

A Balaton lecsapolása

18–19. század

A török uralom után, a 18. századi Magyarország nyílt vizekben meglehetősen gazdag volt. Elsősorban a három nagy tó, a Fertő, a Velencei-tó és a Balaton mellett hatalmas lápvidék terült el. Emellett Észak-Dunántúlon a Rába és a Marcal, Dél-Dunántúlon a Zala, a Sió, a Sárvíz, a Kapos, a Dráva és a Duna mellett találkozhatott a kortárs áthatolhatatlan mocsarakkal. Ezek megnehezítették a kereskedelmet és a közlekedést, főleg az ömlesztett áru nagy tömegben való szállítását gátolták, s nem könnyítették meg a környékükön lakók életét sem. Ezek a nehézségek a 18. századra gazdaságpolitikai kérdéssé váltak.

Mocsár a Balaton környékén

A másfél évszázados török uralom alatt még minimális vízszabályozás sem volt, ennek eredményeként a Balaton és környéke teljes egészében elmocsarasodott, s ugyanez történt a dél-dunántúli területeken is. Ebben mindenekelőtt Somogy és Tolna megyék voltak érintettek. A kialakult helyzetet súlyosbította a 17. század „kis jégkorszaknak” nevezett periódusa, amikor a hideg telek és a hűvös, csapadékos nyarak sorozata miatt a vízszint folyamatosan emelkedett. Miután nem lehetett a gabonát messzire szállítani, egyre sűrűbben létesültek malmok, a malomgátak pedig akadályozták a Balaton vízének lefolyását, visszaduzzasztva a tavat, melyet elsősorban a bővizű Zala folyó és számos kisebb vízhozamú patak folyamatosan táplált. Ugyanakkor a nagy kiterjedésű láp semmi hasznat sem hozott a területek tulajdonosainak, leszámítva a nádból szerzett viszonylag csekély jövedelmet.

A Balaton–Sió–Sárvíz vízrendszer három összefüggő mocsársorozatból állt. Az első a Balatontól nyugatra fekvő, a Balatont tápláló Zala folyó

torkolata és a Kis-Balaton környéke, a másik a Balatont körülvevő mocsarak, melyek a Sió–Sárvíz folyókban folytatódtak, a harmadik pedig a tótól távolabb, a Székesfehérvár melletti Sárútból indult ki. A tó legmagasabb és legalacsonyabb vízszintje közti különbség 3–5 méter is lehetett. A déli parton jelentkező árvizek, valamint a mocsarasodás miatt a 18. század második felében elkerülhetetlenné vált a Balaton vízrendszerének szabályozása.

Tervek a 18. században

A tervezés megindulását segítette, hogy a 18. században a háborúk miatt egyre fontosabbá vált a mezőgazdasági termékek szállítása, továbbá ebben az időszakban merült fel határozottan az osztrák örökös tartományok olcsó agrártermékekkel való ellátásának igénye is. Nem véletlen tehát, hogy Mária Terézia uralkodásának idején számos, a közlekedést elősegítő rendelkezés is napvilágot látott. A királynő 1770-ben elrendelte a magyarországi gabonakereskedelem akadályainak kivizsgálását, majd 1773-ban engedélyezte, hogy a sójövődék 1,5%-át a folyók vízrajzi felülvizsgálatára, feltérképezésére és a hajózható, illetve tutajozható folyók medrének folyamatos karbantartására használják fel.

