

# A DRÁVA SZABÁLYOZÁSA ÉS HAJÓZÁSA

REMENYIK BULCSÚ

## A Dráva szabályozása

A Dráva évi közepes vízhozama alapján Magyarország második legnagyobb folyója. Az osztrák-olasz határon lévő Tiroli-Alpokban ered, 1228 m-es tengerszint feletti magasságban, 696 km-es út után a Horvátországi Aljmasnál, 83 m-es tengerszint feletti magasságban folyik a Dunába. Teljes vízgyűjtőterülete 40490 km<sup>2</sup>, ennek 15%-a (6144 km<sup>2</sup>) esik Magyarország területére. A Dráva-Mura vízrendszer szerkezeti vonal mentén alakult ki, a „Dráva-árokban”, a pleisztocén elején (*Lovász Gy.* 1972, p.14.) A folyó nem tudott beágyazódni, északi majd déli irányba vándorolt a negyedidőszakban, erre utalnak a folyón folytatott teraszvizsgálatok is.

A Dráva szabályozásával már a rómaiak is foglalkoztak, mert a folyó főmedre gyakran változtatta helyét, ezért bal parti völgyét a folyó fattyúágai hálózta be. Amikor a főmederbe visszahúzódott a víz, nagy kiterjedésű mocsarak alakultak ki. A rómaiaknak fontos útvonalai haladtak át ezen a területen, például a Sopianaeból Illíriába vezető főútvonal, a Nép-vándorlás kor idején a gátjaik tönkrementek. Az Árpád korban fokgazdálkodást folytattak ezen a területen, több település nevében megmaradt ez a gazdálkodási forma, mint például Drávafok nevében. A gazdálkodás jól működött, hasznosították a Dráva menti ártereket, csatornák, zsilipek, halastavak segítségével. A folyó vízjárása így is kiszámíthatatlan maradt, a pécsi káptalani levéltár 1292-es, 94-es oklevelei megemlékeznek nagyobb időszakos elöntésekről, és így kialakult mocsarakról, amit „Otologia stagnum” néven említ (*Ihrig D.* 1973, p. 272.).

A terület XVI. századi elmocsarasodásában jelentős szerepet játszott Szigetvár vára. A vár egyik fő erősségének azt a hatalmas földgátat tartották, ami az Almás patak folyását zárta el, mocsárvilágot hozott létre körülötte. A végváron kívül az István király óta működő vízimalmok feliszapolódása is siettette a folyamatot.

A török hódoltság idején tönkrementek a fokgazdaságok, és a Dráva ismét birtokba vehette a mezőgazdaságilag fontos területeket, a népesség gyors csökkenése siettette ezt. A pusztulás mértékét jól mutatja, Zrínyi Miklós téli hadjárata. A török seregek utánpótlását elvágta úgy, hogy felégette az észéki Dráva-hidat 1664. február 2-án (*Szakály F.* 1990, p. 224.).

A török uralom után a XVIII. században, a püspökség, és befolyásos főúri családok kezébe került a terület, (mint például a Batthyányiak, Draschkovichok, Festeticsek). Érdeklükben állt a mocsárvilág mielőbbi felszámolása, és a jó minőségű termőterületek visszaszerzése a folyótól. Mária Terézia az ő hatásukra, de kereskedelmi, és gazdasági okokból is támogatta az elképzeléseket, 1751-es törvényében a káros vízimalmok lebontásáról intézkedett. A királynő rendeletére 1753-ban feltérképezték a Dráva völgyét a mederszabályozás érdekében. Az érdekelt birtokosok 1740-50 között „Drávai Gátelyetbe” tömörültek, a töltésépítés kezdődött a Dráva bal partján (*Kepes A.* 1998, p. 36.). A ma is látható töltést Drávaszabolcstól, Dárdáig építették. Baranya vármegye is beszállt az építkezésbe, 1770-ben a töltést Drávatamási-ig meghosszabbították. A töltésezés nem volt összefüggő, mert a magas partok mentén nem építették meg (csak 1976-ban pótolták), a gátrendszert „Ösgátnak” nevezték el. A drávaszabolcs-gordisai szakaszt a Benyovszky uradalom, a gordisa-dárdái szakaszt a „Drávai Gátelyet”, 1871-es megszűnése után Schaumburg-Lippe uradalom gondozta.

A folyószabályozási munkálatok 1784-ben indultak II. József uralkodása alatt. 1788-ban megalapította a Vízügyi és Építészeti Igazgatóságot, felügyelte, és ellenőrizte az itt lévő vízépítési munkálatokat, és társulatokat.

