

CONTRIBUȚII PRIVIND ISTORIA REGULARIZĂRII APELOR PE VALEA IERULUI ÎN SECOLUL XIX

SZABÓ József*

CONTRIBUTIONS REGARDING TO HISTORY OF WATER LEVEL REGULATION IN IERUL VALLEY IN THE NINETEENTH CENTURY

Abstract

The issue of regulating water levels in Ierul Valley (hung. Érmellék) has already appeared in 1639, the starting moment of strengthening Săcueni fortress to ensure a constant flow of water for ditches of the fortress. In 1661 a flood still saves the same fortress from the invading Turks from Oradea. In later centuries there were frequent flooding problems for area residents, ie. that after the great floods of 1746, 1750, 1774, 1777, 1782, 1784, 1788, 1816, 1830, 1855, 1880-1882 years. The idea of regulating water levels of Ierul Valley – said “no mud, no brook” – has become a pressing necessity in the eyes of area residents. We have information about some isolated steps made by the county and feudal domains, which then were coordinated and carried out in large adjustments in the Criș-Mureș-Tisza area. Ierul Valley was without considerable importance in the nineteenth century hydrological thinking. Regulating water levels of Crișuri-Barcău Area was the biggest priority on county and country decision levels. Although the first association to regulate water levels in Bihor county was established by area residents even in the Ierul Valley already in 1842, and idea of Tisza-Ierul-Crișuri channel circulated throughout the nineteenth century (with the aim of regulating floods of Tisa by dividing them), however the most effective water level regulation throughout the Ierul Valley from Bihor county was taken in the early 1880s. Article aims to describe these approaches based on data already available.

Key words: water level regulation, Ierului Valley, Tisa-Ierul-Crișuri channel.

Demersuri diverse

Cele mai mari inundații au avut loc în secolul XVIII, în anii 1746, 1750, 1774, 1777, 1782, 1784, 1788, iar în secolul XIX, în anii 1816, 1830, 1855, 1880-1882. Evoluția precipitațiilor și inundațiilor din această perioadă a fost studiată de Barbu Ștefănescu și Réthly Antal¹.

Primele informații sigure despre demersurile de influențare a nivelului apelor de pe Valea Eriului/Ierului (ung. Érmellék) le avem din perioada Rakoșienilor și sunt legate de modernizarea cetății Săcuieniului. Mlaștina foarte adâncă (pe alocuri de 9 metri) a

* Spitalul Municipal dr. Pop Mircea – Marghita, szabo_jozsef1974@yahoo.com.

¹ Barbu Ștefănescu, *Tehnică agricolă și ritm de muncă în gospodăria țărănească din Crișana (sec. XVIII și începutul secolului al XIX-lea)*, vol. II, Fundația Culturală Cele Trei Crișuri, Oradea, 1995, p 155- (anexa I A), 177-8 (anexa I C), 188-216; Réthly Antal, *Időjárás események és elemi csapások Magyarországon 1701-ig*, Budapest, 1963; idem, *Időjárás események és elemi csapások Magyarországon 1701-1800-ig*, Budapest, 1970; Idem, *Debrecen csapadékvizszojai 1854-1943*, Budapest, 1945; idem, *Megváltoztatta-e éghajlatunk az ármentesítés?*, Budapest, 1936.

îngreunat mult ridicarea celor patru bastioane italice pe stâlpii de stejar bătuți vertical în pământ, într-o lățime de 4 stâneni.

Începând cu 1638, acești stâlpi au fost bătuți așa de adânc sub apă, încât să nu poată fi descoperiți nici de cea mai mare secetă. În august 1638, nivelul apei însă a scăzut îngrijorător, situație reapărută și în toamna anului 1639, și care ușura mult amplasarea stâlpilor celui de-al doilea bastion, dar pe termen lung periclita durabilitatea lor. Fostul căpitan săcuian Ibrányi Mihály, supervisorul construcțiilor, a propus în 1639 săparea unui canal între Crasna și Eriu la Acâș, pentru a uniformiza nivelul apei, indiferent de factorii meteorologici. În toamna anului 1640 însă, abundența apelor a fost problema care a prelungit mult fundarea celui de-al treilea bastion. Până la urmă, canalul de la Acâș se pare că s-a realizat, chiar și împotriva opunerii palatinului Ungariei (ung. *ország nádora*). Cetatea s-a demolat în 1665, însă canalul a rezistat și a realizat peste secole transferul inundațiilor Crasnei pe valea Eriului².

Demersuri ale regularizării apelor curgătoare au depus și dietele Ungariei regale ale secolelor XVII-XVIII. În 1613, prin articolul de lege XXVII se decidea regularizarea Tisei și ale altor râuri, dar în autoritatea comitatelor. Prin articolul XVI/1687 se prevedea ceva asemănător și pentru Dunăre, și pentru râul Vág. În articolul LXXXI/1655 se preciza procedura restabilirii statutului juridic al teritoriilor dezmembrate cu ocazia inundațiilor. Nu dispunem însă de legislația referitoare la Principatul Transilvănean. Prin paragrafele 4 și 5 ale legii LXIX/1715 a Dietei maghiare, regularizarea apelor curgătoare s-a trecut în autoritatea comitatelor, bineînțeles fără nici o eficiență. De aceea articolul CXXII/1723 a trecut aceste demersuri în autoritatea Consiliului Locumtenențial. Dieta, prin articolul XIV/1755, a impus de asemenea demolarea digurilor morilor pe apă care cauzau inundații prin reținerea apelor. Moșierii aveau obligația să le demoleze, de bunăvoie sau la constrângerea autorităților comitatense³.

Asemenea mori existau și pe Eriu, la Diosig⁴, Săcuieni⁵ și Leta Mare⁶, acestea funcționând mai ales pe timp de ploaie. La fel, în 1687, pe Barcău erau mori pe apă la Sâniob și Sântimreu⁷. În 1722, la Șilindru exista o moară de mlaștină care – interesant – funcționa mai ales cu ocazia dezghețului⁸. Întreținerea digurilor acestor mori era obligația iobagilor.

Cu ocazia conscripției regnicolare din 1720 și a investigațiilor urbariale din 1769-1771, s-a constatat că majoritatea localităților de pe valea Eriului au avut pășunile afectate, într-o măsură mai mare sau mai mică, de inundațiile râului⁹.

² Nánási Zoltán, *Székelyhid történeti monográfiája*, Érmellék Egyesület, Săcuieni, 2003, p. 86-92.

³ Sursa www.1000ev.hu, accesat în 22.09.2011 (conține legislația regilor și dietelor nobiliare din Ungaria regală, nu conține legislația dietală ardeleană).

⁴ În Diosig exista o moară cu 2 pietre, menționată în 1665 de o conscripție otomană a proprietăților evkaf ale marelui vizir, reconstruită în 1689 și menționată de conscripția camerală din 1692; altă moară cu trei pietre din 1715, menționată în 1719 și 1725. Karácson Imre, Thallóczy Lajos, Krásmárik János, Szekfű Gyula, *Török-magyar oklevéltár 1533-1789*, Budapest, 1914, p. 251; Mezösi Károly, *Bihar vármegye a török hódoltság megszűnése idejében (1692)*, Budapest, 1901, p. 23-31; *Urbaria et Conscriptiones, CD-ROM*, ediție comună Arcanum Adatbázis kft – Magyar Országos Levéltár (www.arcanum.hu și www.mol.gov.hu), Budapest, martie 2004, document cu nr. UC 5:31, UC 167:38 (prescurtat *MOL UC CD-ROM*). Fondul Urbaria et Conscriptiones din Arhivele Naționale ale Ungariei (Magyar Országos Levéltár) s-a editat inițial sub formă de regeste pe *Urbaria et Conscriptiones, CD-ROM*, ediție comună Arcanum Adatbázis kft – Magyar Országos Levéltár (www.arcanum.hu și www.mol.gov.hu), Budapest, martie 2004 (ISBN: 963 9374 50 4), apoi s-a digitalizat integral pe *Urbaria et Conscriptiones, merevlemez*, ediție comună Arcanum Adatbázis kft – Magyar Országos Levéltár, Budapest, septembrie 2009, se poate accesa și pe internet <http://mol.arcanum.hu/urbarium>. Am folosit sursa editată sub forma de CD-ROM.

⁵ În Săcuieni în 1694 și 1699 se precizează o moară cu trei pietre cu o capacitate de 38 de câble de grâu zilnic. *MOL UC CD-ROM*, UC 158:10, UC 49:4.

⁶ În Leta Mare (avea un hotar alungit în direcția N-S) în 1699 se preciza o moară cu o piatră. *MOL UC CD-ROM*, UC 49:4.

⁷ *MOL UC CD-ROM*, UC 52:48.

⁸ *MOL UC CD-ROM*, UC 84:1.

⁹ Barbu Ștefănescu, *Tehnică agricolă și ritm de muncă în gospodăria țărănească din Crișana (sec. al XVIII-lea și începutul sec. al XIX-lea)*. Vol. II., Fundația Culturală Cele Trei Crișuri, Oradea, 1995, p. 155- (anexa I A), 177-8 (anexa I C), 188-216.

Secarea Eriului din iulie 1660, în urma secetei, a permis turcilor, după cucerirea Oradiei, să traverseze Eriul cu piciorul atunci când i-au însoțit pe apărătorii cetății după capitularea acesteia, însă în 1661 inundațiile de iarnă i-au împiedicat pe turci să asedieze și cetatea Săcuieniului. Documentele citate din fondul Urbaria et Conscriptioes al Arhivelor Naționale ale Ungariei menționează la cumpăna secolelor XVII-XVIII existența unor poduri vamale peste Eriu la Leta Mare, Săcuieni, Diosig și Pocsaj.

În perioada reformelor, s-au demarat mai serios și lucrările de canalizare¹⁰ ale apelor curgătoare și ale celor freatice¹¹. În zona noastră, mlaștinile Nagy-Sárrét¹² și Kis-Sárrét¹³ au intrat pentru prima dată în vizorul legiuitorilor.

Din cauza greutăților tot mai numeroase, conducerea imperială a numit comisari regali pentru îndeplinirea legislației înnoite, pentru reglementarea diferitelor drepturi de exploatare a apelor și menținerea navigabilității pe diferite râuri. Comisarii regali erau de regulă ingineri militari pensionați, de rang înalt, formați tehnic, magnați interesați personal de ceea ce răspundeau și, precum conducătorii comitatelor, erau apti să execute soluțiile propuse¹⁴.

În 1802 a fost numit comisar regal pe problemele hidraulice ale Crișurilor baronul Vay Miklós¹⁵, a cărui autoritate s-a extins în 1806 și asupra Barcăului. Aici însă, în afară de modificarea din 1807 a barajelor a 11 mori pe apă, nu s-a întâmplat nimic până în 1812. În 1810, toate comunitățile de pe valea Crișurilor și Barcăului s-au plâns din cauza morilor și diferitelor diguri ridicate aiurea până atunci.

În anii 1815-1817, din cauza foametei și a inundațiilor, au fost frânate proiectele hidraulice executate prin muncă obștească și coordonate de comisarul regal. Însă, inundația devastatoare de la 1816, din Crișana, a atras atenția împărăției asupra problemei apelor din zona Crișurilor și Barcăului. În urma acesteia s-a ordonat măsurătoarea zonei Crișurilor și Barcăului, fapt care a precedat chiar și regularizarea Tisei¹⁶.

¹⁰ Aceste lucrări de canalizare mergeau mână-n mână cu dezvoltarea rețelei de cale ferată. În ideea contemporanilor din prima jumătate a secolului XIX, prin canalizarea râurilor țara ar fi scăpat de inundații, ar fi câștigat terenuri agricole și căi de transport mult mai ieftine decât calea ferată pentru transportarea sării etc. Ideea căilor ferate a întrecut însă cu mult ideea canalelor. În opinia specialiștilor, Ungaria nici astăzi nu profită la maxim aceste posibilități hidrologice.

¹¹ Ihrig Dénes, *A magyar vízszabályozás története*, Budapest, 1973; Dóka Klára, *A vízmunkálatok irányítása és jelentősége az ország gazdasági életében (1772–1918)*, Budapest, 1987; Bendeffy László, *A szintezési munkálatok története Magyarországon*, Akadémiai Kiadó, Budapest, 1958; Deák András, *A háromszögeléstől a Tisza-szabályozásig. Tanulmányok és válogatott dokumentumok a Tiszavölgyi Társulat megalakulásának és Vásárhelyi Pál halálának 150. évfordulójának alkalmából*, (seria: *Források vizügyünk múltjából*, nr 10), Budapest, 1996; Kovács Sámuel, *Tiszaszabályozási Észak-bihari (vlt Alsó-szabolcsi) Társulat könyve*, Debrecen, 1859; Fejér László, Lászlóffy Woldemár, *A hidrometria magyarországi fejlődése (1700-1945)*, (seria: *Vízügyi történeti füzetek*, nr 13), Budapest, 1986; Dóka Klára, *A „vizrajzi leírások” forrásértéke*, *Vízügyi Közlemények*, vol LXVIII, 1986, nr. 2, p. 163-171.

¹² Mlaștina de absorbție a apelor Barcăului pe 80.000 jugăre cadastrale, la limita comitatelor Bihar, Békés, Hajdu și Jász-Nagykún-Szolnok. Delimitarea exactă: de la Biharnagybajom, Szerep, Sárrétudvari și Nagyrábé în sud până la linia Füzesgyarmat–Szeghalom–Dévaványa, spre vest până la hotarul localităților Karcag–Kisújszállás–Túrkeve, spre sud până la localitățile (Léta)Vértes–Nagykereki. Se cheamă și *Berettyó Sárrétje*. Despre această zonă etnografică vezi: Osváth Pál, *Bihar vármegye sárréti járása leírása*, Nagyvárad, 1875; Szűcs Sándor, *A régi Sárrét világa*, Budapest, 1942; Végh József, *Sárréti népmesék és népi elbeszélések*, Debrecen, 1944; Dunka Sándor, Papp Ferenc, *A Berettyó vízgazdálkodásának és jeges árvizének története*, (seria *Vízügyi Történeti Füzetek*, nr 17), Budapest, 2008, p. 41-52.

¹³ Mlaștina de absorbție a apelor Crișului Repede pe 40.000 jugăre cadastrale, la limita comitatelor Bihar și Békés. Se întinde de la hotarele localităților Csökmő–Vésztő–Komádi spre sud și vest până la Békés, spre est până la Biharugra și Körösnagyharsány. Se cheamă și *Sebes-Körös Sárrétje*. În evul mediu, zonele parcurse de Crișul Repede între Oradea-Berebőszörmény se cheamau *Rétköz*. Denumirea Sárrét a înlocuit în secolele XVI–XVII mai vechea denumire *Nagysár*, care era numele mlaștinilor, dar nu și a zonei etnografice. Majoritatea zonei Sárrét aparține și de zona Körösköz/Între Crișuri/Crișana.

¹⁴ Károlyi Zsigmond, Nemes Gerzson, *Szolnok és a Közép-Tiszavidék vízügyi múltja II. rész, A rendszeres szabályozások kora (1846-1944)* (seria: *Vízügyi Történeti Füzetek*, nr 9), Budapest, 1975, p. 8.

¹⁵ Actele activității lui vezi la *Arhivele Naționale ale Ungariei*, fond C 129, báró Vay Miklós királyi biztos iratai, 1803-1824.

