

„Hajókázna-e” ma Vedres István a Tiszán?

dr. Rigó Mihály
okl. erdőmérnök
okl. építőmérnök

A cím magyarázata

Vedres István (1765-1830.) – kinek az idén ünnepeljük születése 250., halála 185. évfordulóját, aki Szeged egykori városi főmérnöke volt, akit Szeged Széchenyijeként tisztelünk, - 1805-ben írta „A Tiszát a Dunával öszvekapcsoló új hajókázható csatorna” című művet. Innen a cím szerint „hajókázható”. Ugyanazt értette alatta, mint mi a hajózható alatt.

Mi az eldöntendő kérdés?

Legyen-e áruszállító hajózás ma a Tiszán?

Mivel a szegedi Déli-híd építési költsége ezen kérdés megválaszolásának a függvénye, a hidat építeni akaró Szegednek erre a kérdésre kellene először válaszolnia. A döntés nem hídmérnöki feladat, hanem gazdasági. A hídmérnök csak ez után tudja a munkáját elkezdni!

Óhaj vagy költség-haszon elemzés?

A véleményem szerint a hajózás egy vállalkozás!

A vállalkozó pedig akkor kezd vállalkozni, ha ebből hasznot remél, és addig folytatja, míg a haszon a zsebébe megy.

Elképzelhetetlennek tartom azt, hogy nyilvánvaló haszon esetén ne lenne vállalkozó. Azt is kizárhatjuk, hogy a haszon reménye nélkül bárki vállalkozásba vágna, mert élvezzi a ráfizetést.

Érdemes lenne megvizsgálni a valamikor életerős szegedi hajózás tönkremenetelét, tanulságos lenne feltárni a leépülési folyamat okait.

Nem elég szép idézetekkel, naiv jövőképpel óhajtani a tiszai szállítást, mert ebből így soha nem lesz semmi.

Érdemesebb lenne feltárni a hasznot befolyásoló tényezőket annak céljából, hogy lehetne-e esetleg azokon változtatni a hajózás érdekében, lehetne-e a hajózást, mint vállalkozást gazdaságossá tenni. Ez pedig tiszta közgazdaság. Persze **könnyen lehet az is, hogy ezek az elemzések valahol már régen elkészültek és ezért nincs tiszai hajózás!**

Vedres István megszállott híve volt a hazai hajózható csatornák építésének és az azokon való hajózásnak! Vajon miért? Vajon mit tenne ma?

Mi jellemezte 1800 körül a Tiszát?

„A Tisza Máramarosban ered és Titelnél omlik a Dunába. Szegedtől fogva fölfelé, se nagy áradáskor, főképp nagy szelek idején, a sok mocsáros és nádas partok miatt, se apadáskor, mivel csekély, **a terhes nagy hajókkal nem igen lehet néki hasznát**

venni, lefelé azonban a fa, só, gyümölcs, bor és főzelék szállításával keresik a felső vármegyebéliek rajta **a jövedelmet.**”

Tehát a Tisza Szegedtől fölfelé sem áradáskor, sem apadáskor már akkor sem volt alkalmas a hajózásra!

Nagyon fontosnak tartom azt is kiemelni: már akkor is a jövedelemért hajóztak! Vedres idézett írása szinte végig a szállításról és a haszonról szól! Ez pedig nagyon mai szemlélet.

Mint a magánpénzből épült autópálya, használati díjjal!

Vedres írja:

„Héj! nem ok nélkül akarták a közelebb elmúlt századba magyar hazánkban **egynéhány gazdag hollandusok tulajdon költségükön** az illetén csatornák tökéletes elkészítését magokra vállalni, pedig egyebet nem kívántak éretjük, csakhogy **ők azoknak húsz esztendeig vehessék hasznát!**”

Hajózás és profit, nyilvánvaló kapcsolat volt már a XVIII. században! Azóta butultunk?

Már akkor létezett a konkurencia!