A vízszabályozást a XIX. században társulati keretek között oldották meg. A jogi és szervezeti működésükről az 1807. évi XVII. törvénycikk gondoskodott. A megrövidített folyó nem fogadta el az ember szabta nyomvonalat, hanem igyekezett a természetes egyensúlyát fenntartani. Ahol nem biztosították a partokat, a meder hosszúságát oldalazó mozgással növelte. Az árvízszintek egyre növekedtek, ezek közül az 1827-es volt a legkatasztrofálisabb. Az árvizek növekedése összefogásra készítette a vármegyéket. Baranya és Somogy vármegye 1819-ben egyezett meg egymással, az árvédelmi töltések építésében. A Dráva főmedrének a szabályozása mellett fontos volt a többi kisebb, a folyóba érkező vízfolyás megregulázása is. Ezek között a legnagyobb jelentőségű a Fekete-víz rendezése volt. Baranya két nagy uradalmát is érintette, a dárdaikat, és a siklósit, Kiss András a dárdai uradalom földmérője már 1822-ben tanulmányt írt: „A Fekete-víz és mellékágai melletti mocsarak kiszárítása” címmel (*Polohn I.-Szappanos F.* 1975, p. 25.). 1822-24 között az Építési Igazgatóság Póka Antal és Csonka Ignác mérnökökkel felmérte a Drávát, és 1833-ban a munkák irányítására „Drávaszabályozási Királyi Bizottság,” létesült. Az első hossz-szelvényt 1842-46 között vették fel, 1846-ig befejezték a szabályozás első ütemét, 62 átvágás készült el a Dráván. A folyó 350 km-ről 263 km-re rövidült, az első hossz-szelvény már ezt az állapotot tükrözte. A drávamenti árvédelmi töltések építési, megerősítési munkáit 1838-ra befejezték. Hosszas előkészítés után 1839. április 4-re a siklósi várba hívták össze a Fekete-víz szabályozásában érdekelt földesurakat és a községek elöljáróit, a Vízegylet létrehozására. Létrejött a Dél-Dunántúl első víztársulata, a Feketevíz Leccsapoló Társaság. 1848-ban a Drávaszabályozási Királyi Bizottság megszűnt, a társulatokat is feloszlatták, az árvízszintek tovább növekedtek.

A szabályozást tovább kellett folytatni, 1850-60 között még további nyolc átvágást végeztek a Dráván. A folyó nem ágyazódott be az új mederbe, az átmetszések nem voltak hosszú életűek. Egy-egy nagyobb árvíz levonulása után, a folyó gyakran visszatért eredeti medrébe, vagy több ágra szakadt szét, és így folyt tovább. A Gátetegylet tovább működött Baranyában kimutatásokat készítettek az általuk végzett munkákról.

A Drávaszabályozási Királyi Bizottságot a kiegyezés után újjászervezték, és állami irányítás alá került. Fő feladata ekkor már a drávai hajózás biztosítása volt, a meder rendezését tovább folytatták, 4 átvágást eszközöltek a Dráván, 1869-82 között Drávaszentmártonnál, Detkovácnál, Tótujfalunál, Szarvas községnél.

1886-tól kezdve Közmunka és Közlekedési Minisztérium elrendelte az egységes szabályozási munkákat, amit hidrológiai, hidraulikai alapokon nyugvó méretezéssel kellett végezni. Új szakasz kezdődött ezzel. Zákánytól a torkolatig terjedő szakaszára új felvétel és szabályozási terv készítését rendelte el a minisztérium, mert a folyó árvizei emelkedtek, és nem tartotta a kijelölt főmedret. A munkálatok segítéséhez 1893-ban felállította az eszéki folyammérnöki hivatalt, aminek a folyó hajózhatóvá tételében szánt nagy szerepet. A kivitelezési munkák 1895-ben kezdődtek el a Dráva alsó szakaszán, az első lépésben a torkolattól Barcsig tették hajózhatóvá a főmedret. Az alsó szakaszán a folyó beágyazódott, ezért ma úgy tűnik, mintha csak Barcsig szabályozták volna. A főmeder kialakításához el kellett zárni az összes átvágott kanyarulattól, jelentős kőanyag odahordásával. Az első szakasz eredményesen zárult, évente 400000 koronájába került az államnak (Magyar Nagylexikon 1999, p. 787.). A hajózás 1940-ig folyamatosan működött a Dráván, napjainkban újraindították a hajóforgalmat. Hajózhatóvá akarták tenni az egész folyót, ezért 1904-ben újabb szabályozási terv készült, ami Barcstól, Varasdíig tette volna hajózhatóvá a főmedret. A hozzá szükséges fedezetet az 1908-as XLIX. Törvénycikk biztosította. A világháború miatt nem épült meg a második szakaszban tervezett hajóút. Az első szakaszban elért eredmények akkor maradhattak tartósak, ha a mellékfolyókat szabályozó társulatokat megszervezik.

