

MAJDÁN János
rector emeritus
Eötvös József Főiskola, Baja

rector emeritus
Eötvös József College, Baja, Hungary
 email: majdan.janos@gmail.com

VASUTAK A DRÁVA KÉT PARTJÁN

RAILWAY LINES ALONG DRAVA RIVER

ABSTRACT

The Drava River has been a border river for centuries inside the Hungarian Kingdom, but this did not prevent it from serving as a traffic corridor. In the second half of the XIXth century the new transport device, the railway was introduced to the region, though with different pace in different parts. The trains - which were relatively lesser affected by weather conditions - changed the previous traffic and transport habits and fortified new economical directions, made new settlements important. The process was sometimes characterized by accelerated expansion bringing on great transformations (til 1918), sometimes by stagnation (1920-1945) and sometimes by unpredictable decisions connected to political games (1945-1992).

It is expedient to observe the railways in the valley of the Drava River because the environmental factors, that is the expansion of Croatian-Hungarian relations inside the European Union are signaling clearly that fixed track traffic can become a decisive factor - on certain lines.

Kulcsszavak: vasút, Dráva, gazdasági kapcsolatok, hálózat

Keywords: railway, Drava River, economical relations, network

1. Bevezetés

Évszázadok óta határfolyó a Dráva a Magyar Királyságon belül, de ez nem zavarta a folyó közlekedési folyosó szerepét. Hosszú ideig – itt nem részletezett módon – zajlott a vízi szállítás és a kompokon történt átkelés. A XIX. század második felében megjelent új közlekedési eszköz, a vasút is megjelent (különböző ütemben) a térségben. Az időjárásnak viszonylag kevésbé kitétt vasutak egyrészt átalakították a korábbi utazási és szállítási szokásokat, másrészt új irányokat erősítettek föl, új településeket tettek fontos központtá. A folyamat hol gyorsuló és

nagy átalakulást hozó hálózati bővülés (1918-ig), hol stagnálás (a két világháború között), majd politikai játszmákhoz kapcsolódó kiszámíthatatlan döntések (1945-1992) jellemezték. A Drávamente továbbra is ott van, ahol évszázadok óta, ezért tanulságos áttekinteni a sok kacsaringóval bíró vasúti hálózati bővítéseket, mivel a környezeti tényezők, a horvát-magyar kapcsolatok Európai Unión belüli bővítése egyértelműen jelzik előre, hogy a kötőpályás közlekedés – bizonyos vonalakon – igen gyorsan döntő tényezővé válik. Az elemzést célszerű a vizsgált térség rövid lehatárolásával kezdeni.

2. A Dráva-mellék lehatárolása

A Kárpát-medencébe érkező folyók közül a Dráva a leghosszabbak közé tartozik: a Dél-Tirolban található forrástól a dunai torkolatig 749 kilométeren hömpölyög a víz. Különösen sebes a Dráva a felső szakaszon, ahol a 10-15 kilométer széles völgyet időnként egy-egy nagyobb medence bővíti ki, de alapvetően nem változik a magas hegyek közé szorított meder környezete egészen a szlovéniai Mariborig. A keleti irány folytatódik, de a szlovén nagyváros után a Dráva sík vidéken fut tovább. Ptuj és Ormož kisvárosok után a folyó áthalad a szlovén – horvát határon és Csáktornya melletti vízlépcsők – tározók után Légrádnál (a magyarországi Órtilossal szemben) találkozik a Murával. A megnövekedett vízhozam ellenére a folyása lelassul, mivel a síkvidéki középső és alsó szakaszon kicsi az eséslépcső. A folyó hatalmas kanyarokat tesz és kisebb-nagyobb részmedencék során keresztül halad a Duna felé. Eszéktől keletre tovább lassul a Dráva és dunai torkolat esetenként még vissza is fordítja a vizet. A Dráva a felső folyásán maga vájta és vájja a hegyek közötti néhány kilométeres völgyét, majd Maribor után folyamatosan lerakja a hordalékot, s a kavicsszigeteket kerülgetve folyik a víz a sík szakaszon. Ezen az alsófolyású, majd 300 folyamkilométeres szakaszon, a jobb parton magas homokos-löszös fal, a baloldalon lapos, korábban mocsaras részek között folyik. A folyó közvetlen partja mentén sok apró település fekszik, melyek az évszázadok során jószomszédi kapcsolatokat ápoltak. A termett gabonát a vízen működő „dudus malmokban” őrölték meg, kompokkal tartották a kapcsolatot, s a magyarországi partra sok horvát anyanyelvű lakos költözött át, alapított családot, falut.¹ A folyóparti települések között kiemelkedik Barcs, amely a vizsgált korszakban – és később bemutatott módon – válik járási székhelyé is. A jobb parton Dolnji Miholjac és Belišće hasonló kisváros és járási székhely. A folyó alsó folyása mellett a 300 folyamkilométeres rész legnagyobb városa Eszék/Ošijek, amely kikötővel is rendelkező átkelőhely.