¹⁶ Gallacz János, *Monográfia. A Körös-Berettyó völgy ármentesítéséről és ezen völgyben alakult vízrendező társulatokról*, vol. I., *A Körös és Berettyó völgye*, Szent László Nyomda Részvénytársaság, Nagyvárad, 1896, p. 360-366.

Cartarea sistematică și extinsă a bazinului Barcău-Crișuri, după cele câteva tentații efemere comitatense¹⁷ din a doua parte a secolului XVIII, s-a inițiat abia în 1818, sub conducerea comisarului regal Vay Miklós, de către inginerul șef Huszár Mátyás¹⁸, fiind totodată și prima lucrare modernă maghiară de nivelare a albiilor râurilor.¹⁹ Pe baza acestora, Huszár a elaborat o evidență a zonelor inundabile, descriere hidrografică și plan de regularizare a cursurilor râurilor.

În cazul Barcăului, s-a ocupat mai intens de cursul inferior și de mlaștini²⁰, iar în legătură cu cursul mijlociu dintre Bakonszeg(Hu)-Marghita a recomandat în general adâncirea albiei și curățarea pe alocuri în așa fel încât să se asigure căderea suficientă, însă specifică lărgirea albiei la 15 stânjani (28,5 m), în final separarea malurilor Barcăului din zonele joase prin diguri instalate la 40 stânjani (76 m) la capătul superior, respectiv la 50 stânjani (95 m) la capătul inferior²¹.

În 1823, Huszár a fost numit inginer-șef la echipa de cartare a Dunării, de unde s-a întors în 1828 (din cauza unor divergențe apărute cu superiorii lui din cadrul Consiliului Locumtenențial) la Oradea, fapt luat la cunoștință și de comisarul regal Zichy VII Francisc, moșier diosigan²², recent numit responsabil pe probleme hidrologice în bazinul Barcău-Crișuri²³.

Lucrările hidrologice, cum se poate observa și în cazul Crișanei, au fost inițial subordonate unor comisari regali, ulterior devenind instituționalizate. După o perioadă, munca inginerilor a fost coordonată de Direcția Generală a Apelor și Construcțiilor (ung. *Vízügyi és Építészeti Főigazgatóság*, 1788-), respectiv de Direcția de Navigație (ung. *Hajózási Igazgatóság*, 1773-). Forul suprem era Departamentul comercial al Consiliului Locumtenențial, care se ocupa de resurse umane și relațiile cu comitatele²⁴. După 1850, munca și fondurile arhivistice generate erau gestionate și păstrate de Direcția Națională de Construcții, din cadrul ministerelor de

¹⁷ Într-un coligat de la Fondul de manuscrise al Bibliotecii Naționale Szechenyi din Budapesta (*Biblioteka Națională Szechenyi*, Budapesta, Manuscrise, cota Folia Latina 789, „*Acta autographa regulationem fluviorum Chrysii, Berettyó, Er et Gyepes, structuramque viae cameralis Fekete-Toóensis in Comitatu Bihariensi concernentia [elaborata per Laurentium Gaszner et Adamum Szervánszky] ... Accessit planum Kissianum [Josephi et Gabrielis Kiss] ducendi alvei ex Danubio in Tibiscum*”), cu documente și hărți din perioada 1779-1791, întocmite de inginerii comitatului Bihor, se pot găsi niște documente și hărți despre regularizarea Crișurilor, Barcăului și Ierului, desecarea Mlaștinii Sárret, efectuate/plănuite de comitat la finele secolului XVIII, respectiv canalul Tisa-Dunăre și drumul prin Piatra Craiului. Aceasta denotă interesele precoce ale comitatului Bihor în legătură cu regularizarea acestor râuri. (sursa: www.arcanum.hu/ozsk meniul *Kézirattár*, accesat 02.10.2008).

¹⁸ Huszár Mátyás, *Vízrajzi értekezés: Huszár Mátyás leírása a Körös-vidékről, bevezető és jegyzetekkel ellátta Dóka Klára*, Körösvidéki Vízügyi Igazgatóság, Gyula, 1985. Despre surse biografice și publicații științifice ale lui Huszár Mátyás, administrator cameral orădean (1778, Kishereštyén, comitatul Bars – 1843, Oradea) vezi meniul *Magyar Életrajzi Index* la <http://regi.pim.hu> al Muzeului Literar Petőfi (Petőfi Irodalmi Múzeum), Budapesta.

¹⁹ Huszár a făcut rost de aparatura necesară și prin impunerea unui ritm de muncă solicitant subinginerilor, până în 1820 au terminat cu măsurătorile prin triangulație, la care linia de bază pornea din observatorul din Buda și se continua cu linia Szolnok-Mindszent-Algyó a cartării iozefiniste a Tisei. Pe baza triangulației, inginerul-șef a elaborat un îndrumător meticulos pentru lucrările de nivelare a albiilor (prima lucrare modernă de acest gen în Ungaria), finisate în 1823.

²⁰ El a propus prima dată izolarea Barcăului de mlaștinile Nagy-Sárret și Kis-Sárret și drenarea sa direct în Crișul Repede. Ideea lui a fost acceptată mai târziu și de Kecskes Karoly, inginer-șef al diguirii Tisei, care i-a propus în 1848 și lui Szechenyi Istvan, ministrul circulației din guvernul revoluționar maghiar, realizarea acesteia. Sediul asociației urma să se stabilească la Gyula, dar nu s-a mai realizat nimic din cauza evenimentelor revoluției din 1848.

²¹ Dunka Sándor, Papp Ferenc, *A Berettyó vízgazdálkodásának és jeges árvizének története*, (seria *Vízügyi Történeti Füzetek* nr 17), Budapest, 2008, p. 70-72.

²² Fondul lui se poate găsi la *Arhivele Naționale ale Ungariei*, Budapesta, fondul C 131, *Consiliul Locumtenențial – Documentele contelui Zichy Francisc comisar regal (1828-1846)* – constă din 49 dosare.

²³ Dóka Klára, *A Duna-mappáció (1823–1845) – Történeti áttekintés*, p 7-8, 14-15, în *A Duna-mappáció – A Duna folyó magyarországi szakaszának térképei (1819-1833) az osztrák határtól Péterváradig, Digitális forráskiadvány*, DVD-ROM, A Pécsi Tudományegyetem, Néprajz- és Kulturális Antropológia Tanszék, a Magyar Országos Levéltár és a MédiaTér Kft. közös kiadványa, Pécs, 2006 (ISBN 963 06 0055 2) (sursa internet: www.dunamappacio.hu/tanulmanyok/dokaklara.pdf, accesat în 04.10.2008).

²⁴ Arhivă avea doar direcția generală, din care s-au păstrat doar actele tehnice ale lucrărilor hidrologice, grupate pe râuri și ani (cu repertorii de epocă), la *Arhivele Naționale ale Ungariei* (*Magyar Országos Levéltár, MOL*), fond C128, *Consiliul Locumtenențial – Direcția Generală a Apelor și Construcțiilor*. Arhiva departamentului comercial: *idem*, fond C64, *Consiliul Locumtenențial – Departamentul comercial*. Schițele cartografice pe scară mare din aceste fonduri se găsesc la: *idem*, S 112, *Consiliul Locumtenențial – Colecția de hărți*.

specialitate, transformată ulterior în Direcția Națională de Construcții Hidrologice, desființată în 1928, funcții preluate de Institutul Hidrografic până în 1952²⁵.

Autoritatea comisarului regal responsabil de Crișana nu s-a extins și asupra Ierului, fapt dovedit de o afirmație a lui Zichy al VII-lea Francisc în 1830²⁶ și de absența referirilor asupra văii Ierului în munca lui Huszár Mátyás²⁷ și a datelor cartografice referitoare la Valea Ierului din hărțile bazinului Barcău-Crișuri ale acestuia. Din cauza absenței autorității comisarului regal asupra Ierului, existența nevoii imperioase a regularizării Ierului (probabil plângeri depuse de localitățile implicate) a obligat comitatul la luarea unor măsuri.

Reszeghy Lajos scria: „Cursul Ierului nu era nici mlaștină, nici canal și din cauza căderii insuficiente nici râu, dar conținea ceva din fiecare. Părea nesemnificativ, dar transforma împrejurimile în mocirlă așa încât se întindea pe sute de metri lățime”. Cât era însă de ciudat, atât era și de misterios. Mult timp nu i s-a cunoscut oficial nici originea exactă. Pentru lămurirea situației și stabilirea originii, comitatul a trimis în 1818 primpretorul Plasei Érmellék în delegație în comitatul Crasna, iar pe baza raportului acestuia s-a elaborat un proiect de regularizare însoțit și de o hartă, trimise spre aprobare Consiliului Locumtenențial. Proiectul cu harta a dispărut, însă, în decursul secolelor²⁸.

Astăzi, când din considerente ecologice și turistice se propagă din ce în ce mai tare reinundarea țintită a unor zone de pe valea Eriului, care să lege canalul Eriului ca un coridor verde, este foarte important să cunoaștem peisajele originale pe baza documentelor cartografice de epocă. Până se realizează aceste cercetări cartografice de bază, propunem spre studiere o hartă manuscrisă, colorată, pe hârtie, a comitatului Bihor din 1841, efectuată de inginerul Szász József, care oferă date hidrografice detaliate despre cursurile și mlaștinile Ierului cu denumiri topografice etc.²⁹ La momentul de față, este singura hartă cunoscută de mine, care arată detaliat bogata rețea hidrologică a Ierului din epoca de dinainte de toate regularizările și oglindește cel mai complet sinteza muncii lui Szász József ca inginer angajat de domeniul Zichy pentru probleme urbariale ivite după dieta reformistă din 1836, respectiv ca inginer hidrolog în angajarea asociației de profil de pe Valea Ierului (înființată în 1842).

Hărțile cadastrale iozefiniste³⁰ din Bihor, ca și din celelalte comitate, nu s-au păstrat, fiind distruse de Stări imediat după moartea împăratului reformat. Dispunem de surse

²⁵ După 1920, unele hărți ale teritoriilor dezlipite de Ungaria monarhistă au ajuns în gestiunea statelor vecine, de la care în anii 1930 multe hărți, deja fără importanță practică, s-au recuperat. Fondurile Institutului Hidrografic se păstrează la MOL, în fondurile S80 (hărți) și S81 (acte), grupate pe râuri și ani.

²⁶ Gallacz János, *Monográfia. A Körös-Berettyó völgy ármentesítéséről és ezen völgyben alakult vizrendező társulatokról*, vol. I., A Körös és Berettyó völgye, Szent László Nyomda Részvénytársaság, Nagyvárad, 1896, p. 380.

²⁷ Huszár Mátyás, *Vízrajzi értekezés: Huszár Mátyás leírása a Körös-vidékről, bevezető és jegyzetekkel ellátta Dóka Klára*, Körösvidéki Vízügyi Igazgatóság, Gyula, 1985.

²⁸ Dunka Sándor, Papp Ferenc, *A Berettyó vízgazdálkodásának és jeges árvizének története*, (seria: *Vízügyi Történeti Füzetek* nr 17), Budapest, 2008, p. 26.

²⁹ Emődi András, *Bihar megyei kéziratok térképek (1754-1888). A Nagyvárad Római katolikus Püspökség, Székeskáptalan, Papnevelde, Nagy- és Kisprépostság és a Nagyvárad Görög Katolikus Püspökség térképei. Bihar vármegye és Nagyvárad város térképei. Vegyes eredetű térképek, összeállította...*, Partium Kiadó, Odarea, 2007, p 201 (harta nr. 792) citează *Direcția Județeană Bihor a Arhivelor Naționale*, fond *Colecția de hărți*, cota nr 160. Tot în opera citată, în partea introductivă, în mai multe locuri, vezi biografia lui Szász József.

³⁰ Literatura acestei prime măsurători cadastrale încă este foarte săracă. Fűrő László, *A II. József-féle kataszteri felmérés Magyarországon*, Föld és Ember (Szeged), anul 10, 1930, nr 1, p 205-257; Dávid Zoltán, *Magyarország első kataszteri felmérése (1786-1789) – Forrástanulmány*, în *Történeti Statisztikai Évkönyv*, Központi Statisztikai Hivatal, Budapest, 1960, p 33-58; Irmédi-Molnár László, *Az 1786. évi kataszteri felmérés Zala vármegyében*, fără loc, 1939; Morvay Péter, *Egy kiaknázatlan helytörténeti forrás: a II. József-féle országos kataszteri földmérés: Hungarológiai Napok I.*, Honismeret, an 14, nr, 1986, p 16-21; Bagi Gábor, *A II. József-féle kataszteri felmérés eredményei a Jászkon Kerületben*, în *Az Arany János Múzeum Közleményei*, vol 9, (seria *Gazdálkodás az Alföldön: Földművelés*), Szolnok, 2002, p 247-268; Dickinson P.G.M., *Joseph II's Hungarian Land Survey*, English Historical Review, 1991, p. 107-. Mai nou cercetătorul Szántay Antal (Departamentul Erei Premoderne, Institutul de Științe Istoriei, Academia de Științe al Ungariei) se ocupă de cercetarea temei, vezi: idem, *Le relevé cadastral en Hongrie au temps de Joseph II*, in (Touzery, Mireille ed.), *De l'estime au cadastre en Europe, L'époque moderne*, Paris 2007, 483-490. Colecțiile de planuri și hărți ale Arhivelor Naționale ale Ungariei (fondurile S și T) conțin doar o parte a hărților cadastrale ale comitatelor Arad, Csongrád, Békés, eventuale hărți fiind rămase în arhivele județene. *Arhivele Naționale ale Ungariei*, E 156, *Libri funduales* (cărți funciare), 1754-1887 – fondul este alcătuit din 15 biblioteci (ung. téka), actele fiind grupate după fasciculus și numerus, cu un index după localități și domenii (vol 16.).

documentare din arhiva domeniului Stubenberg care atestă că aceste măsurători cadastrale s-au întreprins și în localitățile domeniului Diosig-Săcuieni³¹, ca de exemplu la Valea lui Mihai³², Diosig³³, Cherechiu³⁴. Însă autoritățile comitatense erau cele care îngreunau ducerea la bună îndeplinire a acestei munci³⁵. Nu s-au găsit încă filele hărților acestor măsurători cadastrale între documentele fondului domenal menționat³⁶. Hărțile celor trei măsurători militare austriece³⁷ și prima hartă civilă de mare rezoluție al lui Johannes Lipszky

³¹ Apan Adrian, *Domeniul Contelui Stubenberg 1700-1948, teză de doctorat*, Conducător științific: Prof. Univ. Dr. Barbu Ștefănescu, Universitatea din Oradea, Facultatea de istorie-geografie și relații internaționale, Oradea, 2007, passim. În subnotele următoare vom cita integral textul autorului, cu permisiunea lui.

³² Directorul posesiunii Valea lui Mihai, Leleszi János, în raportul său de la 3 septembrie 1786, înaintat inspectorului plenipotențiar al domeniului Săcuieni – Diosig, Vaschicz Francisco, a menționat eforturile sale deosebite în vederea desfășurării măsurătorilor în conformitate cu ordinul Comisiei inferioare comitatense și a Majestății Sale. Din raport putem deduce că în Valea lui Mihai măsurătorile s-au realizat întocmai, mai ales datorită zelului directorului mai sus amintit, care la un moment dat a cerut ajutorul superiorului său de la domeniu pentru înfrânarea manifestărilor nefirești de revoltă ale țăranilor pentru că avansaseră asemenea proiecte de viitor, care contravin intereselor domeniului. *Direcția Județeană Bihor a Arhivelor Naționale*, fond *Domeniul Contelui Stubenberg*, dos. 79, f. 3.

