

*Majdán János<sup>1</sup>*

**A MAGYARORSZÁGI VÍZI IRÁNYÍTÁS JOGI ÉS KÖZIGAZGATÁSI HÁTTERE 1918-IG –  
AZ ESZÉKI FOLYAMMÉRNÖKSÉG (1877 – 1918) ALAPÍTÁSA ÉS MŰKÖDÉSE KAPCSÁN**

A hazai vizek rendezésének kérdése a XVIII. századi felvilágosult abszolutista kormányzás időszakában kezdődött el. A török kiűzése, majd a Rákóczi szabadságharc alatti csaták után az ismét egy korona alá tartozó területek hasznosítását Bécsben tervszerűen készítették elő. Bár a Magyar Királyság bizonyos részeit (Erdély, a Határőrvidékek és hosszú ideig a Temesköz) továbbra is közvetlenül a birodalmi fővárosból irányították, de az Alföld és a Dunántúl településeinek jó részét birodalmi érdekek miatt is mindenképpen újra kellett telepíteni. Az állami adóalanyok és katonáskodáshoz szükséges családok le, vagy áttelepítése mellett a földek hasznosítása a (gyakorta új) földesúr érdeke is volt. A XVIII. század békés évtizedei kedveztek a döntően német, kismértékben román, ruszin, zsidó, francia, olasz betelepülőknek. A Habsburg Birodalom gazdasági igényei, a Mária Terézia császárné és magyar királynő rendelkezései megnövelték a vámhatáron belüli fogyasztási igényeket. Magyarország a birodalmi munkamegosztás alapján elsősorban nyersanyagokat, mezőgazdasági terményeket és az ipari üzemekben használt alapanyagokat szállított a Lajtán túlra. Az országon belül lassan megindult iparosodás szintén hazai alapanyagokra támaszkodott.

Az állami és földesúri érdekek eredményeként megindult telepítések egy évszázad alatt valószínűleg megduplázták Magyarország lakosságát. A földek termelésbe fogása növelte a mezőgazdasági árualapot, s ezzel együtt járt a kereskedelem sokszorozódása. Az áruforgalom – különösen a távolsági – egyetlen fejleszthető színtere a vízi szállítás volt. Így került Bécsben és a megyei közgyűléseken előtérbe a folyók szabályozása, a hajózás akadályainak lebontás.

***A vízszabályozás szervezeti és jogi keretei 1848 előtt***

A birodalmi érdekek eredményeként először a központi szervek kezdték meg tevékenységüket. A Bécsben székelő Magyar Kamara és a Budán működő, a belső ügyeket ténylegesen intéző Helytartótanács közös irányítása alatt 1776/1777-től Hajózási Igazgatóság működött. Elsősorban a dunai forgalom segítésére létrehozott hivatal kis létszámával inkább jelzésértékű ténykedést produkált. Az első évtizedben nyilvánvalóvá vált, hogy csak a hajózással kevés foglalkozni egy állami egységnek, mert a folyók partjait nem célszerű elszakítani a víztől. Ennek szellemében rendelte el II. József 1788-ban a Vízi és Építészeti Főigazgatóság megszervezését. A Budán székelő központi hivatal 1848-ig működött, s a későbbiekben kiterjesztette hatókörét a Tiszára, majd a Kőrösre, Marosra, Drávára is. Nagyobb problémák megoldására a Főigazgatóság királyi biztosokat nevezett ki, de a magán, vagy közösségi tulajdonba lévő folyópartokon a központi kiküldött is csak a megyei hatóságok segítségével próbálkozhatott a változtatásokra. Egy folyó szabályozása, vagy a hajózási forgalom kialakítása, fenntartása gyakran meghiúsult a partot birtokló közösség, földesúr ellenállásán. (DÓKA K. 1987, IHRIG D. 1973)

Kevés volt a központi apparátus igyekezete, helyben is társakat kellett találni az átalakításokhoz. Ezek voltak a vízszabályozó társulatok, melyek az érintettek, vagy a törvényhatóságok kezdeményezésére alakultak a XIX. század első felében. A törvényi háttér 1807-ben született meg (XVII. tc.), melynek alapján önkéntes társulatok alakultak. (MAGYAR TÖRVÉNYTÁR)

<sup>1</sup>Majdán János: Pécsi Tudományegyetem Bölcsészettudományi Kar Újkortörténeti Tanszék  
E-mail: majdan.janos@pte.hu

A megyékben akkor már mindenhol dolgoztak mérnökök. Általában az utak, hidak ügyeinek kezelésére alkalmazták a szakembereket, de a nagyobb folyók és vizek esetében ehhez is kellett érteniük. A jogi helyzetből eredően a megyei mérnökök csak a törvényhatóság tulajdonában álló területen rendelkeztek el kötelezően gátépítést, kanyarátvágást. A magántulajdonú területek esetében ezekre a munkálatokra csak javaslatot tehettek a birtokosok felé, illetve azok, vagy a társulatok felkérésére ellenőrizhették a kivitelezést. Jelentéseket fogalmaztak meg a veszélyes vizekről, a megyei közgyűlésen próbáltak hatékonyan közbelépni, a társulatok ülésein szakértőként szólaltak meg.

