

Adatok a Dráva-szabályozás történetéből

REMENYIK BULCSÚ¹

A szerző a Dráva szabályozás folyamatát levéltári adatok alapján igyekszik bemutatni. Az adatokat a pécsi Püspöki és Káptalani Levéltár (PKLT), az Országos Levéltár Széchenyi Részlege (OLSZK), az Országos Széchenyi Könyvtár (OSZK), a Vízügyi Igazgatóság (VIZIG) és a barcsi Dráva Múzeum (BDM) forrásai alapján közöljük. A Dráva szabályozása ma is aktuális kérdés, mert Horvátország szeretné folytatni a megkezdett munkálatokat. A horvátok vízerőművet akarnak építeni Novo Virjénél, de a magyar környezetvédők ezt elutasítják.

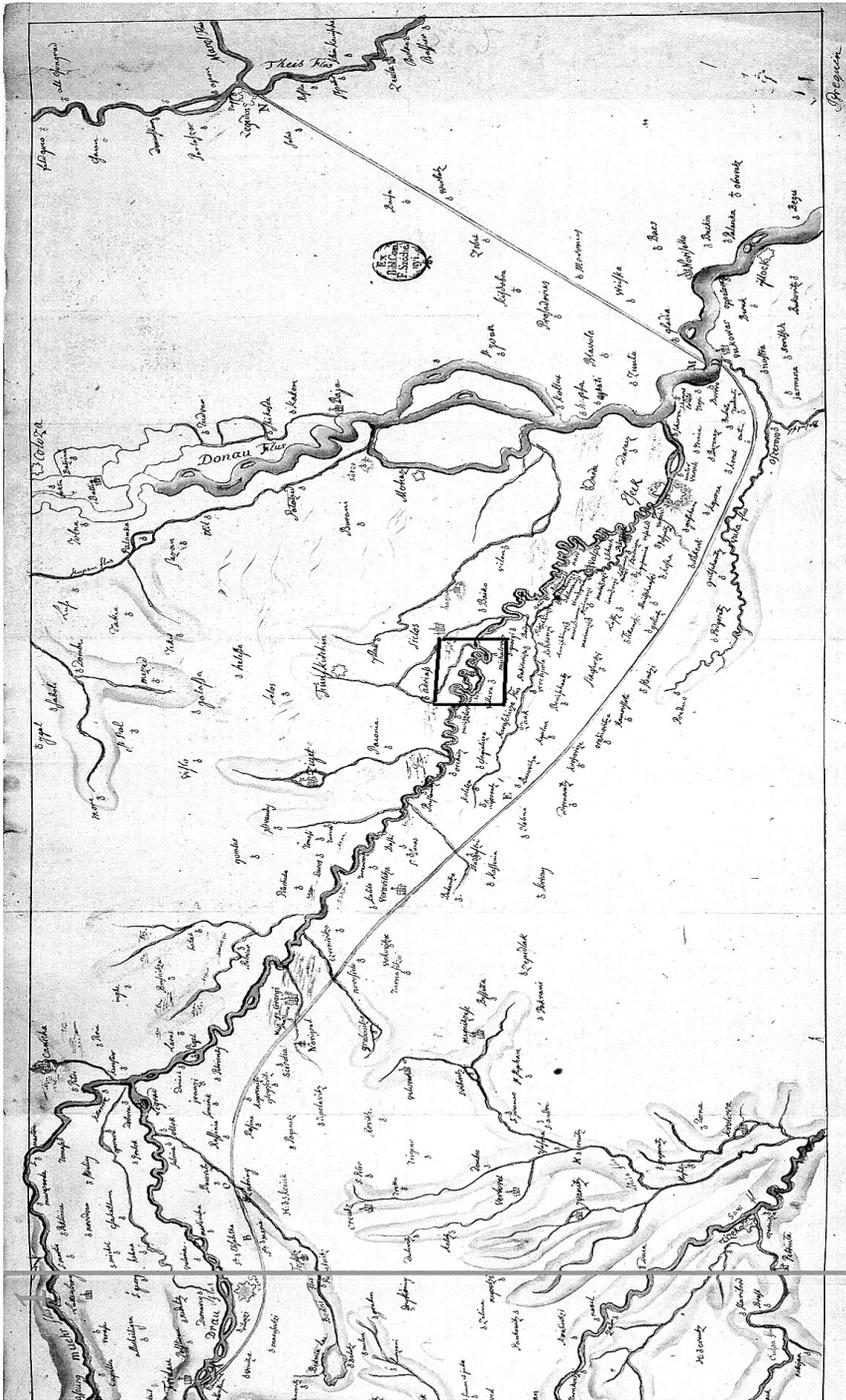
A szabályozások megindulása és első eredményei (18. század vége–19. század első fele)

