

Itt az idő...?

„Fogj be kocsis, megyünk a Bodrog partjára
Onnan sietünk fel Havasok aljára,
Nézzük meg, honnan jön Latorca, Ondava,
Dusza, Vitorz, Tisza, Ung, Virha, Borzsova.
A király akarja, magyar hajón járjon,
Ezután sok helyett vizeken gázoljon.”

Szerencsénk van: báró Orczy Lőrinc (1718-1789), a Bodrog-vidék első vízszabályozó királyi biztosa kora jónevű költője (is) volt. Több versében is megörökítette a Mária Terézia királynőtől kapott feladata nehézségeit, s így meglehetősen életszerűséggel tárul elénk a 18. században jelentkező gazdasági gond akkori megoldása.

Mindenekelőtt arra a kérdésre kell választ találnunk, mi lehetett az a készítő erő, amely a birodalmi központ Béctől, de az ország két fő városától, Pest-Budától és Pozsonytól is oly távol levő vidékre királyi biztost küldött? Hiszen ez a táj a „királyok borán” kívül nem dicsekedhetett sem gazdag bányákkal, sem virágzó városokkal.

A 18. század elejére Magyarország megszabadult a török rabiga alól, s 1711 után területén hosszú békekorszak kezdődött. A Bodrogköz lakossága a század folyamán majd' a háromszorosára nőtt, s ezzel nőtt a mezőgazdasági művelés alá fogott területek nagysága is.

Különösen megnőtt a szántható (művelhető) föld iránti igény, mivel a gabonának tartósan jó ára volt a Habsburg Birodalomnak a magyarországi tartományokon kívüli szinte folyamatos háborúskodásai miatt.

A jó árú gabona azonban csak ott volt egyáltalán eladható, ahonnan el is lehetett szállítani; ez volt a legnagyobb probléma a század közepétől kezdve a Tisza szabályzás végigviteléig, illetve tovább, a vasúti hálózat kifejlődéséig. (Nem tartozik szorosan tárgykörünkbe, de itt kell megemlíteni, hogy Magyarországnak az első világháború utáni feldarabolása után a közlekedési vonalak elvágása miatt ugyanez a helyzet állt elő..).

A 18. századelő bodrogközi népessége még nem foglalkozhatott intenzíven mezőgazdálkodással: csak a Bodrog jobb partján emelkedő szőlőhegyek adtak biztos pénzforrást, a folyó ártéri síkságának agyagos földje az állatok téli szénáját sem teremte meg. Itt csupán a vadvizek halászata-vadászata kínált szerény megélhetést a helyi lakosságnak; de csak keveseknek, a századelő alacsony lélekszámú népességének.

Gyökeresen változott hát meg a helyzet amikor a demográfiai robbanás bekövetkezett: az ártéri gazdálkodás már nem tudta eltartani az itt élőket, a biztonsággal (tehát haszonnal) megművelhető földterület pedig nem volt elegendő, hiszen a vidék nagy részét tartósan, vagy időszakosan árvíz borította.

A természetes vízrajzi állapotokat tovább súlyosbították az emberi beavatkozások: a hely- és dombvidéki erdőirtás ok következtében meggyorsult a csapadékvizek lefolyása, s ez megemelte az árvízszinteket. Ehhez járult még a szinte minden vízfolyásra telepített vízimalmok illetve hajómalmok mederfeliszapoló hatása.

A Bodrogköz ily módon az egyik leginkább árvizek súlytotta terület volt az országban; a kereskedelmi utak emiatt messze elkerülték (a legközelebbi forgalmas út az árterület szélén, Tokaj-Sárospatak-Újhely-Nagymihály-Ungvár vonalon húzódott), hajózásról, vagy tutajozó áruszállításról

pedig ugyancsak a vízimalmok és az elhanyagolt medrekbe dőlt fák, évszázados tuskók miatt nem lehetett szó. Szinte mintha a Bodrog-vidékről szólna a budai egyetem mellett szervezett mérnökképző, az Institutum Geometrico et Hydrotechnicum alapítólevelének (1782) az uralkodó II. József általi indoklása:

„Általában, mivel igen nagy szükség van a földmérő, vízépítő és mechanikai tudományokra, különösen Magyarországon és csatolt tartományaiban, ahol az előbbi századok háborúi és viszonyosságai miatt a területi viszonyok rendezetlenek s egész vidékek víz alatt és mocsarakban fekszenek, ahol a malomgátak legtöbb helyen rosszul vannak megszerkesztve, ahol a közutak szinte mindenhol elhanyagoltak: nyilvánvaló ezen tudományok művelésének szükségessége.”