Mindezt azért fontos tisztázni, mert a folyóvölgy szélessége, a parton fekvő települések, gazdaságok befolyásolták és ma is hatással vannak a közlekedési útvonalak kialakulására, az utak és vasutak megépítésére.

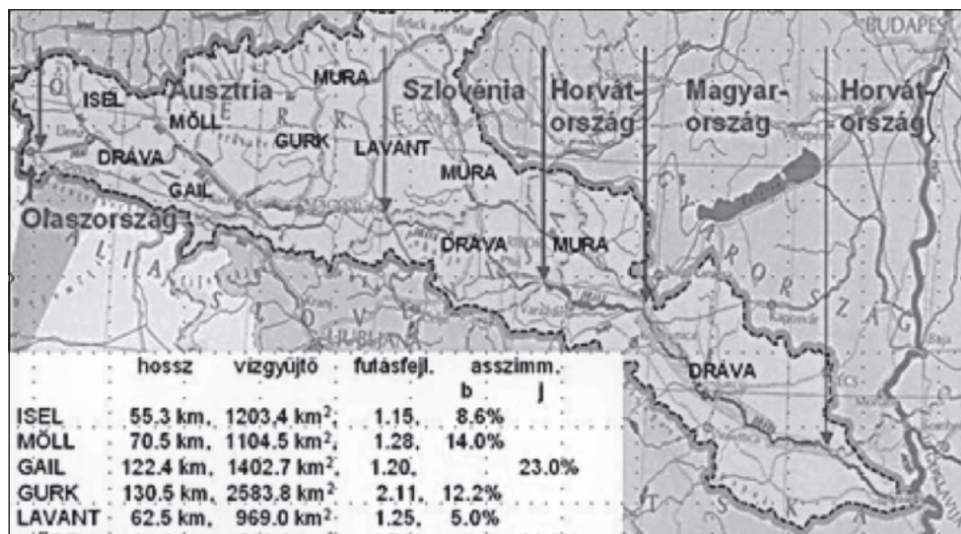
A fentiek ismeretében lehatárolható a vizsgált vonalak. A térség kijelölésekor alapként vettük a folyó által közvetlenül kivájt, illetve megépített völgyet, amely-

ben gyakorlatilag teljes hosszban épültek vasutak. A felső folyásnál a folyó fölött időnként átfutó egy-egy vonal, amely működése során egyúttal a két partot is összekötötte. Bár az idők során ezen a szakaszon is csatlakoztak vasutak a folyóparti vonalhoz, de elemzésükkel nem foglalkozunk, mivel a magyar-horvát kapcsolatokat alapvetően nem befolyásolták. A Mariborig tartó 351 folyókilométeres szakaszig megnyitott pálya közvetlenül a Dráva mellett, egy szűk völgyben halad. Itt a vasút valójában a folyóvölgyhöz kötődött.

A Maribortól kissé délebbre eső Pragerskotól (a Bécs-trieszti fővonal Magyarország felé csatlakozó állomása) keletre nemcsak a földrajzi környezet változott meg, hanem a vasút sűrűsége is. A dombos, majd síkvidéki területen megváltozik a helyzet. Továbbra is a Dráva völgyében húzódnak a kereskedelmi folyosók, de eltérés, hogy a 10-15 kilométerre kiszélesedő szántóföldi és rétes-legelős vidéken a folyó mind a két partján épülnek vonalak.

A szűkebb, majd tágabb folyóvölgy vizsgálatát nem lehet csak a part közlére leszűkíteni, mivel a gyakorlat azt bizonyítja, hogy a Dráva léte önmagában nagyobb területet vonz. Előbb a vízi, majd a vasúti szállítások a folyótól 25-30 kilométer távolságban működő gazdaságokat, településeket is a közlekedési folyosóhoz vonzódtak. A Dráva völgye helyett ezért a Dráva mellékén megnyitott vasutakkal foglalkozunk. A 40 000 km² nagyságú vízgyűjtő medence alsó folyásához kapcsolódó része feltárás és feldolgozás szempontjából Ptuj állomástól a torkolatig kerül elemzésre. A gyakorlatban ez a Magyar Királyságon belüli horvát-magyar határ két partján futó vasutakat jelenti.

1. ábra: A Dráva vízgyűjtő medencéje



Természetesen azon vonalokról is szó esik, melyek a folyó fölött áthaladó szelvények a Dráva mellékén kívüli végállomásokat kötik össze. A folyómederrel párhuzamos, illetve azt metsző vonalak tervezése, kivitelezése és működtetése így egy széles sávban kerülnek bemutatásra, s ezáltal a folyóvölgy Dráva mellékre bővül. A felső folyás vonalait nem vizsgáltuk, annál részletesebben kívánjuk bemutatni az alsó folyás mellékén kiépülését és működését.