A török uralom után a 18. sz.-ban a pécsi püspökség és a befolyásos főúri családok kezébe került a Dráva menti terület (mint a Batthyányiak, Széchenyiek, Draschkovichok, Festeticsek), akiknek érdekében állt a mocsárvilág mielőbbi felszámolása és a jó minőségű termőterületek visszaszerzése a folyótól. A tulajdonosok elsődleges célja saját birtokaik területének növelése volt, nem pedig a sok embernek munkát adó ártéri gazdálkodás visszaállítása. 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 (OSZK TK 228). Az érdekelt birtokosok 1740–50 között „Drávai Gátegyletbe” tömörültek, a töltésépítés kezdődött a Dráva bal partján.

A folyószabályozási munkálatok 1784-ben indultak II. József uralkodása alatt. Ekkorra készült el a Dráva folyó vonalvezetéséről, helyzetéről pontos képet mutató első katonai felvétel (DDNP KF/1–46). A térképek 1:28 800-as ma.-ban készültek (BDM 45673) és már méréseket lehetett rajtuk végezni (1–2. ábra).

Az első átvágások is 1784-ben történtek. A túlfejlett kanyarok kezdetén 10–15 m széles vezérárkot ástak, az árok lazszerkezetű falát a víz igen rövid idő alatt a megfelelő szelvényre bővítette ki. Az új partokat, az átmetszések alsó és felső végét nem biztosították, ezért egy év múlva a folyó elmosta az épített műveket. II. József 1788-ban megalapította a Vízügyi és Építészeti Igazgatóságot, ami felügyelte és ellenőrizte az itt lévő vízepítési munkálatokat, az egységes központi ellenőrzést valószínűleg meg. A szabályozási munkákat nem előzte meg hidrológiai, hidraulikai és potamológiai vizsgálat, hanem az adott műszaki lehetőségek és szokások szerint történt a szabályozás vagy csak az egyszerű védekezés. A céljuk a drávai nagyvizek helyi károkozásának csökkentése, ill. kivédése volt. Az

¹ PhD hallgató Pécsi Tudományegyetem Földrajzi Intézete, Általános Társadalomföldrajzi és Urbanisztikai Tanszék, 7624 Pécs, Ifjúság útja 6.



1. ábra. A Dráva rajza az első katonai felmérés térképén a 18. sz. végén. (Dráva Múzeum TK 364-367)

eredménytelenségnek az volt az oka hogy a beépített művek még az elemi hidraulikai követelményeknek sem feleltek meg, ezért azokat az első nagyobb víz elmosta, lerombolta.

A Dráva és a Mura szabályozását a legjobban gróf Széchenyi Ferenc (OLSZR 663) támogatta, aki ekkor Somogy megye főispánja volt. Birtokai feküdtek a folyó mentén, érdeke volt a földterület kiterjesztése az árterületekre és a Dráva É–D-i irányú mozgásának megakadályozása. Mégis számára a legfontosabb cél a folyó melletti települések és azok lakóinak megmentése volt. Az átvágások helyeit pontosan nem lehet meghatározni, a források a Dráva-Mura torkolatát, és a Dráva-Duna torkolat körüli részeket említik. Feljegyzések találhatóak a varasdi Dráva-híd melletti mederbiztosításokról (OLSZR 1342).