³³ La 18 octombrie 1786, directorul domeniului Diosig, Neger Márton, trimitea un raport către Comisia inferioară comitatensă cu privire la măsurătoarea terenurilor menționând toate parcelele măsurate din Diosig și posesiunile sale dar și regretul că nu a putut realiza la timp această activitate. Din cauza unor contradicții cu reprezentanții posesorilor în unele posesiuni aparținând în parte și domeniului Diosig, la care s-au adăugat muncile de toamnă și anotimpul ploios, juzii nu au putut realiza, la termen, măsurătoarea pământului cerând amânarea acesteia. La data de 13 aprilie 1787, tot Comisia inferioară comunica domeniului că, întrucât prediul lanca a fost arondat orașului Diosig, măsurătorile și declararea acestora priveau direct domeniul, iar orașul Diosig era obligat să aleagă oficialii. *Ibidem*, dos 79, f. 29 și dos. 78, f. 58.

³⁴ Tot pe fondul acțiunii de măsurare a pământului, directorul posesiunii Cherechiu, Nyéki József, a depus o reclamație, la 6 februarie 1790, la inspectorul domeniului Săcuieni, prin care a relatat comentariile făcute de contabilul Comisiei inferioare Máyer Mihály. Manifestând o atitudine vehement negativă față de hotărârea imperială, acesta ar fi declarat că mai bine să putrezească întreg domeniul pe Gályá decât să ducă la îndeplinire măsurătoarea terenurilor ordonată de către Majestatea Sa. Adunarea generală a comitatului, dorind să analizeze atitudinea contabilului Comisiei, l-a delegat pe primpretorul Szegezdi Ferencz să verifice afirmațiile sale și să întocmească un raport. *Ibidem*, dos. 78, f. 91v.

³⁵ Printr-un nou ordin regal, din 6 februarie 1790, s-a decis să fie efectuate noi măsurători de terenuri pentru că se dorea ca taxele să fie stabilite mult mai bine în funcție de situația acestor terenuri. În general, atitudinea președintelui Comisiei inferioare a fost una negativă pentru că, zicea el, aceasta vine în contradicție cu însăși legea în baza căreia Majestatea Sa conduce statul, ba mai mult, în conformitate cu legea 8 din 1741, nu este îngăduit ca în Dietă nici măcar să fie vorba despre așa ceva. Prin urmare cheltuielile și oboseala aceasta sunt inutile, iar Stările nu vor fi de acord cu aceasta niciodată. S-a hotărât ca nimenea să nu cheltuie cu cei care măsoară terenurile sau cu cei care îi ajută, iar primarii să nu-i sprijine și să nu dea oameni pentru aceasta. Chiar președintele Comisiei inferioare, Pongrácz György, a declarat că, până când Comisarul șef nu va emite un ordin ferm, nu va preda actele cu măsurătorile, care urmau a fi păstrate la Casa comitatului, însă nu în arhivă, până când urmează să se dea noi dispoziții. Tot la 6 februarie 1790 Adunarea generală a comitatului Bihor a discutat atitudinea lui Pongrácz György și a hotărât ca, în această acțiune, să se urmeze calea legală și nicidecum să se utilizeze forța chiar dacă, se știa că intențiile Stărilor erau pentru păstrarea vechilor reguli. S-a decis tot în aceeași ședință referitor la obligativitatea aducerii actelor de la comune la comitat. *Ibidem*, dos. 78, f. 90-91.

³⁶ Fondul respectiv măsoară 40 metri liniari (cca. 300 dosare), din care cca. 20 ml sunt prelucrați după principii noi arhivistice, restul încă oglindește principiile de organizare ale arhivarului domenal. Ar fi urgentă terminarea prelucrării arhivistice, fiindcă în acel fond uriaș se ascunde o bună parte a trecutului localităților Văii Ierului. După părerea mea, importanța fondului concurează cu cea a fondurilor ecleziastice.

³⁷ *Az első katonai felmérés – A Magyar Királyság*, DVD-ROM, Arcanum Adatbázis kft – Országos Hadtörténeti Intézet, 2004 octombrie (ISBN 963-9374-95-4); *Az első katonai felmérés – Erdély és a Temesi Bánság*, DVD-ROM, Arcanum Adatbázis kft – Országos Hadtörténeti Intézet, 2005 aprilie (ISBN 963-7374-03-5); *Az első katonai felmérés – A Magyar Királyság, új mozaikolt kiadás*, DVD-ROM, Arcanum Adatbázis kft – Országos Hadtörténeti Intézet, 2006 octombrie (ISBN 963-7374-34-5); *A második katonai felmérés – Magyar Királyság és Temesi Bánság (1819-1869)*, DVD-ROM, Arcanum Adatbázis kft – Országos Hadtörténeti Intézet, 2005 decembrie (ISBN 963-7374-21-3); *A második katonai felmérés – Magyar Királyság (és Temesi Bánság) (1806-1869)*, georeferat, DVD-ROM, Arcanum Adatbázis kft – Országos Hadtörténeti Intézet, 2006 octombrie (ISBN 963-7374-35-3); *Erdély az első és a második Habsburg katonai felmérés térképein*, georeferat, DVD-ROM, Arcanum Adatbázis kft – Országos Hadtörténeti Intézet, 2007 noiembrie (ISBN 978-963-7374-60-9); *Harmadik katonai felmérés 1869-1887 – A Magyar Szent Korona Országai, 1:25.000*, DVD-ROM, Arcanum Adatbázis kft – Országos Hadtörténeti Intézet, 2007 martie (ISBN 978-963-7374-54-8); *Harmadik katonai felmérés 1869-1887 – Osztrák-Magyar Monarchia, 1:75.000*, DVD-ROM, Arcanum Adatbázis kft – Országos Hadtörténeti Intézet, 2007 martie (ISBN 978-963-7374-51-7). Alte detalii vezi la www.arcanum.hu. Cu ocazia primei măsurători militare s-au întocmit și scurte descrieri despre localități care au fost incluse pe primul DVD.

de Szedlicsna³⁸ din 1808, digitalizate în totalitate, dau desene hidrografice superficiale despre zona noastră. Speranțe putem avea prin studierea hărților manuscrise domeniiale și comitatense³⁹, locumtenențiale și camerale⁴⁰, cadastrale și hidrologice⁴¹, păstrate atât în Ungaria cât și în România, care pe baza repertoriilor deja existente conțin date prețioase cartografice despre hidrografia zonei.

Arhiva județului Hajdu-Bihar conține fonduri referitoare la lucrările de diguire ale râurilor din Bihor, în special ale Ierului și Barcăului, dar au apărut deja și lucrări monografice pe această temă de la autoarea Dóka Klára⁴², respectiv Dunka Sándor (cite pe parcursul articolului). Documente pot fi și în Arhiva Direcției Județene ale Apelor, respectiv la Colecția de planuri de la TIKÖVIZIG (Tiszai és Körösvidéki Vízügyi Igazgatóság), Debrecen, Ungaria.

După această scurtă incursiune în istoria cartografică a zonei din secolul XVIII-XIX, revenim la prezentarea evenimentelor. Localitățile din partea sudică a văii Ierului (zona de confluență cu Barcăul) au fost implicate prin muncă obștească și în regularizarea văii Barcăului, motiv pentru care vom prezenta pe scurt istoria asociației hidraulice a Barcăului⁴³.

DVD-urile conțin și studii.

³⁸ Lipszky János, *Mappa generalis Regni Hungariae...*, Pest-Bécs, 1804-1810; Lipszky Johannes, *Repertorium locorum objectorumque in XII tabulis mappae Regnorum Hungariae, Slavoniae, Croatiae et confinium militarium magni item Principatus Transylvaniae occurrentium*, Budae, 1808; Lipszky János, *Mappa Transylvaniae et Partium Regni Hungariae Repertoriumque Locorum Objectorum*, Pest, 1806. Lipszky János, *A Magyar Királyság és társországai térképe és névtára (1804-1810)*, DVD-ROM, Arcanum Adatbázis kft, 2005 iunie (ISBN 963-9521-14-5). DVD-ul conține și studii. Despre culisele bihorene ale efectuării acestei hărți putem afla detalii din: Reisz T. Csaba, *Magyarország általános térképének elkészítése a 19. század első évtizedében – Lipszky János és segítői térképészeti vállalkozásának ismertetése*, Cartofil, Budapest, 2002, p 315, 378. Ciornele bihorene ale hărții lui Lipszky se găsesc la Biblioteca Națională Széchényi, Budapesta – Colecția de hărți, TK 3016 (*Conspectus praevisus inclity comitatus Bihariensis*, 1799), TK 3011 (*Comitatus Bihariensis, correcta per Josephum Toth, 1802*).

³⁹ Komoróczy György (edit.), *Hajdú-bihari kézirtos térképek*, Debrecen, 1972; Gazdag István (edit.), *Hajdú-bihari kézirtos térképek II*, Debrecen, 1982. Hărți în parte digitalizate se pot găsi și pe site-ul Hajdu-Bihar Megyei Levéltár (<http://archivportal.hu/hbml>), adică Arhiva județului Hajdu-Bihar la meniul Adattárak. Hărțile păstrate la Oradea inventariate de Emődi András (edit.), *Bihar megyei kézirtos térképek (1754-1888)*, A Nagyvárad Római Katolikus Püspökség, Székeskáptalan, Papnevelde, Nagy- és Kisrépostság és a Nagyvárad Görög Katolikus Püspökség Térképei, Bihar vármegye és Nagyvárad térképei, Vegyes eredetű térképek, Partium Kiadó, Oradea, 2007 (accesibil și pe site-ul: www.mek.oszk.hu/05500/05559/pdf) – a prelucrea de la Direcția Județeană Bihor ale Arhivelor Naționale, fondurile Colecția de hărți și Colecția de planuri.

⁴⁰ Lakos János, Bendefy László, *A Magyar Országos Levéltár térképeinek katalógusa 1., Helytartótanácsi térképek*, vol 1-3, Budapesta, 1976-1979; *A Magyar Országos Levéltár Térképtára II. Helytartótanácsi Térképek (1735-1875)*, két dubla DVD-ROM, Magyar Országos Levéltár – Arcanum Adatbázis kft, Budapesta, decembrie 2006 (ISBN 978-963-7374-45-6) (informații vezi la www.arcanum.hu), prelucrează Arhivele Naționale ale Ungariei, fondul S12; Lakos János, Bendefy László, *A Magyar Országos Levéltár térképeinek katalógusa 2., Kamarai térképek*, vol 1-3, Budapesta, 1978-1991; *A Magyar Országos Levéltár Térképtára I. Kamarai Térképek (1747-1882)*, két dubla DVD-ROM, Magyar Országos Levéltár – Arcanum Adatbázis kft, Budapesta, august 2006, (ISBN 963-7374-31-0), prelucrează Arhivele Naționale ale Ungariei, fondul S11; Patay Pálné Plihal Katalin (edit), *Kézirtos térképek az Országos Széchényi Könyvtár Térképtárában*, Vol 1., *Önálló kézirtos térképek*, Budapesta, 1984; *Kézirtos térképek az Országos Széchényi Könyvtár Térképtárában*, két dubla DVD-ROM, MOL – Arcanum Adatbázis kft., Budapesta, martie 2007, (ISBN 978-963-7374-53-1) (informații vezi la www.arcanum.hu) prelucrează hărțile de la Biblioteca Națională Széchényi, Budapesta, Colecția de hărți, cotele TK 1–TK 3052.

⁴¹ Direcția Județeană Bihor a Arhivelor Naționale, fond O.R.P.O.T. – hărțile cadastrale ale localităților Văii Ierului conțin și date despre pâraiele din hotarele localităților; Fodor Ferenc, *A magyarországi kézirtos vízrajzi térképek katalógusa 1867-ig*, vol 1-3., Budapesta, 1954-1956.

⁴² Gallacz János, *Monográfia. A Körös-Berettyó völgy ármentesítéséről és ezen völgyben alakult vízrendező társulatokról*, vol. I., *A Körös és Berettyó völgye*, Szent László Nyomda Részvénytársaság, Nagyvárad, 1896; *ibidem*, vol. II., *A társulatok története*, Szent László Nyomda Részvénytársaság, Nagyvárad, 1896; Dóka Klára, *A Körös és Berettyó vízrendszer szabályozása a 18–19. században – Egy táj alakulása*, (seria Közlemények Békés megye és környéke történetéből nr 7), Gyula, 1997; *idem*, *A Körös- és Berettyó-völgy gazdálkodása az ármentesítés előtt és után*, (seria Közlemények Békés megye és környéke történetéből nr 10.), Gyula, 2006.; *Hajdú-Bihar megyei Levéltár*, fond IV/ B 414, *Bihar vármegye vízügyi iratai, 1900-1944*, *idem*, fond IX 443, *Berettyó-Kőrösi Vízszabályozó és Árvízmentesítő Társulat iratai, 1852-1948*, și *idem*, fondul IX 441/d, *Reszeghy féle hagyaték*, pachetele 1 și 23.

⁴³ Istoria succintă am extras din: Mudrony Soma, Ráth Károly, Micseh Endre, *Az 1896-iki ezredéves országos kiállítás általános katalógusa*, VI. Csoport Mezőgazdaság, egyedüli hivatalos kiadás, vol. III, Kosmos Műintézet kiadás és nyomása, Budapest, 1896, p 42. Istoria detaliată vezi Gallacz János, *Monográfia. A Körös-Berettyó*

În 1852 s-a înființat Asociația Barcău-Sárrét (ung. *Berettyó-Sárrét társulat*) la Püspökladány, a cărei sediu s-a stabilit între 1853-1868 la Debrecen, iar denumirea s-a modificat în Asociația de regularizare Barcăul Inferior (ung. *Alsó-Berettyó szabályozási külön társulat*). Inițial, autoritatea acestei asociații cuprindea cursurile dintre Berettyóújfalu și Kisújszállás⁴⁴, la care s-a aderat în 1857 (în realitate probabil deja în 1855, cu menținerea independenței financiare până în 1879) și Departamentul Barcăului superior (cursul dintre Berettyóújfalu și Sălard), denumirea schimbându-se în Asociația pentru prevenirea inundațiilor Barcău (ung. *Berettyó árvizmentesítő társulat*). În această perioadă se mai numea și Asociația Barcăului din Debrecen (ung. *Debreceni Berettyó Társulat*) conform ordinului departamentului locumtenențial orădean sub nr. 14.824 din 1856.