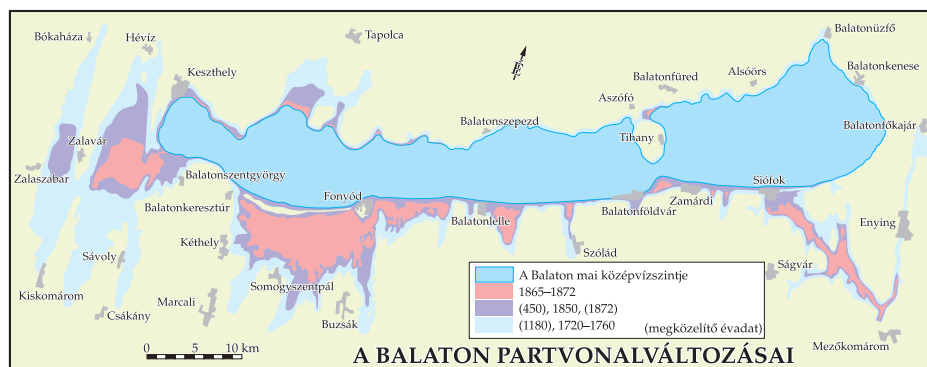
Holland, francia és angol mintára egyre több csatornaterv született. A

Balaton okozta problémákat azonban nem lehetett megoldani a teljes vízrendszer szabályozása nélkül. A Balaton lecsapolásának terve Mikoviny Sámueltól származik, és nagyrészt az ő elképzelését használta fel Krieger Sámuel 1776-ra elkészült tervezetében. Ebben szerepelt a Kapos folyó részletes leírása és szabályozási terve, a Sió szabályozása és a Balaton vízének leeresztése, a Balaton lecsapolásához szükséges tennivalók, a vízimalmokkal kapcsolatos javaslatok.

A malmok kártétele

Krieger szerint a Balaton elmocsarasodásához döntő mértékben hozzájárult a tó természetes lecsapoló árkainak feltöltődése vagy mesterséges elrekesztése, aminek okai a malmok voltak. A 18. század közepén a Sión (melynek jelentése: malomzsilip) 18 malom működött, s a malmok keresztgátjai annyira felduzzasztották a folyót – egyben a nem megfelelő átfolyás miatt mocsártengerré téve a folyó völgyet –, hogy a vizet borító sűrű növényzet miatt több hosszabb szakaszon még a folyómeder is felismerhetetlen volt. A keresztgátokkal felduzzasztott medrek nagyon gyorsan eliszaposodtak, nem tudták levezetni az esővizek, hóolvadások miatt gyakran megduzzadt folyók vízmennyiségét, így az árvízveszély állandósult.

Mindez magában hordozta az árvízvédelmet, valamint a belvízi hajózást fejleszteni szándékozó kormányzati törekvések és az ősi jogaitak védelmező malomtulajdonosok hol felerősödő, hol csituló, de állandóan jelen lévő konfliktusát. Az 1751. évi XIV. törvénycikk a malomtulajdonosok számára előírta, hogy „a folyó medrében elhelyezett malomgátjaikat hordják el, és a malomhoz külön medret ásván, a folyóvíz egy ré-



szét úgy vezessék el, hogy az elvezetés sem áradást ne okozzon, sem az innen vagy tülről közlekedő hajóknak akadályul ne szolgáljon”. Mária Terézia 1773-ban elrendelte a káros malmok lebontását. Jó néhány malmot elbontottak, de még mindig maradt elegendő ahhoz, hogy a helyzet alapjaiban ne változzon meg. Így volt ez a Balaton esetében is, ugyanis a Balaton–Sió-torkolatnál a veszprémi káptalan kétkerekű malma állt, melynek rőzséből és földből épült gátja a Balaton vizét duzzasztotta fel. Miután a tó vize csak ezen a két zúgón tudott lefolyni, a Balaton vízállásának szabályozása a mindenkori molnár kényétől-kedvétől, de mindezekelőtt malma vízigényétől függött. Ha a Balaton megáradt és a két zúgó



Samuel Krieger
(1746–1781)

nem volt elegendő a felesleges vízmennyiség levezetésére, a tó vize számos esetben könnyedén áttörte a gátat, és hatalmas árvizeket okozott.

