

A vízi utak a tervgazdálkodás idején - Tiszalöktől Nagymarosig

Mint a szocreál művészet, a vízi utak tervgazdálkodása sem a korral együtt kezdődött, amelyről utólag nem túl jól csengő nevét kapta.

A szocreál művészet - akkor fasiszta művészet néven - már a harmincas években virágzott, s csupán új jelképek meg új arcok (no és persze néhány terhelő tanú művésztárs hidegre tétele) kellettek a sikeres folytatáshoz a háború után.

A vízi utak háború előtti zászlóvivőit nem tizedelte meg az új békekorszak; kevesen voltak, és viszonylag biztonságos helyen dolgoztak. Még a cégért sem kellett gondosan átfesteniük, elég volt egy kis fazonigazítás. Az 1937-es öntözési törvény már arról is szólt, hogy a Körösök - (konkrétan a Hármaskörös) és a Tisza öntözési céllal építendő duzzasztógátjai a hajózásnak is jó feltételeket teremtenek majd, sőt a két folyót összekötő - szintén elsősorban az Alföld (Tiszántúl) belsejébe öntözővizet juttató - mesterséges csatorna is hajózható lesz majd. Hogy nem álmogyár volt a Magyar kir. Öntözésügyi Hivatal, azt az is mutatja, hogy az eredetileg tervezett műveknek egy kivétellel mindegyike megvalósult az elkövetkező évtizedekben - a más ügyekben rendkívüli cezúrát hozó történelmi változások dacára.

Az Öntözésügyi Hivatal szakembergárdája különösebb vérvesztés nélkül vészelte át a háborút. Egyetlen vezetője volt politikailag érintett: Kállay Miklós, a hivatal első elnöke 1942-től nem volt már a testületben (miniszterelnök lett), és háborús bűnökkel sem vádolták, a többiek pedig csupán szakmai munkát végeztek. A bevezetőben említett fazonigazítás tehát csupán annyit kellett, hogy jelentsen, hogy azt hangsúlyozták, ami amúgy is igaz volt: ezekben a programokban nem a nagytőke feltételeinek javítása, hanem az Alföld elmaradott vidékeinek megsegítése volt a fő cél. Ez az új világban jól hangzó érv volt, ami egy régi (pláne Horthyval is jó kapcsolatokat tudó) szervezetet is szalonképessé tudott tenni.

Megvédte elképzeléseiket az "új szelektől" az is, hogy a tervek a trianoni határok tudomásul vételével készültek, s kevés revizionizmus-mentes gondolatot tudott akkor a régi hivatali gárda felmutatni... . (S jóllehet, duzzasztógátak ügyében a visszatért Kárpátalján és Erdélyben is kutakodtak, ezeknek műszaki adatait a háború után azonnal átadták az utódállamok műszaki közegeinek, s a szóban forgó területekre ezentúl a *"vizsgált hegyvidék"* eufemisztikus, ugyanakkor elkendőző kifejezést használták.)

Manapság - elsősorban a nagymarosi ügy különböző hevedességű címkézése miatt - érdekes a folyóinkon tervezett vízlépcsők eredettörténete. A kétségtelenül előbb munkába fogott alföldi mederduzzasztók ötletét Ruttkay Udo vetette fel, akit, mint korábban a latin világban érdemeket szerzett mérnököt, Bethlen István akkori miniszterelnök kért fel 1934-ben szakértőként. Övé tehát az elsőség, jóllehet Ruttkay a továbbiakban nem játszott szerepet a magyar vízügyekben.

A magyarországi folyók hajózhatósága ügyében kétségkívül az Öntözésügyi Hivatal tette a legtöbbet (igaz, neki voltak a legjobb induló pozíciói és érdekérvényesítési csatornái), ám nem volt ebben a munkában egyedül. Az 1941-ben alapított Vízerőügyi Hivatal - csakúgy, mint társa - szintén túlélte a háborút, és gőzerővel dolgozhatott.

Az új politikai rendszer - a szovjet mintát követve - szorgalmazta a vízenergia felhasználását és a szárazföldi vízi utak építését, nem beszélve az öntözésről, amely a szintén szovjet mintára megcélzott téveszesítéssel vált volna igazán jól hasznosíthatóvá.

" A Lenin-csatorna ünnepélyes megnyitása alkalmából a magyar vízmérnökök szerencsekívánataikat fejezik ki a szovjet tudósoknak, mérnököknek és mindazoknak a dolgozóknak, akik ezt a hatalmas művet megvalósították. Őszinte szívből kívánják, hogy a Szovjetunió további, a sztálini nagy természetátalakítási terv keretében tervezett és folyamatban lévő nagy vízi létesítményei is hasonló gyorsan megvalósuljanak. Legyenek a Lenin-csatornával együtt pillérei a tudomány fejlődésének és erős támaszai a mindannyiunk által óhajtott tartós békének.