A növekvő kereskedelem és az időnként országosan is nagy visszhangot kiváltó árvizek, gátszakadások miatt a hajózható folyók mentén sorra alakultak a vízszabályozó társulatok. Látszólag ez egy jó szervezeti forma volt, mivel a helyiek kezdeményezték, az érdekeltek vettek részt a munkájában és a tagok rendelkeztek igénybe vehető munkaeövel. Rövid idő alatt kiderült, hogy a vízszabályozási társulatok inkább voltak politikai, regionális és családi viták színhelyei, mint a szakmai kérdéseket megvitató fórumok. Amennyire előnyösnek látszott az egyéni tagság és a helyismeret, annyira gondot is jelentett ez a módszer. Mivel önkéntes alapokon szerveződött, ezért (gyakran) előfordult, hogy egy – egy birtokos valamilyen ok miatt nem lépett be tagnak, s ezzel a folyómederben és a parton szükséges munkálatok elvégzését, a településeket és a földeket veszélyeztette. Az önkényes ki – és belépési lehetőség miatt a legváratlanabb helyzetben történhetett zavar a védekezésben, a szabályozásban. A társulati üléseken előtérbe kerültek egyéni érdekek, melyek megakadályozták például a folyó kanyarulatának átvágását az ott működő malom, vagy a jó halászhely, a komp, stb. miatt. A helyi és egyéni érdekek gyakran felülírták a műszakilag szükséges terveket. (FEJÉR L. – KOLTAY J. 1992)

A vízszabályozó társulatok másik gondja a tőkehiány volt. Az egész magyar gazdaságra jellemző probléma az alakulás alkalmával általában nem derült ki, mivel az érintett földbirtokosok saját jobbágyaik robotját ajánlották fel a kivitelezésekhez. A robot látszólag ingyen munkát jelentett, a valóságban azonban nagyon nehezen megvalósítható módszer volt. Kirendelhetette ugyan az uraság, vagy a megye robotba a parasztokat, de ez a munkavégzés gyakran alig ért valamit. Lassan, szakértelem nélkül, időnként megfelelő szerszámok, állatok híján próbálták megvalósítani a pontos, összehangolt és szakszerű tevékenységet igénylő folyami akadály kiemelését, a megfelelő dőlésszögű gát elkészítését, stb. Amennyiben elkészültek és szakmailag ellenőrzésre kerültek is a tervek, a kivitelezés igen gyakran nem az elképzeléseknek megfelelően zajlott le. Szakemberek híján az egyetlen megyei mérnök nem bírta a társulati munkák szakmai előkészítését, a lebonyolítás ellenőrzését. A vízszabályozási társulatok léteztek, de az általuk szervezett változtatásokat a következő árvíz legtöbbször eltüntette, kezdhették előlről a munkákat. Végül szót kell ejteni arról a tényről is, hogy a társulatok – egyéb civil, vagy igazgatási csoportosulás hiányában – a szabályozás mellett a vizes rétek lecsapolásával, a vízen haladó forgalom gondjaival, rendészeti feladatokkal, bírságolásokkal és sok egyéb helyi kérdéssel foglalkoztak. Az alacsony intézményesültség miatt ezek a folyó menti társulatok „mindenes” szerepkört töltöttek be, természetesen a szakmaiság rovására.

A helyi szervezettség problémái ellenére egyes vizek mentén sikeres szabályozásokat hajtottak végre, lehetővé tették a hajóforgalom megindulását, vagy bővítését, elkezdődtek a lecsapolások 1848 előtt is. Nem sikerült azonban a központi irányítás és a helyi szervezetek szakmai összekapcsolódása, esetleges volt a két part megyéinek kooperációja, s a tényleges munkát végző „mindenes” szerepkörű társulatok alacsony hatásfokkal dolgoztak.