Prin același ordin s-a aprobat planul general de regularizare a văii Crișurilor și Barcăului, pornind de la propunerile aprobate ale lui Bodoki Károly, împreună cu reglementarea statutului asociațiilor hidraulice existente în zonă (practic s-au reînființat cele vechi după noua prevedere), însă acesta nu conține nimic referitor la Valea Ierului, de unde rezultă că nu exista nici o structură administrativă activă în 1856 care să cuprindă și să reprezinte zona Ierului.⁴⁵ Planul a impus însă comitatului Bihor ajutorarea Asociației hidraulice a Ierului și regularizarea cursurilor Barcăului deasupra Sălardului⁴⁶. În 1859, a aderat și Departamentul Eriului (cursurile dintre Pocsaj și Sălacea) cu menținerea independenței financiare. În 1869, sediul Asociației Barcăului s-a mutat la Oradea (se mai numea și Asociația Barcăului din Oradea, ung. *Váradí Berettyó Társulat*), an în care Departamentul Eriului a devenit independent.

În 1884, Asociația Barcăului s-a unit cu asociațiile omoloage de pe cursul Crișului Repede, cu sediile în Ivánfenék (separat în 1879 de Asociația Barcăului) și Mesterszállás (înființare *de novo* în 1881), sub denumirea de Asociația de canalizare și prevenirea inundațiilor Barcău-Criș (ung. *Berettyó-Kőrösí vízszabályozó és árvizmentesítő társulat*), cu menținerea individualității financiare, cu sediul în Oradea, de care aparțineau amândouă malurile Barcăului și malul drept al Crișului Repede, de la vărsarea Barcăului până la Mesterszállás.⁴⁷ În 1896 li s-a permis separarea și funcționarea ca entități juridice separate. În 1850, autoritățile absolutiste au schimbat de trei ori organele de supraveghere a muncilor hidraulice, ceea ce a dăunat mult cauzei⁴⁸.

völgy ármentesítéséről és ezen völgyben alakult vízrendező társulatokról, vol. I., *A Körös és Berettyó völgye*, Szent László Nyomda Részvénytársaság, Nagyvárad, 1896, passim și *ibidem*, vol. II. *A társulatok története*, Szent László Nyomda Részvénytársaság, Nagyvárad, 1896, passim; Korbély József, *A Körösök és a Berettyó szabályozása*, Vízügyi Közlemények, 1916, nr 6, p 173-222; Korbély József, *A Körösök és a Berettyó szabályozása*, Vízügyi Közlemények, 1917, nr I, pp I—150; Dunka Sándor, *Az Ér- és a Berettyó szabályozási társulatok története*, Vízügyi Közlemények, 1989, nr. 1, pp. 99-108.

⁴⁴ Pe 4 septembrie 1852 s-au adunat reprezentanții interesați la Püspökladány după munca organizatorică a lui Szauer László, consilier financiar din Debrecen. Semnatarii statutului declarau doar 62.000 holde inundabile, dar la data de 30 noiembrie 1853 (ședința de formare) suprafața interesată declarată s-a ridicat deja la 121.248 holde, iar muncile propuse prevedeau săparea a 10.940 stânjeni liniari de canal, 28.000 stânjeni liniari de diguri, pentru care trebuiau mișcați 142.740 stânjeni cub de pământ în sistem corporațional, pentru care s-a anunțat licitație publică pe 22 noiembrie 1853.

⁴⁵ Gallacz János, *Monográfia. A Körös-Berettyó völgy ármentesítéséről és ezen völgyben alakult vízrendező társulatokról*, vol. I., *A Körös és Berettyó völgye*, Szent László Nyomda Részvénytársaság, Nagyvárad, 1896, p 335-343, 436-443, 446, 450.

⁴⁶ Curățarea și menținerea albiilor era obligativitatea localităților interesate, iar întreținerea digurilor era treaba asociațiilor, calcularea contribuției localităților la cheltuielile comune ale asociației se făcea prin comun acord, iar munca în natură se putea deconta din această contribuție pecuniară. Gallacz János, *Monográfia. A Körös-Berettyó völgy ármentesítéséről és ezen völgyben alakult vízrendező társulatokról*, vol. I., *A Körös és Berettyó völgye*, Szent László Nyomda Részvénytársaság, Nagyvárad, 1896, p. 341-342.

⁴⁷ Luncile incluse în această asociație unită însumau 283.589 holde maghiare (cca. 152.000 holde ale asociației Barcău, 70.000 holde ale asociației Ivánfenék, 60.000 holde ale asociației Mesterszállás), digurile 225.514 metri liniari, iar pentru canalizarea apelor freatice s-au săpat 47.500 ml de canale, costând 5.178.742 frți 2 xr până în 1895.

⁴⁸ Gallacz János, *Monográfia. A Körös-Berettyó völgy ármentesítéséről és ezen völgyben alakult vízrendező társulatokról*, vol. I., *A Körös és Berettyó völgye*, Szent László Nyomda Részvénytársaság, Nagyvárad, 1896, p. 334-335, 344-353.

În ceea ce privește localitățile văii Ierului, ele au trebuit să presteze muncă obștească începând cu 1856⁴⁹ și la albia Barcăului din cadrul Departamentului Barcăului superior, procentul de realizare la sfârșitul lui 1857 fiind mult mai mic în comparație cu cursul inferior⁵⁰. De aceea, după cei 2.770 stânjeni liniari de canal Sălard-Kismarja deja împărțiți între localitățile din zona de interes a departamentului superior prin ordinul locumtenențial 14.824 din 1856⁵¹, s-a împărțit și restul de canal pe seama muncii obștești între localități în felul următor: Adoni 54, Álmosd (Hu) 152, Târgușor Bihor 120, Bagamér (Hu) 253, Ciocăia 152, Diosig 472, Ianca 24, Cadea Mică 22, Cadea Mare 11, Voivozi de Șilindru 46, Cherechiu 90, Cheșereu 142, Kokad (Hu) 132, Cubulcut 134, Coliu 72, Nagyléta (astăzi Létavértes, Hu) 421, Valea lui Mihai 258, Olosig 66, Otomani 100, Galoșpetreu 110, Șilindru 63, Șimian 117, Sălăcea 211, Săcuieni 281, Sânicolau de Munte 111, Tarcea 81, Vășad 100, Vértes (astăzi Létavértes, Hu) 147⁵².

Se pot constata diferențe între diferitele valori volumetrice și de lungime citate, ceea ce denotă modificări survenite pe parcurs față de proiectul original. Între timp, în 1858 au început muncile de ridicare a digurilor și împărțirea porțiunilor pe localități: pe cursul superior, de la Sântimreu și Fărnaș până la Sălard, de la Sălard la Kismarja pe ambele maluri și la Kismarja-Pusztakovacsi. Împărțirea realizării porțiunilor de diguri pe localități pentru ridicarea prin muncă obștească a rămas pe o hartă pe care putem observa tăierile, respectiv canalul Sălard-Kismarja⁵³. Muncile obștești au continuat și în anii următori la canal și tăieri.

În 1858, pe canalul superior s-au exploatat - cu ocazia efectuării tăierilor și canalului - 37.804 stânjeni cub (au terminat 22 de tăieri) de pământ, iar în 1859 s-au efectuat 61.400 stânjeni liniari de diguri (din care 4.500 stânjeni reprezentau digurile de pe ambele maluri

⁴⁹ Conform propunerii lui Bodoki Karoly din 1855, s-a constatat că din cursul superior doar albia dintre Bakonszeg-Kismarja este de natură să merite îndreptarea doar prin tăierea curbilor (s-au stabilit 39 de tăieri numerotate între 6-44, cu o lungime de 7455 stânjeni), respectiv era necesară săparea unui canal nou drept între Sălard și Kismarja (albia era așa de șerpuitoare, din cauza morilor Kismarja, Hodoș, Sălard, Sântimreu, încât nu se putea îndrepta doar prin tăierea curbilor) cu lungimea de 7.600 stânjeni, cu o cădere de 3-6 picioare/100 stânjeni. Digurile dintre Bakonszeg-Sântimreu erau cu o înălțime care întrecea apele mari ale Barcăului cu 2,5 stânjeni, lățime coronală de 7,5 stânjeni, cu distanță minimă de 50 stânjeni între ele. Aceasta însemna exploatarea a 169.258 stânjeni cub de pământ. Erau prevăzute și diguri cu lungimea de 15.760 stânjeni pe malul drept (Sântimreu-Bakonszeg) și de 20.720 stânjeni pe malul stâng (Sălard-Bakonszeg), corespunzând la 102.415 stânjeni cub de pământ exploatat. Pe baza unui calcul Departamentul Barcăului superior cu 65.000 de holde interesate (holdă mică de 1200 stânjeni pătrați) trebuia să exploateze 128.825 stânjeni cub de pământ, reprezentând 522.065 forinți de argint cheltuieli (4 florin 57 craiari/holdă). Din aceste munci pentru anul 1855 s-a prevăzut pentru Departamentul Superior exploatarea a 77.565 stânjeni cub de pământ prin amenajarea tăierilor 20, 25, 31, 38, 41, 42, 43 și inițierea canalului Sălard-Kismarja, însă abia 37.216 stânjeni cub s-au exploatat între 1855-1861, iar din 125.048 stânjeni cub de diguri doar 19.969 s-au efectuat între 1855-1861. Văzând ineficiența asociațiilor, Departamentul Locumtenențial din Oradea a decis și recurgerea la potențialul de muncă obștească a comitatului. În locul defunctului Flaskay Janos, după 9 iunie 1856 s-a angajat ca inginer la cursul inferior Fekete Etele, iar la cursul superior Ujfalussy Gyula, sub conducerea căroră s-a efectuat împărțirea muncii obștești pe localități. Gallacz János, *Monográfia. A Körös-Berettyó völgy ármentesítéséről és ezen völgyben alakult vizrendező társulatokról*, vol. I., *A Körös és Berettyó völgye*, Szent László Nyomda Részvénytársaság, Nagyvárad, 1896, p. 440-443, 446, 450.

⁵⁰ Din cei 52.319 stânjeni cub de pământ aferenți la 8.020 stânjeni liniari de tăieri de curbă necesară (adică 44 tăieri), doar 22.618 erau exploatați (adică 43%), iar din cei 39.410 stânjeni cub de pământ aferenți la 6732 stânjeni liniari de canal doar 11.243 erau exploatați (adică 28%). Gallacz János, *Monográfia. A Körös-Berettyó völgy ármentesítéséről és ezen völgyben alakult vizrendező társulatokról*, vol. II., *A társulatok története*, Szent László Nyomda Részvénytársaság, Nagyvárad, 1896, p. 204.

⁵¹ Efectuarea tăierilor nr 36-40 era obligația localității Pocsaj, ale celor cu nr 41-44 era obligația localității Kismarja. Din canalul superior (Sălard-Kismarja) Roșiori Bihor trebuia să execute 720, Vaida 260, Sântimreu 380, Parhida 200, Niuved 150, Tămășeu 250, Sălard 540, Hodoș 270 stânjeni liniari. Gallacz Janos, *Monográfia. A Körös-Berettyó völgy ármentesítéséről és ezen völgyben alakult vizrendező társulatokról*, vol. I., *A Körös és Berettyó völgye*, Szent László Nyomda Részvénytársaság, Nagyvárad, 1896, p. 341.

⁵² Pe baza calculelor, un stânjen liniar de canal cu lățimea de 3 stânjeni la fund și adâncimea de 7 ½ picioare însemna exploatarea a 5,3 stânjeni cub de pământ, care se efectua cu 16 zile cu mâna (1 căruțaș echivala cu 3 zile cu mâna). Cu această valoare era împărțită forța de muncă obștească a fiecărei localități. Gallacz János, *Monográfia. A Körös-Berettyó völgy ármentesítéséről és ezen völgyben alakult vizrendező társulatokról*, vol. II., *A társulatok története*, Szent László Nyomda Részvénytársaság, Nagyvárad, 1896, p. 205.

⁵³ *Arhivele Naționale ale Ungariei*, S 101, *Hártille absolutismului*, No 0703/1-4, *Berettyó töltés kiosztási terv, [1859], [Bodoki Károly]* accesibil pe mol.arcanum.hu/terkep (accesat 02.10.2011). Această hartă conține și locul tăierilor, respectiv canalul Sălard-Kismarja, lângă împărțirea digurilor pe localități.

de la vărsarea Eriului în Barcău sub Pocsaj (Hu)), din tăieri s-au exploatat alți 1.963 stânjeni cub (în total 45.167, adică 88% din cât s-a prevăzut), iar procentul de realizare în cazul canalului a ajuns abia la 47,3% din cauza viiturilor din acest an. În 1860 nu s-a lucrat nimic la canal și tăieri, însă s-au efectuat 20.178 stânjeni liniari de diguri (forța a 133 de localități din 5 plase). În plus, localitățile prestatoare de muncă obștească au trebuit să contribuie și financiar la cheltuielile asociației atât în 1857, cât și în 1858 (chiar dacă nu făceau parte din zona de interes a asociației)⁵⁴.

Tot în acești ani, Diosigul, nefiind încă intrat în zona de interes a Departamentului Barcăului superior, n-a trebuit să presteze muncă obștească pe diguri în cadrul asociației, cu ocazia inundațiilor⁵⁵. Totuși, domeniul Diosig depunea eforturi pentru gestionarea apelor de pe teritoriul său.

Domeniul Diosig al contelui Zichy al IX-lea Ferenc a plătit pentru anul 1866 suma de 195,87 forinți, pentru 1867-1868 suma de 316,91 forinți, pentru 1868 suma de 309,76½ forinți, pentru 1869 suma de 154 forinți ca și contribuție la regularizarea Barcăului și Ierului.⁵⁶ Din 1867 avem date și despre moara pe apă a domeniului din ferma Egyed pe un pârau colateral Ierului, lângă morile domeniale pe uscat (ca de ex. în Pocsaj) și cu aburi (în Diosig).⁵⁷ În 1868, curățarea canalului morii și a pâraului afluent din valea Almaș a costat domeniului 265,40 forinți, iar comisia comitatensă de inspectare a morii cu aburi, respectiv podurile de pe raza fermei Egyed a primit un onorariu de 85 forinți⁵⁸.

În inventarul imobilelor domeniale din 1870, în Departamentul Pocsaj, se menționează o casă de paznic pe malul diguit al Ierului din cărămidă arsă de 7¹ x 2³ x 1⁴ stânjeni^{picioare}, respectiv două poduri din lemn: unul peste Ier, de 32 stânjeni lungime, altul peste Barcău, de 72 stânjeni lungime.⁵⁹ În Departamentul Egyed se menționează moara pe apă cu pereții din scândură și acoperișul din țiglă, cu dimensiunile de 3 x 3 stânjeni, și casa morarului cu pereți din cărămidă și acoperișul din șindrilă, cu dimensiunile de 10½ x 4 stânjeni⁶⁰.

Inundațiile din 1879-1881 au dat multe bătăi de cap și domeniului Zichy din Diosig. Văduva lui Aszalos Andras din Diosig, cu trei copii și rămasă fără casă și grajd în urma inundațiilor din primăvara anului 1879, primește 300 de legături de trestie în 15.10.1879 de la Zichy Ágoston. La fel avem o cerere asemănătoare nesoluționată a lui Krasznai Sándor din 15.02.1879 și una a pădurarului Seres István din ferma Egyed, soluționată cu 1.000 de cărămizi în 05.07.1880 pentru renovarea casei afectate din Diosig.⁶¹ Sprijinul cel mai mare însă l-a primit dogarul diosigan Puskás András, acesta constând din 1.000 de cărămizi și 300 legături de trestie. Casă lui, situată lângă podul vamal dinspre promontoriu, a fost demolată de trei ori de viituri, fiind nevoit să-și mute locuința într-un loc mai ferit⁶².