„A Maros Erdélyből jön, Szeged városánál szakad a Tiszába. Sót, deszkát és fenyőt hoz eleget; de vihetne is ám vissza azokon az egynéhány száz üres sós hajókon, melyek Szegeden rakodnak ki, sokat, olyat Szeged városából, ami Erdélyben szükséges; ha azt a debrecenyi úton járó és terhet szállító oláhok, hogy Pestről üresen ne menjenek haza, **szekerükön be nem vinnék**; pedig **sokkal drágábban.**”

Tehát: rengeteg anyag érkezik Erdélyből Szegedre, de a sok hajó visszafelé üresen megy, mert elorozzák a vissza irányú árut a szekeresek! Azt is tudta, hogy az lenne jó, ha visszafelé is árut vinnének a hajók! Vedres rendkívül érzékeny volt a szállítási költségekre!

Milyen közlekedési eszközök voltak akkor?

Az egyik eszközük a szekér volt, melyhez nem volt út! Volt helyette tengelyig érő sár!



<https://www.google.hu/search?q=k%C3%B6zleked%C3%A9s+and+s%C3%A1r&rlz>

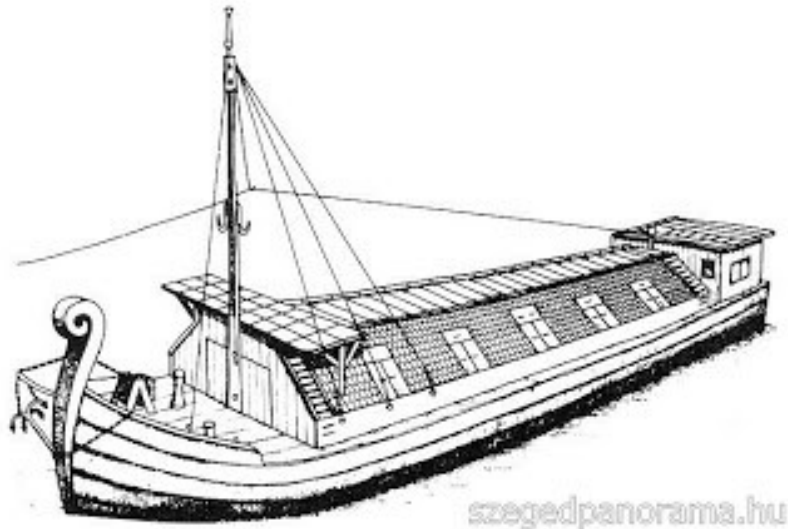
1. kép: A sárba ragadt szekér

Vedres erről így ír:

„... kereskedő vagy teherszállító **utaink** sok helyeken **igen alávaló állapotban tartattanak, ...**”

Mintha 2015-ben írta volna le ezt a mondatot! Mi változott itt 250 év alatt?

Voltak gabonaszállító hajók, kezdetben emberi majd lóvontatással. Semmilyen más eszköz, semmilyen más szállítóeszköz, szállítási mód!



http://szegedpanorama.blogspot.hu/2012_12_30_archive.html

2. kép: a tiszai gabonaszállító hajó

Nem volt a világ legtermészetesebb dolga az, hogy az ilyen „utak” helyett a vízben szállítsanak?

Olyan reménytelennek tűnt az utak helyzete, hogy már elég korán csatornák hálózatával akarta lefedni az országot, kiváltani az utakat hajózható csatornákkal, ahogy Vedres írja:

„... boldog emlékezetű eleink 1723-ik esztendőben tartott országgyűlésén, amikor is a 122-ik cikkely alatt illetén végzést tettek: „hogy hajókázható folyóvizek is, különféle csatornák és árkok által **az ország több részeire** a kereskedés megkönnyebbítése végett eleresztessenek, ...”