3. Történeti háttér a Dráva-völgy vasúti hálózatának kiépüléséhez és napjainkig tartó működéséhez.

A napóleoni háborúk és a hozzájuk kapcsolódó európai gazdasági konjunktúra egyértelműen jelezte: a szállítási igények nagysága és az egyre fontosabbá váló időtényező új módszereket és eszközöket kíván. A szállítási és közlekedési változást a vasút hozta meg, amely egyenletes, nagyjából időjárástól mentes és országhatárokon könnyen túlnyúló rendszert épített ki.

Anglia után a kontinensen Belgiumban, Franciaországban, majd a Habsburg Birodalomban indult meg a vasúti forgalom. Az élet kikényszerítette, hogy a fejlesztésbe kezdő államok valamilyen elképzelést alakítsanak ki a hálózatuk kiépítéséről, a vonalak útirányairól, az anyagi háttérrel, a működtetésről.

A Habsburg Monarchia saját közlekedéspolitikáját már a 19. század első felében felvázolta. A Császárság vasúthálózatának tervezett fő irányairól a Bécsi Udvari Kancellária 1836-ban elfogadott egy műszaki tanulmányt. „Az utak építéséről és karbantartásáról” címmel. Ebben a tanulmányban 13 vasútvonal építését irányozták elő Bécs és Pest-Buda kiindulási pontokkal, ahonnan a vasútvonalak a Monarchia központjait sugárirányban összekötnék a nagyobb városokkal és a gazdaságilag fontos területekkel, de kapcsolatot létesítenének Trieszttel és Fiumével, valamint más adriai kikötőkkel.²

A tanulmányt, mint vasútépítési programot a magyar fél nem fogadta el, mivel a korabeli berendezkedés szerint az ország területén közlekedési ügyekkel a Pozsonyban ülésű diéta, illetve az érintett megye, valamint a szabad királyi város foglalkozhatott. Ebből eredt, hogy az 1832-1836 között ülésű magyar országgyűlés is napirendre tűzte a hazai hálózatfejlesztést. A törvénybe iktatott vasúti vonalakat Pestről és Budáról indították és a határok elérése volt a fő cél. A 13 fő nyomvonalat nem határozták meg pontosan, de a közülük három érintette a Dráva völgyét is. A Magyar korona közvetlen fennhatósága alatt lévő Fiume/Rijeka kikötőjének elérését a Budáról Kanizsán és Zágrábon át a kikötőig húzódó vasúttal tervezték megoldani. Ugyancsak Budáról tervezték megépíteni az Eszékig vezető vonalat, melyet a Duna jobb partján, az évszázados szárazföldi út nyomvonalán kívántak vezetni. A Dráva fölött átívelő két pálya mellett az első magyar vasúti törvényben szerepelt a Szegedet Eszéken át a fiumei kikötővel összekötő vonal is. Az igen vázlatosan rögzített vasúti pálya biztosította volna a Dél-Alföld és a Bácska mezőgazdasági áruinak tengeri kikötőbe szállítását.³

A Dráva völgyének vasúti hálózatáról Széchenyi István tervezete ír legközelebb 1848 januárjában. A gróf (és csapatának) elképzelése szerint a Drávát a korábban már rögzített Buda-Zágráb-Fiume vasút metszené. Új elem, hogy a folyó völgyében a drávai áthidalási ponttól (Gyékényes) Pécsen át Mohácsra is tervezett vasutat vezetni. Ezzel a Drávával párhuzamosan haladó nyugat-keleti vasúttal a tengeri kikötő és a dunai áruforgalom kapcsolata oldódhatott volna meg.

A tényleges építkezések megindulása előtt a szabadságharc leverése után (1851-ben) közzétett birodalmi vasútfejlesztési terv is számolt a Dráva völgyében pályaépítéssel. A birodalmi költségvetésre alapozott hálózatban a Bécsből Nyugat-Magyarországon észak-dél irányban végig húzódó pálya végállomása azonban nem Fiume, hanem Trieszt volt. A folyót ugyanúgy Gyékényesen metsző vasútból keleti irányban, a Széchenyi által javasolt drávavölgyi vonalvezetést tervezték meg Bécsben, s Mohácson át Szabadka-Szeged irányban javasolták a pálya megépítését.

