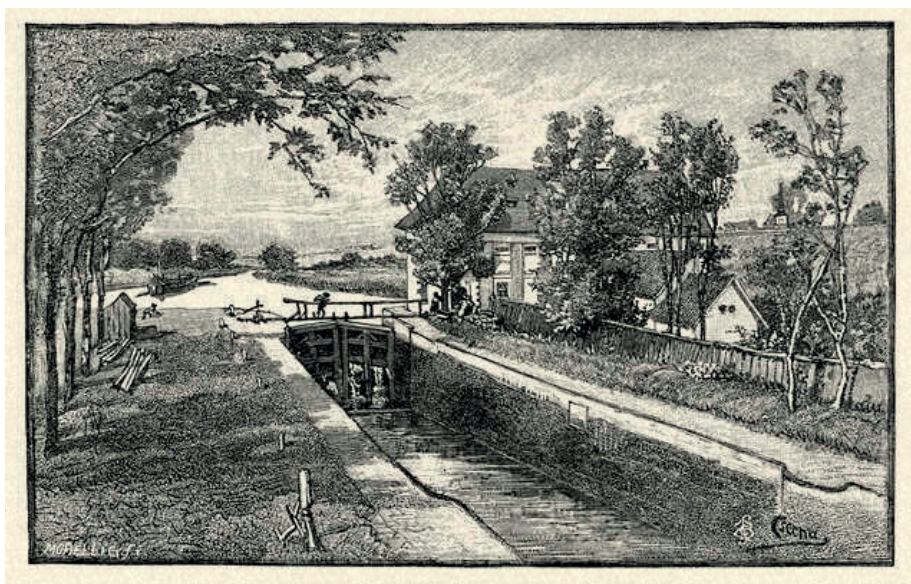
2. kép – A Ferenc-csatorna Kiss József Bács-Bodrog vármegye térképén, 1792, részlet
(Medvey Gábor gyűjteményéből)



3. kép – A Ferenc-csatorna metszetének részlete Kiss József Bács-Bodrog vármegye térképén, 1792
(Medvey Gábor gyűjteményéből)



4. kép – A bácsi-csatorna (Ferenc-csatorna) Bauer Antal Ichnographia universorum terrenorum comitatus Bács et Bodrogh articulationis unitis ingremiatorum térképén, 1826, részlet (Medvey Gábor gyűjteményéből)



5. kép – A Ferenc-csatorna Újverbász mellett (Cserna Károly: *Az Osztrák-Magyar Monarchia írásban és képben* című könyvből)



6. kép – Kúla a Ferenc-csatorna partján (Német Ferenc gyűjteményéből)