Újjászerveződött 1896-ban a Feketevízi Leccsapoló Társulat, „Fekete, Pécsi, és Egerszegi Vízleccsapoló Társulat néven, 1932-ben végleg rendezték a Fekete vizet, és a Pécsi vizet. A Kápolnai-és Sellyei Gürü Leccsapoló Társulatot 1911-ben jött létre a nevében szereplő csatornák, és mellékágaik kiépítésére, és fenntartására, feladata volt még a zalatai nyári gát fenntartása, és az árvízvédekezés a Dráván. A Dázsony-Dárdai Ármentesítő és Belvízlevezető Társulat 1918-ban alakult meg, és vette át az „Ösgát” töltésszakaszt, amit a trianoni országhatár kettévágott. Az Egerszegi-csatornát 5km-es töltésezéssel a Fekete vízbe vezette, az árvízmentesítést eredményesen oldotta meg.

Az állapotát megbontott folyó igyekezett a természetes dinamikai egyensúlyt helyreállítani és közel 10 km-rel megnövelte hosszát (1886-ban 227,3 fkm, 1904-ben 237,5) (*Mike K.* 1991, p. 308.). Az egységes folyószabályozási munkák 1915-ben megszűntek, csak fenntartási munka folyt.

A Trianoni békeszerződés után határfolyóvá vált a Dráva, az állam a vízi létesítményekről nem tudott gondoskodni, vízkárveszély alakult ki az érintett településeken, és a mezőgazdasági területeken.

A társulatokat 1948-ban megszüntették, majd az 1957-évi XLVIII. számú törvényerejű rendelet újjászervezte őket. Az államosított víziművek nagy része tönkrement, az erőltetett nagyberuházások miatt, a helyi jelentőségű vízellátási létesítmények fenntartása kezelése fejlesztése elmaradt. A Dráva elfajulása következtében 1955-ben Magyarország és Jugoszlávia között egyezmény jött létre közös terv készítésére, a szabályozásokat a jövőben egységesen fogják elvégezni. Közös Jugoszláv- Magyar Vízgazdálkodási Bizottság alakult, s tervbe vették több vízerőmű megépítését, ezek közül a legnagyobb a Durdevác-Barcsi Vízlépcsőrendszer lett volna. Vízerőművet építettek volna Eszéknél, Donji Miholjacnál. 1958-1965 között 11 vízi társulat alakult a Dráva magyarországi vízgyűjtőterületén. Baranyában Siklóskörnyéki Vízgazdálkodási Társulat Siklóson, Dráva-feketevízközi Vízgazdálkodási Társulat Sellyén, és az Almás Okorközi Vízgazdálkodási Társulat Szigetváron jött létre, a sellyei ellen 1996-ban felszámolás indult és megszűnt. A siklósi társulat 1963 márciusában alakult az egykori Dázsony-Dárdai Társulat területeit vette át. 1966-ban beleolvadt a Dráva-feketevízközi Társulatba. A szigetvári társulat 1960 áprilisában alakult, 9 mezőgazdasági szövetkezet és egy állami gazdaság hozta létre. 1969-ben egyesült a Dráva- feketevízközi Társulattal, és létrehozták a Drávamenti Vízgazdálkodási és Talajvédelmi Társulatot 1969-ben, Sellye központtal. Az így létrejött DVTT-nek sikerült megfékeznie az 1972-es rekordmagasságú árhullámot. A nyolcvanas évekre a DVTT az ország legnagyobb vízitársulata lett.

A rendszerváltozás után a Társulat csődbe ment, 1996-ban felszámolás indult ellene, vagyonát értékesítették, korszerű speciális gépállománya sem maradt meg. Kisebb társulatok jöttek létre, nagy részük önkormányzati tulajdonban van.