În 1879 a fost afectat și podul vamal dinspre promontoriu. Pe baza calculelor dulgherului Gönczi Lajos (din 02.09.1879) muncile de ridicare a podului au costat 250 forinți⁶³. În bilanțurile lunare din 1880 ale domeniului pentru luna martie figurează 5,60

⁵⁴ Gallacz János, *Monográfia. A Körös-Berettyó völgy ármentesítéséről és ezen völgyben alakult vizrendező társulatokról*, vol. II., *A társulatok története*, Szent László Nyomda Részvénytársaság, Nagyvárad, 1896, p. 206-7.

⁵⁵ Până la podul de la Roșiori locuitorii din Sălard trebuiau să presteze 85 zile cu căruța, 195 zile cu mâna, din Sântimreu 85 și 115, din Vaida 224 și 342, din Hodoș 147 și 672, din Roșiori-Gyapoly 446 și 515, iar până la podul din Pocsaj locuitorii din Tămășeu 156 și 95, Niuved 26 și 44, Parhida 58 și 65, Kismarja 181 și 164, Pocsaj 150 și 207. Gallacz János, *Monográfia. A Körös-Berettyó völgy ármentesítéséről és ezen völgyben alakult vizrendező társulatokról*, vol. I., *A Körös és Berettyó völgye*, Szent László Nyomda Részvénytársaság, Nagyvárad, 1896, p. 264.

⁵⁶ *Direcția Județeană Bihor a Arhivelor Naționale*, fond *Domeniul Contelui Zichy*, dosar 5, filele 336, 429, 475, 521 (în ordinea anilor).

⁵⁷ *Idem*, dosar 5, fila 459, 479.

⁵⁸ *Idem*, dosar 5, fila 474v-475.

⁵⁹ *Idem*, dosar 5, fila 565.

⁶⁰ *Idem*, dosar 5, fila 567v.

⁶¹ *Idem*, dosar 7, fila 116, 303, 346-347v.

⁶² *Idem*, dosar 7, fila 391.

⁶³ *Idem*, dosar 7, fila 284 - săparea capetelor podului costa 20, resp. 30 forinți, baterea celor 22 de piloni 120 forinți, montarea grinzilor și scândurilor alte 80 forinți.

forinți pentru muncile de dulgherit, 12,00 forinți pentru saci la umplerea cu pământ ale capetelor, 8,90 forinți pentru grinzi la podul din Diosig, pentru septembrie 185,80 forinți la muncile podului din Diosig, pentru noiembrie alți 250 forinți la podul vamal din Diosig⁶⁴. Dispunem de documente care atestă și refacerea casei vamale de lângă podul menționat.

Viiturile au demolat și toate podurile din lemn care se întindeau peste Barcău. Din această cauză, pe 28.02.1880, Rózsavölgyi József, moșier din Biharea, propune un schimb de posesiuni domeniului Diosig. Domeniul Zichy dispunea de 90 de jugăre arabile lângă malul stâng al Barcăului, care aparțineau fermei Ágostmajor (Mihai Bravu, Ro), și moșierul respectiv dispunea de 150 de jugăre între Kismarja (Hu) și Parhida pe malul drept al Barcăului, iar podurile de legătură ale ambilor moșieri fuseseră afectate⁶⁵. Domeniul Diosig a luat în considerare schimbul, cum reiese din socotelile cheltuielilor de avocatură din anul următor. E probabil ca podul amintit să nu se fi reconstruit, cum rezultă dintr-un intimat al locuitorilor din Parhida.

În aprilie 1881, aceștia s-au adresat domeniului Diosig, în urma distrugerii de către viitura din 7 martie a unui pod din lemn recent reconstruit (care lega cele două jumătăți ale hotarului localității lângă Barcău) și a altor trei poduri de pe Barcăul vechi. Având în vedere că domeniul Zichy a devenit între timp proprietar și în Parhida, localnicii prestând diverse munci agricole în prediul Gyapoly al domeniului de mult timp, produsele agricole din posesiunea respectivă se transportau la Oradea pe podul afectat. Apelând la filantropia binecunoscută a magnatului diosigan, oamenii au cerut să-i ajute donându-le rămășițele podului domenal afectat în urmă cu un an și nerenovat de domeniu, și a unor grinzi din pădurea domenală de la Abrămuți⁶⁶.

Pe 30.12.1880, notarul diosigan Újváry Ödön, prin transmiterea circularei primpretorului către inspectorul domenal, cerea inspectorului demolarea sau mărirea podurilor, desființarea obstacolelor puse de pescarii domeniali care îngreunau curgerea apelor Ierului, respectiv verificarea dacă digurile albiei noi ale Barcăului nu îngreunează și ele curgerea viiturii⁶⁷.

Pe marginea lucrărilor de regularizare a Ierului din anii 1880, domeniul Diosig a curățat canalul morii din Egyed cu ajutorul unor zilieri din Pocsaj și Ujleta, timp de șapte săptămâni, în toamna lui 1883. S-au cheltuit 1.029,23 forinți austrieci (din care 500 forinți avans în luna octombrie, restul plătiți în decembrie)⁶⁸.

Canalul Tisa-Ierul-Crișul

Ideea regularizării văii Eriului s-a înfăptuit pe parcursul secolului XIX sub două forme: regularizarea independentă/dependentă de cea a Barcăului sau regularizarea pe marginea marilor regularizări ale Tisei⁶⁹. Modul de realizare pendula între aceste două posibilități. Ideea canalului Tisa-Ierul-Crișul, cu toate că nu s-a realizat niciodată sub formele plănuite (lipsește deseori de baze reale) datorită diferitelor circumstanțe ivite pe parcurs, a fost un moment interesant în evoluția procesului de regularizare a Ierului și de aceea e importantă prezentarea sa.

Primele proiecte privind divizarea fluxului Tisei au apărut deja pe timpul Mariei Tereza. Astfel, în 1756, proiectantul anonim vroia să separe Someșul de Tisa și să-l devieze

⁶⁴ *Idem*, dosar 7, filele 543, 138, 143 – în ordine cronologică.

⁶⁵ *Idem*, dosar 7, fila 387.

⁶⁶ *Idem*, dosar 8, filele 26-27v.

⁶⁷ *idem*, dosar 7, fila 329.

⁶⁸ *idem*, dosar 8, filele 375-376v – În prima săptămână, zilierii Deczky Imre, Nagy Imre, Varga József, Kövesdy József din Pocsaj au curățat canalul de trestie și restul vegetației pe o lungime de 1.700 m, în săptămâna II, zilierii Csörsz Péter, Barcsa András, Kovács József, în săptămâna III, precedenții și Nagy József, Szalay Károly, în săptămâna IV, Nagy József, Sipos Sándor, Csörsz Péter, Kovács József, toți din Pocsaj au curățat 1.618 metri de mal. Între timp Kolman Imre și echipa lui din Ujleta în săptămânile I-II-III au curățat 290-950-730 metri de albie cu o lățime de 2,3 m și 0,9 m adâncime. Munca lor a fost continuată în săptămânile IV-VII în mare parte de zilierii Nagy János, Csörsz Péter, Palády Sándor, Nagy Sándor, Deák József din Pocsaj pe o lungime de 274-645,5-1260-520 stâneni liniari/săptămână.

⁶⁹ Inginerii imperiali au elaborat principalele moduri de regularizare a Tisei deja în a doua parte a sec. XVIII: prin ridicarea de diguri, prin tăierea curbilor albiei și scurtarea sa, prin divizarea fluxului potoapelor.

în Barcău printr-un canal artificial, iar lângă Mezőtúr în Criș. Scopul era nepermiterea creșterii fluxului Tisei de Someș. Al doilea proiect de acest gen (probabil elaborat de Samuel Krieger) a pornit de la ideea posibilei legături a inundațiilor Tisei cu Crișurile prin intermediul mlaștinii Nagysárrét a Barcăului. În opinia lui, canalul săpat în depresiunile deja preformate ar conduce viiturile Tisei și ar deseca și mlaștinile extinse Kissárrét-Nagysárrét. Canalul începea la Tiszadob, iar pe linia Hortobágy-Barcău-Crișuri ajungea tot la Mezőtúr.

În 1787, inginerul militar imperial Franz Godor a propus un nou proiect de divizare a fluxului Tisei, care a prevăzut un sistem de trei canale navigabile de interes național, realizând totodată și desecarea mlaștinilor Câmpiei Mari. Canalul nord-sud avea traiectoria Ujgorod/Ungwar-Kisvárdá-Debrecen-Gyula, cel vest-est Ráckeve-Kecskemét-Csongrád-Gyula-Oradea-Cluj-Napoca.⁷⁰ Canalul dintre Kunhegyes-Debrecen-Satu Mare-Tiszaújlak ar fi desecat mlaștinile Nagysárrét și Ecsed, iar porțiunea dintre Debrecen-Gyula ar fi desecat celelalte mlaștini ale Crișurilor⁷¹.

Un asemenea canal, dar pe altă traiectorie, a fost propus de Vedres István, în 1830. Canalul ar fi avut originea din Tisa în zona Tiszaújlak-Tokaj-Tiszafüred și după intersectarea cursurilor mai mici de peste Tisa s-ar fi vărsat în Dunăre, lângă Ujpalánka. Canalul ar fi deservit devierea viiturilor Tisei, navigația, desecarea, pescuitul, irigatul și cultura orezului. După Palov József, Vedres István a fost primul care propunea ideea folosirii canalului de împărțire a fluxului Tisei și pentru irigare⁷².

Cum putem vedea, aceste proiecte nu luau în considerare valea natural preformată a Ierului, ci mai degrabă valea cursului Kékkálló și Hortobágy.

Pe marginea dezbaterilor mai mult sau mai puțin profesionale, au apărut și niște idei extravagante, considerate deja la vremea respectivă idei numai bune de abandonat.

Astfel, în 1836, inginerul Beszédes József a prezentat schița canalului Cluj-Graz, care pe traiectoria sa parcurgea și valea Ierului, împărțind comitatul Bihor în două și devenind în viziunea sa singura posibilitate de circulație și transport fluvial a comitatului.⁷³ Acest canal urma să traverseze valea Eriului, apoi intersecta aproape perpendicular Barcăul (la Tămășeu) și cele trei Crișuri (Crișul Repede între Girișu de Criș și Oradea, Crișul Negru lângă Tinca) în funcție de progresia diguirii râurilor menționate (planificate să dureze încă patru ani).

Eriul se ramifica din canal între Diosig și Pocsaj (Hu) pe partea dreaptă a canalului. Pe lângă dovezi geografice, economice și statistice privind profitabilitatea viitorului canal, în a doua parte a lucrării prezintă detaliat și polemicile, discuțiile din literatura europeană

⁷⁰ Ideea unui canal care să lege orașul Debrecen, centru comercial și industrial, cu Tisa a apărut deja în 1727, însă nu s-a realizat niciodată, dar ideea includerii orașului în traseul unor canale traversând zona a persistat și mai târziu. Acest canal navigabil era intentat de Cămara Regală Maghiară cu traseul pornind de la Tiszadob pe ruta cursurilor Méhes-ér, Vörösnádas-fok, Mély-völgy, până la prediul Szepes lângă Debrecen, iar de acolo pe traseul Barcăului până la mlaștinile Sárrét. Inspectorul cameral orădean Ternyey Janos era delegat din partea Cămarei să negocieze cu primjudele Benyei Mihály din Debrecen despre executarea canalului, dar nu s-au putut înțelege din cauza muncii gratuite pe care o pretindea Cămara orașului. Geometra orădeană Lippert Gabor a și efectuat planurile, însă proiectul, din lipsa banilor, nu s-a mai realizat. Ideea acestui canal mai apare și în 1764. De data aceasta magistrații orașului Debrecen l-au încredințat pe inspectorul din prediul Ohat să întrebe ciurdașii din Hortobágy despre cursul viiturilor Tisei trecând malul stâng. Executarea canalului însă nu s-a întâmplat nici acum. Dunka Sándor, Papp Ferenc: *A Berettyó vízgazdálkodásának és jéges árvízének története*, (seria *Vízügyi Történeti Füzetek* nr 17), Budapest, 2008, p 24, citează pe Dunka Sándor, *A Hortobágy medence régi vizei és a tógazdálkodás*, (seria *Vízügyi Történeti Füzetek* nr 14), Budapest, 1996, p 22-24 (publică și hărțile celor două proiecte eșuate) accesibile pe <http://muzeum.arcanum.hu> (accesat în 28.09.2011).

⁷¹ Dóka Klára, *A Körös és a Berettyó vízrendszer szabályozása a 18-19. században. Egy táj kialakulása*, (seria: *Közlemények Békés megye és környéke történetéből* nr 7), Gyula, 1997, p. 48-49.

⁷² Palov József, *Az öntözések múltja a Dél-Tiszántúlon* (seria *A Békés Megyei Múzeumok Közleményei* nr 8), Békéscsaba, 1985, p 12 citează pe Vedres István: *A' tul a' Tiszai nagyobb árvizek eltéríthetőségéről egy két szó*, în *Tudományos Gyűjtemény*, vol. VI, 1830, Pesta, 1830, p 3-49. Vezi și pe Dr. Vámosi Sándor (edit), *A Vízgazdálkodási társulatok válogatott bibliográfiája (1807-1992)*, (seria: *Források a vízügy múltjából* nr 9), Budapest, 1992, p. 19.

⁷³ Beszédes József, *Kolostvartól Grétzig hajózható országos nagy csatorna tervének, és a földszin' s folyó- vízágó általmi elvének rövid előadása*, Ráth Mór Kiadása, Pest, 1839, p 16, 38, 70 (harta); Beszédes József, *Mérnöki Irányzatok*, Pest, 1843, p. 124-153.

Sursa lor: <http://muzeum.arcanum.hu/kiadvanyok/opt/a100529.htm>, accesat 04.12.2010.

de epocă privind raportul cost/beneficiu al căilor ferate în comparație cu canalele văzute pe viitor ca și mijloace de transport. Această discuție va apărea și între adepții diferitelor canale care să traverseze și valea Ierului, respectiv promotorii construirii căii ferate pe valea Ierului. Ideea acestui canal însă a fost repede abandonată, fiindcă nu ținea cont de diferențele de relief întâlnite pe traiectoria canalului.⁷⁴ Putem considera totuși că mulțumită lui Beszédes József a apărut în opinia publică valea Ierului ca o zonă bună pentru un posibil canal de anvergură.

Vasarhelyi Pal a venit cu o altă variantă de idee pe marginea promovării canalizării navigabile a cursului Barcăului inferior împreună cu desecarea mlaștinilor Sárrét, care era și tema tezei lui de candidatură la statutul de membru al Societății de științe maghiare (predecesorul Academiei), temă prezentată și susținută public pe 1 iunie 1840.⁷⁵ În urma studiilor efectuate, și-a dat seama că debitul Barcăului nu permitea navigarea sa cu vase de gabarit mai mare după canalizare, dar în programul de acțiune a propus o soluție prin devierea unei părți din debitul Crișului Repede prin Crișul Mic către Barcău. A ridicat și ideea aducerii cumva în contact a orașului Debrecen cu viitorul canal al Barcăului, dar despre aceasta nu s-a putut exprima mai detaliat din lipsă de date.⁷⁶ În această lucrare nu se referă însă la valea Ierului.