Jóllehet a szabályozással megbízott királyi biztos, báró Sigray Károly, Somogy megye főispánja felkarolta Krieger tervét, az erőfeszítésekből végül semmi sem lett. A megvalósítást ugyanis a megyékre és a földbirtokosokra bízta, s a közhiedelemmel ellentétben a Balaton-parti birtokosok nem akartak a kiszáritott területek urai lenni, mert a lecsapolás után, a vízfelület helyén csak futóhomokos, használhatatlan földeket kaptak volna.

Régi terv – új köntösben

A 19. század elején újra előkerült a vízrendezés ügye. Már nem szándékoztak a Balaton vízszintjét drasztikusan csökkenteni, ám mindenképpen megoldást kellett találni a folyamatosan magas vízállásra. A költségkihatások és a Balaton-parti megyék érdeellentétei miatt a szabályozásból ismét nem lett semmi. Az akadozó munkára mégis ösztönzőleg hatott néhány tekintélyesebb birtokos kitartása, amit megerősített az 1807. évi XVII. törvény. Ez lehetővé tette a magánosok költségén készíthető vízrendezések társulati, társasági formában történő összefogását. És ez már hozott eredményeket.

A Sárvíz, a Sió és a Kapos szabályozásában a 19. század elejére teret nyert az a vélemény, hogy az egységes vízrendszer miatt sikeres csak a három folyó, a Kapos, a Sió és a Sárvíz csator-

Krieger Balaton-térképe

A Balaton feltérképezésében mérföldkő Samuel Krieger 1766-ban készített, kézzel rajzolt Balaton-térképe. Ez a térkép – mai fogalmaink szerint is hihetetlenül pontosan – ábrázolta először hitelt érdemlően a tó partvonalát. Mérete is impozáns, a Magyar Országos Levéltárban található példány 272×65 cm-es. Címe szerint a Balaton tavát, környékének helyzetét, a vízvezetés és a hajózhatóság megteremtésére kidolgozott tervet mutatja be. A térképen Krieger három színnel jelölte a lecsapolási terv fokozatainak megfelelő vízmélységvonalakat, ezek lennének a lecsapolás utáni majdani partok. Láthatóak a birtokhatárok is, és egy, a Zala folyó torkolatától a Sió torkolatáig berajzolt hajózható csatorna. A terv két célt szolgált, a hajózás megteremtését, biztonságát, ugyanakkor a vízpart szabályozását és termőterület elhódítását. A víz leeresztését három ütemben, egy (1,9 m), kettő (3,8 m) majd három öl és két láb (6,3 m) szintcsökkentéssel javasolta.

A térképen két csatorna vonala is látszik. Az első a Zala folyó torkolatától Balatonhídvégnél kezdődik, majd Fenékpusztánál elágazik és a tihanyi révig húzódik, majdnem párhuzamosan haladva az északi parttal. Innen a csatorna dél-

re fordul, átvezet a déli part felé a Sió kifolyásáig. A térképen a „Zala folyó hajózható csatornája” címet viseli. A másik csatorna „a külvizek részére” felirattal a déli parton húzódik a Tihanyi-félsziget déli partszakaszáig, feladata szerint a déli part befolyó vizeit gyűjtené össze, és a lecsapolás után megmaradó mélyebb vizekre vezetné. Két hidat látunk még a két kifolyásnál, az egyiket a Zala folyón átívelve Balatonhídvégnél, a másikat a Sió torkolatánál, Foknál (ma Siófok).

E térkép az egy évtizeddel később, 1776. július 6-án benyújtott tervezethez tartozott, melyet a tihanyi apátságban, báró Sigray Károly, Somogy megye főispánja elnökletével ülésező Balaton-szabályozási Bizottság kapott meg. Még az év májusában báró Sigray királyi biztos révén felterjesztette Krieger a kancelláriához tervezetét, melyen Mária Terézia aláírása felett az olvasható, hogy „Diesen nebenfindigen Bericht des Ingenieur Krieger theile Ich der Kanzley zum dienstlichen Gebrauch mit” [Krieger mérnök ezen mellékletként található jelentésének kancelláriai szolgálati felhasználásával egyetértek – Ford. Virág Á.]. Az aláírás dátuma 1776. május 1. A királynő személyes láttatkozása mint legfelsőbb jóváhagyás mindenképpen arra utal, hogy a Balaton-problémát kiütető figyelemmel követték a kormányzati szervek.