***A vízi irányítás állami és birodalmi elképzelései (1848-1867)***

A rendezetlen vizek okozta problémák is foglalkoztatták Széchenyi Istvánt, aki szakértő csapatával együtt kidolgozta az ország közlekedésfejlesztési tervét. Az 1848 elején nyomtatásban megjelent műben teljesen új alapokra helyezte a fejlesztéseket. (SZÉCHENYI I. 1848)

Alapelveként rögzítette: „Közlekedések nem képezik az országok velejét ugyan, de csak olly hatásuk van, mint élő test véreinek...” Az országos hálózat kiépítését - addig szokatlan módon - teljes mértékben állami költségvetésből javasolta megvalósítani. Határozottan rögzítette: állami intézményhálózat kell a közlekedés modernizációjához, melyben költségvetésből fizetett szakemberek végeznek minden folyamatot. A „Javaslat” tartalmazza a megvalósítás anyagi háttérét is. A közteherviselés elvének gyakorlati alkalmazását kívánta bevezetni, s a minden földterületre kivetett közmunkadíjra, illetve a külföldi pénzpiacra kibocsájtott állampapírok bevételeire alapozta a hálózat fejlesztését.

A gróf által közreadott terv a világ első komplex közlekedésfejlesztési programja volt. Első helyen a kortársak által fontosnak tartott vasúti fejlesztése szerepelt. Másodikként a „Csatornák és folyók” részletezésére került sor, végül az „Országos közutak” kapcsolódó hálózatát írta le. Az egymáshoz kapcsolódó és a szállítási kapacitásokat összehangoló országos hálózat második elemét részletezve kiderül, hogy minden korabeli adat, megfigyelés birtokában volt. A vizekkel kapcsolatosan látható a meglévő csatornák jobb működésének fontossága, majd a nagy folyók szabályozása. A felsorolás és a munkák sorrendjének értékelése jól mutatja, hogy Széchenyi tökéletesen ismerte a haza vizeit, és az anyagi lehetőségek határait:

„Béga, Ferenc és Sió csatorna kiigazítása

Duna szabályozása

Tisza átvágásai és hajózhatóvá tétele

Szamos, Maros, Bodrog, Körös hajózhatósága

Dráva szabályozása

Vág és a Garam vizsgálata a hajózás szempontjai szerint

Rába, Lajtha, Rábcza, Repcze rendezése”

Bár Széchenyi István az első felelős magyar minisztériumban elvállalta a közlekedési és közmunkák vezetését, de nagyszerű tervének megvalósulását a szabadságharc megghiúsította. A magyarok által megfogalmazott állami fejlesztések elve nem került feledésbe, és fura módon az országot megszállva tartó bécsi kormányzat folytatta a költségvetésből történő közlekedési beruházásokat. Erős központi irányítással próbálták Bécsben a Birodalom polgári átalakulását felgyorsítani, s ehhez a vasúthálózat további kiépítését sietették. A belső állami fejlesztések és a hatalmas katonai kiadások 1855-ben összeroppantották a birodalmi költségvetést, s kénytelenek voltak Bécsben bejelenteni a világtörténelem első államcsődjét. A pénzügyi összeomlás után nem maradt más megoldás, mint az állami vállalatok és építkezések magánosítása. Az 1855 és 1867 között zajlott kiárusítások nem hoztak megoldást, a kincstár éppen biztosítani tudta a Birodalom napi működését. A közlekedés területén magánvasúti keretek között folytatódott a hálózat bővítése, de a vízszabályozás jogi háttérével nem foglalkozott senki, intézményi keretek nem épültek ki és a gyakorlati kivitelezések leálltak. A kiegyezés politikai tárgyalásai során a gazdasági kérdések kevésbé álltak az érdeklődés központjába, a problémák megoldatlansága azonban fennállt.

### ***A felelős magyar kormány időszaka (1867-1918)***

Az osztrák – magyar kiegyezés megkötése után ismét működött a parlamentnek felelős magyar kormány, melynek közmunka és közlekedési tárcájához tartozott a folyók ügye is. Az önálló magyar költségvetésre alapozó, közlekedési ügyekben az egész ország területére teljes intézkedési jogkörrel bíró minisztérium élén gróf Mikó Imre állt. A tárca felkészült vezetője a kor igényeinek megfelelően elsősorban a vasúti hálózat további bővítését tartotta fontosnak. Az ország gazdasági átalakulása nem biztosított olyan nagy bevételeket, hogy a Széchenyi által fölvetett állami beruházások megvalósulhassanak. A szárazföldi szállításokban döntő fordulatot hozó „vasszekér” továbbra is magántársaságok vasútjain robogott. Bár 1868-ban a csődbe jutott Pest – Hatvan – Salgótarján magántársaság átvett vonalával megalakult a Magyar Államvasutak, de a többi vállalat megszerzését, megváltását a kongó kincstár nem tette lehetővé. (MAJDÁN J. 1987.)

