

KOVÁCS SÁNDOR

HÁNYATOTT SORSÚ MAGYAR EMLÉKEK A FEHÉR-TISZA VÖLGYÉBEN

Rahó városközpontjától pár kilométerrel északabbra, Tiszaköznél (*Usztyi-Reki*) átkelve a Tisza-hídon nap mint nap megfigyelhetjük a szőke Tisza legendás születését. Itt, a Fekete-havast (*Csornohora-hegységet*) két oldalról átkarolva egyesül a Fekete- és a Fehér-Tisza. A két folyóág nem véletlenül kapta a nevét. Ha az esőzések vagy az áradás miatt nem zavaros a vizük, szemet gyönyörködtető látvány a fehér és a fekete árnyalatú vizek testvéri ölekezése. A két különböző színű vízszalag még hosszú tízmétereken át egymással kacérkodva fodrozódik, a déli irányba továsiető vízpántlikák káprázatos módon próbálják megőrizni önállóságukat. Majd a megszülető szőke Tisza virgonc ifjúként, harsány csobogással nyargal a bárányfelhős, kristálytisza kék égbolt alatt az irdatlan, szótlán hegyek között.

A MAGYAR GROSS-GLOCKNER ÉS A DARÁNYI-EMLÉKKŐ

A Fehér-Tisza völgyében kelet felé visz az utunk. Ez az út a kis magyar világ idején, felhasználva a korábbi hegyi utakat, egy korszerű magashegyi műút részévé vált. A magyar Gross-Glocknerként (*Ausztria legmagasabb pontjára vezető panorámaút*) emlegetett, Rahó–Hóvár(*Hoverla*)–Tiszaborkút háromszöget alkotó, fantasztikus szépségű környezetben épült, 90 km-es hegyi panorámaút legmagasabb pontja elérte az 1800 m-es magasságot. Az út Tiszaköztől a Fehér-Tisza mentén haladt, majd a Hóvár(*Hoverla*)-patak völgyében érte el a Hóvár-nyerget (*Szidlovina, 1537 m*), onnan a Kőhavas (*Pietrosz, Pietrosz, 2020 m*) lábát, valamint a Borkúti Mencsulon (*Kvasziv Muncsel, 1305 m*) épült tejjgazdaságot, és az akkoriban országos híru cserkész menedékházat érintve a Kevele-patak völgyében csatlakozott a Rahó–Kőrösmező–Tatár-hágó országútba.

Tulajdonképpen a magyar kormány felújította az 1900-as évek elején, a hegyvidéki akció keretein belül a hegyi tejjgazdaságokhoz kiépített magas-hegyi utat. Erről annak idején a *Budapesti Hírlap* 1909. szeptember 12-i száma így tudósított:



Tiszabockút



Magas-hegyi tejjgazdaságokhoz kiépített magas-hegyi utat.

Magas-hegyi tejjgazdaságokhoz kiépített magas-hegyi utat.



Magas-hegyi tejjgazdaságokhoz kiépített magas-hegyi utat.

Mencsul-üdülőttelep 1384 m

*Régi képeslapokon a mencsuli üdülőttelep és a tejjgazdaság.
(A szerző gyűjteménye)*

„Pirkner János miniszteri tanácsos, országos állattenyésztési főfelügyelő vezetésével birtokosokból és nagyobb uradalmak vezető gazdatisztjeiből álló társaság volt a máramarosmegyei havasokban, hogy ott a földmivelési miniszter által kezdett reformot a helyszínen tanulmányozza. (...)

E kirándulás egyuttal alkalmul szolgált arra is, hogy az e havasokon kiépített s 20 kilométernél hosszabb úthálózat kiépítését jelző emléktáblát, a mely röviden jelzi, hogy az ut 1909-ben Darányi Ignác minisztersége idején épült, s a melynek alapot egy szikla-lap szolgáltatott, Pirkner János a társaság jelenlétében, beszéd kíséretében leleplezze s az utat létesítő állami erdészeti tisztikar gondozásába ajánlja.”

Ez a szép emlékjel még ma is megtalálható. A Nagy Szecsőlyről (Sesul, 1727 m) a Kőhavas irányába kb. 2-3 km-re a nyeregben, az út jobb oldalán áll az a szikla, melynek oldalát emléktáblává alakították. Rajta szép, kalligrafikus írással ez a szöveg olvasható:

***A havas a mezőgazdaság költészete.
Ez az út épült Darányi Ignác
földmivelésügyi miniszter rendeletére
1909. évben.***



*A Darányi Ignác emlékére készült felirat a szikla oldalán.
(Bíró András felvétele)*

A *Magyar Turista Élet* 1941. március 30-i számából kiderül, hogy az út még három évtized múltán is jó minőségű volt:

„A Preluka majortól pompás kocsit kapcsolódik abba a kocsitba, amely a Kevele völgyön át jön fel a Mencsul alatti állami tejjgazdasághoz. Árnyas erdőn halad szeliden emelkedve, míg az erdő kitisztul és egyszerre bontakozik ki a mencsuli állami tejjgazdaság épületesoportja. Legmagasabban egy emeletes turistaszálló áll. (...) A mencsuli tejjgazdaságtól megy tovább a Kevelevölgyből feljövő autótút a Szesul és Pietrosz közötti nyeregbe, ahol emléktábla hirdeti, hogy az út 1909-ben épült, Darányi Ignác földművelésügyi miniszter rendeletére. Az utat a háború alatt a hadvezetőség kijavíttatta és ma könnyű autóval jól járható.”

Nos, ennek ellenére a magyar állam az utat az 1940-es években felújította. Sajnos a korábban említett, magyar állami pénzen épült magashegyi utakhoz hasonlóan ez is a szovjetrendszer hanyagságának vált áldozatává. Az általunk az ezredforduló után bejárt útvonal ma már csak romjaiban emlékeztet egykoron volt minőségére.