Már akkor sem valósították meg a terveiket, mert:

„Mintegy 80 esztendeje már annak, hogy ezen hasznos végzés történt, de igen kevés sikere lett, ha kivesszük a Bega- és a Ferenc-csatornáját.”

A korabeli gond és a kitörési lehetőség keresése

„Hazánkban **a teherszállításnak szörnyű drágasága** magát a tehernek az árát csaknem fölülhaladván, a kereskedőket a jószágnak megvételétül egészen elijeszti; ...”

Azaz: a szállítás úgy megdrágítja a szállított terméket, hogy azt nem lehet eladni.

„... a vermekbe megdohosodik s kicsírázik, a hambárokban megsziszikesedik a gabona, ...” Tönkrement az érték!

De nem csak gabonából volt itt akkor sok!

„... mind Szegeden mégyen keresztül, tudniillik a pamuk, gyapjú, nyersbőrök, kordován, szattyán, krimi prém, sajt, méz, viasz, faggyú, szalonna, sat., melyeknek **mely szörnyű sokasága légyen**, a pesti és bécsi vásárok megmutatják.”

Azaz: „mely szörnyű sokasága”

A lényeg: **volt áru! Rengeteg szállítandó áru volt!** Azonban a magas szállítási költség eladhatatlanná tette azokat. Így sokszor el sem szállították, hanem még otthon tönkrement a nemes termék.

Vedres logikusan gondolkodó ember volt! Láta a rengeteg terméket, árut, melyet megtermeltek. Eladni azonban nem tudták a magas szállítási költség miatt!

„Mi szükséges tehát arra a végre, hogy a magyarországi természetvények könnyebben eladódhassanak? s azoknak ára olcsóbb légyen? **hogya a teherhordás drágasága megcsökkenjen? ...**”

„**Mivel útjaink nincsenek, nem is lehetnek oly jó állapotban, hogy azokon könnyen és olcsón szállíthassuk a terheket; tehát szükséges a folyóvizeknek hajókázhatókká való csinálása és a csatornáknak ... való ásattatása ...**”

Vedres a sártenger „út” és a vízi szállítás közül a jobbikat választotta! Akkor harmadik vagy negyedik lehetőség nem volt!

Hol akart Vedres főleg csatornát ásni?

Elsőként a legnagyobb és a legtöbb teher szállítására, hiszen:

„... mert természetesen **ott, ahol semmi hordanivaló teher nincsen, nem kell se kocsi, se ló, se hajó, se ember** avégre; **így csatornára sincsen szükség**”

Ma véletlenül nem ebben az állapotában van a tiszai hajózás? Ma van, vagy lenne olyan mennyiségű áru, amely miatt érdemes lenne feléleszteni a tiszai hajózást?

Meglepő, de Vedres 1805-ben leírja az infrastruktúra hálózatát is!

Nem csak Szeged és Pest között akart hajózható csatornát ásni, hanem:

„... **az ország több részeire ...**” is,

„... **hazánk középső és legfőbb városait** ezen tájékokkal egyenesen egy csatorna által ... (és még-RM) **Bécset is öszevekapcsoljuk.**”

Sőt!

„... Erdélyből, Török-, Muszka-országokból Szegeden, Pesten, Bécsen keresztül, a Nénus és Rajna vizeibe s azokon Hollandiába és Franciaországba, egész az Északi-tengerig, egyenes és könnyű út lesz;”

Másutt:

„... mert, ha a Dráván, Murán Stájerországba, ha Vukovárnál a Vuka vize által Szlavónián keresztül. a Száván, Kulpán Horvátországban kész út léssen, akkor Bánátbul s Bácskából nem csak Magyarországnak Dunán túl való részire, hanem a német tartományokba és még a tenger partjára is... könnyű léssen a gabonát szállítani;”