A vizek mentén még rosszabb volt a helyzet, mivel az ármentesítő, vagy szabályozó társulatok pénztelensége szinte semmi tevékenységet nem engedélyezett. Az alkotmány nélküli időszak elmúlt ugyan, a társulatok teljes jogkörrel birtokolták ismét a szervezetükhöz tartozó folyókat, gátakat, de a befektetői kör ekkor nem figyelt még fel az építés – működtetés nyújtotta lehetőségekre. A munkálatokat a jogi rendezetlenségek is nagyban akadályozták. A vizekre vonatkozó törvények nem követték a tulajdonos váltásokat, a növekvő hajózásból adódó gondokat. Az alulról szerveződő társulatok elvesztették kezdeményező szerepüket, és a központból érkező elképzelések mögött kevés helyi támogató és általában semmi, vagy minimális anyagi háttér állt.

#### ***a. Törvényi szabályozás***

Először a törvényi háttérrel rendezte a magyar kormány. A vízszabályozási társulatokról szóló 1871. évi XXXIX. törvénycikk fenntartotta a szabad akaratból történő csatlakozást és a többségi döntések meghozatalát. A gyakorlat bizonyította, hogy a folyók menti birtokosok közül önként nem csatlakozottak miatt nem, vagy nagyon nehéz az árvízvédelmet megszervezni. A folyók egységes kezelése érdekében a törvény „felhatalmazza a kormányt, hogy az érdekelt birtokosok önkéntes elhatározása hiányában is alkalmas módon gondoskodhassék az árterület kellő biztosításáról.” A szabadverseny és magántulajdonra épülő gazdaságban ezt az állami beavatkozási lehetőséget indokolni kellett, illetve az érintettek nézve némi határ meghúzása fontos volt. Ezért került megfogalmazásra, hogy „az érdekeltre ekkép háramló évi teher azonban nem lehet nagyobb, mint azon több jövedelem, mely az ármentesítés folytán éretett el...” (MAGYAR TÖRVÉNYTÁR)

A törvényességi felügyelet maradt a törvényhatóságoknál (megyék, szabad királyi, majd tj. városok), de a szakmai feladatellátás ellenőrzése és értékelése már a munkáját akkortájt megjelenő folyammérnöki hivatal jogosultsága volt. A rögzített alapelvek gyakorlati kipróbálására az 1884-ben elfogadott Tiszai törvény és az egy évvel később beiktatott Rába szabályozás alkalmával került sor. Mind a két alkalommal kiderült, hogy a társulati ügyek rögzítése megtörtént, de a vizekkel, folyókkal kapcsolatos ügyek köre bővebb ennél. Célszerűnek látszott egy átfogó törvényi szabályozás, melyet 1885-ben a magyar országgyűlés el is fogadott. (MAGYAR TÖRVÉNYTÁR)

Az „Általános vízjogról” címet viselő XXIII. törvénycikk az egész országra kiterjedően rögzítette, hogy valamennyi hajózható folyó tulajdonjoga az államot illeti, az egyé vizek maradtak magántulajdonba. (A folyók listája nagyon hasonlított a Széchenyi István által felsoroltakhoz.) A korábbi tapasztalatok és az esetleges további viták elkerülése végett a törvény pontosan leírta a mindenkor parti birtokos köteleességét. Bárki volt a birtokos, át kellett engednie a vizet a magánterületén, köteles volt vontató utat adni a parton, nem tilthatta meg a tutajozást és a hatóság által engedélyezett kikötő működését, az oda való eljutást. (MAGYAR TÖRVÉNYTÁR)

A társaságokat ettől az időtől kezdve két csoportba sorolták:

- a. vízrendezési                      b. vízhasznosítási.

Ez a szétválasztás a továbbiakban alapul szolgált a pályázatok, támogatások eldöntésekor.

### ***b. A vízügyi államigazgatás***

A felelős magyar kormány újbóli megalakulása után a vizes ügyek a közmunka és közlekedési tárcahoz kerültek, de 1867 és 1871 között a minisztériumban oly sok ügyet intéztek, hogy csak részlegesen sikerült az államigazgatási szinteket megszervezni. Az átmeneti időben a tárca közvetlenül foglalkozott a vizes gondokkal, de az egész országra kiterjedő hálózatot csak a vízállások jelentése esetében sikerült kialakítani.

A már említett 1871. évi törvény kezdte el a közigazgatási szinteket kialakítani. Létrehozták a folyammérnöki hivatalokat, melyek az állam által hajózhatónak minősített folyószakaszokon működtek. A megyékben a mérnök mellé hivatalt szerveztek, melynek feladatául a törvény az utak, hidak építését és karbantartását jelölte meg.