Mindemellett 1943-ban a Fehér-Tisza völgyében megkezdődött egy keskeny nyomtávú vasút építése. A fehér Tiszaágba torkolló patakok völgyében korábban a fakitermelési céllal megépült kisvasutakat kapcsolta össze. A 16 km-es vonal Tizsaköztől a Hóvár-patak torkolatáig vezetett. Még a szovjet korszakban is jól működött, személyforgalmat is lebonyolított. Ám az 1970-es árvízkor nagyon megrongálódott és a hatóságok felszámolták. Úgy vélték, nincs rá szükség, a közúti fuvarozás jóval előnyösebb. A hatalmas rönkszállítók aztán megadták a kegyelemdőfést a szépen kiépített közútnak. Karbantartásukkal ugyanis nem törődtek.

A TUTAJOZÁS

Az erdő ősidők óta az embereket nem csupán építőanyaggal látta el, hanem vadjaival, gombáival, bogyóival etette, tűzifájával melegítette, és még a hódító ellenség elől is elrejtette. Ezért az itt élők megtanulták tisztelni a megélhetésük alapelemévé vált erdőt. Az erdészet szakértelmet, gondoskodást igényel. A fa kitermelése, elszállítása pedig még ma is a legnehezebb munkának számít. Évszázadokkal ezelőtt a legkézenfekvőbb megoldásként kínálkozott a fa úsztatása – a tutajozás. Mivel a tutajozáshoz bőséges vízmennyiségre van szükség, a sekély, hegyi patakokon ez csakis a víz felhalmozásával valósítható meg. Természetes formában ennyi víz csupán a tavaszi olvadáskor, mintegy 3–4 hétig, vagy árvizek idején biztosított. Az állandó faúsztatás vízduzzasztás nélkül tehát lehetetlen, ezért a megfelelő völgszűkületeknél gátakat (*klausura*) építettek, és a patakok vizét az így kialakított víztárolókban gyűjtötték össze. A faúsztatás céljaira a máramarosi folyóvölgyekben a 20. század elejéig 24 vízzárda, 2 duzzasztó, 7 bukógát, 7 zár- és eresztőgát, valamint a gázlók kialakulásának megakadályozására 7 uszagereb épült. Ezek a vízfogók a faúsztatási szerepük mellett az árvizek megelőzését szolgáló vízszabályozás funkcióit is betöltötték. A gátróházak mellett általában turistaszállás is épült.

Amikor a tutajok összeállítása befejeződött, a gátak zsilipeit a gátrók felnyitották, és a lezúduló víz magával ragadta az ötpercenként elindított tutajokat. A tutajok helyes irányba terelését a meder padozatos kiépítésével – a surrantókkal érték el. Sok esetben az adott vízgyűjtőben a vízmennyiség kevés volt ahhoz, hogy a tutajokat az Alföldre levigye. Ezért a szomszédos patakvölgyekben szintén épültek gátak, és a már lankadó vízenergia ezekből a tárolókból merített új erőt. A gátrók precíz együttműködése nélkül



*Vizfogó gát a Hóvár-patakon. (Régi képeslap a szerző gyűjteményéből.)
Félfeszes tutajtalp. (Adolf-Szederjei Ágnes gyűjteménye.)*

azonban ez elképzelhetetlen lett volna. A víz általában két nap alatt pótlódott újra. Hetenként kétszer, szerdán és szombaton szigorú menetrend szerint volt zsilipnyitás.

A faúsztatásra használt tutajok legkisebb láncszeme a talp, vagy ahogyan a ruszinok nevezték – a darab volt. Alapjában véve fenyőfából ácsolták, vagy a tölgyfa kivételével más lombos fafajtából. A tölgyeket csak a fenyőfákkal vegyesen lehet úsztatni. A szálfákat vékonyabb végükkel egymás mellé fektetve facsapolással rögzített összekötő keresztgerendával – úgy nevezett feszes kötéssel – kapcsolták egybe. Ez volt a trapéz alakú talp eleje. A keresztgerendára erősítették a kormánylapátokat, vagy itt helyezkedtek el az irányítást póznákkal végző tutajosok. A máramarosi folyóvölgyekben leggyakrabban félfeszes kötésű talpakat ácsoltak, azaz a keskenyebb végüknél feszes kötést, a hátsó végüknél mozgó kötésként tűzön piritott mogyoró- vagy fenyőgallyakból sodort gúzsköteleket használtak. A mozgó kötés a talp hátsó részén a rönkök egymásra torlódásával megkönnyítette a tutaj manőverezését a klausurán, a hidak alatt történő áthaladásakor vagy egyéb szűkületekben. A félfeszes kötésű talpak gúzskötelekkel való összekapcsolásából alakult ki a bokor. Az egy bokorba köthető talpak száma és maximális hossza a fa méreteitől, a meder szélességétől, valamint a víz mélységétől is függött. A nagyobb tutajokon már több kormánylapát, vezértalp, fékezőtalp és firtalp is volt. A tutajbokrokat Nagybocksón, illetve Bustyaházán alakították át feszes kötésűekké, néha 5-6-7, sőt 8-at is egymás utáni kötésekbe egyesítettek. A tutajokon Tokajba, Szolnokra, Szegedre fát, zsinolyt, deszkát, sőt is szállítottak. A legnehezebb munka a sókockák szállítása volt.