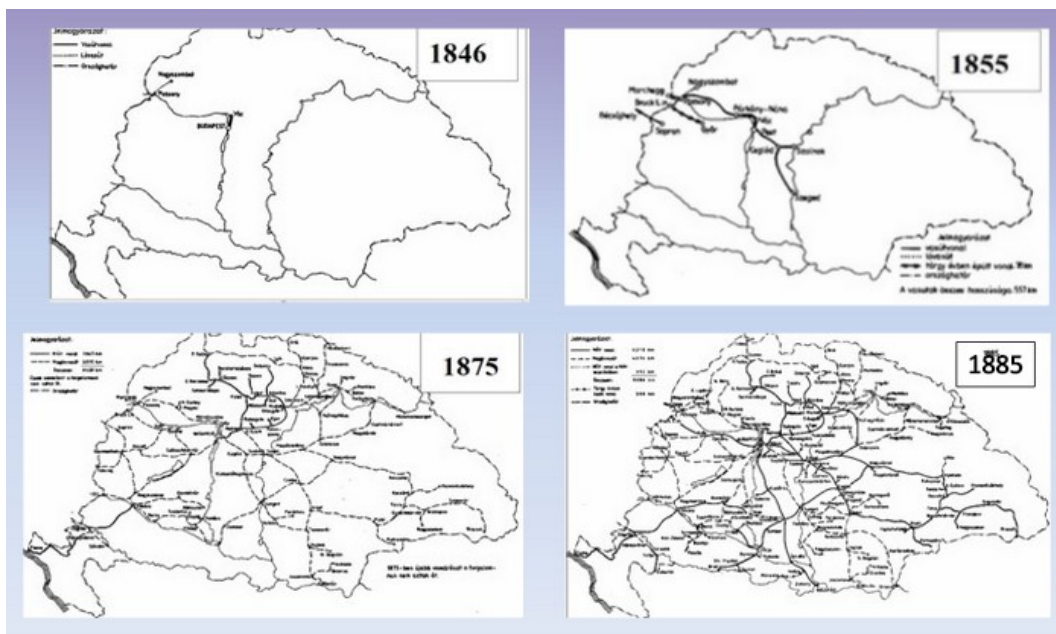
Mi ez, ha nem a hajózható csatornák hálózata, mi ez, ha nem a közlekedési infrastruktúra hálózatosan? Ma már tudjuk, hogy a hálózat az érték! Azt sem tartom kizártnak, hogy a vasút megjelenése után vasút készült oda, ahová Vedres hajózható csatornát akart építeni!

Vedres rendkívül korszerű módszere

Az 1805-ös javaslata a Duna-Tisza csatorna építéséről elfér egy kis füzetben! A5-ös méretű oldalból kb. 90 oldalra. Ennek fele a javaslat szöveges leírása, míg a másik fele egy tételes költségbeccsítés. Tételes, tehát bárki által követhető a mennyiségekre írt költség vagy bevétel. Tárgyalja a kiadások mellett természetesen a bevételeket is. Végül a kettő különbségként hasznot számít. Így is alátámasztva a logikus gondolatmenetet! Tehát nemcsak egy naiv ábrándozás, hanem egy költség-haszon elemzés, ahogyan ma mondjuk!

A magyar vasúthálózat változása a vasút hazai aranykora alatt

A Vedrest követő időszak teljesítménye: Magyarország vasúti hálózatának kiépítése. Az alábbi ábrák mutatják 40 év produktumát! Követhető a hatalmas hálózat-kiépülési ütem.



<http://slideplayer.hu/slide/2109073/>

3. kép: Magyarország vasúthálózatának fejlődése 1846 és 1885 között

Miután a hajózás mellett megjelent a vasút, akkor az a teherszállításban vetélytárrsá vált.

Ma ott tartunk, hogy a csodálatos vasúti hálózatunkat elkezdtek visszabontani, a szállítási feladat csökkenése miatt.

A vasúthoz hasonló hálózat jött létre mára utakból, főleg autópályákból. Egy újabb vetélytárs!