A lassan kiépülő igazgatási hálózat tapasztalati alapján 1877-ben pontos megfogalmazással megtörtént az állami szerepvállalás. A hajózható folyók teljes szakaszára és minden ottani munka elvégzésére felhatalmazást kaptak a folyammérnöki hivatalok, melyeket a tárca fogott össze és a költségvetés finanszírozott. A megyei alárendeltségű mérnöki hivatalokat átnevezték és átszervezték államépítészeti hivattalá, melyek kettős alárendeltségben működtek tovább: a helyi közgyűlés választotta meg a vezetőjét, az alispán volt a munkáltatója, de szakmai kérdésekben a minisztérium illetékessége alá tartoztak. A helyben tervezett változásokat, azok kivitelezését a tárca felügyelte és eseteként felül is bírálhatta a lépéseket. A tisztán önkormányzati feladatkör részleges állami alárendelése mellett a (későbbiekben) kultúrmérnöki hivatalnak is nevezett új beruházási szint tevékenységi körét kiterjesztették. A megyék közlekedésének szárazföldi ügyeit intéző hivatal a továbbiakban a törvényhatóság terültén található nem hajózható egyéb vizekkel is teljes jogkörrel foglalkozott. Természetesen mindez a magántulajdon telekkönyvi fenntartása, az adás – vételi lehetőségek megmaradása mellett történt. Az államépítészeti hivatal évekkel később (1885) a szakmai feladatköre mellé közigazgatási szerepet is kapott. A megyén belüli így a szárazföldi közlekedéssel és nem hajózható vizekkel kapcsolatos feladatok a tervezéstől a kivitelezésen és annak ellenőrzésén át a vitatott kérdések helyi eldöntése is a kultúrmérnökök hatáskörébe került. (FEJÉR L. 2009)

### ***c. Az Országos Vízépítészeti Igazgatóság megalakulása***

A helyi és folyókhoz kötődő közigazgatási szintek kiépítése után az összehangolás és szakmai döntések meghozatala továbbra is a szaktárcaán belül történt. Egyrészt a polgárosodás során egyre több vizekkel kapcsolatos feladatot kellett megoldani, másrészt a hajózás, a gátépítés olyan méreteket öltött, hogy a szaktárca helyett célszerűnek látszott egy országos központ kialakítása. A polgári fejlődés általában megkívánta a szakmai feladatok minisztériumokról történő leválasztását, biztosítva ezzel a szakhatóságok döntései esetén is a fellebbezési lehetőséget. Hazánkban 1899-ben hozták létre a központi irányító szervet „m. kir. Országos Vízépítészeti Igazgatóság” néven. Az új hivatalban 4 osztályban folyt a munka. (VIZEINK KRÓNIKÁJA 2001)

Elsőnek a Kárpát – medence két nagy folyó völgyéhez igazodó osztályokat szervezték meg. A Dunai és a Tiszai Osztály a kapcsolódó hajózható szakaszokkal is foglalkozott. Alárendeltségükbe tartoztak a folyammérnöki hivatalok, a kirendeltségek és a művezetőségek. A Kultúrmérnöki Osztály volt a második szervezeti egység, amely országos felügyeletet látott el, s az alakuláskor működő 17 kultúrmérnöki hivatal felettes szerveként működött. Hatáskörébe tartozott az országos vízmesteri iskola Kassán és a második osztály kapta feladatául a birtokosok számára meghirdetett talajjavítási kölcsön ügyeinek elbírálását és az akció lebonyolítását is. A korábban már megszervezett és folyamatosan működő vízrajzi

szolgálatot sorolták a harmadik osztályba, melynek legfontosabb feladat az országos jelzőrendszer naprakész működtetése volt. A negyedik osztály foglalkozott a személyzeti kérdésekkel, az igazgatóság költségvetési és pénzügyi feladataival. (DÓKA K. 2009)

Az országos központ létrejötté egységesítette a vizekkel foglalkozó szervezeti egységeket és megerősítette az állam szerepét ezen a területen. A korábbi önkormányzati hivatalok helyett – időnként azok döntései ellenében – biztosítani tudta az országos érdekek érvényesülését. Tény, hogy az állami szerepvállalás nőtt, s a kortársak feltették öngazgatásukat, de a közlekedési területek csak összehangolt módon fejleszthetőek. Az állam nem túlterjeszkedett, hanem egy konkrét területen szervező erőként jelentkezett. Jellemzően a kortársak nem is vitatták a központi szerepkör megnövekedését!