## A drávai hajózás

A Dráva hajózásáról 1795-ben hallunk először, de már a rómaiak is hajóztak a folyón, erről kevés adat maradt ránk. Négy hajó 6 ezer mázsa sóval terhelve Kanizsáig fölment -írta Schwartner a Statistik des Königreichs Ungarn című művében. Ebből következik, hogy a XVIII. század utolsó negyedében már élénk hajózás volt a folyón. Kisebb hajókkal nagy nehézségek árán vízi közlekedést tartottak fenn Tiszaföldvár és Stájerország között a Dráva igénybevételével. A hajóforgalom megindulásával hajóépítésekbe kezdtek a Dráva mentén, Sellye közelében Bernhard Antal építette az ország első gőzhajóját, a Carolinát (*Erdősi F.* 1971, p. 182.). 1817-ben bocsátották vízre, Eszék közeléből fát szállított Mohácsra, majd onnan kénsavat Pestre. Később Eszéken maradt mintagőzösnek. Evezős fahajókat Viroviticán is építettek a XIX. század elején. A nagy rakodó képességű tölgyfából épült monstrumokat az

Alsó-Tiszára és a Dunára tervezték. Nem ismerünk olyan forrásokat, amelyekből a Murán felfelé való evezős, vagy lóval vontatott dereglyés hajózás megindulásáról értesülhetnénk. Annál több tudósítás számol be a Murán és Dráván lefelé történt tutajozásokról. Stájerországból a XIX. sz. közepén ( részben a Mura közvetítésével) követ, sót, fát és vasat szállító tutajok merészkedtek le a Dráva alsó szakaszára (*Buchberger P.* 1968, p. 28.). Pécssett az 1850-es években, az akkori Kispiacon (mai Jókai téren) stájer almát árultak, amit hordóba rakva, tutajokon úsztattak Drávaszabolcsig és onnét szekerekkel továbbították a városba. Ugyancsak a Dráván letutajozott fát dolgozták fel a pécsi Engel-féle fűrész- és parkettaüzemben. Jelentős tényező volt a vízi szállítás a Dráva felső folyásánál Ptuj (Pettau) gabona- és borkereskedelmének fejlődésében.

A gőzhajózás technikai előfeltételei és a gazdaságos forgalom megindításához elegendő nagyságú fuvarigény a XIX. sz. közepétől már adva voltak. Ennek ellenére a drávai gőzhajózás csak nagyon vontatottan indult meg, mert az összes hazai folyóink közül ekkor éppen a Dráva volt a legelfajultabb állapotban, pedig itt is folytak már korábban vízi munkálatok. Még a XVIII. sz. végén és a XIX. sz. elején nagy számban hajtottak végre kanyarátvágásokat, amelyek az elégtelen medergondozás következtében túlfeljődtek, gyorsan pusztultak partjaik is. Az idővel elvadult folyó a XIX. sz. közepére már túl széles és zátonyos szakaszoknak egész láncolatát alkotta. Ekkor még merész vállalkozásnak minősült a Dráván gőzhajókkal közlekedni. Csak 1856-ban hajózott először a Duna Gőzhajózási Társaság első gőzhajója Barcsra. Még egy évtized sem telt el, és a nehéz meder viszonyok ellenére sor került az első rendszeres kombinált személy-teherjárat megindítására. 1863-65 között a Dunagőzhajózási Társaság Eszék-től Kakonyáig egy – hetenként kétszer közlekedő – gőzessel, személyszállítást tartott fenn. A gőzös 1000-1500 q rakománnyal (főként gabonával, alföldi búzával) terhelte uszályhajókat is vontatott.