Természetesen mind a vízi, mind a vasúti, mind a közúti szállításnak vannak lobbistái, akik a megbízóik érdekei szerint próbálják befolyásolni a törvényhozást a költségek és a tarifák miatt. Ma lényegesen nehezebb a hajózás helyzete.

A hajózás és a híd oldalnézete (=hossz-szelvénye)

A folyót keresztező híd nem lehet a hajózásnak akadálya. A hajónak el kell férnie a híd alatt. Előbb meghatározzák a hajó haladási helyét, majd azon a helyen megemelik a hidat. Az elvet mutatja a következő híd képe. Mintha egy kapu lenne a folyón.



<https://juno.hu/magazin/2014/09/20/hidak/>

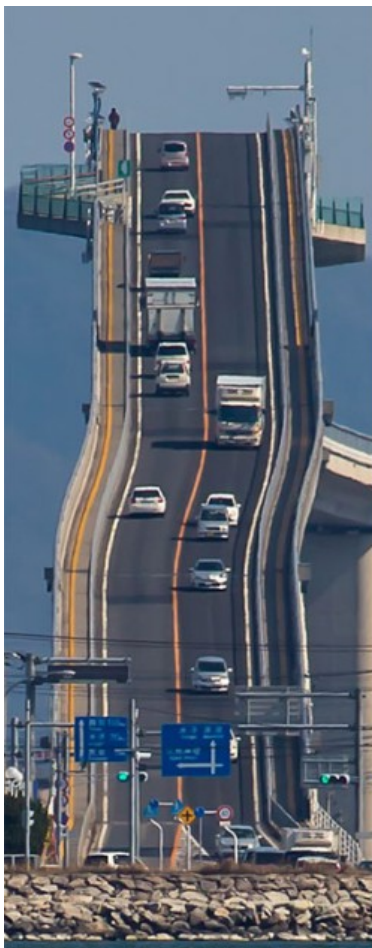
4. kép: Hold-híd, Tajvan



<http://www.utikalauz.hu/index.php?p=folap&id=950>

5. kép: A St-Nazaire híd a Loire tölcésértorkolatában, ahol az autók 61 m-rel a víz felett járnak! Bizonyára jó nagy hajók elférnek alatta!

Egy hasonló helyzet Japánból. Mintha hegyre mennének fel az autók!



<http://laughingsquid.com/eshima-ohashi-bridge-a-tall-bridge-in-western-japan-that-resembles-a-roller-coaster-for-cars/>

6. kép: Eshima Ohashi-híd, Japán (majdnem ilyen meredekségű lenne a szegedi Déli-híd, 6% helyett 5% legnagyobb hossz-eséssel)

Vannak azonban olyan helyek, ahol a híd alatt kisebb hajók is elegendők! Ezért nem kell a hidakat felrakni a felhők közé!

Három párizsi hadat mutatok, ahol a híd felső szintje lényegében az utca szintjével azonos, tehát lent vannak a hidak. Alattuk a kisebb méretű kirándulójajók tömege jár gond nélkül!

A párizsi Új-híd Párizs legrégebbi hídja a Szajnán. 1607-ben épült. Érdekessége, hogy a legnagyobb nyílása csak 19 m!

Érdekes módon a csak 19 m-es szabad szélesség 1607 óta nem okozott gondot.

Mint ahogyan az sem okozott gondot a hazai törvényhozásnak, hogy a Tisza szegedi szakasza IV. osztályú vízi út annak ellenére, hogy hajót látott ember már szinte nem is él Szegeden. Az ilyen hajózási osztályú szakaszon a vízügyi hatóság fél perc alatt előírja a 140 m-es pillértávolságot, semmit sem törődve ennek társadalomra háruló költségeivel.



https://www.google.hu/search?q=pont+neuf&rlz=1C1GGGE_huHU513HU513&espv=2&biw=1680&bih=925&source=lnms&tbn=isch&sa=X&ved=0CAYQ_AUoAWoVChMlleCY6YWVvAIVwQ8sCh3RwAij#imgrc=zRfcQwObU_vAMM%3A

7. kép: A párizsi Új-híd



8. kép: A párizsi III. Sándor-híd, Párizs



<http://www.parizs.eoldal.hu/cikkek/Hid.html>

9. kép: A párizsi Szent Mihály-híd

Vannak a tiszai vízi szállításnak műszaki feltételei?