Dintr-un articol din 1847 al lui Kossuth Lajos⁷⁷ putem afla detalii despre discuțiile contemporanilor din perioada reformelor legate de diguirea Tisei și canalul Tisa-Ierul-Crișul. Rolul acestui canal era inițial direcționarea apelor excesive ale Tisei, iar în a doua jumătate a sec. XIX, după diguirea Tisei reușită, în fine, alimentarea cu apă a zonei haidonice prea desecate. După opinia lui Kossuth, inginerii Vásárhelyi și Paleocapa⁷⁸ au calculat prea mică suprafața necesară albiei Tisei la Tokaj, ceea ce ar fi cauzat oprirea inundațiilor în strâmtoarea astfel generată și inundarea teritoriilor aflate în amonte⁷⁹. Inginerul cameral cașovian Lamm Jakab/Lányi János⁸⁰ însă, în 1847, a calculat altfel suprafața necesară albiei Tisei la Tokaj pentru canalizarea și inundațiile extrem de mari, valoarea primită fiind net mai mare⁸¹. Lam/Lányi a propus divizarea debitului afluenților și crearea unui canal în 8-9 ani

⁷⁴ Vásárhelyi Pál, *Bírálat Beszédes Országos csatornájának*, în *Figyelmező*, 1839, Pesta, 1839, passim. Există o divergență de opinii profesionale între inginerii comitatensi și domeniali cu școli mai puține, însă buni cunoscători ale locurilor din zonele lor de servicii, respectiv inginerii camerali cu școlile superioare la Institutum Geometricum, dar fără cunoașterea locului (aceștia din urmă îi disprețuiau pe primii). Divergențe elocvente existau în acest sens între Beszédes József și Vásárhelyi Pál, respectiv Beszédes József și Vargha János sau Lamm Jakab și Galambos Sámuel și alții.

⁷⁵ Inginer faimos în literatura maghiară de specialitate și în zilele noastre datorită meritelor sale în legătură cu regularizarea Tisei. A lucrat împreună cu Huszár Mátyás și la realizarea măsurărilor despre valea Crișurilor și Barcăului. Lucrarea amintită: Vásárhelyi Pál, *A Berettyó vizének hajózhatóvá tételéről, a Bege vizének példájára*, în *Magyar Tudós Társaság Évkönyvei*, vol V, 1838-1840, Pesta, 1840, passim.

⁷⁶ Lucrarea sa este prezentată de Dunka Sándor, Fejér László, Papp Ferenc, *A Közép-Tiszántúl vízi történet*. (seria *Vízügyi Történeti Füzetek* nr 16), Budapest, 2003, p 63-64 și Jancsó Árpád, *A Bega, a Bánság elkényeztetett folyója*, Mirton, Timișoara, 2007, passim.

⁷⁷ Kossuth Lajos, *Tisza-ügy*, Hetilap, marți, 07.09.1847, nr 176, p 1145-1152 (sursa: <http://nfo.arcanum.hu>, meniul *Történelem*, submeniul *Kossuth Lajos hírlapírói munkássága*, accesat 29.08.2010).

⁷⁸ După moartea neașteptată a lui Vasarhelyi Pal, politicienii vremii l-au rugat pe Pietro Paleocapa (1788 - 1869) să corecteze strategia regularizării Tisei proiectată de Vasarhelyi. Paleocapa a corectat bineînțeles în multe locuri proiectele lui Vasarhelyi, versiune acceptată vrând-nevrând și de Szechenyi Istvan, comisarul regal al regularizării Tisei în perioada respectivă, respectiv legiferat și de împărat. A intervenit revoluția, apoi pe timpul absolutismului, alimentat probabil și de rezistența pasivă împotriva sistemului Bach, Herrich Karoly a lucrat împotriva specialiștilor străini și, contrar acordului împăratului, a lucrat mai mult pe baza ideilor lui Vasarhelyi. Vezi Kajan Imre, *A kerületalapító Herrich Károly „kétarcú” munkássága* la <http://www.dunamuzeum.hu/public/imre/Herrich.doc>, accesat în 29.09.2011. Vezi și Paleocapa Pietro, *Vélemény a Tisza-völgy rendezéséről*, Pest, 1846 (tot aceeași în italiană Pietro Pelocapa, *Parere sulla regolazione di Tibisco*, Milano, 1861).

⁷⁹ Albia Tisei la Tokaj era de 500 picioare lată și 38 picioare adâncă, reprezentând o secțiune de 19.000 picioare pătrate. Inginerul Vásárhelyi Pál a vrut să construiască digurile de 10-12 picioare la 1.200 picioare distanță, primind o suprafață de 31.000 picioare pătrate și un debit 105.000 picioare cub/secundă. Inginerul Paleocapa vroia tot acolo diguri de 3000x9 picioare, cu suprafață de 46.000 picioare pătrate.

⁸⁰ Dóka Klára, *A Körös és a Berettyó vízrendszer szabályozása a 18-19. században. Egy táj kialakulása*, (seria *Közlemények Békés megye és környéke történetéből* nr 7), Gyula, 1997, p. 309.

⁸¹ El a calculat suprafețele albiilor celor 25 de afluenți ai Tisei și le-a adunat, primind valoarea de 49.600 picioare pătrate, înmulțit cu 1/3 pentru inundațiile mari dodeceniale-trideceniale și cu încă 1/10 pentru cele extrem de mari, odată la un secol, primind 72.600 picioare pătrate. Viteza medie a afluenților era de 5,12

pe valea deja preformată a Ierului, pe traseul Királyháza-Satu Mare-Moftinu Mare-Săcueni-Diosig-Hársány-Szentes⁸². În opinia inginerului Galambos Sándor, canalul propus de Lám Jakab n-are nici măcar atâta cădere cât are Tisa la Tokaj, iar din cauza aceasta, la confluența cu Tisa la Csongrad, ar provoca niște inundații mai dezastruoase ca Tisa la Tokaj. Din punct de vedere economic, Galambos propune un traseu Satu Mare-Debrecen-(Kiskun)Madaras, care însă este criticat de Kossuth din cauza inexecutabilității cauzată de dealurile nisipoase de 50 m înălțime ale Nirului și din cauza lungimii mai mari cu 10 mile față de varianta lui Lam. Încă o dovadă solidă este reprezentată de distanțele egale dintre locurile de vărsare ale râurilor intersectate (Túr, Homorod, Crasna, Someșul, Barcăul, Crișurile), care după opinia lui Kossuth defavorizează posibila formare a inundațiilor la confluențe. Canalul de pe valea Ierului ar economisi 80 de mile de diguri pe anumite porțiuni ale Tisei⁸³.

Între timp, în 1842 s-a constituit o asociație de profil sub conducerea lui Fényes Károly din Ciocaia, cu sediul în Diosig, pentru regularizarea văii Eriului (istoria ei este sub cercetare de autorul acestui articol)⁸⁴. Aceasta însă și-a atins scopul parțial până la izbucnirea revoluției din 1848-49. S-a reînființat în anii 1850 și a curățat valea Eriului dintre Pocsaj și Săcuieni pentru 140.000 forinți. Între 1859-1868 figura ca departament al Asociației Barcăului, după care s-a desființat. Activitatea asociației Ierului pe timpul absolutismului se rezuma mai mult la apărarea împotriva inundațiilor și a apelor freatice⁸⁵.

Nu știm încă dacă a fost doar o coincidență sau a existat și o cauzalitate, dar este interesant faptul că ideea canalului Tisa-Ierul-Crișul figura vizibil în atenția publicului când celelalte soluții pentru drenarea apelor de pe valea Ierului nu au adus rezultatele scontate. Era la modă înainte de formarea Asociației de canalizare a Ierului, apoi a pierdut din importanță, dar la finele deceniului 1840 (când activitatea asociației menționate s-a diminuat considerabil) s-a reactualizat. Un proiect din 1855 prevedea un curs pentru canalul Tisa-Crișul între Tiszalök (originea din Tisa) și Kunszentmárton (vărsarea în Crișul Mare, actuala Cele-trei-Crișuri) cu funcție de navigare⁸⁶.

La finele absolutismului, după ce s-a dovedit ineficiența asociației menționate (la finele anului 1868 și-a și sistat activitatea), respectiv teritoriile din zona Tisei s-au desecat prea tare în urma digurilor întreprinse pe Tisa, discuțiile legate de acest canal s-au reluat.⁸⁷ Era însă o diferență față de prima jumătate a secolului XIX: în acea perioadă a fost subiect de discuție doar între profesioniștii vremii (adică inginerii hidraulici), în timp ce în a doua

picioare, iar a Tisei la Tokaj de numai 3,7 picioare, ceea ce ar fi necesitat o suprafață de 145.200 picioare pătrate, nerealizabilă nici cu diguri de 30 de picioare după planurile lui Paleocapa.

⁸² Acest canal ar fi dirijat 330-340.000 picioare cub de apă/secundă corespunzătoare unei secțiuni de 31.900 picioare pătrate, pe un teren cu cădere de $1\frac{1}{2}$ – 4 degete/100 de stâneni, față de 1/6 deget/100 de stâneni cât avea Tisa la Tokaj. Canalul conducea apele Tisei superioare și ale afluenților Iza, Tarack, Talabor, Nagy-ág, Apsa, Szaplonca, Técső, Viska, de la Huszt, Batár, Someșul, Crasna, Homorod și Tur. Restul afluenților, cu un debit de 160-170.000 picioare cub/secundă (17.600 picioare pătrate), se drenau prin Tisa însăși.

⁸³ Galambos Samuel (1798-) era inginer comitatens, probabil ca și Lamm Jakab, fără studiile superioare de rigoare de la Institutum Geometricum. Cunoștea bine zonele din comitatul lui, însă ducea lipsă de cunoștințe hidraulice mai avansate și de o gândire în perspectivă, ceea ce reiese și din articolele sale, însă polemiza cu toată lumea care avea vreo idee în ale hidraulicii din epoca respectivă (după 1848 nu mai există urme publicistice despre activitatea lui). Vezi Kaján Imre, *Galambos Sámuel - Kecskés Károly - Nagy István - Vargha János (1798-1848)*.

la <http://www.dunamuzeum.hu/public/imre/4-MÉRN-1.DOC> accesat în 29.09.2011.

⁸⁴ Nu știm dacă și în ce măsură a avut o influență Zichy al VII-lea Ferenc asupra înființării acestei asociații. Fondul lui comisarial din fondul MOL C 131, *Consiliului Locumtenențial, Fondul Contelui Zichy Ferenc comisar regal* conține și documente legate de regularizarea Eriului.

⁸⁵ Szabó József, *Bihardiőszeg fejlődéstörténete, kismonográfia*, Pro Juventis Diosigensis Egyesület, Bihardiőszeg-Diosig, 2003, p. 11.

⁸⁶ Palov József: *Az öntözések múltja a Dél-Tiszántúlon*, (seria *A Békés Megyei Múzeumok Közleményei* nr 8), Békéscsaba, 1985, p. 12 citează pe Fodor Ferencz, *Magyar vízmérnököknek a Tisza-völgyében a kiegyezés koráig végzett felmérései, vízi munkálatai és azok eredményei*, A budapesti Műszaki Egyetem Központi Könyvtárának kiadványa, Budapest, 1957, p. 196, 245.

⁸⁷ Către finele secolului XIX, locuitorii de-pest-Tisa au observat cu amărăciune efectele devastatoare ale secetei. Din cauza caracteristicilor meteorologice specifice bazinului Carpatic, din zece ani (cu distribuție hetică), în general 2 ani sunt umezi cu pagube semnificative cauzate de apele freatice, 2 ani cu umiditate suficientă, ceilalți 6 cu secetă. Aceasta era prezentă atât înainte de regularizările cursurilor fluviale cât și după, însă intensitatea efectului secetei era mai mare după aceste munci.

jumătate a secolului devenise și o temă de discuții politice aprige, cum vom putea vedea în continuare.

Marea secetă din 1863 (nevoia imperioasă de irigare a terenurilor agricole) și în general anii mai puțin umezi din decada 1860 au adus în actualitate canalul Tisa-Ierul-Crișul datorită condițiilor meteorologice favorabile unei lucrări de asemenea anvergură. Ideea și-a găsit un nou purtător de cuvânt în persoana lui Ivánka Imre, fost maior în armata revoluționară maghiară⁸⁸. În articolele sale inițiale, el scria despre o societate imobiliară pentru cumpărare terenuri, idee care nu s-a realizat, dar care prin intervenția lui Hajnik Pál a trezit interesul investitorului belgian Langrand.

În 1863, acesta l-a întrebat ce se poate face pentru desecarea mlaștinilor din Ungaria, regularizarea apelor și irigarea terenurilor agricole. Ivánka, după o documentare de șase luni, a elaborat un proiect conform căruia regiunea Tisei superioare (pornind de la Tiszaújlak) se putea lega printr-un canal navigabil de 227 km, prin intersectarea văilor Batár, Túr, Someș și Crasna, apoi pe valea Ierului, Barcăului cu Cele Trei Crișuri⁸⁹. Specialiștii⁹⁰ s-au apucat de studiile prealabile și de pregătirea proiectului, însă execuția s-a amânat din motive necunoscute încă. Conte Zichy al IX-lea Ferenc, moșierul domeniului Diosig, a și oferit impresionanta sumă de 100.000 forinți pentru asociația de profil care se aștepta să se înființeze și dona necondiționat în folosul publicului toate terenurile alodiale comasate și prediale străbătute de traseul viitorului canal în zona Săcuieni-Diosig-Pocsaj⁹¹.

În anii 1860 s-au elaborat și alte proiecte pe două posibile trasee paralele: canalul Tiszalök-Gyoma (pe valea pârlului Hortobágy, canalul Tisza-Körös/Crișuri sau actuala Keleti Főcsatorna din Ungaria) și canalul Tiszaújvar-Satu-Mare(-Moftinu)-Gyoma sau Péterfalva-Gyoma (pe valea Ierului și Barcăului) legând Crișurile de Crasna, Someș și Tisa superioară. Din puținele documente de epocă accesibile, putem constata că realizarea celui de-al doilea canal a rămas cu mult în urmă (vezi și mai sus).

Herrich Károly a proiectat 8-10 variante posibile de canal pe primul traseu cu lungimi între 126,1-157 km, debit de cca. 125,8m³/s, asigurând și irigarea a 170.000-300.000 ha de teren agricol. Scopul principal al acestui canal însă era irigarea și doar în secundar navigarea.⁹² Proiectul acestui canal (pe baza afirmațiilor unui deputat dietal) a ajuns în 1866 în faza de execuție (proiectul de profil în faza cea mai avansată în perioada respectivă), fiind efectuat de un inginer maghiar și recomandat și de maghiarii Lechner Gyula,

⁸⁸ A trăit o viață lungă (Felsőszemeréd, 09.12.1818 – Besnyő, 27.07.1896) și foarte activă. În 1861 intră prima dată în Camera Inferioară a Dietei, iar între 1865-1895 este fără întrerupere membrul acestei instituții, din 1895 ajunge membru al Camerei Superioare (Statelor superioare). A luat parte în multe mișcări economice ale vremii: a fost co-fondatorul Asociației navale danubiene pe aburi existentă până în 1864, consilierul directoral al Banque credit foncier et industriel din Bruxelles, apoi președintele Asociației feroviare de Nord-Est între 1878-1892. Biografia lui vezi: ***, *Magyar Életrajzi Lexikon 1000-1990* la <http://mek.niif.hu/00300/00355/html/ABC06707/06847.htm> (accesat 21.08.2011) și Szinnyei József, *Magyar írók élete és munkái* la <http://www.mek.oszk.hu/03600/03630/html/i/i09315.htm> (accesat 21.08.2011).