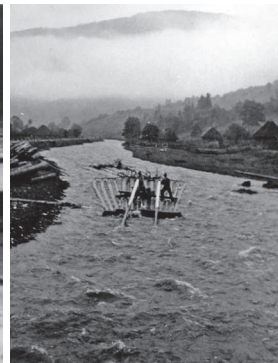
Rakó kőenyéke



Kvársény-duzzasztó

Régi képeslap a szerző gyűjteményéből. A jobb oldali archív felvételen jól kivető a klausura surrantója. (Adollf-Szedzerjei Ágnes gyűjteménye)

A tutajosok élete sajátos világ volt. A máramarosi tutajok legtávolabbi úticélja Szeged volt. Az út kb. egy hónapig tartott. Nap mint nap a tutajon éltek, ahol földdel felszórt tűzhelyet alakítottak ki, elemóziás tarisznyájukat az átnedvesedés elkerülése végett a tutajon felállított póznára akasztották. Virradattól sötétedésig figyelték a vizet, a tutaj viselkedését, követték a szeszélyes folyó kanyarulatait, és csak éjszakára kötöttek ki, mindig egy jól ismert szálláshelyen. Minden tapasztalatuk és körütekintő kormányzásuk ellenére előfordult, hogy vízimalomnak vagy egy híd pillérének ütköztek. Ilyenkor nemcsak a rakomány elvesztése okozott fejfájást, hanem a vízi molnárok és egyéb örök szidalmak elöl is menekülni kényszerültek, ezért a



A bal oldali archív felvételen egy tutaj halad át a klausura surrantóján. A jobb oldalin két talpból álló tutajbokr. (Adollf-Szedzerjei Ágnes gyűjteménye)

szállítmány vízből való kihalászása szóba sem jöhetett. Az ütközések okozta kárt a fuvaroztató jóvá írta, ezért gyakran előfordult, hogy a tutajosok néha maguk dobtak ki egy-egy sókockát egy jól megjegyezhető helyen. A rakománnyal és a tutajjal való elszámolás után, hazafelé gyalogolva a kibott sókockákat megkeresték, és a Tisza-parti magyar lakosoknak a kereskedelmi árnál olcsóbban adták el. Az ilyen alkalmak nemcsak az üzlet céljait szolgálták, hanem a ruszinok és a magyarok közötti kapcsolatteremtés nagyon fontos láncszemei voltak. A tutajosok a távoli vidékekről híreket, meséket, regéket hoztak, és a helyiektől újabbakat merítve vitték azokat tovább. Így valósult meg a korabeli hírcsere. A tutajosok és a helyiek ismeretségéből nem egyszer barátságok, szerelmek, sőt házasságok is köttettek.

Valaha a faúsztatást a Fehér-Tisza völgyében szinte minden mellékágon vízfogók segítették: a Bogdány völgyében (neve Lolin), a Hóvár völgyében, a Tarkás (*Balzatul*, *Balcatul*) völgyében, az Asztag (*Sztohovec*) völgyében (neve Hűvös), a Vaszkul völgyében, a Sós-kás (*Scsaul*) völgyében, a Borvíz (*Kvasznij*) völgyében (neve Kvaszna).

A tutajozás alkonyán, a múlt század '50-es éveinek végén a fa szállításának perspektíváját a közúti fuvarozásban látták. A létesítményeket a sorsukra hagyták. Az időjárás, az árvizek pedig lassan lerombolták azokat. Ennek tudható be, hogy sajnos ma már a víztárolóknak, vízfogóknak, gátaknak csupán a nyomait láthatjuk.

A VÍZHASZNOSÍTÁS MÁS FORMÁI

Talán kevesen tudják, hogy a vízenergia-hasznosítás és a vízgazdálkodás fejlesztése érdekében a világon először Magyarországon mérték fel az ország vízerőkészletét. Az 1897–1904 közötti felmérést Viczián Ede vezette. A máramarosi folyók és a domborzati-éghajlati viszonyok felmérését, majd később a lehetséges vízerőművek megtervezését Jankó-Brezovay Miklós vízügyi szakember végezte el. Tanulmányát 1918-ban benyújtotta a vízügyi műszaki szolgálat főnökének, Kvassay Jenőnek. A tanulmányban Jankó-Brezovay a máramaros-ugocsi térségben 77 vízerőműtelep (ezek közül 49 a mai Kárpátalja területén) tervét készítette el, amelyek évente összesen 1,3 milliárd kWh elektromos áramot termeltek volna. A tervezett erőművekhez tartozó víztárolók összkapacitása meghaladta a 300 millió m³-t. Ezek a tárolók a pusztító áradások kialakulását vitathatatlanul jelentős mértékben meggátolták volna és segítették volna az alföldön az öntözést. A

225 millió pengő összköltségvetésű tervezet alapján 1 kWh villamos energia előállítására kb. 20 fillérbe került. A szakdolgozat az ország feldarabolása után elveszett. Kárpátalja visszacsatolása után, 1939-ben a szerző eredeti jegyzetei alapján munkáját a *Vízügyi Közlemények* 1939/3–4. számában újra publikálta.

Valamennyi ide vonatkozó tervet terjedelmi okok miatt nem tudunk ismertetni, de azért egyiket-másikat, annak ellenére, hogy nem a Fehér-Tisza völgyében van, mindenképpen közre kell adnunk.

Domb és Tarackraszna térségében a békebeli magyar vízügyi tervek szerint a mai Kárpátalja legnagyobb vízerőműve épült volna fel. A Tarac folyón és a Kraszna-patakon egy-egy 1300 m-es, föld alatti alagúttal összekötött tároló volt tervezve, melyek befogadó képessége összesen elérte a 140 millió m³-t. A felduzzasztott víz a Kraszna-patak gátjától egy 10,7 km-es üzemvízalagúton jutott volna a Dombónál megépített turbinaházba. A vízerőmű évi 142 millió kWh villamos energia termelése mellett a víztároló mintegy 250 000 katasztrális hold mezőgazdasági terület öntözését is ellátta volna.