#### ***d. Folyammérnöki hivatal***

Egy – egy hajózható folyóhoz kapcsolódóan létrehozott folyammérnöki hivatal – ahogyan szó volt róla – 1871 óta működött. Az egymástól elszigetelt, csak a szaktárca által ismert egységeket összehangolását az Országos Vízépítészeti Igazgatóság biztosította. A rögzített feladatok sorában természetesen első helyen álltak az adott folyóval kapcsolatos döntések: az állami gátak, zsilipek megfelelő állapotban tartása. Ebbe a körbe tartozó feladatuk volt a folyóval kapcsolatos saját, vagy vállalkozói kivitelezésű beruházások előkészítése, lebonyolítása és ellenőrzése. A tervszerű munka végett rendszeres bejárások tartották fel a problémákat. A külső kivitelezéseket közbeszerzési tárgyalás útján bonyolították le, melynek korabeli neve: „árlejtési tárgyalás” volt. Az elnevezés jelezte a tartalmát, mivel a folyammérnökségi hivatal által előzetesen kiszámított költséget maximumnak tekintve a kivitelezők a közzétett ártól csak lefelé licitálhattak! Így valóban megvalósult a költségvetés számára legoptimálisabb beruházási ár.

A földmunkák mellett a hajóút kijelölése is a hivatal feladata volt. A folyómederben gyakran keletkező zátonyok, szigetek számbavétele fontos és a közlekedés miatt napi megoldást igénylő tevékenység volt. A problémás tárgyak kivételét, a forgalomnak akadályt képező kavics, iszap kitermelését a hivatal munkatársai irányították. A kikötők kijelölése, azok ellenőrzése hatósági feladatot képezett. A nagyszámú malom biztonsági ellenőrzése, az állandó molnár - hajós viták eldöntése szintén a folyammérnökség feladata volt. Amennyiben a folyóba épült, vagy azon átívelt valamilyen műtárgy, annak kivitelezéséhez a vizes mérnökök engedélye kellett. A hajózható folyó és közvetlen környéke a gyakorlatban a folyammérnökség teljes ellenőrzése alatt állt.

Másik kijelölt feladatuk a vizekhez kapcsolódó különféle társulatok ellenőrzése volt. Korábban szó esett arról, hogy kezdetben helyi kezdeményezésre létrejött ármentesítő, gátépítő társulatok munkáját az állami apparátus lassan megpróbálta szakszerűvé és összehangolttá tenni. A folyammérnökök személyesen képviselték a társulati üléseken az országos és a regionális érdekeket, vigyázták a törvényességet. Bár tanácskozási joggal rendelkeztek, de szakmai véleményüket mindig kikérték, illetve ellenvetéseiket jegyzőkönyvbe rögzítették. A szaktárca évenként bekérte a társulati jegyzőkönyveket, s az abban rögzített mérnöki felszólalások alapján gyakorta vizsgálatot rendeltek el. A társulatok nagy része nem hivatalból hívta meg üléseire a folyammérnökség képviselőjét, hanem szakértői megjegyzéseit általában figyelembe is vették.

Rendkívüli esetekben a hivatalból küldtek ki mérnököt miniszteri biztosnak. Nagy áradások, a társulatok munkájának törvénytelen, vagy problémás működése, személyes ellentétek elsimítása, gazdasági vészhelyzet kezelése volt a leggyakrabban kapott feladat. A hivatali munkát kiválóan ismerő, a törvényeket értelmezni tudó mérnökök szinte minden esetben megoldották a miniszteri biztos elé tűzött feladatot.

A hivatal felépítése egységes volt az országban, de az adott folyóhoz igazodva változott az ott dolgozók létszáma. Hivatali főnök állt az élén, akit az országos igazgató

nevezett ki. A mérnöki végzettséggel és gyakorlati tapasztalatokkal rendelkező szakember általában több évig irányította az adott egység munkáját. Kollégái és a munkákat elvégző mérnökök száma változó volt, de a századfordulón már elvárás a műegyetemi diploma megléte. Az irodai feladatokat gimnáziumi, vagy polgári iskolai végzettségű személyzet végezte, akik időnként személyesen is kiszálltak a folyó egy - egy szakaszára. Vízmesterek és folyamfelügyelők figyelték a folyót, s bizonyos esetekben aktívan részt vettek a különféle munkálatokban. Nagy vonzerőt gyakorolt a munkavállalókra az állami szolgálatba lépés, s a mérnökség keretében is sok állami őr dolgozott. A folyók medrében keletkezett akadályok, zátonyok eltávolítását külön medertisztító hajókkal oldották meg, melyek kormányosai állandó és gyakorta kiszállásra utazó dolgozóként kapta a fizetését. A folyammérnökség fontos munkatársai voltak a vízmérce jelzők, akik pontos ütemezés szerint adtak adatokat a hivatalnak és az országos igazgatóságnak.