Biztosak vagyunk abban, hogy a magyar hidrológiai tudomány fejlesztéséhez és ezen keresztül a magyar vízgazdálkodás feladatainak megoldásához is jelentékenyen hozzá fognak járulni a Lenin-csatornánál és a kommunizmus többi hatalmas építkezésénél szerzett tervezési és építési tapasztalatok." - írta lelkesen 1952-ben a jelen volt lelkes tudósító.

Szinte azonnal a háború után megkezdődtek a helyreállítások a Hivatal építkezéseiben, s rövidesen megkezdtek az új tiszai duzzasztómű, Tiszalök tervezését, majd pedig építését is. Előbb azonban a két évszázados álom, a Duna-Tisza-csatorna munkálatait kezdték meg Dunaharasztnál, 1948 márciusában. A kezdő kapavágást Tildy Zoltán köztársasági elnök végezte el, de mintha sorsa már előre ragályos lett volna: alig húsz kilométeres szakasz kiásása után abbahagyták a munkát - mindmáig. (Azóta is kb. 10-15 évenként elsóhajítja magát egy-egy szakember: "soha sem volt aktuálisabb a Duna-Tisza-csatorna megépítése, mint most" - és megint nem történik semmi.)

Tiszalökön eredetileg a Tisza medrében épült volna egy duzzasztómű, hajószilippel. Az új érában Vízerőügyi és Folyócsatornázási Hivatal névre hallgató mérnöki szervezet a hároméves terv keretében a Tisza teljes magyar szakaszát belépcsőzte (papíron), és az 5-6,5 méteres duzzasztású vízlépcsőkhöz vízerőtelepet is tervezett. Így került a tiszalöki mű bal partjára turbinaház, s lett így az egész építkezés sokáig a hazai vízepítések legnagyobb műtárgya. Felavatásán 1954-ben a főtervező Mosonyi Emil - akkor már Kossuth-díjas mérnök - a Munka Vörös Zászló Érdemrendje arany fokozata kitüntetését kapta, s egyébként is nagy "csillaghullás" volt a vízügyben. Az említett Mosonyi Emil - *van-e aki e nevet nem ismeri* - a vízerőtelep hozzátervezéséről az alábbi írta 1954-ben: *"A háború előtt még elszigetelten egy duzzasztómű létesítését vizsgáltuk, míg a felszabadulás után - átfogóbb szemléletből kiindulva, a nagyszabású szovjet vízgazdálkodási tervek példája nyomán - készítettük el a Tisza-csatornázás első tervvázlatát, s ennek keretében dolgoztuk át a legfelső lépcső tervezésének kiinduló adatait.*

Az akkori javaslat vízerőtelep létesítését elvetette. Csakis a szocialista tervgazdálkodás gazdasági szemlélete tette lehetővé, hogy a tiszalöki vízlépcsőt valóban teljes értékű korszerű művé építsük ki."

A Tisza csatornázása, azaz a mederben duzzasztással való vízszint-emelése most már három funkciós volt: víz-visszatartás a nyári kisvízi öntözési időszakra, hajóúttal biztosítása és energiatermelés. A hároméves terv keretében két változatot dolgoztak ki: egyet négy, egyet pedig három tiszai vízlépcsőre. Mindkettőben Tiszalöknél volt a legfelső, és Szegednél az alsó mű, ezeken kívül a négylépcsősben Tiszafürednél és Vezenynél, a háromlépcsősben

Tiszabónél építettek volna. Érdekes, hogy a hatvanas-hetvenes években végül is megvalósult Kiskörei-vízlépcső helyszíne akkor még nem merült fel.

Pedig, mint már eddig is látható volt, a helyszínek ezeknél a nagy műveknél hamar eldőlnék, csupán a gazdaságpolitikai akarat esetleges. A nagymarosi - az ötvenes években "visegrádi" - vízlépcső helyét is kinézték már a háború előtt, úgy tudjuk, 1941-ben. A tervezőmunka azonban csak a hároméves terv keretében indult meg, s akkor még nem kapcsolták össze a Felső-Duna problémáival.

Mindkét helyen: a Dunakanyarban, és onnan föl a Moldva torkolatáig (Dévényig) nagyon nehezen volt hajózható a Duna, különösen a Rajka-Gönyű szakaszon; a folyó egész hosszán a legtöbb hajózási zárlatot itt kellett elrendelni a Vaskapu 19. század-végi szabályozása óta. A szakemberek tudták, hogy milyen áldozatokat hoztak, hányféleképpen próbálkoztak akkor már jó hetven (!) éve a kritikus szakasz rendezésével, mégsem jutottak eredményre. A Duna-menti államok egyezménye a folyó hajózhatóságáról már 1948. augusztusában megszületett, s ez az okmány is kimondta: *"a Gabčíkovo-Gönyű szakaszon a hajózás érdekében elvégzendő munkálatok messze meghaladják azt a mértéket, melynek teljesítését ésszerűen lehetne követelni Csehszlovákiától és Magyarországtól."*