A Budapesti Műszaki Egyetem jogelődje alakulása évében azonban a Bodrogtúzában már túl voltak az első kísérleten; nyolcévi sikertelen munkálkodásába belefáradva lemondott Orczy Lőrinc vízszabályozó királyi biztos. II. József alapító iratának indoklása tehát már nem csak az országban uralkodó állapotokat tükrözi, hanem dokumentuma annak a felismerésnek is, hogy nem lehet csupán egy-egy főnemes tekintélyére alapozva rendezni az áldatlan helyzetet, hanem minél több szakembert képezve kell a nagy munkának nekifogni!

A központoktól messzi vidékkel kapcsolatos szándék tehát érthető: az érintett megyék (esetünkben Zemplén, Ung és Bereg vármegye, de ugyanekkor a Tisza túlsópartján Szabolcs és Szatmár, lejjebb pedig Heves és Szolnok) a pozsonyi országgyűlésen rendre felpanaszolták a gyakori árvizek pusztításait, legtöbbször egymást is okolva a bajok előidézéséért. A hatalmi központ, Bécs nemigen tehetett mást, mint hogy „felsőbb igazságot” igyekezzen osztani a hangsúlyozottan mindig magyar, a területet jól ismerő, legtöbbször ottlévő birtokai miatt érintett főúr kinevezésével. Minthogy azonban a vízszabályozásokhoz szükséges pénzt sohasem rendelték hozzá, a megyék pedig vonakodtak hozzájárulást adni, rendre zátonyra futottak a 18. századi próbálkozások.

Orczy Lőrinc királyi biztosi működésének nyolc éve (1784-1792) nagyon jól jellemezte a kor magyarországi viszonyulását a vízszabályozásokhoz. Mindennél jobban mutatja ezt az, hogy mérnök alkalmazása egyáltalán nem volt természetes, Orczy csak évekkel kinevezése után kért szakembert a Helytartótanáctól. (Csak összehasonlításképp: a már kapitalizmust élő Nyugat-Európa országaiban ebben az évszázadban épültek ki az országon belüli áruszállításoknak hatalmas fejlődését eredményező szárazföldi hajócsatornák, természetesen mérnöki irányítással.)

A Bodrogtúzában az első újkori vízügyi beavatkozás a Karcza medre felhasználásával készült hajózóút volt. A Tárkánytól Tokajig húzódó csatornát Rákóczi György erdélyi fejedelem németalföldi hadmérnökei építették 1646-ban honi példák alapján, ám kihasználatlansága, elhanyagolása miatt feliszapolódott, s 1705 körül eltörték; mára nyomai sem látszanak. Ez a korát messze megelőző mű kétségkívül nem volt idevaló; élénk forgalmához az is kellett volna, hogy Tokaj után is tovább lehessen szállítani a csatornán érkező árukat, illetve hogy ezen a vidéken is legyen pénz idegen áruk vásárlására.

A 18. századra nem változott gyökeresen a helyzet: hiába nőtt meg a lakosságszám, ez nem emelte a vásárlóerőt.

Orczy végül is mégiscsak kért egy mérnököt, s a Helytartótanáctól akkor egyik legnevesebb honi szakemberét, a bécsi hadmérnöki akadémiát végzett Krieger Sámuel (1740 k. - 1800 k.) rendelték ki. (Krieger már korábban is jeleskedett mocsarak kiszáritásánál és hajózóutak kiépítésénél, sőt volt egy ugyanilyen célú, szerencsére meg nem valósult terve a Balaton lecsapolása is!) A feladat ekkor

már nem csak a Bodrog vízvidékének rendezése, hanem ennél sokkal átfogóbb volt: a Tiszavölgyé.

„Vetem szemeimet csavargó Tiszára,
Büdös Bodrog vize lassú patakjára,
Hányom az elmémet tekergő útjára,
Gondolattal megyek ezeknek partjára.

Már mély örvényekben fekvő bálványokat

Láncokon srófolom, s húzom az ágakat,
Szigonyokkal tolom az akadályokat
Itt nyitok, itt töltök iszapos fokokat.”

(Tokajban való érkezés télen)

Így festi le a költő Orczy a vízszabályozó működését, s valóban: a korabeli hajóút-biztosítás a meder és közvetlen környezete megtisztításából, az ármentesítés a folyóból kiszakadó fokok elgátolásából, a mocsarak lecsapolása pedig a lefolyást meggátló fokok kikotrásából állhatott csupán.