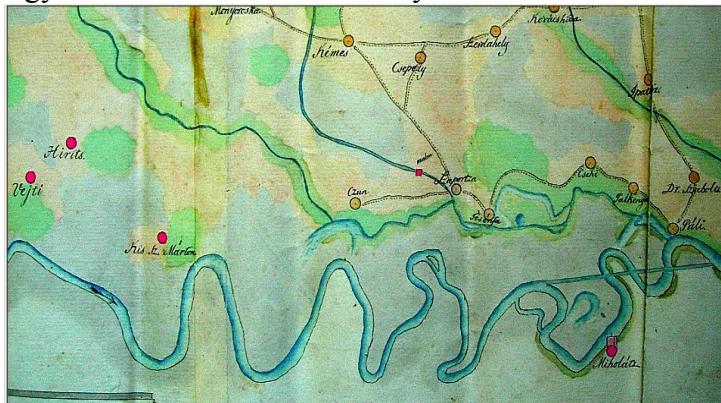
A század végére kialakított országos hálózat biztosította a hajózható folyókon a forgalmat, oldotta meg a vizen keletkezett problémákat és tette lehetővé a lecsapolások, átvágások után termelésbe vont mezőgazdasági területek és a települések védelmét. Így volt ez a Dráván is, ahol Eszék központtal szervezték meg 1871-ben a folyammérnökséget.

### ***Munkálatok a Dráván 1784 - 1848 között***

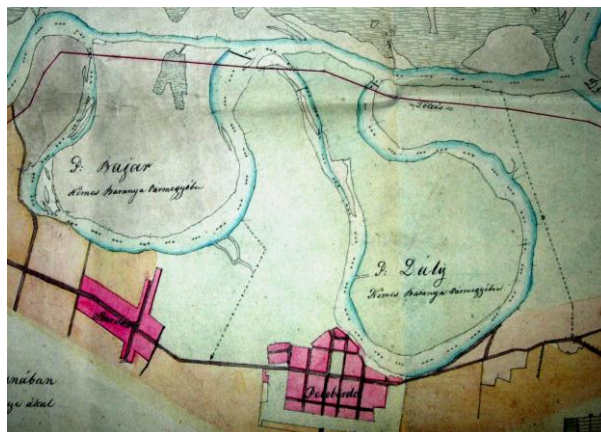
Az évszázadok óta horvát - magyar határfolyónak tekintett Dráva mellett az országban elsők között alakultak árvízi társulatok. (MANTUÁNÓ- KERÉKES 1970) A megyénként külön - külön létrejött szerveződések a többi hasonló társulathoz hasonlóan megfelelő tőke és elegendő szakember nélkül kezdték el tevékenységüket. gyakran hosszas egyeztetések és a Helytartótanács határozott közbelépése eredményeként sikerült csak a két part megyéinek munkálatait összehangolni. A XIX. század első felében elvégzett építések, átvágások forrásait sikerült feltárni és helytel - közzel közreadni. (REMENYIK B. 2005, 2006)

Ezek szerint a bő fél évszázad alatt 62 átvágást hajtottak végre a Mura beömlésétől a Duna torkolatáig a Dráván. A különböző időpontokban és eltérő hatékonysággal elvégzett földmunkák 75 kilométeres szakaszon bonyolódtak. Döntően Baranya és a horvátországi Verőce megye szervezte és bonyolította le a drávai munkálatokat. A folyó Légrád és a torkolat között 182 kilométer hosszúságba lerövidült. (MAJDÁN J. 2008) A döntően helyi szervezésben, a birtokosok különféle érdekei alapján elvégzett szabályozási és árvízvédelmi földmunkákat robotra alapozva valósították meg. A hatékonyság és a szakszerűség megkérdőjelezhető, s a legközelebbi nagy víz elmosta a gátat, vagy visszatért a folyó a korábbi medrébe.

A fél évszázados folyóhoz kötődő munkák eredményeként a Dráva a korábbi 350 kilométerről 263 kilométer hosszúságúra csökkent. Gyakran elhangzott és elhangzik az a megállapítás, hogy a Dráva a legkevésbé szabályozott magyarországi folyó. A XX. század történelmi viharai miatt valóban évtizedekig háborítatlan volt a folyó. Figyelemmel kell lenni arra a tényre, hogy egy évszázaddal korábban a folyó elvesztette eredeti hosszának harmadát!



1. ábra A kanyargó Dráva 1847 előtt – megyei mérnök által ellenőrzött, társulati átvágások  
(Baranya megyei Levéltár T. 260)



2. ábra A bajári és a beloberdoi átmetszés  
(Baranya megyei Levéltár IV.1.m.2.)