A 229 km-es víziút végcélja akkoriban azért volt Légrád-Kakonya, hogy a hajók elérjék a Déli-vasutat, amelyen lehetséges volt a rakomány továbbszállítása Ausztria és Trieszt felé. A társaság azonban a ráfizetéssel üzemeltetett hosszú járatot 1865-ben beszüntette és csupán Eszék-től Drávafokig, valamint a Dunáig tartó rövidebb teherjáratokat tartott fenn, Eszék és Barcs között pedig csak alkalmi fuvarozást végzett. A csak egyes szakaszokon, drágán és csak nagy tételekben szállító Dunagőzhajózási Társaság mellett szükségessé vált az 1860-as években a drávamenti erdők kivágott anyagának szállítására helyi járatok beindítása is. Kanitz Károly bécsi bankár hajótulajdonos (akinek Barcsra kendergyára is volt), a Soproni Kereskedelmi és Ipar Kamarához benyújtott emlékiratában, amelyet röplapként is terjesztett, számszerűleg kimutatta, hogy a Bácskából és Bánátról a Tiszán, a Dunán és a Ferencsatornán keresztül Triesztig a legrövidebb és legolcsóbb a víziút a Dráván át vezetett, a szállítási költség mérföldmázsánként abban az időben mindössze negyed krajcár volt (*Erdősi F.* 1971, p. 183.). Kanitz első járatának 1864 őszi sikere után a Dráva alsó részéről Kakonyáig. Később már kis vontató gőzöst alkalmazott és csak a Dráva felső folyásán hajózott. A Száván hajózott áruknak 5-6 hét kellett, hogy eljussanak Triesztbe. Kanitz 8-10 nap alatt tudta megtenni az utat. A szabályozatlanság mellett a hajózásban leginkább a hajómalmok akadályozták, amelyeket a tulajdonosok a hajózható vizeken tartottak. Ki kellett velük egyeznie, hogy a hajózási viszonyokat javítani lehessen. Kérte a kamarát, a Földművelésügyi, Ipari és Kereskedelemügyi Minisztériumot, hogy segítsék őt ebben. A vállalkozását öt évig működtette, kezdetben egy vontatógőzessel és hat uszályal, 1867-ben már négy vontatógőzöse volt és tizenkét uszályal, 1000000 vámmázsa árú szállított a Dráván (*Várady F.* 1896, p. 675.). A legfontosabb szállított áruk a különböző fafélések maradtak. A társaság csődjét a vasút fejlődése okozta 1869-ben. A szállított áruk mennyisége a nagykanizsa-barcsi vasútvonal kiépítése után 50%-kal csökkent.

A vállalat megszűnése után rendszeres gőzhajózás nem volt a folyón. A szabályozatlanság következtében a Dráva állandóan változtatta a medrét nagy kavics és homokpadokat hozott

létre, amik megnehezítették a hajózást. Ennél sokkal veszélyesebb volt, hogy a mederváltozások miatt nagy fatörzseket, rönköket mosott ki a folyó, a legtöbb hajótörést és megfeneklést ezekkel való összeütközés okozta.

A hajózás nem állt le a Dráván, csak magánhasználatra néhány kisebb gőzös járt. 1870-ben Pfeiffer József bécsi lakosnak 1 vontató gőzöse és 12 uszályhajója volt a Dráván, 1875-ben Schöller és társa bécsi cég egy 30 lóerejű gőzössel fát szállított a folyón (*Várady F.* 1896, p. 675.). A hordóduga, és a kádárfa mellett feltűnik a padlódeszka és a gabona szállítása is, amivel kiegészült a két vállalkozás tevékenysége. A Dunagőzhajózási Társaságnak és az egyesült általános magyar gőzhajózási társulatnak néhány gőzöse járt a Dráván, de csak csekély forgalmuk volt. Az összes vállalatnak annyi volt a bevétele, mint Kanitznak 1867-ben.

1868-ban a magyar állam nekifogott a Dráva rendbetételéhez, 1882-ig több mint 600000 forintot fordítottak szabályozásra. A 90-es évekre már járható volt a folyó gőzhajóval, evezős hajóval, és tutajjal (*Várady F.* 1896, p. 675.).

Az 1890-es években, a századforduló idején a hajóforgalom a gazdasági fejlődéssel megélné, annak ellenére, hogy az erdők aránya a folyópart közelében lecsökkent. A Dráva-Gőzhajózási-Vállalatnak, amelyet a már említett Pfeiffer József alapított 1881-ben, négy kerek és egy csavargőzöse járt a folyón. Központja Barcsról Eszékre, majd Budapestre került. Áruszállítással foglalkoztak, gabonát és fát szállítottak. A Dunagőzhajózási Társaságnak is voltak járatai, amelyek kereskedelmi célból létesültek, de személyszállítással is foglalkoztak Eszék és Drávafok között. A 90-es évektől uralta a Dráva hajózását, 1895-ben öt gőzöse és 38 uszálya volt. Kezében főleg a távolsági kereskedelmet összpontosult. Eszék és a romániai Galati között hetente háromszor működtetett postahajót. A Dráván a Magyar Folyam- és Tengerhajózási Részvénytársaság is hajózott kereskedelmi célból. Kisebb társaságok is alakultak szállítmányozási, folyamszabályozási és átkelési célból. A legnagyobb ezek között a Schenker és Társa és Henry A. vállalkozása volt. Öt gőzössel és 35 uszályal járták a Drávát, Pfeiffer Józseftől megvették a Dráva-Gőzhajózási-Vállalatot. 1888-ban érték el a legkiemelkedőbb teljesítményüket, Eszékéről Barcsra három nap alatt tették meg az utat 152 540 tonna gabonát szállítottak, visszafelé egy nap volt az út, és fát szállítottak az Alföldre (*Buchberger P.* 1968, p. 30.). Végül 1895-ben beleolvadtak a bajor tulajdonban lévő Délnémet Dunagőzhajózási Társaságba. Tíz kisebb vállalkozás működött még a folyó mentén, ezek között a legismertebbek Luzenbacher Pál, Eggenhofer József, Guttentag Gusztáv, és Weisz József kezében voltak. Együtt 22 gőzösi és 39 uszályuk volt a folyón. A vármegyék uradalmi révvámszedési joggal egybekötött révátelési forgalmat tartottak fenn a Dráván, egyes helyeken gőzkomp közlekedés is működött, Majláth László grófnak saját gőzhajója is volt, 12 tonna gabonát is tudott szállítani vele.