Már ha volt rá pénz! Mert ez igencsak hiányzott a szabályozások nyolc éve során: a kormány a megyék közmunkájára igyekezett hagyatkozni, azok pedig az állami kötelezettségvállalást szorgalmazták – szóval mindenki a másik pénzére tervezett... .

Keserűen is írta Orczy barátjának, Barcsay Ábrahámnak írott „Megint panasz” című versében:

„Ismét megbutykáztam Tiszának árjait,
Ott töltém, itt nyitám iszapolt árkait,
Kriger zsinórjával mérvén csavargásit,
Jobb egyenességre intéztem folyásit.

De mikor én repedt, hajlongó hajócskán
Tekenő formára vésett csolnakocskán
Kitészem lelkemet véletlen veszélynek,
Bécs, Pozsony, Társain engem csak nevetnek.

Azt mondják, szükséges egy embert találni,
Ki tud szenvedéssel Országot cirkálni:
Küldjük Orczyt, majd ő meg fogja vizsgálni,
Lehet-e pénz nélkül nagy dolgot csinálni.”

Csoda, hogy ezek után mégis csak lett valami a dologból, s a veszélyes malmok lerontása, a medrek kitisztogatása megtörtént. Orczy az esetenként húzott, kezdetleges folyómenti árvédelmi töltések megerősítésével is próbálkozott, de kevés sikerrel: azokat, mint korábban is, rendre elsodorták a nagyvizek. Megbízatása kezdetben a Bodrogra és mellékvizeire szólt, de – felismerve, hogy eredményt csak a tágabb vízvidék rendezése hozhat - kérte feladata kiterjesztését a Tiszára is. Megkapta, ekkor jött Krieger, s az érintett vármegyék „abroszaiból” egységes térképet szerkesztett (sajnos nem ismerjük ezt a nagyon fontos lapot).

„Ung, Bodrog, Latorca, Laborc és Hanajna,
Szamos, Tisza, Körös, a Maros és Kraszna
Tőlem várják, hogy merre lesz eztán folyások,
S merre engedtetik széjjel bujdosások.

(Azon utazásról)

A Tiszavölgy vízszabályozásának azonban a 18. század végén nem jött még el az ideje. Hiába sejtette meg Orczy és bizonyára Krieger a kérdés megoldását, sem állami pénzt, sem pedig az ártéri érdekeltek hozzájárulását nem sikerült megszerezniök.

Az igazsághoz tartozik, hogy maga Orczy sem volt meggyőződéses híve a gazdasági alapok ilyenén megváltoztatásának: rá a francia felvilágosodás eszméi hatottak, s Rousseau-val vallotta a falusi együgyű nép boldogságát, s azt, hogy a kereskedelem romlásba dönti az Alföld parasztságát. Jól

illusztrálja ezt a Tokajban való érkezés télen című versének két versszaka:

„Boldog Isten! Minek e munkás fáradság?
Megfonnyad emiatt sok ezer parasztság,
Bátor hajózásból jöhet sok gazdagság?
Úgy tártom nem ebben áll az igaz boldogság.
(...)
Itt vagyunk közöttünk a nagy vetekedés,
Illik-e magyarhoz csalfa kereskedés,
Mivel ebből jöhet erkölcs-vetemedés,
Mit mondasz, mire megy az ily vetélkedés?”

Ez volt az a helyzet és történelmi pillanat, mikor konzervativizmus és felvilágosodás egy irányba húzta az események szekerét. A későbbi szabályozásoknak azonban sikerült a legfőbb tanulságot alapul adni: mindennek előtt pontos vízrajzi felvételeket kell készíteni!

A korábbi sikertelenségeken és a pénzbeni hozzájárulás igényén elkedvetlenedett megyei birtokosok generációjának kellett átadnia a helyét, hogy a Bodrog és mellékvizei rendezésének kérdését újra fel lehessen vetni. Csak az 1810-es években kezdődött meg – akkor már a megyei mérnökök munkájával – a felmérés és a tervek elkészítése.

Azért ez sem ment simán: most csak a megyei akarat volt meg, a kincstári nem. A „nyugalom” évtizedei alatt a vízfolyásokra visszatelepült gátas malmok újbóli lerontásában mejrült ki az egymás után kiküldött királyi biztosok (sorrendben: Lónyay Gábor, Vay Miklós, Fáy Barnabás és Vay Ábrahám) tevékenysége. Csak nagyon nehezen, a vármegyék ellenállásával folyamatosan küzdve tudták végezni munkájukat. (Persze a megye, s az azt megtestesítő birtokosok viselkedése is érthető: ők nem hajózni, hanem csak árvíztől mentesen termelni akartak, s nem nézték jó szemmel az őrlőhelyek számának megkurtítását, vagy a tervezett malomcsatornák birtokukon való keresztülvezetését.