Krieger térképének tíz évvel későbbi másolata

H. I.



Zala Megyei Levéltár

názása lehet. 1810-ben megalakult az első társulat, a Nádorcsatorna Társulat. A munkálatokba 1819-ben bekapcsolódott Beszédes József, a 19. század első felében végzett vízrendezési munkák talán legnagyobb alakja. (A Sárvíz-csatorna megépítése, a Balaton, a Sió, a Sárvíz és a Kapos szabályozási elképzelései után a Fertő tó és a Hanság lecsapolásával is foglalkozott.) Beszédes négy év alatt elkészítette mérnöktársaival a Kapos rendezésének terveit, így a Sió és a Sárvíz – 176 km hosszú – szabályozása 1825-re, a Kaposé 1839-re befejeződött.

Vita a lecsapolás körül

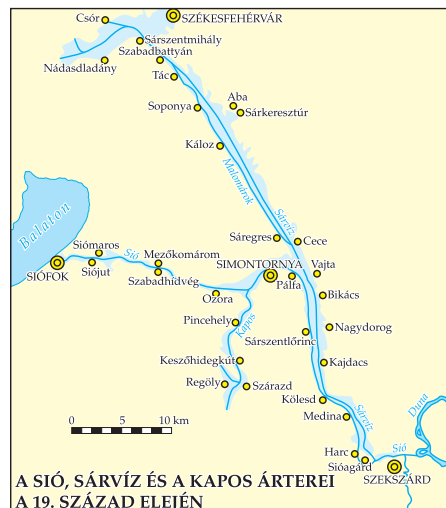
Miután a Sárvíz és a Sió mocsarainak lecsapolása sikeresen megvalósult, az országgyűlés törvényt fogadott el a Sárvíz-csatorna gátjai, valamint a töltések fenntartásáról és javításáról (1827. évi XXXIII. törvény). Ebben elrendelték a Balaton árvízi szabályozását és az ehhez nélkülözhetetlen Sió és Kapos csatornázását, melynek megvalósítását az itteni birtokosok nem szorgalmazták. Beszédes József kapta azt a feladatot, hogy *készítsen egy tervezetet a lecsapolásról*. 1834-ben ismertette elképzeléseit: majdnem 4 m-rel (3,8 m) akarta a vízszintet lecsökkenteni. Ekkor egy 336 km²-es vízfelület maradt volna meg. (Összehasonlításképpen: a jelenlegi vízfelület mintegy 600 km².) Ezután azonban ismét aszályos évek következtek. A több évig tartó szárazság miatt a víz felszíne mintegy 1 m-rel apadt, így egyrészt ezért, másrészt miután Beszédes – Kriegerhez hasonlóan – a Sió összes malmát le akarta bontatni, a malomtulajdonosok ellenállása miatt a lecsapolás munkái folyamatosan halasztódtak. Miután a vízszint 1839 után ismét emelkedni kezdett, 1842-ban visszatért Beszédes szabályozási tervére.

A megalakuló lecsapolótársulatokban különböző nézetek ütköztek, végül a lecsapolókkal szemben a *vízszintszabályozás hívei* győztek. Nem volt ez könnyű győzelem, mert a mocsaras partvonalú Balatonról a 19. század első felében a környékén lakók véleménye az volt, hogy a tó „egészségtelen gőzt bűzölgő”, vagy haszontalan és gyilkos „álló víz”. Tehát a lakók – legalábbis egy csoportjuk – mindenképpen a kiszáritás mellett volt.