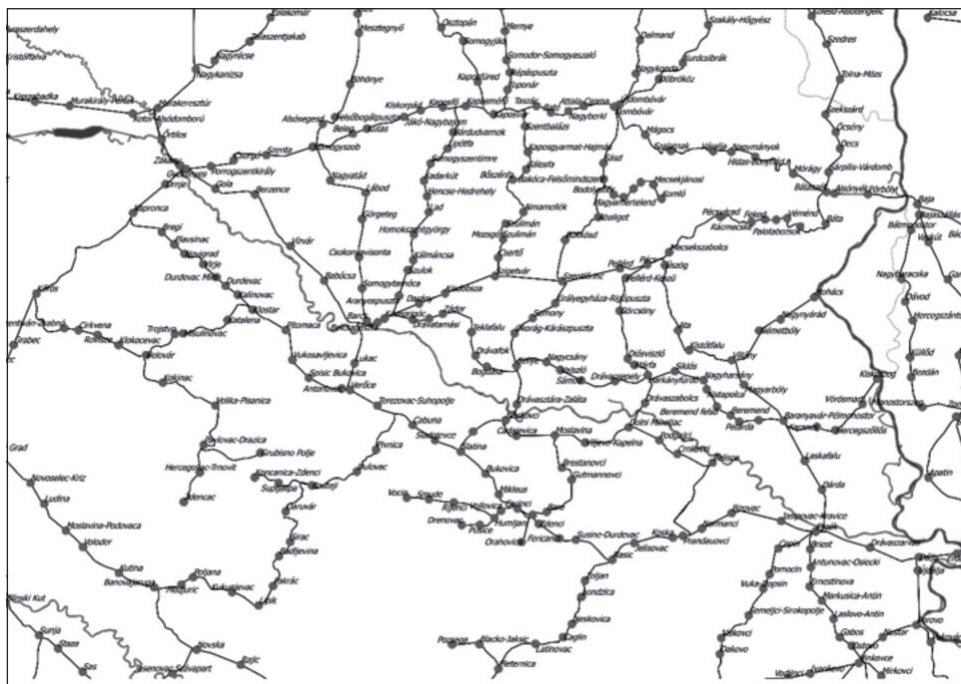
Tervek születtek a vasútépítésekre, de a kivitelezés nehezen indult meg. Nem a Dráva elérése volt sokáig a cél, hanem a tengeri kikötő(k) hálózatba kapcsolása. A gazdasági és stratégiai jelentőségük miatt kiemelkedő fontosságú két adriai kikötő fekvése eldöntötte, hogy a Dráva völgye vasutat kap.

Elsőként az osztrák fél 1841-ben, állami pénzen megindította a Birodalom számára stratégiaiilag fontos Bécs-Trieszt vonal építését. A teljes vonalat 1857. július 27-én forgalomba helyezték. Az eredetileg állami beruházást időközben – a Bécszet érintő első államcsőd miatt – magántársaság fejezte be. A sokféle néven működő vállalat a birodalmi főváros és a tengeri kapcsolat megteremtésének időpontjában „cs.kir. szab. déli vaspályatársaság” néven működött (röviden Déli Vasút). A nagy észak-déli irányú összekötő pálya megnyitása után a Magyarországon folytatott hálózatbővítés során került a vállalat a Dráva partjára. Az 1860-ban forgalomba helyezett Kanizsa-Csáktornya-Pragerhof szakasz félszáz kilométeren párhuzamosan haladt a folyóval. Folytatásként a murakeresztúri állomásról induló keleti bővítés 1868-ban Barcsig hosszabbította meg a Déli Vasút. A Dráva bal partján, a folyó medrével párhuzamosan futó 72 kilométer hosszúságú vasút alapját adta a folyami hajózás végállomásának számító kisváros gyors fellendülésének.

Az Osztrák-Magyar Monarchia megalakulása után a vasúti ügyek az érintett országok hatáskörébe kerültek, így a Dráva völgyében is másfajta fejlesztési irányok alakultak ki. Az első két évtizedben mind a két országban a tőkehiány következtében továbbra is épültek magánvasutak, de létrejött a párhuzamos fejlesztés, mivel az adott Államvasút is építkezett. A „vegyes rendszer” Magyarországon egyre jobban háttérbe szorult, s Baross Gábor államtitkársága, majd minisztersége idején a legtöbb magántársaság – különböző megoldásokkal, de – a Magyar Államvasutak keretébe került. Az első osztályú vonalak mellett gyors ütemben épültek a helyi érdekű vasutak is, melyek a század utolsó két évtizedétől kezdve folyamatosan kapcsolták be az ország településeit a hálózatba. A gyors, megbízható, majd a Baross-féle tarifa politika kibontakozása után olcsóvá váló közleke-

dési lehetőség nemzetgazdasági szervező hatása mellett a vidék modernizációjának egyik legfontosabb mozgatórugójává is vált. A gazdasági életen túl az életmód modernizációját, új szokások elterjedését, hagyományok kialakítását, az oktatási lehetőségek feltárulkozását is magával hozó vicinálisok gyökeresen megváltoztatták Magyarországot. Bár Ausztriában is bővült a hálózat, épültek vicinálisok, de a nagyarányú állami beavatkozás elmaradt. A Monarchia időszakában így a kezdeti hasonlóság után komoly eltávolodás volt a két ország vasútpolitikáját illetően.