A vízrajzi felmérések azt mutatták, hogy a Bodrog már 380m/s nagyvíznél kilép medréből, s előnti a rendkívül alacsony ártér Bodrogtó és Sárretet. A viszonylag gyakori árvizeknek éppen ez volt az oka, hogy a mellékvizek nagyvízi összhozama (és ez a kis területű vízgyűjtő miatt gyakran előfordult) meghaladta az 1000-1400 m/s-ot.

A felméréseket 1815-től Bogovich Károly, Zemplén vármegye geometriája végezte, hozzá társult a Bodrog felvételénél 1819-től Steiner Ádám (későbbi utódja a megyei mérnökségben).

1827-től a Bereg vármegyei Bosky Lajos térképezte a Latorcát és mellékvizeit, majd 1843-48 között a Tisza Mappáció keretében helytartótanácsi szakemberek végezték el még egyszer a munkát Lányi Sámuel vezetésével. Ez az utóbbi felvétel már kezdetleges, szakszerűtlenül épült, s így törvényszerűen megrongálódott védműveket is regisztrált; a gátak rendre szorosan a folyópart mellé épültek, követve annak kanyarulatait. A víz a hullámterek elégtelensége miatt – szokása szerint – az ártéren keresett utat magának.

Az első szabályozási tervet is Bogovich készítette (1821), melynek alapja a mederrendezés volt a nagyvizek biztonságos levezetésére. Az átvágások nagy része utóbb el is készült a Bodrogon, mert szükséges voltukát a későbbi elgondolások is elismerték. Merthogy újabb és újabb tervek születtek, immár az átfogó megoldás: a Tisza-szabályozás jegyében. (Közben azért tárgyaltak olyan javaslatot is, mely a Bodrog árvizeit egy 9 km hosszú, ám mindössze 1,2 m széles árapasztó csatornával vezette volna le...)

Az, hogy a Bodrog vízvidéke szabályozásának kérdése az 1830-as évek végén véglegesen összekapcsolódni látszott a Tiszával, nem tetszett mindenkinek. Főleg az eredőfolyók-menti birtokosoknak, akik számára a Tisza túl messze volt, s féltek: sohasem kerül rájuk a sor.

Ekkor, az 1838. évi, nagy pusztításokat hozó árvíz után kérték fel Beszédes Józsefet, a kor neves vízmérnökét az ármentesítési tervek kidolgozására. Az 1840. évi IV. Törvényre hivatkozva (ez a magyarországi folyók szabályozásáról rendelkezett – főként az 1838. évi pest-budai árvíztragédia segítette létrejöttét) 1842-ben társulást hoztak létre Zempléni Vízi Szabályozó Társaság néven. Beszédes a Sárvíz-Kapos-Sió és a Körösök vízrendszerénél bevált módszerét kívánta alkalmazni, kiegészítve egy hatalmas, Kerecsen és Komoró közötti átvágással a Tiszán. Ez azonban már túl nagy volt ahhoz, hogy helyi megoldásként alkalmazzák, ráadásul az Építési Igazgatóság is kételkedett az így elérhető sikerben.

(Vásárhelyi Pál, Beszédes nagy szakmai ellenfele, a Tisza-szabályozás 1845-46-os vezető tervezője ekkor az Igazgatóság hajózási felügyelője volt...)

Ahogy Orczy tervének még, Beszédes és társai plánumainak már nem adatott meg az idő és helyzet a megvalósulásra. Sok-sok feltétel, pillanatnyi alkalmas helyzet és kitartás kell az elhúzódó, költségeket azonnal, ám hasznat csak a jövőben hozó munkák végigviteléhez.

Ez azonban már egy másik történet: a Vásárhelyi terei szerint, Széchenyi István szervezésével és királyi biztossága mellett 1846-ban megkezdett, majd az egész 19. századon át tartó vízrendezéseké, melyek azután tényleg gyökeresen változtatták meg az itt élők életminőségét.

Orczy, Krieger, Bogovich, Steiner és Beszédes munkássága ezen a vidéken azonban nem volt hiábavaló: egy biztonságos jövő érdekében dolgoztak, s tartották fenn az itt lakók hitét a későbbi sikerekben.