Beszédes József (1787–1852) vízépítő mérnök, az MTA első mérnök tagja (1831). Tolna, Veszprém, Komárom, Pozsony és Nyitra vármegyékben végzett vízrendezési munkálatokat, nevéhez fűződik a Sárvíz, a Kapos és a Sió szabályozása (1816–1825). Legjelentősebb munkája a Dunán 1820–1825 között az egységes árvédelmi töltések megépítése (itt 120 ezer hold ármentesítése a Sárköz gazdasági felemelkedésének alapjává vált)

A Balatonon a keszthelyi Festetics családnak köszönhetően meglehetősen élénk volt a hajóforgalom. Majdnem 40 különböző méretű hajó tartozott az uradalmukhoz, a legtöbb hajó a fenéki műhelyben készült komp volt, mely 15 helyen szállította át a tavon átkelni szándékozókat. Hajóparkjuk leghíresebb egysége a hajóács-remekműnek tartott 90 láb (mintegy 27 m) hosszú, 1796–1797-ben épült kétárbocos Főnix gálya volt, mellyel Balatonakarattyára szállítottak bort és fát, visszafelé pedig – mintegy 43 tonna – sót. Rakományát közben árulta is, közeledtét ágyúlovással jelezte, ekkor a parti falvak lakói beveztek az áruért. A Balaton legnagyobb fából készült hajójának méreteire jel-



A SIÓ, SÁRVÍZ ÉS A KAPOs ÁRTEREi A 19. SZÁZAD ELEJÉN

lemző, hogy fedélzetén 400 fős mulatságokat is rendeztek.

A vasútépítés szerepe

Az 1860-as évekig a Balaton és vízrendszere szabályozásának céljai közül – ha nem is egy időben – a legfontosabb a Balaton–Duna összeköttetés volt, a belvízi hajózás megteremtése és ezzel együtt a balatonfüredi kikötő biztonságosabbá tétele. Emellett ugyanilyen súllyal szerepelt a Balaton körüli – mindenekelőtt a dél-balatoni mocsarak lecsapolásával – termőterület kialakítása s bekapcsolása a mezőgazdasági művelésbe. Amikor a Déli Vaspálya Társaság 1858-ban megkezdte az *Adriáig vezető vasút pályájának építését*, egy teljesen új probléma is felvetődött. Ugyanis alacsony vízállásnál vásárolták meg a vízparti földterületet, s így tulajdonképpen ártérre tervezték és építették a pálya első nyomvonalát, az emelkedő vízszint a már elkészült pályaszakaszt 1860 és 1862 között megrongálta, 1862-ben a tavaszi jégzajlás hatalmas, helyenként kétméteres torlaszokat emelt, alámosva a töltést. A forgalom elakadt.

Nem véletlen, hogy a társaság erős lobbizásba kezdett már 1860-ban. Ekkor a kancelláriához fordultak a tó vízszintjének végleges és megnyugtató szabályozásának tervével, s a kancellária ennek alapján rendelte el a Sió-csatorna és zsilipjének megépítését. A Balaton vízszintjének megnyugtató szabályozása ismét, immáron véglegesen felmerült, s ezt csak a Sió-csatorna zsilipjének 1863. október 25-i megnyitásával sikerült megoldani. Ezzel radikálisan csökkentették a vízszintet, ami viszont a Balaton nyugati részén, a Zala folyó torkolatánál, a Keszthelyi-öbölben, illetve a Kis-Balaton térségében vetett fel újabb problémákat. A Sió-csatorna megépítésével a Balaton lecsapolása ekkor már nem merült fel, hiszen a turizmus hihetetlen gyors ütemű fejlődése, a szabadidő és a szabadrendelkezésű jövedelem növekedése a Balatont *üdülővézzé alakította*, s a lecsapolótársulatok helyett a komoly település- és turizmusfejlesztést előmozdító fürdőegyesületek lettek a főszerep.

HALÁSZ IMRE