2. ábra. Vasutak a Dráva-melléken



Forrás: Frisnyák Zsuzsa programja

Mindezt tovább árnyalta a magyar-horvát kapcsolat, melyet az 1868-as belső kiegyezés alapozott meg. Ebben a Magyar Királyságon belüli törvényi megállapodásban szó esik a vasutakról: „közös ügyei... távirda, posták, vasutak...”⁴ A gyakorlatban a vasúti kérdéseket ez által a magyar fővárosban székelő parlamenthez és a törvényhozásnak felelős magyar kormányhoz rendelte a törvény. Akár állami, akár helyi érdekű vasúti fejlesztésekről volt szó, annak engedélyezése, törvényi beiktatása, átvétele és szakmai ellenőrzése a magyar kormány jogosultsága volt. A későbbiekben bemutatott kivitelezések és működtetések szempontjából fontos alapelvek lehetővé tették a Magyar Királyság (s így Horvátország) területén is az Államvasutak fokozatos térnyerését.⁵ A Dráva völgyében a vasúti hálózat eltérően

változott a folyó Ausztria (felső) folyása és a magyar-horvát határ menti térségben. A Monarchián belül nem volt vámhatár, ezért a vasutakat minden különösebb probléma nélkül úgy építették, hogy műszaki és gazdasági érvek alapján kapcsolódtak egymáshoz. Az sem jelentett gondot, hogy esetenként kisebb- nagyobb szakaszokon még át is haladtak a másik ország területén. A vasutak a Dráva völgyét összekapcsolták, a két part településeink és lakóinak kiszolgálását végezték. A vasutak összekötötték a folyó két partját és a nagy forgalmat bonyolító vízi szállításokkal egyetemben a Dráva valóban közlekedési folyosót jelentett a korszakban.

Az Osztrák-Magyar Monarchia szétesése után tovább bonyolódott a helyzet, mivel a folyóvölgy felső szakasza az önállóvá vált Ausztria keretében működött, míg a középső és alsó szakaszon az új állam (előbb Szerb-Horvát-Szlovén Királyság, majd Jugoszlávia), illetve Magyarország tényleges államhatáraként kettébe vágta a korábbi vasúti hálózatot.⁶ Mind a három országban törekvés volt a magánvasutak állami kezelésbe vétele, de a változtatást eltérő módon és ütemben valósították meg. Ugyanakkor az új államok abban megegyeztek, hogy az országhatárok egyúttal vámhatárokká váltak, s így a korábbi korlátlan forgalom immáron külkereskedelemmé változott. A beépített (és jugoszlávok részéről mind Magyarország, mind Ausztria ellen kihangsúlyozott) elzárkózás szétverte a korábbi vasúti hálózatot. A gyakorlatban néhány fővonal esetében került sor a forgalmi kapcsolatok felvételére, de azok is minimális forgalmat jelentettek. A Dráva völgyében a vasutak szétszabdalták, az országhatárokon megállt a forgalom. A sok évszázados közlekedési folyosó megszűnt, s ez által a folyóvölgy gazdasági egymásra utaltsága és kölcsönös kiegészítése helyett a térség települései, gazdái perifériára kerültek. A két part közösen megindított modernizációja helyett a szétszabdaltság zsákutcás fejlődését hozott, ha esetenként történt is némi helyi fejlesztés. A vasutak esetében tetszhalott állapotokat álltak be, s hiába íveltek át éppen a Dráván a hidak, nem volt rajtuk számottevő forgalom. A vasutak fejlesztések helyett pusztultak, komoly hálózati beruházás a folyóvölgyben nem történt.

A történelmi változások további átalakulásokat hoztak, melyek során közismert előbb Ausztria Németországhoz csatolása (1938), majd Jugoszlávia szétesése (1941), s ezek a változások a térségbeli vasutakat is érintették.⁷ Előbb a volt magyarországi térségek visszacsatolása hozott változást, mivel a Dráva bal partján futó és 1920 után kettőbe vágott Kiskőszeg-Pélmonostor-Siklós-Harkány-Középrigóc-Barcs vasútvonal ismét a MÁV tulajdonába kerülve teljes hosszán zajlott a forgalom. A fővonalak közül újból Eszék volt a déli vasúti összeköttetés végállomása, és állami-, illetve vámhatárként üzemelt az önállóvá vált Horvátországban (NDH). A területi visszacsatolások következtében a Muraköz Magyarországhoz kerülése miatt felújult a korábbi igen fontos trieszti vasúti irány Nagykanizsa-Csáktornya közötti szakasza. A fővonalon az országhatárig tartó forgalmat felvette ugyan a MÁV, de a szlovén területek német-olasz megszállása miatt nem alakult ki a korábban nemzetközileg is jegyzett fontossága. A Dráva völgyének magyarországi szakaszán az ország belső térsége felé létrejött újból a hálózati kapcsolat, de nem állt

helyre a két part közötti forgalom. A Dráván áthaladó két fővonalon (Pécs-Eszék és Gyékényes-Zágráb) volt némi forgalom, de a vicinális vasutak hidjain továbbra sem haladtak át a másik partra szerelvények. A folyó két partja más-más országhoz tartozva, annak hálózatába tagozódott be. Fejlesztések nem történtek, ha volt forgalom, akkor a korábban megépített hálózaton zajlott. A katonai felvonulások és hadműveletek következtében a Dráva jobb partján haladó pályákon a német hadsereg igényeinek megfelelően Karintia és Stájer tartományokból a Balkán felé, illetve fordítva haladtak szerelvények, melyek szintén nem szolgálták a Dráva völgyének fejlesztését, hanem napi feladatok ellátását végezték.