3. ábra A Dráva jobb partja  
(Hallgató B. felvétele 2008)

A reformkori szabályozások folytatását kívánta a kutatás folytatni. Az országos összegzésben leírtak szerint az első felelős magyar kormány időszakában nem történt tényleges beruházás a Dráván. Az alkotmány nélküli időszakban a bécsi kormány elrendelte a folyón a vízállás jelentését. A korábbi tutajozós módszerrel zajló árucserét nem befolyásolta a Dráva szabályozatlansága. A veszélyes kanyarok, zátonyok az 1860-as évtizedben váltak problémává, mivel a Déli Vasút Barcsig megépített vaspályáját nem tudták a hajók elérni. A vízszabályozás változásai eredményezték az 1871-ben felállított folyammérnöki hivatal, amely egységben tudta kezelni a korábbi megyei érdekeltségekre alapozott munkálatokat. A drávai hajózás jelentősége a magyar Alföld árufeleslegének tengerparti kikötőbe történő szállításakor felértékelődött. A forgalom növekedésével, a barcsi raktár megépítésével és a vasúti szállítás jelentőségével sokan foglalkoztak. A folyó 1849 utáni szabályozásával, a forgalom fenntartása érdekében tett lépésekkel csak néhány tanulmány foglalkozott eddig. (POLOHN I.- SZAPPANOS F. 1974, KRAUSZ V. 1979) Különösen hiányzik az 1918-ig terjedő időszakból az eredeti források feltárása. Sokáig úgy tűnt, hogy a XIX. század második felében és a XX. század 1918-ig tartó időszakában elvégzett munkálatok iratai eltűntek. Egy szerencsés véletlen során kiderült, hogy minden képződött forrás fennmaradt, de nem



Magyarországon, hanem Eszéken. A folyammérnökség székhelyének helyt adó város levéltárában 2012. tavaszán felbukkant dobozok eredeti sorrendben megőrizték a hivatal működése alatt keletkezett dokumentumokat. Folytatható a Dráva szabályozásának feltárása. A vízügyi közigazgatás a Drávát egységben kezelte, s 1871 után a folyammérnökség teljes mértékben felügyelte. A további feltáró munkák előtt célszerűnek látszott a folyókkal foglalkozó legfontosabb törvények, rendeletek, utasítások összefoglalása, melyről néhány szerző korábban már tett közzé elemzést. A jogi és közigazgatási környezet ismeretében valószínűleg könnyebb lesz a következő években az Eszéki Folyammérnökség munkásságának feltárása. A dokumentumok segítségével remélhetően pontos képet lehet rajzolni a Dráván és a folyó mellett 1849 és 1918 között elvégzett átalakító, védekező beruházásokról, az érintett települések, birtokosok helyzetének változásairól, a folyó kulturális folyosó szerepköréről, az életmódra gyakorolt hatásáról.

**FELHASZNÁLT IRODALOM:**

- DÓKA K. 2009: Kultúrmérnöki intézmény, 1880–1914 Rubicon 9-10. szám
- DÓKA K. 1987: A vízimunkálatok irányítása és jelentősége az ország gazdasági életében (1772–1918). Budapest
- FEJÉR L. 2009: Társulatok a magyar vízgazdálkodásban, 1807–2010 Rubicon 9-10. szám
- FEJÉR L. – KOLTAY J. 1992: A vízgazdálkodási társulatok múltja és jelene (1807-1992). In: Fejér László–Koltay József–Szabó Gyula: A vízgazdálkodási társulatok válogatott bibliográfiája (1807-1992). VTOSZ, Budapest
- IHRIG D. 1973: A magyar vízszabályozás története Budapest
- KRAUSZ V. 1979: Vízitársulat a Dráva-völgyében In: Vízgazdálkodási Társulatok Tanácsadója 5. szám Budapest
- MAGYAR TÖRVÉNYTÁR: vízszabályozó társulatok (1807. XVII.), Vízszabályozási társulatok (1871. XXXIX), Tiszai törvény (1884. XIV.), Rába szabályozás (1885. XV.), Általános vízjogról (1885. XXIII.)
- MAJDÁN J. 1987: A „vasszekér” diadala Budapest
- MAJDÁN J. 2008: A Dráva szabályozása 1787-1847 között In: IV. Magyar földrajzi konferencia Debrecen, 59-64. p.
- MANTUÁNÓ- KERÉKES 1970: A Dráva folyó árvízvédelmi múltja és jelene VIZITERVI ÉRT. 70/1
- POLOHN I.- SZAPPANOS F. 1974: Vízgazdálkodási társulatok a Dráva-völgyében Pécs
- REMENYIK B. 2005: Adatok a Dráva-szabályozás történetéből. Földrajzi Értesítő, 54. évfolyam 1-2. szám, Budapest, 183-185.p.
- REMENYIK B. 2006: Újabb adatok a Dráva-szabályozás történetéből. Hidrológiai Közöny, 85. évfolyam 3. szám, Budapest, 27-30. p.
- SZÉCHENYI I. 1848: Javaslat a magyar közlekedési ügy rendezéséről Pest
- VIZEINK KRÓNIKÁJA 2001: szerkesztette: Fejér László Vízügyi Múzeum, Levéltár és Könyvtár, Budapest