Baross Gábor közlekedési koncepciójában, szemben 1868-94 között felhasznált 4 millió koronával szemben, 30 millió koronát biztosított a Dráva szabályozására és hajózhatóvá tételére. Az első világháborúig az összegnek csak egyharmadát használták föl. A Dráva Barcs alatti szakaszát teljesen szabályozták, és hajózhatóvá tették. Baross Gábor a Felső-Drávát is hajózhatóvá akarta tenni. Az Eszéki Folyammérnöki Hivatal bízta meg 1901-ben, hogy készítsen új terveket a Dráva szabályozására, és tegye hajózhatóvá barcs-zákányi szakaszt is. A legfontosabb érvük az volt, hogy a hajózóút itt elérné az időközben megépült Gyékényes-Károlyváros-Fiume vasútvonalat. A szabályozás költsége megtérülne közvetve a MÁV útján a szállítástöbblet díjtételeiből. A rendezésekre még külön 8 millió koronát szántak. El is kezdődött a nagyberuházás, megépült a zákányi átrakóhely, Barcstól Vízvárig hajózhatóvá tették a folyót, de a tervből nem lett semmi. Nem indult meg a gőzhajózás a felső szakaszon, Barcs maradt az átrakóhely, és innen vasúton szállították az árut Gyékényesre, itt tették át a fiumei vonatra. Baross Gábor elképzelése helyes volt, mert ő nagyobb távlatokban gondolkodott, az elgondolásai azonban nem realizálódtak. 1907-ben újra felvetette a zákányi

központ tervét, amit csatlakoztatni lehetett volna az osztrák vasútvonalakhoz is, de a várható forgalmat, és a bevételeket nem lehetett megbecsülni, ezért elálltak a megvalósításától. A nagy elgondolás lényege az volt, hogy az Alföldről, Erdélyből, Romániából, a Balkánról a gabonát, és az ásványkincseket (pl. a sót), olcsó vízi úton, a Tiszán, és a Ferenc- csatornán keresztül a Drávára szállítsák, Zákánynál átraknák vonatra, ahonnan gyorsan Fiuméba, és az Alpok országaiba juttatnák. A tervek megvalósultak csak az elosztó központ Barcs maradt, mert a szállítás mértéke nagyon függött a terméseredményektől. Volt olyan év, hogy a Dráván felfelé szállított áruk 6-7-szer súlyosabbak voltak a visszafele szállítottak súlyánál. A hajóforgalom növekedése maga után vonta a kikötők fejlesztését is, az első kiépített kereskedelmi és téli kikötő az eszéki új kikötő volt 1898-ban, télen 4 gőzhajó, 13 nagyobb, 27 kisebb hajó, és 6 hajómalom található menedéket (*Erdősi F.* 1971, pp. 193-194.). A második nagyobb kiépített kereskedelmi és téli kikötőt Barcson hozták létre 1907-1908-ban. Kikötört medencéjében már 5 gőzös, 24 nagyobb, 23 kisebb, 6 hajómalom fért el. A hajók az első világháború alatt is zavartalanul közlekedtek, de a folyó szabályozása a pénzhiány miatt leállt.