A megvalósításra Trianon miatt nem kerülhetett sor. Persze, ezek csodálatosan szép tervek, de a magyar kormány úgysem valósította volna meg ezeket – szinte hallani lehet a rosszmájú megjegyzéseket. Azonban ez tévedés, az anyaországhoz történt visszatérés után a magyar kormány azonnal hozzálátott a tervek egy részének megvalósításához. Az MTI már 1939. szeptember 9-én tudósított magas rangú politikusok és szakemberek helyszíni szemléről, de egyben a terveket is ismertette: *„A duzzasztómű Királymezőtől Tarackrasznaig terjed és 13 kilométer hosszú lesz. A vízgyűjtőmedence előzetes számítások szerint évenként két ízben telik meg, még pedig tavasszal és ősszel. A folyó medre mellett jobbról haladó országutat és a baloldalon haladó kisvasutat teljesen át kell építeni. Ezzel kapcsolatban érdekes tervek készülnek a jövőben. A 70 méter magas gáton az országuti közlekedést és a vasuti forgalmat esetleg emelő útján bonyolítják le, amelyet a vízmű energiájával emelnek fel a magasba. A 20-30 millió pengős költségből 15 millió pengőt munkadíjakra fordítanak. A munka négy évre terjed, amely idő alatt legalább ezer munkást lehet itt foglalkoztatni.”*

1940. június 7-én a távirati iroda már a munkálatokról számolt be: *„Azok a hatalmas terjedelmű munkák, amelyek egyfelől a Kárpátalja vízi erőinek értékesítése, másfelől az Alföld öntöző gazdálkodásának lehetővé tételére még a múlt esztendőben megindultak, a téli és koratavaszi szüneteltetés után ismét teljes erővel megindultak. A Tarackraszna és Királymező között épülő 70 méter magas óriási-duzzasztó építése gyors ütemben halad előre. Ugyancsak serényen dolgoznak a Talabor völgyében Vulsána mellett; továbbá a*

Nagyág völgyében épülő kisebb méretű völgyzáró gátak előkészítésén is. A tervszerűen folyó munkálatok több esztendőre biztosítanak jelentős kereseti lehetőséget a környék szegénysorsu lakosságának.”

Tehát a Tarac folyón Európa egyik legnagyobb duzzasztójának az építése folyt. A létesítménynek hármas szerepet szántak: vize öntözési, energiatermelési célú felhasználása mellett a Tisza hajózhatóságát is biztosította volna. 1939 augusztusában erről a korabeli filmhíradó is beszámolt.

Az MTI második tudósításában szó esett egy másik beruházás megkezdéséről is. Mégpedig a Talabor és a Nagyág folyókon építendő víztárolóról és erőműről.

Alsóbisztra és Égermező között, azon a helyen, ahol a Talabor és a Nagyág folyók medre a legközelebb van egymáshoz, a két folyó völgyét csak a Bovcár-hegy választja el. Ennek a vízerőműnek a tervét annak idején szintén Jankó-Brezovay dolgozta ki. A *Pesti Hírlap* 1911. szeptember 22-i számában ismertette is az erőmű lényegét: „A Nagyággal majdnem párhuzamosan haladó Talabor folyó mindenütt jóval magasabban van a tenger színe fölött, mint a Nagyág. Van egy pontja a Talabornak, amely 175 méterrel van magasabban, mint a vele szemközt levő Nagyág megfelelő pontja. Ez a pont a talaborvölgyi törvényhatósági ut 42 km. szakaszánál a régi Bócára telepnél van, amelyet most Rákóczi-szállásnak neveznek. Itt tehát ha ca 2–3 km-es alagutat fúrnak, akkor átfolyó csatorna létesül, melynek 140 méter esése lesz a föld színéig. Ezen körülményeket egybevetve, Papp Simon és Jankó Miklós fölmérnök előmunkálati engedélyért folyamodtak, hogy ott magyarányú vízművet létesítsenek. Az eddig kidolgozott tervek szerint 18.000 lóerő lenne a vízmű útján nyerhető s a tervezők az építési költségeket 8–9 millió koronára teszik. Az engedélyezési eljárást már megtartották.”

Sajnos ennek a tervnek a megvalósítását is a trianoni békediktátum akadályozta meg. Az 1920-as években a magyar terveket a cseh vízügyi szakemberek átvették. A cseh hatóságok azonban nem látták a leendő vízerőmű felhasználásának lehetőségeit, nem volt felvásárlója ennyi villamos energiának, ezért azt mindenáron el akarták odázni. 1926-ban új tervdokumentáció készült, mely a gátat a folyás irányában 1,1 km-rel lejjebbre tette. De a cseh időben sem a régi, sem az új tervek nem valósultak meg.

Kárpátalja anyaországhoz történt visszatérése után, 1939 nyarán – amint azt fentebb említettük – megkezdődtek ennek a víztárolónak az előkészítő munkálatai. A Talabor–Nagyág tároló és erőmű kivitelezési munkatervét Jankó-Brezovay tervezete alapján Salamin Pál és dr. Kovács György mérnökök

közösen dolgozták ki. Erről a *Népujság* 1944. január 19-i számában olvashatunk: „Az 1943. év folyamán elvégezték a kiépítéshez szükséges előmunkálatokat és kidolgozták a mű általános elrendezését. Az előmunkálatok kiterjedtek a vízierőtelep tervezéséhez nélkülözhetetlen geodéziai, talajtani és hidrológiai adatok feltárására és feldolgozására. A geodéziai felvételek igazolták, hogy a talabori vízerő hasznosításának alapgondolata helyes volt.” Az előkészítő munkálatok után az építkezés 1944 tavaszán vette volna kezdetét és két-három év alatt fejezték volna be. Azonban az ország német megszállása és a háborús események alakulása miatt a beruházás kivitelezésére nem kerülhetett sor.