A második világháború után első feladatként a műszakilag igen lerobbant, helyenként meg is semmisített vasúti pályák helyrehozatala zajlott. Ennek keretében a fővonalak Dráva fölött átívelő vasúti hidjait is működőképesé tették. Az ismét megszervezett Jugoszlávia és Ausztria nem törekedett az 1920 előtti drávai közlekedési folyosó helyreállítására, Magyarország a jóvátételi terhei miatt pedig nem is foglalkozott ezzel a kérdéssel.⁸ A pályák helyreállításával és forgalom beindulásával párhuzamosan az újból kijelölt államhatárok ismételten megszakították a fővonalak esetében néhány évre helyreállt térségbeli vasúti kapcsolatokat. A Dráva újból elválasztóként szerepelt a vasutak esetében is. Ez a helyzet különösen kiéleződött 1948 után, amikor a Tito vezette Jugoszlávia elkentébe került a moszkvai vezetéssel. A Dráva völgyében zajló vasúti forgalomra közvetlen hatást gyakorolt a nemzetközi munkásmozgalombeli vita, mivel a néhány évig meglévő gyenge kapcsolat is megszakadt. A fővonalakon is megszűnt a szerelvények áthaladása, a vicinálisok esetében komoly akadályok épültek a drávai hidakon és a szárazföldön egyaránt. A helyi érdekű vasutak valamennyi drávai hídja a folyóba zuhant 1941-és 1945 között, s ezek újjáépítése elmaradt.

A szovjet és a magyar pártvezetéssel történt jugoszláv kibékülés, majd a gazdasági kapcsolatok ismételt felvétele megkívánta a vasúti kapcsolatok újra gondolását.⁹ A tengeri útirány (Zágráb-Rijeka) előbb Murakeresztúron (1953), majd Gyékényesen (1962) keresztül is bonyolódott. A két határállomást a Jugoszláv Államvasutakkal közösen használta a MÁV, s a csúcsidőkben 180 000, illetve 100 000 teherkocsi haladt át a Dráva felett, a napi 1-2 személyvonat mellett. A Magyarbóly és Beli Manastir/Pélmonostor közötti fővonal határátmenet is helyreállt (1956), de a Drávavölgy gazdasági kapcsolatait komolyan a balparti oldalon Villány és Nagyharsány között 1967-ben megépült új szakasz erősítette meg. A 19 kilométeres pálya közvetlen és rövid utat biztosított a beremendi cement exportjához és a környékbeli cukorrépa Beli Manastir/Pélmonostor külterületén működő gyárba szállításához. Bár az export forgalom egy része (a répa) nem haladt át a Dráva felett, de a vasút újból biztosított egy összekötő kapcsot a folyó völgyében az elválasztó politikai határ ellenére.

A háborúban felrobbantott volt vicinálisok helyre nem állított hidjai a magyarországi folyóparton megpecsételték az odavezető szárnyvonalak sorsát is. Barcson nem vették föl a Dráván átmenő forgalmat a háború után, s a hajózást is nehezítő

vasúti hidat lebontották. A magyarországi oldalon valamennyi folyóhoz kiérő mellékvonalat felszedtek (1970-1976 között).¹⁰ A cement export közútra terelődés és a horvátországi cukorgyár leállása a Drávával párhuzamos mellékvonal forgalmát is annyira lecsökkentette, hogy két ütemben (2006-2007) leállt a száz kilométer hosszú pályán is a forgalom.

