HAMISKÁRTYÁSOK

avagy

minél rosszabb annál jobb?

A rendszerváltáskor a Duna Charta megnevezésű neoliberális zöld mozgalom sikeresen megakadályozta vízlépcsők és vízerőművek építését a Dunán. Még azt is elérték, hogy vissza bontsák a megkezdett nagymarosi vízlépcsőt.

Az indok az volt, hogy a vízlépcsők károsítják a természetet, a Bős/Gabcikovo vízerőműhöz vezető műcsatorna, vagyis „a Duna elterelése" pedig tönkre fogja tenni a régi Dunaág környékén a környezetet, és a Szigetköz élővilágát.

Csakhogy éppen a természeti károk elkerülésére magyar területen, Dunakilitinél megépült egy duzzasztómű, amely egyfajta „vízcsap" szerepét kívánta betölteni, amelynek segítségével Magyarország területén lehetett volna szabályozni a régi Dunaágba kerülő víz mennyiségét.

Ez rossz hír volt a kartásoknak, mivel a duzzasztómű üzembe helyezése esetén a beharangozott természetkárosodás elmarad. Hogy a baljóslat mégis teljesüljön, meg kellett akadályozni a duzzasztómű üzembe helyezését, és ez az akkori politika hallgatólagos támogatásával sikerült is. Így azután boldogan kiálthattak fel: „Ugye megmondtuk!"

Bár a Charta keze messzire nyúlik, szlovák területen nem képes érvényt szerezni az akaratának. Így azután a nálunk alighanem okosabb szlovákok megépítettek Dunacsúnynál egy másik vízlépcsőt, amely átvette a Dunakiliti mű funkcióját, és ettől kezdve a szlovákok döntik el, hogy mennyi vizet engednek át a régi Dunamederbe.

Nem teljesült a kartisták jóslata, hogy Bősnél természeti károk fognak bekövetkezni. Két évtizeddel az erőmű és vízlépcső üzembe állítása után a természet tökéletesen regenerálódott, vígan tenyészik a hagyományos állat és növény világ, és amellett kialakult a duzzasztott területen egy csodálatos vízisport és wellness terület.

A kartisták másik aggálya az volt, hogy egy csúcsra járatott vízerőmű esetén a 4 méteres vízszint ingadozás borzalmas károkat okoz.

Nos, Budapestnél és a Dunakanyarban a természetes vízszint ingadozás meghaladja a 8 métert. Csúcsra járatott erőművel ellátott duzzasztómű esetén a vízszint ingadozás a felére, csúcsra járatás nélkül a negyedére csökkenthető.

Ami azonban furcsa, az az, hogy a rendszerváltás óta a nagypoltika folyamatosan asszisztál a fanatikusan dilettáns kartásoknak, minden ésszerű ok nélkül.

Pedig a nagymarosi vízlépcső és erőmű története régebbre nyúlik vissza. Ilyen létesítményre már Ferenc József császár idején, az I. Világháború előtt készültek tervek. A műszaki tervezési munka azonban csak 1938-ban kezdődött meg Horthy Miklós kormányzósága idején.

A két világháború közötti időszak egyébként is nagyon sikeres volt a magyar mérnökök számára, akik kidolgozták és megvalósították a Duna-tengerhajózás műszaki megoldásait, amelyeket azután átvettek és tovább fejlesztettek több nyugat-európai országban. Az utóbbi évtizedekben azonban – éppen a fundamentalista zöldeknek köszönhetően – a hazai hajóépítés megszűnt, a hajóflotta tönkrement, leépült.

Érdemes visszatekinteni régebbi előzményekre is. Folyók duzzasztása, szabályozása, vízlépcsők építése az európai országokban árvízvédelmi, vízgazdálkodási, hajózási szempontok miatt évszázadok óta napirenden van. Anglia gazdagodását az ipari forradalom után a máig üzemben tartott hajózható csatorna hálózata jelentősen elősegítette, lehetővé téve nagy tömegű áruk olcsó szállítását.

Hasonló vállalkozások Franciaországban is voltak. XIV. Lajos király idején épült meg például egy duzzasztó művekkel működő csatorna, amely összekötötte az Atlanti Óceánt a Földközi tengerrel, lehetővé téve a hajózást Gibraltár kikerülésével.

Magyarországon 1810 körül tervek készültek hajózható csatorna megvalósítására Kolozsvár és Graz között, keresztezve a Tiszát és a Dunát.

A kartások kártékony tevékenységének szomorú következménye a hazai hajózás leépülése, és az, hogy ma a környezetszennyezés jelentős részét a közúti áruszállításban közlekedő dízel hajtású járművek okozzák.

Magyarország évenkénti mezőgazdasági (főleg gabona) exportja 5 millió tonna nagyságrendű, és ennek jelentős részét 15-20 tonnás kamionokkal hordjuk tengeri kikötőkhöz, évenként százezres nagyságrendű kamionfordulóval, de hasonló nagyságrendű a hazánkon áthaladó tranzitforgalom is.

Tömeg árúk szállítása esetén vasúton kb. 10-szer, kamionnal kb. 100-szor nagyobb egy tonnakilométerre vetített környezetterhelés, mint amekkora vízi szállítással lenne. A költségek aránya is hasonló.

Több mint hatezer évvel ezelőtt jött létre Mezopotámia déli részén a sumer civilizáció, amelyben az eredetileg terméketlen földek öntözésével dúsan termő gabona táblákat és datolya pálma ligeteket hoztak létre. Ehhez felhasználták az Eufrátesz vizét, megtanulták folyók duzzasztását és csatornák építését, és olyan bárkákat építettek, amelyek egyaránt alkalmasak voltak folyami és tengeri hajózásra, miáltal több ezer kilométeres távolságokon tudtak nagytömegű áruforgalmat lebonyolítani, tovább növelve a gazdagságukat. Ehhez hasonló módon alakult ki később a bronzkori Indus völgyi, és a Sárga folyam völgyi civilizáció.

Manapság sok szó esik arról, hogy talán a sumerokat is az őseink között tisztelhetjük. Amennyiben ez igaz, akkor az őseink a mennyekből letekintve alighanem csodálkozva látják, ahogyan a Kárpát medence közepén – egyfajta lavór alján – elterülő országunkban felváltva szerencsétlenkedünk belvízzel és aszállyal, és gumikerekeken szállítjuk a gabonát. Lehet, hogy ezen elszomorodnak, de az is lehet, hogy a hasukat fogják a röhögéstől.

2011. március 14.

Dr. Héjjas István