1949-ben, nagyrészt a magyar tervek alapján, a szovjethatalom megkezdte a víztároló és vízerőmű építését. A szovjet propaganda cinizmusának csúcspontját jelentette a pártvezetők megnyilatkozása az építkezéssel kapcsolatban: „a barátság igazi létesítménye volt, hiszen tizenöt nemzetiség munkásai építették”. A valóságban a kivезényelt szakemberek irányítása mellett szerencsétlen sorsú hadifoglyokkal építették. Égermező és külterületeinek kitelepítése után, a Talabor folyó völgyét, az Éger (*Vulsanka*)-patak torkolatától kissé lejjebb, a legszűkebb részen mintegy 100 m széles és 50 m magas betongáttal zárták el. Úgy tudjuk, a gát üreges belseje közlekedésre alkalmas, akár egy dzsip is kényelmesen elfér benne. 1954-ben így jött létre a 4 km hosszú, maximálisan 1 km szélességű, 10 m átlagmélységű, kb. 25 millió m³ víz befogadására szolgáló víztároló.

Időközben a Bovcár-hegyben két oldalról a hadifoglyok 3 m átmérőjű, 3635 m hosszú alagutat vájtak. A két csapat által vájt alagút mindössze 11 cm eltéréssel találkozott. A víztárolóban egy betonozott akna épült, melyen át a víz az alagútba jut, s onnan 2 m átmérőjű csövön át áramlik a Nagygagy völgyébe, a turbinaházba. A vizet egyenesen a föld alá vezették, ugyanis alulról fölfelé törve hozza működésbe a 3 db 9 megawattos turbinát. A Talabor-Nagyagy Vízerőművet (*Tereblja-Ricka HESZ*) 1956-ban helyezték üzembe. Évente 130 millió kWh villamosenergiát termel. Egyébként a termelt áramot nem a környezet energiaszükségleteinek ellátására hasznosították, hanem azt más katonai objektumokba juttatták el. A stratégiai rendeltetésű erőmű titkos katonai objektum volt, látogatásáról szó sem lehetett. Álcázása – a turbinák föld alatti elhelyezése – szinte tökéletesre sikerült, mivel a közúton állva sem tapasztalunk semmilyen zajt. A rendszerváltás után egy ideig lehetővé vált a vízerőmű turbinaházának látogatása vezetéssel. Jelen sorok írójának 2004-ben sikerült bejárni a létesítményt és meghallgatni a helyi vezető ismertetőjét.



A Talaboron megépült duzzasztógát kevés víz idején és tavasszal, amikor a bőséges víz túlsordul a gáton. (A szerző felvételei)



A víztárolóból az alagúton át a hegyoldalban megépített csövön érkezik a víz a Nagyágba. A turbinaház. A három turbina felső, áramfejlesztő része. (A szerző felvételei)

A kitérő után kanyarodjunk vissza a Fehér-Tisza völgyébe. A Trianon előtti Jankó-Brezovay-féle tervezetben itt is jó néhány vízügyi létesítmény szerepelt. A Hóvár-patak torkolata után, a Fehér-Tiszán egy 10 millió m³ befogadóképességű víztároló szerepelt. A vizet innen istolyban (*alagútszerű üreg*) a Luhi és Tiszabogdány között megépített turbinaházhoz vezették volna. Az erőmű évi 19,6 millió kWh villamos energia termelésére volt tervezve. A Bogdány-patakon egy másik, 3 millió m³-es víztárolóhoz évi 9 millió kWh villamos energiát előállító vízerőművet szándékoztak építeni. A harmadik vízerőmű a Fehér-Tiszán, az 501-es magassági pontnál kihasználta volna a két tárolóban felduzzasztott víz még meglévő potenciális energiáját. Ezek a turbinák évi 10,3 millió kWh termelésre voltak méretezve.

HŐSÖK EMLÉKMŰVE ÉS ORSZÁGZÁSZLÓ TISZABOGDÁNYBAN

A Fehér-Tisza-völgy legjelentősebb települése Tiszabogdány. Itt a folyó három patakot is felvesz: balról a Sós-kás-hegyről (1759 m) eredő 8 km-es Sós-kás-patakot, majd jobbról a Rohonyeszka és Hermanyeszka összefolyásából kialakuló, 10 km hosszú Bogdány-patakot, illetve újból bal kéz felől a Iván-havasról (*Pip Ivan, 1937 m*) 17 km-en át kanyargó Borvíz-patakot. A település neve szláv eredetű, megegyezik a Bogdan személynévvvel, amely fordításban (*bog dan*) Isten által adatottra vezethető vissza. Tiszabogdány nem is olyan ré-

gen még városi típusú település volt. Ma a Rahói járás hat települését egyesítő kistérségének a központja, lakossága 3277 fő, ebből 104 fő magyar nemzetiségű.

Az anyaországhoz történt visszatérés után, 1941. július 27-én a községben felavatták a Hősök Emlékművét és Országzászlót. Az ünnepségről a *Kárpáti Hiradó* 1941. július 31-i számában részletesen beszámolt:

„Tiszabogdányban országzászlót avattak, amely egyben a tiszabogdányi hősök emlékműve is. A hazafias érzés ébrentartását és a hősök iránti kegyelet ápolását szolgáló alkotás monumentális, szép mű, amelyet a honvédség ajándékozott a községnek.

A lélekemelő, szép ünnepségen résztvett a község apraja-nagyja s képviseltették magukat a katonai és közigazgatási hatóságok is. Lélekben ott volt a tiszabogdányiak ünnepségén a testvérváros: Pécs városa is, amely koszorút küldött az emlékműre.

Az országzászló és hősi emlékmű fölavatásának ünnepségét a görögkatolikus és a görögkeleti templomban tartott szentmisék vezették be. Egressy János és Paskuj Sándor lelkészek szentbeszédükben a hazafias érzés és a kegyelet erényét méltatták. A templomokból vonult a közönség az ünnepség színhelyére, az országzászló elé. A megjelent előkelőségek soraiban ott volt dr. Dudinszky Béla máramarosi közigazgatási kirendeltségi vezető, aki Kozma Miklóst, Kárpátalja kormányzói biztosát képviselte, dr. Gorzó Ernő járási főszolgabíró, a katonai parancsnokság részéről Ribárszky János repülőhadnagy, a katonai alakulatok és parancsnokságok képviselői, a rahói tűzharcosok küldöttsége, azután a különböző hivatalok és hatóságok vezetői.