A folyó jobb partján az Osztrák-Magyar Monarchia idejében több helyi érdekű vasút vonalain létrejött ugyan a folyóval párhuzamosan futó összeköttetés, de a mellékvonalak műszaki állapota, valamint az egyik szakasz magántársasági tulajdona miatt nehézkesen, kétszeri átszállással jutott el az áru és az utas Ošijek (Eszék) állomásról Zágrábba. Bár Jugoszláviában az 1930-as évtizedben sikerül az átszállás nélküli kapcsolatot kialakítani a horvát főváros és Szlavónia legnagyobb városa között, de a pálya minősége továbbra sem engedte a fővonalai átminősítést. A fejlesztések eredményeként további új vonalat helyeztek forgalomba a folyó völgyében Koprovica/Kapronca és Varašdin/Varasd között, s ez által a folyó jobb partján végig működött vasút, de ez sem gyorsította fel a térség gazdaságát. Sem az első önálló Horvátország, sem a II. világháború utáni időszakban nem fejlesztették a Drávával párhuzamos vasúti hálózatot első osztályú pályává, így nem vált jelentős szerepű vonallá. A Jugoszláv Államvasutak hivatalosan Drávamenti Fővonalnak nevezte a volt vicinálisokból összekapcsolt vasutakat, de ténylegesen a térség kelet-nyugati vasúti fővonala a Száva völgyében működött. A forgalom közútra terelődése a jugoszláv gazdaságfejlesztési logika alapján az 1960-as években megindult, s a megvalósítás során (a nyugat-európai modell szerint) előnybe részesítették mind a személyszállítás terén (gépkocsi családi használatának elterjedése), mind az áru fuvarozásban (teherautók vásárlási-fenntartási lehetősége) az egyéni-családi megoldásokat. A tömegközlekedés háttérbe szorulása a Dráva völgyében is megpecsételte a mellékvonalak sorsát és a folyóhoz vezető szárnyvasutakat a jobb parton is felszedték. A Honvédő háború alatt kiderült, hogy a folyó jobb partján végig haladó vonalnak stratégiai jelentősége van Szlavónia elérésében, s ezért a horvát közigazgatás helyreállítása után fejlesztések zajlottak a pályán. A térségben egy korábban bezárt csatlakozó szakaszt (Belovár-Klostar között) ismét forgalomba helyeztek (1997), de ezzel sem sikerült a vasút korábbi szerepét visszaszerezni.

4. A jelen helyzetből fakadó összegzés

A Dráva két partján a folyóval párhuzamosan egy-egy fővonalon zajlik a vasúti forgalom. A MÁV hálózatán nagyobb árut és személyt szállítanak a szerelvények, mint jobb parti horvát oldalon. A folyóval párhuzamos pálya három fővonalhoz csatlakozik Horvátországban (Ošijek/Eszék, Koprovica/Kapronca és Varašdin/Varasd) és Magyarországon is (Szentlőrinc, Gyékényes, Murakeresztúr). A korábbi drávai vasúti átkelési pontokból csak a fővonalai lehetőségek maradtak meg, a volt helyi érdekű vasutak biztosította kapcsolat teljesen megszűnt. A folyó völgy két

partja közötti táji összeköttetést és az egymásra utalt, illetve egymáshoz kapcsolt gazdaságfejlesztés közlekedési részét a közúti szállítás vette át. A volt vicinális vasutak hídjai helyett közúti átkelők nyíltak (Drávaszabolcs, Barcs), s ezeken át szerveződnek a kistérségi kapcsolatok.¹¹ Mivel a folyó völgyben a magyarországi oldalon egy rövid, a horvát térségben az egész ottani szakaszon országos jelentőségű, egyszámjegyű közút húzódik, ezért a szállítási szerepkör változásáról hosszú távon lehet beszélni.

A vasutat felváltotta a közút, de a hidak ellenére nem sikerült a két part korábbi összekapcsolódását ismét megvalósítani még az Európai Közösség tagjaiként sem. A spontán gazdasági és személyi kapcsolatok révén létrejött szoros kapcsolat nem állt helyre. A Dráva, mint közlekedési folyosó –a folyami hajózás gyakorlati szünetelése miatt is– döntően a folyót keresztező, tranzit átmenő forgalmat jelez és a helyi, szomszédos kapcsolatok esetenként valósulnak meg. A két part hátrányos helyzetű településeit valószínűleg a vasút 1918-ig tartó –átnyúló helyi kapcsolatokat működtető– módszereivel lehet ismét fejlődő, stabil közösségekké alakítani. Bár a térség-szervező szerepet nagy valószínűséggel a továbbiakban a közút tölti be, de a megmaradt vasúti hálózat fejlesztésekkel és a két állam közötti jobb szervezéssel szerves részévé válhat a forgalmi folyosó működtetésének.¹²

JEGYZETEK / NOTES

1. Majdán János (1988): Gazdasági kapcsolatok a Dráva mentén (1868-1918). Baranya Történelmi és Honismereti Folyóirat 1988/1-2. szám 77-90. old.
2. Csikvári Jákó (1883): A közlekedési eszközök története 2. Budapest.
3. A hazai vasútépítések legutóbbi összefoglalói: Dr. Kovács László főszerk. (1995-1999): Magyar vasúttörténet 1-8. kötet. Budapest; Czére Béla (1997): Magyarország közlekedése a 19. században. Budapest; Majdán János (2016): A közlekedés története Magyarországon 1700-2000 Pécs, 2016
4. „1868. évi XXX. törvénycikk a Magyarország, s Horvát-, Szlavon és Dalmátországok közt fenforgott közjogi kérdések kiegyenlítése iránt létrejött egyezmény becikkelyezéséről 9. §” www.net.jog.hu
5. Majdán, János (2013/a): A magyarországi vasúti hálózat kiépülése: a MÁV Zágrábi Üzletvezetőisége In: Imre, Lászlóné; Majdán, János szerk. (2013) Mozaikok a pécsi vasútigazgatás 100 éves történetéből Pécs, Magyar Államvasutak Zrt.
6. Majdán, János (2008): A Dráva menti kapcsolatok átalakulása a folyó országghatárrá válása után (1921-1941) In: Horváth, I; Kiss, J szerk. (2008): A baranyai államhatár a XX. században a Pécsi Tudományegyetemen 2008. február 15-én tartott nemzetközi konferencia előadásai Budapest. 43-51. old.
7. Majdán, János (2002): A határok 20. századi változásainak hatása a magyar vasúthálózatra In: Pál, Á szerk. (2002) Héthatáron: Tanulmányok a határ menti települések földrajzából Szeged. SZEK JGYF Kiadó. 365-399. old.