A Duna Bizottság 1950-ben (ekkor még csak 6 ország, mert Ausztria és Németország még nem rendelkezett önálló státussal...) javasolta egy közös csehszlovák-magyar Folyami Igazgatóság felállítását, hasonlóan a vaskapui jugoszláv-román és a torkolati román-szovjet közös igazgatóságokhoz. Ennek egyedül a jugoszláv küldött mondott és szavazott ellent, mondván, miért nem állították fel ezt a magyarok 1918 előtt, mikor még egyedül megcsinálhatták volna. Szegény (nem szakember) belgrádi delegátus felvetéséért megkapta az aktuális politikai kioktatást is: *"A további hozzászólók halomra döntöttek és megcáfolták a jugoszlávok képtelen álláspontját. (...) Arra a kijelentésre, hogy miért nem állította fel Magyarország az Igazgatóságot még az első világháború előtt, a magyar delegáció adott választ. Felhívta a jugoszláv delegáció figyelmét arra, hogy sok olyat alkotnak ma a népi demokratikus Magyarországon és Csehszlovákiában, amit Ferenc József alatt elmulasztottak."*

Az 5:1 arányú szavazat most is megmutatta, hogy melyek azok a nemzetek, amelyek a Szovjetunió vezetete béketáborban a haladás és a szocializmus építésének tántoríthatatlan hívei, s kik a jugoszláv nép elnyomó vezetői, akik egyéni érdekből kiszolgálják imperialista gazdáikat." - így a diadalittas tudósítás a szakma tudományos orgánumban, a Vízügyi Közleményekben.

A *Gabčíkovo* helynévvel később még sokszor találkozunk, nem is olyan soká.

A tervezések az első ötéves terv (1950-54) idején már nem voltak esetlegesek: az Akadémia kezdeményezésére a Minisztertanács 1952-ben elrendelte az Országos Vízgazdálkodási Keretterv elkészítését. Ezt a vízügy műszaki gárdája 1953-54-ben megtervezte, az Akadémia megvitatta, s a kormány 1955. októberében hagyta jóvá.

Ez a Keretterv már nem számolt az 1948-ban munkába fogott Duna-Tisza-csatorna megépítésével, annál inkább a Tisza már említett lépcsőzésével, amihez a Körösök medertározása és ezzel hajózhatóvá tétele, valamint a körbeforgalmat biztosító Keleti-főcsatorna járult.

A Kerettervnek a Dunán volt igazi újdonsága, a máig nyögött Gabčíkovo-Nagymaros Vízlépcsőrendszer első hivatalos megjelenésével, s a Duna magyarországi szakaszának további lépcsőzésével. Nagymarosra, azaz a Visegrádi vízerőműre számos változatot dolgoztak ki már addigra Mosonyi Emil vezetésével: volt olyan, amelynél mindkét part mellett vízerőtelep lett volna, s vizsgáltak egy olyan változatot is, ahol a Duna váci ágát duzzasztva a szentendrei ág vált volna "oldalcsatornává". A közös építés Csehszlovákiával először 1952 kora nyarán merült fel, de ekkor még csak ismertették egymással a felek (felek alatt itt külön-külön kormánybizottságokat és műszaki bizottságokat kell érteni) az energiahasznosítási-víziútfejlesztési elképzeléseiket. Akkor még nem kapcsolódott össze Visegrád/Nagymaros és a Felső-Duna dolga. Előbbiről a Minisztertanács 1952 májusában már építési határozatot hozott, s nem sokáig késlekedett a későbbi társ sem: az Országos Tervhivatal augusztusban terjesztette a Felső-Duna vízipítési terveit a Minisztertanács elé.

Ezt a már a magyar sajtóban többek által is publikált, 1953. áprilisi Gerő Ernő-féle vita követte, ahol az látszott meg igazán, hogy nincs az ügy Csehszlovákia és Magyarország között nyugvóponton. Akkor nem állapodtak még meg: 1954-ben azzal álltak fel a kormánybizottsági delegátusok, hogy nem döntöttek semmiben.

A rengeteg befektetett munka - már ami a nagymarosi építkezést illeti - nem volt hiábavaló: a mű építését 1960-65 közöttre tűzték ki. A beruházási okirat már tartalmazta a folytatást is: 95 km-rel lejjebb Adonynál, majd onnan további 90-nel Fajsznál terveztek újabb vízerőművet (Mohácsnál csak azért nem, mert közel volt a jugoszláv határ).

Ugyanazok a szakférfiak, akik 1937-ben még megvalósítható terveket szöttek, ekkor már a messzi távolba nézve álmodtak új és új műveket. Pedig az 1953-as új kormányprogram alapján a vízügy akkor kinevezett főnöke, Rajczy Kálmán egyértelműen fogalmazott: *"véget kell vetni annak a hibás gyakorlatnak, hogy valamely nagyobb vízi létesítmény munkálatait a befejezés perspektívája nélkül kezdjük meg."*

No ezt az egyet az ötvenes évektől átvehettük volna!