A megrövidített folyó nem fogadta el az ember által kialakított nyomvonalat, hanem igyekezett a természetes egyensúlyát fenntartani. Ahol nem biztosították a partokat, a meder hosszúságát oldalazó mozgással növelte. Az árvizek növekedése összefogásra készítette a vármegyéket. Baranya és Somogy vármegye 1819-ben egyezett meg egymással az árvédelmi töltések építésében (VIZIG 1970). Az árvízszintek tovább növekedtek, a legnagyobb árhullám 1827-ben vonult le a folyón (Ezután helyezték el az első vízmércét Eszéknél a Dráván.). Elöntötte az egész Dráva-völgyet, az Ormánságon keresztül Siklósig, a Batthyányiak uradalmi központjáig elért (VIZIG 1970). Ezt követően nagy változások következtek: az árvízi károkat felszámolták, majd 1827 novemberében Sellyén királyi biztos jelenlétében elhatározták a megyék képviselői, hogy rendezik az elfajult kanyarokat. A kivitelezési munkák kezdetét 1828 márciusára rendelték el. Ugyanebben a hónapban helyszíni bejárást végeztek, majd vonalterveket készítettek.

1822–1824 között az Építési Igazgatóság Póka Antal és Csonka Ignác mérnökökkel felmértette a Drávát, majd 1833-ban a munkák irányítására külön testület (Drávaszabályozási Királyi Bizottság) létesült. Ennek legfontosabb feladata az volt, hogy egységesen történjenek a szabályozások és az árvizektől a településeket is megvédjék, ne csak a nagybirtokosok földjeit. A Bizottság elnöke Ürményi József Somogy megyei kereskedő volt (Révai Lexikon 1934), a munkálatok legnagyobb támogatója Széchenyi Ferenc maradt.

A Dráva menti árvédelmi töltések építési, megerősítési munkáit 1838-ra befejezték. Az akkori szemlélet érvényesítése érdekében új vonalozási terv született meg, a Mura torkolat alatt a Drávát négy, teljesen egyenes szakasz kialakításával akarták a Dunába vezetni. A tervezés alapjául az úgynevezett „német” szabályozási elvet használták, aminek a lényege az volt, hogy nem biztosították védművekkel az átvágásokat. A munkálatok 1844-ben indultak, a Dráva jobb partján lévő, a mai Heresznyével szemben fekvő Brod községet lebontották, hogy az átvágást elvégezhessek. A folyó átmetszése 8 hónapig tartott, a kitelepített brodiaknak új falut építettek, amit a császárról neveztek el Ferdinandsdorfnak (BDM 44586).

A Királyi Bizottság jegyzőkönyvéből kiderül, hogy az első hossz-szelvényt 1842–46 között vették fel, és 1846-ig befejezték a szabályozás első ütemét. A munkákat Wouthier Lipót horvátországi királyi mérnök irányította. Az általa készített felvételeken feltüntette az elkészült átvágások helyét és az elkészítésük idejét. A felvételezést munkatársaival közösen, már mérőasztalon végezték, a Dráva medréről 1000 m-enként kereszt-szelvényeket vettek fel. Sajnos csak a helyszínrajz egy része (Vejtí–Zákány közti szakasz) és a teljes hossz-szelvényről készült rossz minőségű másolat maradt meg (VIZIG 1970).

A Monarchia Építési Igazgatósága által összeállított munka a Dráván történt átmetszések-ről ad áttekintést. 1784–1848 között 62 átvágást végeztek Légrád és a Dráva torkolata között, amelyek össz-hosszúsága 75 km volt. Ezzel a folyó medrét 182 km-rel (az eredeti hosszúság 60%-ára) rövidítették (OLSZR 675), így a Dráva Légrád és a torkolat között a korábbi 350 km-ről 263 km-re csökkent. 1848-ban a Drávaszabályozási Királyi Bizottság megszűnt, a társulatokat is feloszlatták, miközben az árvízszintek tovább emelkedtek.