⁸⁹ Ivánka Imre, *Felső-tiszai, érvölgyi, alsó-körös csatorna*, Gazdasági Lapok, 1863, passim; Palov József, *Az öntözések múltja a Dél-Tiszántúlon*, (seria *A Békés Megyei Múzeumok Közleményei* nr 8), Békéscsaba, 1985, p. 12-13 citează pe Trümmer Árpád, *Az Alföld öntözésére vonatkozó eddigi tervezése*, în (Trümmer Árpád, edit.) *A Tiszántúl öntözése*, Földművelésügyi Minisztérium, Budapest, 1938, p. 29-45.

⁹⁰ Inginerii Henter-Bodoky Károly, Boros Frigyes și Klasz Márton elaborau planul acestui canal de irigare-navigare în 1863, numit ung. *Felső-Tisza-Érvölgy-Körös-csatorna*. Sursa: ***, *Magyar Életrajzi Lexikon 1900-1990* de la adresa: <http://www.mek.oszk.hu/00300/00355/html/ABC00523/01922.htm> (accesat în 08.09.2011).

⁹¹ Vasárnapi Újság, 1863, anul 10, nr. 50, passim.

⁹² Herrich Károly conform ordinelor a elaborat trei variante de proiect, cu punctele de plecare la Tiszalök și de vărsare în Crișuri la Öcsöd, Mezőtúr, respectiv Gyoma. El a recomandat varianta cu vărsarea la Gyoma, însă aceasta nu satisfacea nevoile de irigare ale terenurilor mai înalte dintre Tiszalök și Hajdúböszörmény. În 1865 a elaborat alte trei variante cu punctele de plecare la Ibrány. S-a convins însă că nu merită mutată originea canalului mai sus decât Tiszalök și, folosind și constatările lui Lechner Gyula, a elaborat în același an alte două variante, care practic erau versiuni mult mai detaliate ale canalului Tiszalök-Gyoma. De altfel, Lechner Gyula a fost primul care în locul unui canal condus în zonele declive propunea două canale conduse pe marginile înalte ale zonelor inundabile. Dunka Sándor, *A Hortobágy medence régi vizei és a tógazdálkodás*, (seria *Vízügyi Történeti Füzetek* nr 14), Budapest, 1996, p. 24-27 (citează și un manuscris nedatat, probabil din 1877-1878 atribuit inginerului Boros Frigyes cu titlul: „*A Tiszavölgyön tervezett öntöző- és hajózási csatornatervek leírása*”) accesibil pe <http://muzeum.arcanum.hu> (accesat în 28.09.2011).

Wallandt Henrik și englezul Jacob Alberthy.⁹³ Defectul comun ale canalelor Tisa-Crișuri era că transportau ape doar cu ocazia debitelor mari ale Tisei, iar în perioada de irigare și navigare doar în mod excepțional. Pentru înlăturarea acestui defect, James Abernethy a propus, în 1866, construirea unui baraj pe Tisa⁹⁴, idee preluată în 1867 și de proiectul lui Benedek Pál⁹⁵ (el era inginerul maghiar la care se referea deputatul, proiectele lui însă au dispărut)⁹⁶. O dată cu schimbarea sistemului politic în 1867 (trecerea de la absolutism la dualism), s-a desființat Consiliul Locumtenențial care patrona aceste proiecte. Deceniul cu vreme mai secetoasă a fost urmat de anii 1870, mult mai ploioși, iar lucrările de diguire-desecare au redevenit actuale. Consecutiv a căzut și proiectul canalului Tiszalök-Gyoma.⁹⁷

Prin legea XIII/1867 Dieta a aprobat procurarea de către stat a unui împrumut de 60 de milioane de forinți pentru dezvoltarea infrastructurii feroviare și de navigare. Tot cu această ocazie, dieta s-a angajat solemn și la realizarea canalului Tiszalök-Gyoma. Acest angajament le-a dat speranțe și adeptilor canalului Tisa-Ierul-Crișul, care au bombardat Dieta pe parcursul verii anului 1868 cu intîmte în acest sens, intîmte adunate ulterior sub forma unei petiții a deputatului Tisza Kálmán. În acest context s-au compus intîmtele Diosigului și localității Gyoma (comitatul Békés) înaintate Camerei inferioare al Dietei în 13 martie 1868, pe lângă alte asemenea intîmte⁹⁸. Din împrumutul menționat s-au construit mai degrabă căi ferate decât canale, dovadă fiind cele 16 legi referitoare la construirea liniilor de cale ferată din perioada 1867-1871, prin comparație cu cele 4-5 legi care se refereau la intenția construirii canalelor și căilor ferate din împrumutul respectiv⁹⁹.

Ministrul muncilor publice și circulației din 1870-1871 a justificat absența legislației referitoare la irigarea terenurilor prin rentabilitatea mai ridicată a căilor ferate. De aceea a pus sub semnul întrebării și realizarea canalului Tiszalök-Gyoma, nemaivorbind de canalul Tisa-Ierul-Crișul, care în intenția adeptilor ideii avea mai degrabă funcție de navigare. Spre ghinionul militanților celor două canale, Dieta a promulgat în 1868 legea înființării Căii

⁹³ Jacob Alberthy/James Abernethy a adus și o ofertă de preț din partea băncilor străine. Prețul se estima la 1 milion de lire sterline. Canalul era proiectat pentru irigarea văii Tisei cu o suprafață de 500.000 holde, cu posibilitatea navigabilității. Pentru a stimula transportul fluvial pe canal, s-au proiectat și căi ferate colaterale pentru Debrecen, Püspökladány, Nádudvar. Se plătea doar după apa folosită în scopuri agricole, navigarea se făcea pe gratis. Oponenții acestui canal afirmau imposibilitatea coroborării intereselor de navigare cu cele de irigare în cazul acestui canal încă și în anul 1900.

⁹⁴ Baraj ridicând-se cu 3,8 m deasupra nivelului 0 de la Tokaj.

⁹⁵ Baraj ridicând-se cu 2,5-3,2 m deasupra nivelului 0 de la Tokaj. Benedek era primul care a conceput acest canal în principal pentru irigare.

⁹⁶ Palov József, *Az öntözések múltja a Dél-Tiszántúlon*, (seria *A Békés Megyei Múzeumok Közleményei* nr. 8), Békéscsaba, 1985, p. 12-13 citează pe Trümmer Árpád, *Az Alföld öntözésére vonatkozó eddigi tervvezések*, in (Trümmer Árpád, edit.) *A Tiszántúl öntözése*, Földművelésügyi Minisztérium, Budapest, 1938, p. 29, 45.

⁹⁷ *Képviselőházi Napló*, 1896 vol XXXI, 20 noiembrie – 22 decembrie 1900, 1896-617 (1896-XXXI-37 și 74-77), ședința 23 noiembrie 1900 de la sursa internet <http://mpgy.ogyk.hu>, accesat în 08.09.2011. Jurnalele ședințelor Camerelor Inferioare și Superioare, respectiv Documentele Camerelor Inferioare și Superioare au o referire bibliografică foarte complexă, triplă: anul și volumul registrului (cu datele limită ale sesiunilor dietale din volumul citat), apoi numărul de ordine al ședinței (anul, volumul de jurnal și pagina). Pentru exactitate cităm aceste surse parlamentare în forma lor completă, cum figurează pe site-ul Bibliotecii Parlamentului Ungariei.

⁹⁸ La acestea aderau intîmtele lui Zichy al IX-lea Ferenc, Săcuieni, Otomani, Sălacea, Cherechiu, Ciocaia, Carei, Adoni, Galošpetreu, Andrid, Satu Mare, comitatele Abauj, Sătmar și Maramureș și ale altor localități din actuala Ungarie. *Képviselőházi Napló*, 1865 vol VII, 11 martie – 16 iunie 1868, 1865-214 (1865-VII-78); *Idem*, 1865 vol VII, 11 martie – 16 iunie 1868, 1865-230 (1865-VII-271); *idem*, 1865 vol VII, 11 martie – 16 iunie 1868, 1865-232 (1865-VII-306); *idem*, 1865 vol VII, 11 martie – 16 iunie 1868, 1865-233 (1865-VII-316); *idem*, 1865 vol VII, 11 martie – 16 iunie 1868, 1865-235 (1865-VII-344); *idem*, 1865 vol VIII, 17 iunie – 9 iulie 1868, 1865-241 (1865-VIII-3); *idem*, 1865 vol VIII, 17 iunie – 9 iulie 1868, 1865-243 (1865-VIII-49); *idem*, 1865 vol VIII, 17 iunie – 9 iulie 1868, 1865-253 (1865-VIII-263 și 270); *idem*, 1865 vol VIII, 17 iunie – 9 iulie 1868, 1865-254 (1865-VIII-272) de la sursa internet <http://mpgy.ogyk.hu>, accesat în 08.09.2011.

⁹⁹ S-a luptat și Herrich Karoly, atunci deja coordonatorul regularizării reușite a Tisei pe baza ideilor lui Vasarhelyi Pal, în interesul canalelor navigabile, afirmând că liniile de cale ferată construite fără nici o responsabilitate încarcă cu niște costuri mari cheltuielile economiei țării, fiind responsabile de situația precară a țării. Idee greșită, fiindcă rețeaua de cale ferată a Monarhiei Austro-Ungare, una dintre cele mai dense din Europa vremii, a contribuit la creșterea economică din timpul dualismului. Herrich Károly, *A csatornák és vasutak harca*, *A Magyar Mérnök és Építész Egylet vízépítési szakosztályának ülése 1882. február 10-én*, apoi publicat Herrich Károly, *A csatornák és vasutak harca*, MMÉE Heti Értesítő, anul I, 1882, nr. 7, p. 34.

ferate maghiare din Nord-Est (și asociației de profil)¹⁰⁰, care a deviat atenția publicului și legislativului de la problema celor două canale și – conform gurilor rele contemporane – practic a și însemnat îngroparea proiectului canalului Tiszalök-Gyoma¹⁰¹.

Ideea canalului Tisa-Ierul-Crișul a fost reactualizată trei ani mai târziu sub altă formă de către deputatul dr. Svetozar Miletici din cercul electoral Basahid pe 14 decembrie 1871¹⁰², ca un proiect de hotărâre dietală. Nu știm soarta acestui proiect (probabil că a fost întrecut de realizarea căii ferate Timișoara-Orșova). Nu s-a realizat probabil nici din cauza începerii regularizării râului Hortobágy din 1879 (ung. *Hortobágy-csatorna*), la a cărei asociații a aderat și Asociația Barcăului cu o parte importantă din canalul preconizat. În jurul anului 1870, ideea canalului Tisa-Crișul era și subiectul unui studiu de fezabilitate emis de fostul revoluționar Türr István (exilat, apoi întors în țară), care lega Tisa cu Túr, Someș, Crasna, Eriu, Barcău și Criș. Acest canal făcea parte dintr-un sistem de canale la scară imperială, în viziunea lui Türr István¹⁰³.

În februarie 1873, ministrul Tisza Lajos a prezentat proiectul cadru al dezvoltării căilor de circulație rutiere, feroviare și fluviale de interes național, ca răspuns la întrebările dietale 3203/3 martie 1871 și 4375/15 decembrie 1871. În acest proiect s-a preconizat transformarea navigabilă ale Crișurilor unite până la Gyula pe o distanță de 14,7 mile pentru suma de 180.000 forinți. Nu mai este vorba de canalizarea și transformarea navigabilă a Ierului și Barcăului conform ideilor celor din deceniile 1830-1840. Însă figurează între canalele care merită executate canalele Tiszalök-Gyoma, cu lungimea de 14,7 mile, pentru suma de 9.808.500 forinți și canalul Satu-Mare-Gyoma, cu lungimea de 24 mile, pentru suma de 13.538.650 forinți. Ultimul se lega și de transformarea navigabilă a Crișurilor unite. În acest proiect figura deja și linia de cale ferată Oradea-Valea lui Mihai ca de interes național de categoria a doua, la poziția 12 pe lista de importanță între 32 de asemenea linii.¹⁰⁴ Între timp, prin legea XXXI/1880, Dieta a dat drumul căilor ferate de interes local, care a deviat atenția electoratului asupra liniei Oradea-Valea lui Mihai.

Între timp, lucrările de regularizare ale Barcăului au avut succes. Considerăm importantă doar o descriere sumară a acestor demersuri, în măsura influenței asupra activităților asemănătoare de pe valea Ierului. În timpul absolutismului, motorul acestor demersuri a fost inginerul Henter-Bodoky Károly, care a acceptat și a definitivat ideile lui Huszár/Vásárhelyi și

¹⁰⁰ cu traseul Szolnok-Püspökladány-Debrecen-Valea lui Mihai-Carei-Satu Mare-Sighetu Marmatei.

¹⁰¹ *Képviselőházi Napló*, 1869 vol. IV, 3 decembrie 1869 – 26 ianuarie 1870, 1869-105 (1869-IV-398), ședința din 24 ianuarie 1870; *idem*, 1869 vol. XIV, 26 februarie – 11 martie 1871, 1869-301 (1869-XIV-154), ședința din 4 martie 1871 de la sursa internet <http://mpgy.ogyk.hu>, accesat în 08.09.2011.

¹⁰² *Képviselőházi Irományok*, 1869 vol XII, 1869-1198 (1869-XII-288); *idem*, 1869 vol XIX, 10 decembrie-20 decembrie 1871, 1869-405 (1869-XIX-208), ședința 405 din 15 decembrie 1871 de la sursa internet <http://mpgy.ogyk.hu>, accesat în 17.09.2011. Svetozar Miletici cerea construirea unui canal cu traseul printre altele prin Zsadány-Esztró-Sălacea-Săcuieni-Diosig-Niuved-Santăul Mare-Borș-Biharuga(Hu)-Salonta-etc., plecând din Someș lângă Satu Mare cu vărsarea în Dunăre lângă Palánka (Bačka Palanka), pentru canalizarea teritoriilor inundabile din estul Ungariei și mai ales ale Banatului, având o lungime de 50 de mile. Atașăm aici în original și traseul din proiectul de hotărâre dietală nr. 1198 propus de Svetozar Miletici:

„Szatmár-Németi melletti Szamos folyótól Zsadány és Esztron át	3 ¼ mérfd.
Esztrótól Szalacsig	4
Szalacstól, Székelyhid, Diószeg, Nemed, Nagy Szántó, Keres-Borsón át	8
Keres Borstól Ugráig	3
Ugrától Nagy Szalontán át Berzerindig	5
Berzerindtől Jenő Simanda Aradon át	4
Aradtól Marossal Aranyka folyó torkolatáig	2
Marostól Fénylak mellett Knez, Bilet, Kis-Becskekerek, Szakálház, Béga melletti Utoján át	7
Bogától Ság-Zsebely, Detta a versetzi sárvízbe	6 ¾
Versetzi sárvízről Vajkováczig	2
Vajkovácztól Podpuran melletti Valja keveresig	1 ¼
Válja keverestől Karas folyóig	1
Karas medrén át Duplaj féle Palánka mellett a Dunába	2
Összesen 50 "	

¹⁰³ Merk Zsuzsa, *A Ferenc József-csatorna fotográfusa: Letzter L. Szegeden*, în *Múzeumi Kutatások Csongrád Megyében*, 1999/2000, Szeged, 2001, p. 55.