Az első világháború után a Drávát, mint határfolyót, nemzetközi víziútnak nyilvánították. A kiépült víziút egy része átkerült a Szerb-Horvát-Szlovén Királysághoz, és Romániához. Az új szomszédainkkal folytatott árucseré visszaesett, elvesztettük az adriai kikötőnket is, amivel együtt a vasúti forgalmunk is lecsökkent. A magyar gabonának hirtelen elvesztek az addigi piacai, és a Kisantant országaival találtuk szemben magunkat. A trianoni békében ösztönözték a hajózást, és a kereskedelmet az országok között, bilaterális egyezmények is születtek erről, mégis évről évre csökkent a forgalom. A legnagyobb visszaesést a gazdasági világválság okozta, 1928-ban még 23 gőzös, és 36 uszály járt a folyón, 1929-ben már csak 9 gőzös, és 12 uszály hajózott rajta (*Gonda B.* 1899, p. 124.). A szállítmányok a világháború előtti állapotok huszadára estek vissza, a forgalom iránya is megváltozott, legtöbbször román kikötőkbe szállítottak feldolgozott terményeket, és fát. Az Adriára, és az Alpok országaiba már csak ritkán vittek árút a hajók.

A második világháború idején felértékelődött a terület és a folyó helyzete, korszerű motoros hajók jelentek meg a Dráván. Területeket kaptunk vissza a Délvidéken a náci Németországtól, akik elfoglalták Jugoszláviát. Szállításra alkalmasnak találták a folyót, amin ásványkincseket, utánpótlást, gabonát lehetett szállítani. Ekkor építették ki a Beremendi Cementgyár rakodóját is a Dráva parton.

A második világháború után a magyar-jugoszláv kapcsolatok megszakadtak. Tito vezetésével újjá szerveződő Jugoszlávia kivívta a Szovjetunió haragját. Teljesen lezárták a magyar határokat, és háborús készülődés indult Jugoszlávia ellen. A rossz kapcsolatok csak Sztálin halála után kezdtek oldódni, a Hruscsov által vezetett megbékélési politika jegyében. Jugoszláviát baráti országgá nyilvánították a szovjetek. A békülés jó időpontban következett be. 1955-ben vízgazdálkodási egyezményt kötött Magyarország és Jugoszlávia. Az egyezmény során hajózhatóvá vált a Dráva, ehhez szükséges volt, hogy eltávolítsák a mederben lévő aknákat és hídroncsokat. Ezek elszállításával kezdődött el a hajózás a folyón.

1968-ban a bizottság megtárgyalta és egyszerűsítette a hajózás feltételeit és megállapodtak, hogy a Dráván Eszék és Drávaszabolcs legyen a két ellenőrzőpont, ahol egymás hajóit átvizsgálhatják.

1972-ben egyeztetette a jugoszláv fél a hajózásról elkészített tanulmányát a magyarokkal. Megállapodtak, hogy a Dráva a 0-198 fkm között hajózható (*Litauszki I.-Crkvenjakov, M.* 1986, p. 63.). Csak nappali hajózás mellett, évi 900 ezer tonna árú szállítható. Ezzel lehetőség nyílt a felső szakasz hajózására is. A hajózást a Dunára elfogadott szabályok szerint javasolták. Az egyezményt végül 1975. június 11-én írta alá a két kormány. A drávai hajózásról szóló egyezmény 5. cikke alapján a Magyar Közlekedési és Postaügyi Minisztérium és a Jugoszláv Közlekedési és Hírközlési Bizottság 1976-ban írták alá azt a szabályzatot, ami a Dráva folyó 68-198 fkm közötti szakaszán történő hajózás feltételeiről

szólt. Külön egyezményt kötött az Országos Vízügyi Hivatal a jugoszlávokkal a Dráva folyó hajóútkitűzésének módjáról. 1979-től indult meg a hajóútkitűzés 68-198 fkm között. 1982-ben a XXVI. ülészen a bizottság jóváhagyta, hogy az alsó szakaszon a jugoszlávok, a felső szakaszon a magyarok végzik a hajóútkitűzést, és mindkét fél saját szakaszán viseli a költségeket.