A pálya:

A hajózni kívánt szakaszon kellene egy hajóút, ahol van egy elvárt útszélesség és vízmélység. Vízmélység az év minél több napján! A vízmélységhez víz kell. Vagy visszatartják olyankor a vizet, amikor sok van, az őszezebb időkre.

Kell akkor a hiányzó csongrádi vízlépcső?

Vagy/és kell egy Tiszát tápláló csatorna, amely az év minden időszakában képes vizet hozni a Tiszába. Évszázadokkal ezelőtt, a Temesvár melletti Bega-csatorna hajózhatóvá tételkor a majdnem mindig szükséges vízszintet úgy biztosították, hogy épült csatorna, amely a hajózható csatornából kivezette a szükségesnél több vizet és épült egy árapasztó csatorna, amely viszont a hajózható csatornába bevezette a hiányzó vizet. A három csatorna egyetlen rendszert alkotott, amely szükséges volt a hajózható csatorna üzembiztonságához.

Kell akkor a Duna-Tisza csatorna is?

A megállóhelyek, azaz a kikötők:

gépeikkel, kiszolgáló épületeikkel, iparvágányaikkal, útjaikkal.

A jármű, a hajó:

melyet a víziút méreteihez szabnak.

Nem kellene az előbbieket költségeit kiszámolni?

Mi annak az esélye, hogy ezekből lesz valami?

Ne feledjük: a Duna-Tisza csatornát állítólag már Mátyás király is javasolta.

Majd Széchenyi bukott bele.

Azóta pedig minderre itt vannak a „zöldek” és a haragos „zöldek!

Az Európai Unió letörölte Magyarország iparát és mezőgazdaságát! Tehát hajóra váró áru sincs már annyi!

Akkor milyen is legyen a szegedi Déli-híd?

Javaslom elvégezni mielőbb a tiszai hajózás költség-haszon elemzését!

A véleményem szerint a hajózás egy vállalkozás!

A vállalkozó pedig akkor kezd vállalkozni, ha ebből hasznot remél, és addig folytatja, míg a haszon a zsebébe megy.

Elképzelhetetlennek tartom azt, hogy nyilvánvaló haszon esetén ne lenne vállalkozó.

Azt is kizárhatjuk, hogy a haszon reménye nélkül bárki vállalkozásba vágna, mert élvezni a ráfizetést.

Nem elég szép idézetekkel, naiv jövőképpel óhajtani a tiszai szállítást, mert ebből így soha nem lesz semmi.

Érdemesebb lenne feltárni a hasznot befolyásoló tényezőket annak céljából, hogy lehetne-e esetleg azokon változtatni a hajózás érdekében, lehetne-e a hajózást, mint vállalkozást gazdaságossá tenni. Ez pedig tiszta közgazdaság. Persze **könnyen lehet az is, hogy ezek az elemzések valahol már régen elkészültek és ezért nincs tiszai hajózás!**

Vedres István megszállott híve volt annak, hogy kiépüljön Magyarország hajózható csatornahálózata, és így éljen a tiszai hajózás is.

Ne felejtsük el, hogy Vedres 1830-ban meghalt, és csak 1825-ben nyílt meg az első gőzvontatású közforgalmú vasút Angliában, mellyel egy teljesen új, egy teljesen más világ kezdődött, melyről Ő vagy nem tudott, vagy nagyon keveset tudott.

Vedres, ha ma élne, minden döntés előtt megint SZÁMOLNA!

Szeged, 2015. szeptember 26.