Egressy János görögkatolikus lelkész szentelte föl az emlékművet s magyar és ruszin nyelven mondott hazafias szép beszédet. Szavalat, majd a VI. közérdekű munkászászlóalj itt állomásozó negyedik századának ének-kara által előadott énekszám, ismét szavalat, azután pedig az emlékmű megkoszorúzása következett. Kozma Miklós kormányzói biztos koszorúja került elsőnek az emlékmű talapzatára. A katonai alakulatok koszorúit után Tiszabogdány község koszorúját Sorbán Demeter, Pécs városát Tóth Dániel, Pécs polgármestere által küldött koszorút pedig Ilkovicz László helyezte el az emlékművön. A koszorúk egész sora következett még, majd Harsányi Dániel hadnagy adta át szép beszéddel az emlékművet, amelyre a magyar és a ruszin himnusz szárnyaló, imádságos hangjai mellett kúszott föl a háromszínű lobogó. Az emlékművet örök megőrzésre a község nevében Jurkucz Miklós községi főjegyző vette át. Dr. Gorzó Ernő járási főszolgabíró beszéde után díszmenet következett, majd az ünnepséget társasébed zárta be.”



A tiszabogdányi Hősök Emlékműve és Országzászló az avatáskor. (Tolnai Világlapja, 1941. augusztus 27.)

A kombinált, hármashalmot képező, terméskőből formált emlékmű középső, kb. 4 méter magas eleme több mint egy méterrel emelkedett a két oldalsó tömb fölé. A középső halom homlokzati oldalára emléktábla került, aminek a szövegét sajnos nem ismerjük. Tetejét turulmadár ékesítette. Az Országzászló tartórúdja a középső részből tört az ég felé.

Ezt az emlékművet is a szovjetrendszer sodorta el.

Tiszabogdányban volt az Árpád-vonal Fehér-Tisza völgyét védő erőd-századának a parancsnoksága. A védelmi vonalról tanúskodnak a völgy mindkét oldalán található betonbunkerek, a folyóban és partjain található harckocsiakasztó betongúlák, de a Fehér-Tisza jobb partján, a házak mögött megtaláljuk a parancsnoki betonbunker maradványait is.

A FEHÉR-TISZA FORRÁSTÁBLÁJA

A két ágból eredő Tisza egyik ágát, a Fehér-Tiszát hosszú-hosszú időn át mostohán kezelték, kevesebbet foglalkoztak vele, leírásokban csak áttelesen említették. Egy érdekes adalék.

Az 1547-es határjárás után a még majdnem lakatlan vidék birtoklása körül Alsóróna és Felsőróna között vita alakult ki. A bírósági perben tanúk meghallgatásával döntöttek el, hogy melyik a Fehér- és melyik a Fekete-Tisza.

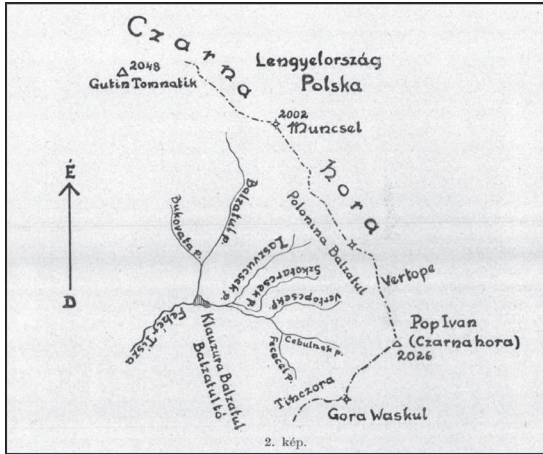
Bár mára a helyzet sokat változott, a fehér folyóág „hátrányos helyzete” azonban még mindig érezhető. Nos, a Fehér-Tisza forrására pedig ez hatványozottan igaz. Meghatározására több feltételezés is született.

A *Természettudományi Közlöny* 1905. január 10-én megjelent 425. füzetében még egyértelműen fogalmazott: „*A Fehér-Tisza meg a találkozáspontjától eleintén keletnek, majd délnek követhető; ez is több ágra oszlik és a legtávolabbi forrása a határhoz közel az 1655 m magas Sztoch (Asztag – KS) hegy közelében van.*” Később azonban, mondhatni, teljes káosz ütötte fel a fejét e téren. Ugyanez a szakfolyóirat 1939. szeptemberi (71.) száma megjegyzi: „*Elszomorító, hogy mai napig is milyen kevés és milyen zavaros a földrajzi irodalom a Fehér Tisza forrása ismeretét illetően.*” Egyik lábjegyzetében így fogalmazott: „*Idézem ennek bizonyítására : Gáspár, Föld és Népe V. : Stohi havasból ered öt csermelyből szedődik össze ; SIEGMETH K. (Kárpát Egyes. évk. VIII. 1881: 106. old.) „A Fehér-Tisza mentén jókarban tartott út viz Bogdányon keresztül Luhiba a Balzatul- és Hoverla-gáthoz. A Fehér-Tisza a Balzatul- és Stohowecz-patak egyesüléséből támad s ezek forrásvidéke a Cserna Hora (2026 m)”; HUNFALVY J. (A magyar birod. természeti viszonyai leírása, Pest, III. 1865: 300. old.) „Leg délkeletibb forráscsermelye a Tiszora, a Stog hegy alatt valami 4000 lábnyi magasságban ered.”*