A „német” szabályozási elvek alapján készült méretszabályozás eredménytelen maradt, mert egy természetes vízjárású folyót nem lehet hosszú egyenes szakaszokra tagolni. A folyó a

könnyen omló partokat megbontotta és igyekezett rövidesen kialakítani a természetének legmegfelelőbb medervezetést.

A Dráva-szabályozása 1886-tól az első világháborúig

A Közmunka és Közlekedési Minisztérium 1886. ápr. 25-én kelt 11/319. sz. leiratával elrendelte a Dráva-szabályozási terv elkészítését a torkolattól egészen Zákányig. A szabályozási munka céljául a hajózás lehetőségének maximális biztosítását jelölte meg. A mederméretezést a középvízszintre kellett elvégezni (Hajózni már a kisvízre biztosított mederveviszonyoknál is lehetett, de az nem volt biztonságos). 1886-ban megkezdődött a hidrológiai és hidraulikai alapadatok rendszeres gyűjtése, a medergeodéziai felvételeivel együtt (VIZIG 1970). Az adatok a méretezésen alapuló szabályozást tették lehetővé, a méretezést a 610 ml/sec-ban megállapított középvízi mederre végezték el (BAROSS, G. 1891). Azt akarták elérni, hogy a 400 tonnás uszályok teljes terhelés mellett is közlekedni tudjanak a folyón. A vonalvezetésben követték a vízfolyást, attól csak ott tértek el, ahol túlfeljelt kanyarulat alakult ki.

A fennmaradt kéziratok számítások szerint a méretezés csak a hajózási szempontokat vette figyelembe, a hordalékszállítás és a jégelvonulás problémáival nem foglalkozott. A sikrajzi felvétel után 1000 m-enként meder-keresztiszelvényeket vettek fel (VIZIG 1970), helyüket „vállas kövekkel” jelölték meg (ezek ma is látszanak). A helyszínrajzot 1: 10 000 és 1: 20 000 ma.-ban készítették el, amelyen az 1842–46-os állapotot is feltüntették (OL TK 3567). Eszék környékére ezek alapján részletes szabályozási tervet dolgoztak ki. A közepes vízhozamot 610 ml/sec-ban határozták meg, erre a vízhozamra 2 m-es átlagos vízmélységet és 60 m-es fenékszelvényiséget állapítottak meg (VIZIG 1970). Sarkantyúkat 200 m-enként terveztek beépíteni. Rendszeres vízhozam-mérés kezdődött el Barcsnál, a vízszint változásait Donji Miholjacnál és Zákánynál felállított vízmércén figyelték meg (Révai Lexikon, 1934).

A munkálatok irányításában legfontosabb szerepe BAROSS Gábornak volt, aki 1886–1889 között irányította a Közmunka és Közlekedési Minisztériumot. A „vasminiszter”, aki 1889–1892-ig már kereskedelemügyi miniszter volt, tovább támogatta a Dráva hajózásának az ügyét, hiszen fontos kereskedelmi útnak tartotta. 1892-ben hajón bejárta a Drávát teljes hosszában a Hivatal munkatársaival együtt. Keresztülvitte, hogy 1893-ban megbízták az Eszéki Folyammérnöki Hivatalt a folyó hajózhatóvá tételével. Egy hónap állt rendelkezésükre, hogy újra felmérjék a Drávát. Bejárták a folyót egy hét alatt és kijavították az 1886-os helyszínrajzot. Két részre osztották a Drávát, a Barcs alatti szakaszon a hajózási akadályok megszüntetését tűzték ki célul. A Barcs–Zákány közötti szakaszon a hajózási idény meghosszabbítását, gőzhajózás feltételeinek a biztosítását tekintették elérhető feladatnak. Az árvízvédelmet ekkor már megoldott feladatnak vették, a medret azonban még rendezni kellett.