¹⁰⁴ *Képviselőházi Irományok*, 1872, vol V., 1872-286 (1872-V-8, 17, 32-37, 51) de la sursa internet <http://mpgy.ogyk.hu>, accesat în 08.09.2011.

Kecskés legate de Barcău. Realizarea practică s-a derulat cu mare elan între 1856-1860, dar munca obligatorie la care erau constrânși localnicii a dus repede la dezinteresul publicului. Anul secetos din 1863 și foametea consecutivă, respectiv desființarea muncii obligatorii au dus la scăderea randamentului. Totuși, la 1865-66 s-a realizat separarea Barcăului de mlaștini și vărsarea sa în Crișul Repede. Anii ploioși din deceniile 1870-1880 au obligat asociațiile și la munci de apărare împotriva inundațiilor până aproape de sfârșitul secolului.

În urma informațiilor furnizate de către Borovszky Samu, publicul a fost preocupat mai mult de regularizarea cursului Barcăului și ale Crișurilor decât de regularizarea Eriului. Ideea canalului Tisa-Ierul-Crișul a trăit însă atâta vreme cât oponenții regularizării Tisei, având ca fundament teoriile lui Pietro Paleocapa și Vásárhelyi Pál (adică prin îndreptarea curbelor albiilor și diguire versus divizarea fluxului), nu au fost reduși la tăcere definitivă. Însă desecarea excesivă a zonelor de peste Tisa a impus nevoia construirii unui canal principal cu scopul asigurării irigației zonei. Ideea canalului a reapărut deci, însoțită însă de o contraargumentare solidă într-un discurs al deputatului Thaly Kálmán și susținut în Camera inferioară a Dietei, din 27 mai 1881¹⁰⁵.

În a doua jumătate a secolului XIX, regularizarea Eriului s-a ivit mai mult ca o problemă colaterală, cauzată mai ales de necesitatea apărării împotriva apelor freatice infiltrate în bazinul Barcăului în urma precipitațiilor mai abundente¹⁰⁶. Aceasta s-a întâmplat însă abia la începutul anilor 1880, în cadrul asociațiilor de profil deja existente. Datorită inundațiilor din anii 1879-1881, s-a realizat canalizarea cursului Ierului de către Asociația Ierului în 1882-1883, între Pocsaj și Adoni¹⁰⁷. Ea a fost urmată de canalizarea cursului Kékkálló sau Kállóér, realizată de Asociația Barcăului între 1894-1897, pe o lungime de 62 km și cu 600 km canale secundare și terțiare preconizate de Asociația Kékkálló nou-înființată¹⁰⁸. Din cauza umplerii canalului Ierului săpat între 1882-1883, asociația cursului Ierului inferior a intrat din nou în cadrul Asociației Barcăului¹⁰⁹.

În 1885, Dieta și-a dat acordul pentru construirea liniei Oradea-Valea lui Mihai. S-au întreprins și activitățile de regularizare ale Ierului menționate anterior, iar Zichy al IX-lea Francisc (motorul dezvoltării văii inferioare a Ierului) a devenit ambasador austriac la Constantinopol. Toate acestea au contribuit la abandonarea ideii canalului Tisa-Ierul-Crișul. Ideea a mai reapărut în anul 1900, în discursurile unor deputați nostalgici, ca exemplificare (surse citate mai sus), probabil inspirați din lucrarea lui Hieronymi Károly, care a propus încă o dată un canal între Satu Mare-Carei-Debrecen-Gyoma sau Timișoara-Arad-Szeged¹¹⁰.

¹⁰⁵ *Képviselőházi Napló*, 1878 vol XIX, 12 mai – 1 iunie 1881, 1878-407 (1878-XIX-128) de la sursa internet <http://mpgy.ogyk.hu>, accesat în 08.09.2011. El afirma că dacă apa Tisei s-ar devia în parte pe canalul de pe valea Barcăului și Crișului în Mureș, orașul Szeged ar primi inundațiile Tisei din două părți, iar dacă acest canal s-ar prelungi spre Banat și s-ar vărsa în Dunăre deasupra Moldovei Vechi, cele trei îngustări ale Dunării de la nivelul orașului ar reține viiturile. Vărsarea acestui canal mai jos de Moldova Veche este îngreunată de terenul montan.

¹⁰⁶ Degeaba era Barcăul canalizat și diguit dacă cursurile Hortobágy, Kékkálló, Eriul, Cușmeu (Kösmő lângă Biharea), Crișul Mic etc. se vărsau neoprite în luncile Barcăului.

¹⁰⁷ Din cauza inundațiilor Crasnei transmise și pe valea Eriului în anii 1879-1880-1881, zonele mai jos situate ale Diosigului au fost mult afectate (pe străzile Velence, Köleses, Viz, Horváth, Csillagváros și Românilor 156 gospodării au fost inundate, 40 de case demolate, 100 de case grav avariate). Szabó József, *Bihardiószeg fejlődéstörténete, kismonográfia*, Pro Juventis Diosigensis Egyesület, Diosig, 2003, p 11.

¹⁰⁸ Korbély József, *Vízszabályozás és árvédelem*, în Borovszky Samu, *Bihar vármegye és Nagyvárád, Magyarország vármegyéi és városai* (Magyarország monografiája), *A magyar korona országai történetének, földrajzi, képzőművészeti, néprajzi, hadügyi és természeti viszonyainak, közmívelődési és közgazdasági állapotának enciklopédiája*, *A „Magyarország vármegyéi és városai” állandó munkatársai bizottságának közreműködésével szerkeszti ...*, „Apolló” Irodalmi Társaság „Magyarország vármegyéi és városai” Szerkesztősége és Kiadóhivatala, Budapest, 1901 la <http://mek.oszk.hu/09500/09536/html/0005/11.html>, accesat 28.09.2010.

¹⁰⁹ Față de anul 1855, când din hotarul localității Roșiori intrau 1302/0 jugăre cadastrale/stânjeni pătrați (iar din hotarul Diosigului nimic) în teritoriile gestionate de Asociația pentru prevenirea inundațiilor Barcăului, în anii 1881/1887 din Roșiori intrau 4865/866, iar din hotarul Diosigului 2206/81. Alte localități situate mai sus nu participau cu teritorii în cadrul acestei Asociații. Sursa: Dóka Klára, *A Körös és a Berettyó vízrendszer szabályozása a 18-19. században. Egy táj kialakulása*, (seria *Közlemények Békés megye és környéke történetéből* nr 7), Gyula, 1997, p 280. Acesta este ilustrat și pe o hartă privind zonele inundabile de Barcău din 1905 la *Arhivele Naționale ale Ungariei*, fondul S 80, Tisza No 0093/1-4 (3).

¹¹⁰ Hieronymi Károly, *Az osztrák csatornatervek és feladataink vízi útaink fejlesztése körül*, *Közgazdasági*

După finalizarea regularizării Crișurilor și Barcăului, odată cu necesitatea apărării împotriva apelor freatice din afara teritoriilor acoperite de asociațiile hidraulice, atenția generală s-a îndreptat și asupra nordului Bihorului. În 1900, Oficiul regional de inginerie hidraulică regală maghiară (ung. *Magyar Királyi Kerületi Kulturmérvnöki Hivatal*) nr IX din Debrecen a început măsurătorile și cartarea Ierului în scopul planificării regularizării, cu un împrumut de la stat de 24.000 forinți (tot în același scop, oficiul XVI din Oradea a pregătit regularizarea văii Barcăului pe cursul din afara Asociației hidraulice a Barcăului)¹¹¹.

Pe baza acestor planuri s-a realizat și canalizarea Ierului prin muncă manuală, între 1904-1905, până la Insula Femeii din Diosig, prin banii Asociației Barcăului. Continuarea lucrărilor în direcția Săcuieniului necesita însă și contribuția localnicilor și a moșierilor. Aceștia însă n-o considerau importantă, din contră, unul dintre cei mai vehemenți oponenți ai desecării Ierului a fost contele Stubenberg József, moșierul domeniului Săcuieni, un vânător împătimit¹¹².

Astfel, Ierul nefiind canalizat și diguit în continuare a produs inundații și mai mari (în aprilie 1912, august 1913 și aprilie 1919), din cauza precipitațiilor abundente și a inundațiilor Crasnei. Funcționarii locali (cum ar fi notarul Király Béla din Cheșereu) au cerut continuarea muncilor, dar din cauza războiului și a dezinteresului alte lucrări de anvergură serioasă nu s-au mai întreprins¹¹³.

Korbély József, inginerul Asociației regularizării și protecției împotriva inundațiilor Barcăului, a mai sperat și în 1901 că, după construirea canalului Csongrád-Budapesta și transformarea navigabilă a Celor Trei Crișuri (ung. *Hármaskörös*), vor reînvia și proiectele canalelor Tiszalök-Gyoma și Satu-Mare-Gyoma. Departamentul de canalizare a râurilor din cadrul Ministerului agriculturii a și cerut proiectarea unui canal principal de navigare și irigare pentru zonele de peste Tisa, în 1907, cu o lungime de 153 km, debit de 10,7m³/s, asigurând irigarea a 11.500 ha de terenuri și o capacitate nautică de 1 milion de tone marfă/an.

În perioada interbelică au mai apărut două proiecte semnificative care vizau acest canal navigabil. Primul proiect a fost al lui Czverdely-Trümmer Árpád (1922) și el prevedea un canal navigabil cu o lungime de 160 km, debit de 40m³/s, care să asigure și irigarea a 95.000 ha teren agricol. Al doilea proiect elaborat de Ruttkay Udó (1932) prevedea un canal lung de 136 km, cu un debit de 110 m³/s, care să asigure și irigarea a 806.000 ha de terenuri (cifra considerată ireală de criticii contemporani)¹¹⁴.

Canalul Tiszalök-Gyoma, numit astăzi *Keleti Főcsatorna* (Canalul principal estic) și situat exclusiv pe teritoriul Ungariei, s-a realizat abia între 1941-1956, după o foarte lungă perioadă de decizii legislative, între 1863-1941¹¹⁵, ca urmare a elaborării primului program național important privind irigarea Câmpiei mari. Programul a fost început de Trümmer Árpád în 1928 și finalizat de Sajó Elemér în 1931¹¹⁶.

Szemle, anul 1901, Budapest, passim citat de Simonyi Alfonz, *A Tiszántúl vízrendezése - Adalékok a vízrendezés történetéhez*, în *Hajdú-Bihar Megyei Levéltár Évkönyve*, vol. XXVI, *Hajdú-Bihar Megyei Levéltár*, Debrecen, 1999, p. 228.

¹¹¹ *Arhivele Județului Hajdú-Bihar (Hajdú-Bihar megyei Levéltár)*, fond IV. B. 459, *Bihar vármegye vízügyi iratai*, dosar 543, *A Berettyó folyó és mellékvizeinek tisztogatása Szalárdtól Poklostelekig, 1899-1913* (Vízügyi könyvi szám III/25). Proiectele, schițele și calculele efectuate de Schmid Ödön (inginer șef regal) și Szeszich Elek (inginer adjunct regal) vizau hotarele localităților Sălard, Sântimreu, Sfârnaș, Ciuhoi, Sâniob, Cenaloș, Sărsig, Poclușă de Barcău, respectiv cursurile Barcău, Gyepes patak, Almás patak, Nyulas ér, Kis Bisztra patak. Vezi și <http://data.hbml.hu/vizugy.php>, accesat în 20.09.2011.

¹¹² Mulțumită persistenței zonelor domeniiale inundabile, cu obligativitatea desecării lor în zece ani (nerealizată însă), contele Stubenberg s-a ales cu un alodiu aproape triplu față de cât prevedea legea cu ocazia reformei agrare din 1920.

¹¹³ Szabo József, *op.cit.*, p 11; Nánási Zoltán, *op. cit.*, p. 154-155.

¹¹⁴ <http://www.civaqua.hu/tortenet.html> accesat în 14.09.2011.

¹¹⁵ Canalul începe la Tiszalök, și prin cursul numit Kálló-ér, după 109,8 km străbătuți, se varsă lângă Bakonszeg în Barcău.

¹¹⁶ Canalul lui Trümmer în lungime de 160,1 km avea originea în Tisa la Tiszaeszlár și se vărsa în Cele-trei-Crișuri la Mezőtúr. Pe lângă funcția de navigare, asigura și irigarea a 86.300 ha de terenuri cu valoare productivă inferioară, cu ajutorul unui baraj la Tiszaeszlár. Palov József, *Az öntözések múltja a Dél-Tiszántúlon* (seria *A Békés Megyei Múzeumok Közleményei* nr 8), Békéscsaba, 1985:, p 16 citează pe Freytag F., *A Körösök*

Între anii 1910 și 1914, sub conducerea lui Korbély József (inginer șef de asociație), a avut loc proiectarea canalelor secundare ale Eriului pe teritoriile aparținătoare Asociației regularizării și protecției împotriva inundațiilor Barcăului (ung. *Berettyó Vízszabályozó és Ármentesítő Társulat*). Aceste teritorii însă cuprindeau doar hotarele localităților Diosig, Roșiori, Mihai Bravu, Ianca, respectiv cursurile/canalele Keskenyér-Almásvölgyi și Gyapoly-Jankafalvai (sau canalul Eszteró)¹¹⁷. Poate inspirat de această investiție, notarul Király Béla din Cheșereu a cerut continuarea muncilor de regularizare a văii Eriului, dar din cauza războiului, nu s-au mai întreprins alte lucrări¹¹⁸.

Iată pe scurt câteva demersuri privind regularizarea Văii Ierului în secolul XIX. Cercetările se direcționează spre cunoașterea detaliată a activității Asociației hidraulice de pe Valea Ierului, înființată în 1842, respectiv pe descoperirea altor demersuri hidraulice ale privaților, autorităților comitatense, locale și domeniiale, care au avut efect asupra rețelei hidrografice a zonei prin prelucrarea documentelor și hărților, a schițelor rămase posterității.

völgyében, tervezett munkák ismertetése in (Trümmer Árpád edit.) *A Tiszántúl öntözése*, Földművelésügyi Minisztérium, Budapest, 1938, p. 187, 191; Trümmer Árpád, *Az Alföld öntözése*, Vízügyi Közlemények, Budapest, anul X, 1928, p. 56-61; Sajó Elemer, *Emlékirat vizeink fokozottabb kihasználása és újabb vízügyi politikánk megállapítása tárgyába*, Vízügyi Közlemények, Budapest, anul XIII, 1931, p. 55-63.

¹¹⁷ Arhivele Județului Haidú-Bihar (*Haidú-Bihar megyei Levéltár*), IV. B. 459, *Bihar vármegye vízügyi iratai*, dosarele 469a-n, *Az Ér melléksatornáinak tervei, 1910-1914* (Vízügyikönyvi szám III/22. a-n). Vezi și <http://data.hbml.hu/vizugy.php> (accesat în 20.09.2011).

¹¹⁸ Nánási Zoltán, *op. cit.*, p. 154-155.