8. Majdán, János (1996): Vasutak a határ két oldalán. In: Pál, Ágnes-Szónokyné, Ancsin Gabriella szerk. (1996) Határon innen - határon túl Szeged, Juhász Gyula Tanárképző Főiskola Földrajz Tanszék, JATE Gazdasági Földrajzi Tanszék. 251-274. old.
9. Majdán, János (2013/b): A MÁV Pécsi Üzletvezetőségének/Igazgatóságának határmenti kapcsolatai. In: Imre, Lászlóné-Majdán, János szerk. (2013) Mozaikok a pécsi vasútigazgatás 100 éves történetéből Pécs, Magyar Államvasutak Zrt. 246-250. old.
10. A Szentlőrincről kiinduló Sellyén át a drávasztárai hidig vezető pályán (1970), míg a Pécset Harkányon át a horvát vasutakhoz kapcsoló vonalon két ütemben (1971 és 1976) állt le a forgalom. A Nagyharsány Beremend szakaszt 1982-ben zárták be. A folyóval párhuzamosan haladó Villány-Siklós-Harkány-Sellye-Középrigóc (-Barcs) vonalon 2006-2007 állt le a forgalom, bár a síneket nem szedték fel.
11. Majdán, János (2014): Hidak a Dráván a horvát-magyar határ mentén In: Fülek, György (szerk.) A táj változásai a Kárpát-medencében: A vízgazdálkodás története a Kárpát-medencében Gödöllő. 93-99. old.
12. Adria tengelytanulmány I-III. Budapest. 1979

FELHASZNÁLT IRODALOM / REFERENCES

Források

1868. évi XXX. törvénycikk a Magyarország, s Horvát-, Szlavon és Dalmátországok közt fenforgott közjogi kérdések kiegyenlítése iránt létrejött egyezmény beczikkelyezéséről 9. §” www.net.jog.hu

Feldolgozások

Adria tengelytanulmány I-III. Budapest. 1979

Csíkvári Jákó (1883): A közlekedési eszközök története 2. Budapest.

Czére Béla (1997): Magyarország közlekedése a 19. században. Budapest.

Dr. Kovács László főszerk. (1995-1999): Magyar vasúttörténet 1-8. kötet. Budapest.

Majdán János (1988): Gazdasági kapcsolatok a Dráva mentén (1868-1918). Baranya Történelmi és Honismereti Folyóirat 1988/1-2. szám 77-90. old.

Majdán, János (1996): Vasutak a határ két oldalán. In: Pál, Ágnes-Szónokyné, Ancsin Gabriella szerk. (1996) Határon innen - határon túl Szeged, Juhász Gyula Tanárképző Főiskola Földrajz Tanszék, JATE Gazdasági Földrajzi Tanszék. 251-274. old.

Majdán, János (2002): A határok 20. századi változásainak hatása a magyar vasúthálózatra In: Pál, Á szerk. (2002) Héthatáron: Tanulmányok a határ menti települések földrajzából Szeged, SZEK JGYF Kiadó. 365-399. old.

Majdán, János (2008): A Dráva menti kapcsolatok átalakulása a folyó országhatárrá válása után (1921-1941) In: Horváth, I; Kiss, J szerk. (2008): A baranyai államhatár a XX. században a Pécsi Tudományegyetemen 2008. február 15-én tartott nemzetközi konferencia előadásai Budapest. 43-51. old.

- Majdán, János (2013/a): A magyarországi vasúti hálózat kiépülése: a MÁV Zágrábi Üzletvezetősége In: Imre, Lászlóné; Majdán, János szerk. (2013) Mozaikok a pécsi vasútigazgatás 100 éves történetéből Pécs, Magyar Államvasutak Zrt.
- Majdán János (2016): A közlekedés története Magyarországon 1700-2000. Pécs.
- Majdán, János (2013/b): A MÁV Pécsi Üzletvezetőségének/Igazgatóságának határmenti kapcsolatai. In: Imre, Lászlóné-Majdán, János szerk. (2013) Mozaikok a pécsi vasútigazgatás 100 éves történetéből Pécs, Magyar Államvasutak Zrt. 246-250. old.
- Majdán, János (2014): Hidak a Dráván a horvát-magyar határ mentén In: Füleky, György szerk. (2014) A táj változásai a Kárpát-medencében: A vízgazdálkodás története a Kárpát-medencében Gödöllő. 93-99. old.