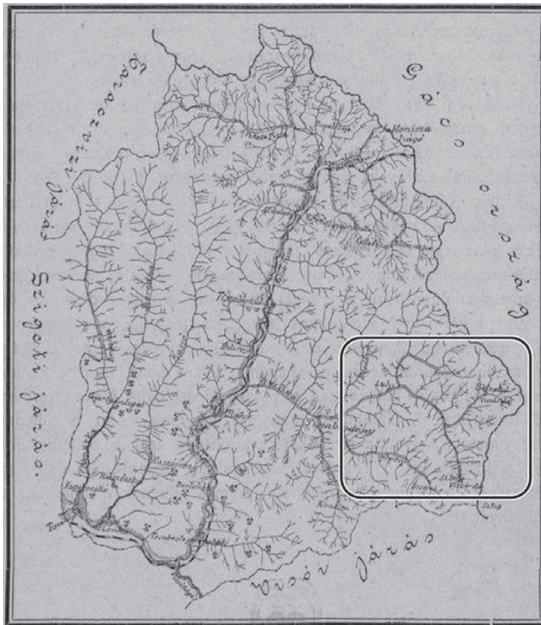
Vagyis az Asztag alatti eredetet nem mindenki fogadta el. A *Természettudományi Közlöny* 1939/71. számában egyébként térképes vázlattal igyekezett alátámasztani, hogy: „*A Fehér-Tisza (Bila Tisa) forrása nem a Czornahorai Stoh alatt van, hanem a Pop Ivan (= Czorna hora 2026 m) és Vertope – Muncsel + -ről szedődik össze.*”

Tehát a lap szerint, a Fehér-Tisza a Fekete-havas (Csornahorai Pop Ivan) oldalában ered.

Máramaros vármegye Tiszavölgyi járásának egyik vázlatos térképe azonban szembeötlően igazolja az általánosan elfogadott módszer – a levélerezet – szerinti legtávolabbi állandó forrást.



A Természettudományi Közlöny, 1939. szeptemberi számában közölt vázlaton az Asztog (Sztog, Sztih) felől jövő patakokat fel sem tüntették.



A Fehér-Tisza forrásvidéke a Tiszavölgyi járás vázlat térképén.
(Várady Gábor: Máramarosi emlékkönyv, M. Sziget, 1901.)

A térképvizlat egyértelműsíti a Fehér-Tisza forrását az Asztag (*Sztog, Sztih*)-hegy 1651 m-es tömbjének oldalában. A Máramarosi havasok 2000 m-es hegyvonulatától délre a hegyek megszelídülve 1700 m alá kúsznak. Ezek meghatározó tömbje, az Asztag a trianoni határok megrajzolásánál fontos szerepet játszott. Az ezeréves országhatáron, valamint Máramaros vármegye Visói és Tiszavölgyi járásainak határán magasodó Asztag-hegy három ország határhegyévé vált. A csehszlovák–lengyel–román hármashatár 1939-ben, Kárpátalja anyaországhoz történt visszatérése után, egy rövid időre magyar–lengyel–román, majd magyar–szovjet–román hármashatárrá módosult. A második világháború után szovjet–román határhegygé vált, ma pedig ukrán–román határt képez.



Az egykori hármashatár magyar címertáblája egy magánygyűjteményben. (A szerző felvétele) Az Országzászló talapatának maradványai a Bölény-havason. (Popovics Péter felvétele)

A kis magyar világ idején az ezeréves határhegy egyik csúcsán, a Bölény-havason (*Turkul, 1933 m*), a magyar laktanya mellett országzászlót emeltek. Talapatának maradványai még ma is megtalálhatók.

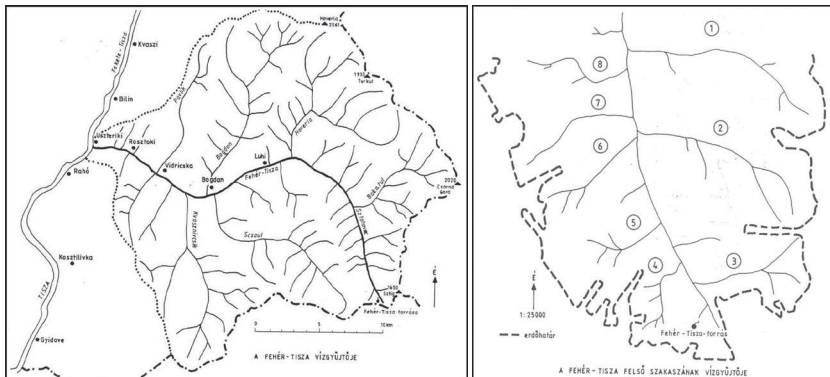
A legelterjedtebb nézet szerint a Fehér-Tisza a Balzatul(*Balcatul*)- és az Asztag(*Stohovec*)-patakok összefolyásából alakul ki. Ez nagyon sokáig tartotta magát, az 1863-as kataszteri térképen is a Fehér-Tisza név csak az Asztag és a Balzatul összefolyásától szerepel. Tulajdonképpen nagyon sok forrás, adatbázis ma is így tartja. Ezért aztán a hosszát gyakran 26 km-re teszik, vagyis az Asztag és a Balzatul összefolyásától számítják. A Fehér-forrást a szovjet korszakban

egyres feltételezések a Hóvár oldalába helyezték. Elképzelésüket a legmagasabb hegy elméletével indokolták. Igaz, a mellékelt szovjet térképen szépen kivehető a levélerezet, és az is, hogy a Белая Тиса felirat az Asztag és a Balzatul összefolyása előtt egyértelműsíti a Fehér-ág Asztag-hegy alatti eredetét.



1:100 000-es léptékű szovjet térkép (1977)

A Fehér-Tisza forrását azonban nagyon sokáig senki sem rögzítette, nem jelölte meg és így nem is vonult be a köztudatba. Aztán dr. Tóth Imre, a szegedi Geo-Environ Környezetvédelmi Egyesület elnökének, nyugalmazott egyetemi adjunktusnak a szorgalmazására és vezetésével vállalkozó szellemű kutatók – Gruber László, Kanizsay Zsolt és Novák Kovács Zsolt Szegeden végzett földrajztanárok, valamint Buday Tamás geográfusjelölt – felvállalták ezt a nem könnyű, de egyben felelősségteljes feladatot. Munkájukat nehezítette, hogy a megannyi patakknak, csermelynek, mellékágnak a helyiek külön nevet adtak.