A kivitelezési munkák 1895-ben kezdődtek el a Dráva alsó szakaszán, az első lépésben a torkolattól Barcsig tették hajózhatóvá a főmedret. Az alsó szakaszon a folyó medre beágyazódott. Ma úgy tűnik, mintha csak Barcsig szabályozták volna. A főmeder kialakításához el kellett zárni a folyót az összes átvágott kanyarulatától (jelentős köanyag odahordásával). A kivitelezésben nem tartottak szigorú sorrendet, egyidejűleg dolgoztak a Dráva-torkolatánál, Eszéknél, Donji Miholjacnál, Moszlavinánál, Révfalunál, Budkovácnál, Tótujfalu térségében, Barcs alatt és fölött a folyón. Még Vízvárnál is nekikezdték az öreg kanyar átmetszéséhez (MIKE K. 1991).

Az első szakasz 1904-ben eredményesen zárult, amelynek költségei évi 400 ezer koronával terhelték az államkasszát. BAROSS Gábor 1892-ben azt akarta, hogy az egész folyót tegyék hajózhatóvá, ehhez a felső szakaszon is rendezni kellett a medret. A Dráva-szabályozás egyik legnagyobb támogatója, a „vasminiszter” még ugyanabban az évben meghalt, elgondolása azonban megvalósult: Erdély és a Balkán-félsziget gabonáját és ásványkincseit a Tisza–Duna–Dráva útvonalon

szállították a fiumei vasúthoz, és azon át a tengerpartra. Ezek a termékek a Déli Vasút vonalán keresztül Ausztria örökös tartományaiba is eljutottak.

A koncepció olyan jól működött, hogy 1904-ben újabb szabályozási terv készült, ami Eszéktől Varasdig tette volna teljesen hajózhatóvá a főmedret. A hozzá szükséges fedezetet az 1908. évi XLIX. törvencikkben biztosították. Eközben a Dráva hajóforgalma oly mértékben megnőtt, hogy ezt már a szabályozásnál is figyelembe kellett venni. Ily módon az általános terv alapján évente készítették elő a következő év munkáját, és havonta határozták meg a munkák sorrendjét. A vonalvezetésnél már nem ragaszkodtak a vízfolyás adta kanyarokhoz, hanem egy új francia elvet (*Fargue–Girardon*) követték.

Az első világháború kitöréséig a tervbe vett 86,5 km-es szabályozási munkából csak 32 km (Barcs–Drávatamási között 7,8 km, Tótujfalu–Felsőszentmárton között 11,4 km, Kémes–Kisszentmárton között 12,8 km) készült el. A vízvári öreg kanyarnál is folytak további munkák, de itt a Drávát nem lehetett megregulázni (VIZIG 1970). A munkálatok 1915. november 27-én leálltak, nem épült meg a második szakaszban tervezett hajóút.

A trianoni békeszerződés után hosszú időre megromlottak a magyar–jugoszláv politikai viszonyok. A kapcsolatok csak 1955-ben normalizálódtak, a két ország ekkor Vízgazdálkodási Egyezményt kötött (VIZIG–LITAUSZKI I.–CRKVENJAKOV M. 1986). Elhatározták, hogy vízerőműveket építenek a közös szakaszon. A legnagyobb beruházás a Barcs–Gyurgyevác közötti vízlépcső lett volna, ami pénzhiány miatt nem valósult meg.

IRODALOM

- BAROSS, G. 1891. Le commerce, l'industrie et le régime des transports en Hongrie. – Bp.
- ERDŐSI F. 1971. Somogy megye múltjából, a Dráva hajózása. – In: Levéltári Évkönyv 2. Kaposvár, pp. 1–74
- IHRIG D. 1973. A magyar vízszabályozás története. – Bp.
- KEPES A. 1998. Víz társulatok a Dráva mentén. – Baja
- MIKE K. 1991. Magyarország ösvízrajza és felszíni vizeinek története. – Bp.
- Pallas Nagy Lexikona I–XVI. 1896. – Bp.
- POLOHN I.–SZAPPANOS F. 1974. Vízgazdálkodási társulatok a Dráva-völgyében. – Pécs
- Révai Nagy Lexikona I.–X. kötet– Bp.
- VIZIG–LITAUSZKI I.–CRKVENJAKOV, M. 1986. A magyar–jugoszláv vízügyi együttműködés 50 éve. – VIZIG, Bp.