

## Tisztelt Ünneplő Közösség!

Amikor Gróf Széchenyi István 1820-21-ben ezredével Debrecenben állomásozott, sokfelé megfordult a Tisza-völgyében. Egész életén át kísérte az itt tapasztalt por, sár, mocsár és szegénység emléke. Mint az országgyűlés által kirendelt kereskedelmi bizottság tagja már 1827-ben találkozott a Tiszával kapcsolatos kérdésekkel. Az 1830-as nagy árvíz a Tisza-szabályozás feladataira hívta fel a figyelmét. Ettől kezdve egyre gyakrabban hagyta ott a politikai- és társadalmi élet színterét, Bécset és Pozsonyt, hogy a hazai állapotokat jobban megismerje. Világosan látta, hogy az ország felemelkedésének legfőbb eszköze a közlekedés és a kereskedelem fejlesztése. Ezért gazdaságpolitikai működésének legjelentősebb eredményei kivétel nélkül kapcsolatba hozhatóak vízügyi-műszaki elképzeléseivel: a dunai és balatoni gőzhajózás megindítása, az óbudai hajógyár alapítása, állandó híd építése a Dunán és a Tisza szabályozásának a megindítása.

A 18. században az egyes megyék és birtokosok már számos helyen végeztek szerte az országban vízszabályozásokat, de a kellő tapasztalat és szakértelem hiányában készült és nem gondozott művek többnyire hatástalannak bizonyultak. Az 1842 óta ismétlődő tiszai árvizek ráirányították a figyelmet a Tisza-völgyére. A Tisza melletti megyék több szabályozási javaslatot, részterveket terjesztettek a nádor elé. 1845 nyarán József nádor közbenjárásával az uralkodó Széchenyit nevezte ki a Helytartótanács mellett felállítandó Közlekedési Bizottság elnökévé, aki elfogadta a megbízatást, hogy végre tudja hajtani a Tisza szabályozását. Széchenyi megbízatása nem volt egészen hátsó gondolatok nélküli, egész idő alatt a kormány titkos megfigyelése alatt állt. Ennél is súlyosabb megaláztatást jelentett számára a magukat hazafiaknak tartó ellenzékieskedők magatartása. Szemükben a kormányhivatal elfogadása bűn volt. Kinevezése után, amikor Bécsből Pestre érkezett kocsiját sárral dobálták meg. Naplóbejegyzéseinek tanúsága szerint Széchenyi nem hátrált meg a nehézségek láttán, hanem annál nagyobb erővel látott hozzá célja megvalósításához.

Az első tiszai agitációs körútja (1845. szeptember 27- október 16) igazolták optimizmusát. A Tisza-völgy népe nagy lelkesedéssel fogadta. A megyék

küldötteivel folytatott tanácskozásokon meggyőzte az érdekelteket arról, hogy a munka csak a rendelkezésre álló valamennyi erő összefogásával, a helyi társulatok közös erőfeszítésével és a kormány támogatásával végezhető el. Sikerült az eddig egyes vidékek helyi ügyeként kezelt problémát országos üggyé tennie. Az első tiszai agitációs körút eredményeként került sor a Tisza-völgyi Társulat megszervezésére, s ennek tapasztalatai alapján írta meg Széchenyi a Tisza szabályozásáról szóló röpiratát, amely 1846 januárjában „Eszmetöredékek különösen a Tisza-völgy rendezéséről illetőleg” címmel jelent meg. A Tisza-völgy mai értelemben vett fogalma Széchenyinéél jelenik meg először a magyar vízügyi irodalomban. Felfogása szerint a Tisza-völgy fogalmán nem csupán a Tisza-völgyét és a folyó árterét értette, hanem „mindazon folyók és vizek ágyait és kiöntési lapályait, melyek a Tiszába omlanak”. Ez a program volt első történelmünkben, mely az ország legelmaradottabb, legtöbbet szenvedett részének, az Alföldnek a felemelkedését tűzte ki céljául.

Az 1846 januárjában megalakuló Tisza-völgyi Társulat műszaki igazgatójává Vásárhelyi Pált nevezte ki, akit megbízott a szabályozási tervek kidolgozásával. Az érdekeltek a Széchenyi által megfogalmazott „Szerződvényben” kötelezettséget vállaltak arra, hogy a rájuk származó előnyök arányában részt vállalnak a költségek fedezéséből és az esedékes pénzüsségeket befizetik a Társulat pénztárába. A Társulat „Szerződvényét” és „Alapszabályát” Széchenyi bemutatta a nádornak, majd a király elé terjesztette. A vázolt előkészítés után nagy energiával előteremtette a munkálatok megkezdéséhez szükséges pénzalapot. Vásárhelyi Pál kidolgozta a Tisza-szabályozás tervét, amelyben hangsúlyozta, hogy a Tisza szabályozását nem lehet egyes szakaszokra szorítkozva megoldani, hanem a Tisza-völgy egységes „általános” rendezésére van szükség. A tervben 101 kanyarulat átvágása szerepelt. A szabályozás megkezdését Tiszadobnál javasolta elkezdni. Vásárhelyi a sorozatos üléseken kialakult viták során, terveit védelmezve 1846. április 8-án szívszélhűdés következtében meghalt. Ezt követően a szervező munka zöme Széchenyire szakadt.

„A Tisza lesz a halálom, de nem bánom, megnyugszom, legalább enyéim közt halok el” írta Naplójába 1846. július 2-án.

Széchenyi második tiszai útját 1846 nyarán tette meg, amikor a folyó menti vármegyék vízszabályozási társulataival találkozott. A nevezetes napot 1846. augusztus 27-ét a következőképpen írta le:

„ Gyönyörű idő. Ezer aggály közepette ma megkezdődik a munka Dobnál és Szederkénynél-micsoda elementális erővel! Megyek a templomba. Istenem, minden a te kezében van! Adj nekünk szerencsét, mert a mi tudásunkkal és ellentéteinkkel semmit sem fogunk elérni! Ámen.”

Széchenyi még egyszer 1847 szeptemberében harmadik tiszai útján ellenőrizte a munka állását. A szabályozási munkálatok a pénzügyi források hiányában félbeszakadtak, de eredményeként 107 km hosszú, de többnyire még befejezetlen töltésszakasz készült el, amely országrésznyi területet védett meg az árvizektől és adta át ezen területeket a mezőgazdasági termelésnek illetve munkalehetőségeket biztosított az ott élők számára.

A Széchenyi által elkezdett munkát az 1879.évi nagy tiszai árvíz után fejezeték be. A lecsapolások és vízszabályozások következtében Magyarország összesen 4,1 millió katasztrális hold, ármentesített, mezőgazdaságilag hasznos új területhez jutott, amelyből 3 millió a Tisza-völgyére esett.

A hálás utókor Tizadobon emlékművel tisztelgett Gróf Széchenyi István és Vásárhelyi Pál műve előtt. A Széchenyi emlékművet ezen a helyen, ahol a hagyomány szerint a folyószabályozás megkezdődött 1865-ben avatták fel. Az obeliszk talpazatán Szász Károly verse méltatja a legnagyobb magyar érdemét.

„Két hatalom versenge soká e róna bírásán,

Emberi szorgalom és vizek ős eleme,

Széchenyi lett a bíró, a Tiszát medrébe szorítá

Szózata s a nagy tér ím szabad s a miénk.”

A Vásárhelyi Pál munkáját méltató dombormű 1969-ben készült el, amely Grantner Jenő alkotása.

Köszönöm a megtisztelő figyelmüket!