A Geo-Environ által szerkesztett vázlatlatterképek. A jobb oldali sémán jelölt patakok: 1 – Koszivcsek, 2 – Fluérás, 3 – Roszcsolij, 4 – Kanuszjanka, 5 – Korbul, 6 – Cserepik, 7 – Kis-Pereszlip, 8 – Nagy-Pereszlip.

(Dr. Tóth Imre közreadásában)

1999. augusztus 4-én az Asztag nyugati oldalában, az erdősáv felső határán a számtalan forrás közül felkutatták a legtávolabbi állandó forrást és megjelölték a Fehér-Tisza forrásaként. Ettől kezdve a Fehér-Tisza eredete egy sziklaüregben 1481 m magasságban az É. sz. $47^{\circ}57'54,312''$ és a K. h. $24^{\circ}31'56,658''$ (saját mérés) pontján található. Dr. Tóth Imre kezdeményezésére 2000. október 7-én a Geo-Environ táblával szentesítette a kutatás eredményét. A tábla a megtévesztésig sárgaréznek tűnt, azonban dr. Tóth Imre személyes közléséből – amit a többi értékes információval együtt ezúton is megköszönünk neki – tudjuk, hogy valójában egy rézutanatú műanyagból készült.

A táblán a következő felirat állt:

**Тут бере початок
р. Біла Тиса
Карпатський біосферний
заповідник
Гео-Енвірон (м. Сегед)
Itt ered
a
Fehér-Tisza
Kárpáti Bioszféra Rezervátum
Geo-Environ (Szeged)
2000.**



A Fehér-Tisza megjelölt forrása és a rézre megtévesztésig hasonlító, két-nyelvű műanyagtábla 2004-ben. (A szerző felvételei)

A táblára felkerült a Kárpáti Bioszféra Rezervátum neve is, noha a rahói központú természetvédelmi szervezet kutatói nem vettek részt a munkában.

A forrás vizét egy fából készült csurgatóval emelték ki. A kis csapat megjelölte a forráshoz vezető útvonalat is.

Mindezek ellenére az ukrán közvélemény nem akarta elfogadni a Fehér-Tisza megjelölt forrását. Talán azért, mert azt nem ukrain katatók jelölték meg, vagy valamilyen más oknál fogva, nem lehet tudni. Ennek tudható be, hogy a forrás kétnyelvű táblája néhány év múlva elkallódott. A forrás elfogadtatásában fontos szerepet játszott a térségről 2001-ben megjelent, magyar kiadású turista térkép, amelynek társszerkesztője jelen sorok írója volt. A helyszínelési mérések alapján készült, háromnyelvű 50 000-es léptékű kiadvány nemcsak a bakancsosok között aratott nagy sikert, hanem a térség erdészei is alapvető munkaeszközként használták, nagyon sok erdészházban kifüggesztették. Ezenkívül a szerző által szerkesztett, nyolc kiadást megért, kétnyelvű Kárpátalja autóstérképek szintén igyekeztek tudatosítani a Fehér-Tisza eredetét. Végül az újabb ukrán helyszínelések alapján a 2008-ban megjelent ukrán térkép jelentette az igazi áttörést, ez ugyanis szintén szentesítette a szegediek által megjelölt forrást. Természetesen az ezt követően megjelent ukrán térképek átvették a Fehér-Tisza eredetének megjelölését.

2009. július 7-én Popovics Péter rahói túravezető új, kétnyelvű, fekete márványtáblát helyezett az eltűnt eredeti helyébe. A szövegéből azonban már elhagyták az elsöre méltatlanul felkerült Kárpáti Bioszféra Rezervátum nevét:

*Тут бере початок
р. Біла Тиса
Гео-Енвірон (м. Сзегед)
Ит еред
а
Фехэр-Тисза
Гео-Енвірон (Сзегед)
2000.*



A Fehér-Tisza eredetének ürege, mellette a Popovics Péter által állított új tábla 2012-ben. (A szerző felvételei)

Ez hirdeti ma a Fehér-Tisza eredetét. Azóta az erdészet új, könnyebben járható túraútvonalat épített ki, és rendezték a forrás környékét is. A sziklaüreg fölé keresztet állítottak, jobb oldalán pedig esőbeállót építettek. A forrástábla fölé egy másik táblát is állítottak. A Rotary Club fekete tábláján a klub neve és jelvénye alatt ukrán és angol nyelvű felirat olvasható:

*Тисза, яка нас об'єднує
Tisa that join us*

Magyarul: *A Tisza, amely minket egyesít.*

Ma ilyen körülmények között indul újtára a kezdetben még bátortalan Fehér-Tisza. A méregzöld fenyvesek között hatalmas köveken és zuhogókon átbukó, átlagban 10 m/km esésű, egyre inkább felerősödő sodrású, helyenként 5 km/h-nál is nagyobb sebességgel rohanó, siftergő, fortyogó víz szinte magába szívja a levegőt, a finom fehéres színű hordalékot pedig a felszínen

szállítja. A pezsgő-habzó víz nem véletlenül érdemelte ki a fehér elnevezést. 15 km megtétele után egyesül a Balzatullal, és innen újabb 26 kilométeren át már tekintélyes folyóként tör utat a hegyek birodalmában, jó anyaként magához öelve a medrébe bebocsátást kérő gyermek-patakokat, hogy aztán 41 kilométeres útjának végén egyesüljön fekete testvérével.



A Fekete- és a Fehér-Tisza egyesülése Tizsaköznl. (Kovács Irén felvétele)