Az 1990-es években indult be a hajózás a Dráván. 1990-ben feloldották a Dráva-part közelében húzódó határzárlatot, így megközelíthetővé vált a folyó. Kisebb kereskedelmi cégek jöttek létre, amelyek idegforgalommal és kavicsszállítással foglalkoznak, ilyen a Dráva Tours Barcsnál és Drávaszabolcsnál, a Bolho kft, amely a 185-s fkm-nél termelt kavicsot. Fa szállításával csak az erdészet foglalkozik, Sefag Rt a neve. Jelentősége csak a horvát alsó szakaszon maradt meg. Ott található a legnagyobb fafeldolgozó üzemük, a beliscai fakombinát. A kereskedelmi hajózás számára Magyarországon is a fa szállítása lenne a legjövedelmezőbb, a kavics és a homok kitermelése mellett. A nemzetközi forgalom előtt nincsen megnyitva a folyó, csak helyi szinten folyik a hajózás. Minden hajóutat 15 nappal előbb be kell jelenteni a horvát félnek és a Duna-Dráva Nemzeti Parknak. A nemzetközi hajózást Barcsig lehetővé lehetne tenni, onnan már csak révkalauz segítségével lehetne tovább hajózni, a napi 50 cm-es vízszintfluctuáció és a szabályozatlanság miatt. A nagy vízszintfluctuáció az 1994-ben megépült dubravai vízerőmű miatt jött létre, amit tovább növelne a novo virjei vízerőmű megépítése. A legnagyobb hajóparkja a Vízügyi Hivatalnak van Barcson, két motoros hajójuk, négy uszályuk, egy kotró hajójuk van. A folyószabályozásokat és a hajóútkitűzéseket végzik velük, az úszójelek a 125,6-178 fkm-ig vannak kitéve, a parti jelek 198 fkm-ig. A folyó szabályozását a nemzeti parkkal egyeztetniük kell, az utolsó nagyobb munkájuk 1993-94-es zsalúfal kanyarátmetés volt. Beavatkozást igényelne Vízvárnál a folyó, a laza talaj miatt ebben az évben is délebbre vándorolt a horvát határ mentén. A másik hely, amely szabályozást igényelne, Felsőszentmártonnál van, ahol a folyó eléri a Dráva síkot és megbontotta a kiépült védműveket.

A hajózást segíteni fogják a Vízügyi Hivatal segítségével elkészült új térképek, amelyek jövőre fognak megjelenni, mert még mai is az 1972-es térképek vannak érvényben. A Dráva folyó összekötné a népeket, erősíthetné a gazdasági és kulturális kapcsolatokat. A jelentősebb nagyvárosok közötti együttműködést is elősegíthetné, a folyó mellett fekszik Eszék, Barcs, Maribor, Villach. Érdeklükben állna az együttműködés, hiszen az Európai Unióhoz fog tartozni hamarosan Magyarország, Szlovénia és Horvátország is. Ausztriának és Olaszországnak regionális szinten együtt kell működni ezekkel az országokkal, csak így juthatnak uniós támogatásokhoz. Ahogy a Duna közelebb hozta a melléte lakó népeket, a Dráva hajózhatóvá tétele ugyanezt eredményezhetné. Ez egyben magyar érdek is, magyar kisebbségek élnek a Dráva mentén, ezeket jobban integrálhatnánk. Gazdasági fejlődést indíthatna el Magyarország legelmaradottabb vidékén, az Ormánságban és a Dráva mentén. Ehhez meg kellene egyeznünk a horvátokkal a vízerőművek kérdésében és a Dráva környezetvédelmében. A térség egyetlen lehetősége a felzárkózásra, ha összefogunk szomszédainkkal, és az itt húzódó határ összekötné és nem megosztana, mint ahogyan ez Trianon óta kialakult.

## IRODALOM

- Buchberger P.** 1968: A Dráva folyó vízrajza, a folyószabályozás és hajózás ismertetése. – Kézirat, Pécs.  
**Erdősi F.** 1971: Somogy megye múltjából. – Levéltári Évkönyv 2. Kaposvár.  
**Gonda B.** 1899: A magyar hajózás – Bp.  
**Ihrig D.** 1973: A magyar vízszabályozás története. – Bp.  
**Kepes A.** 1998: Vízjárások a Dráva mentén – Baja.  
**Litauzski I.-Crkvenjakov, M.** 1986: A magyar-jugoszláv vízgazdálkodási együttműködés 30 éve. – Bp.

Magyar Nagylexikon 6. Bp, 1999.

*Mike K.* 1991: Magyarország ősvízrajza és felszíni vizeinek története. – Bp.

*Polohn I.-Szappanos F.* 1974: Vízgazdálkodási társulatok a Dráva völgyében. – Pécs.

*Szakály F.* 1990: Virágkor és hanyatlás. – Bp.

VIZITERV 1977: Közösérdekű Dráva-szakasz komplex hasznosítása. – Bp.

*Várady F.* 1896: Baranya múltja és jelene I. kötet. – Pécs.