

Bencs János – Dávid Ferenc

„Merre a Dráva vize öntözi Pannoniát”

Bencs János – Dávid Ferenc

*„Merre a Dráva vize
öntözi Pannoniát”*

Drávaszabolcs nyolc évszázada

Ezt a kötetet a település első említésének 800. évfordulója alkalmából szeretettel ajándékozza Önnek és családjának Drávaszabolcs Község Önkormányzata.

Szerkesztő: Bencs János

Lektor: Prof. Dr. Kaposi Zoltán D.Sc.

Nyelvi lektor: Ár Gyöngyi

Felelős kiadó: A Hírérték Bt. ügyvezetője

Felelős szerkesztő: Bencs János

Megjelent: 2016. augusztus 20.

A kiadványt tervezte és tördelte: Király Zsolt

Megjelent B/5 formátumban, 12 B/5 ív terjedelemben

A könyv a pécsi Molnár Nyomda és Kiadó Kft. nyomdájában készült

Felelős vezető: Molnár Csaba ügyvezető

© Bencs János, 2016

© Dávid Ferenc, 2016

© Hírérték Kiadó, 2016

ISBN 978-963-12-6033-5

Tartalom

7	Bevezető
9	Drávaszabolcs a történelem sodrásában
29	Kölcsönhatásban a Drávával
51	Egyházak, templomok Drávaszabolcson
67	Utak, hidak, átkelők
81	Mezőgazdaság: a fokoktól a mezőgazdasági részvénytársaságig
97	Iskolák, óvodák, művelődés
112	Rendvédelem és határőrzés
128	A Pécs–Harkány–Drávaszabolcs-vasútvonal
145	A kendergyár hét évtizede
166	A második világháború harcai (Írta: Dávid Ferenc)
177	Adattár
185	Köszönet!
187	A felhasznált fényképek, ábrák, térképek eredete
191	Forrásjegyzék

Bevezető

► Tisztelt Olvasónk!

Könyv készült Drávaszabolcsról – köszönhetően a szerzőknek és segítőtársaiknak, és mindazoknak a mai vagy régi szabolcsiaknak, akik emlékeikkel, családi dokumentumaik közreadásával támogatták e mű létrejöttét. Köszönetképpen igyekeztünk valamennyiük nevét megörökíteni a kötet lapjain.

De vajon milyen könyv ez? Nem hagyományos monográfia, bár sok ténnyel, információval teletűzdelt írások sorakoznak benne. Talán egyfajta dokumentumregénye a sok évszázada létező falunak. Regény? Igen, noha a feldolgozás csak helyenként regényes, mégis regényessé teszik a változatos események és a sorai között felvillanó, a történelem sodrásában született emberi történetek.

Falunk regényét onnan kezdtük, ameddig megközelítő bizonyossággal visszalátunk: Drávaszabolcs első írásos említésétől, a nyolcszáz évvel ezelőtti időktől. Az ezt követő évszázadok fontosnak vélt és egyáltalán dokumentált eseményeit veszi sorra az első fejezet – a lehetőségekhez képest tömören. A többi fejezetben a szerzők megpróbálták kibontani azokat a témákat, amelyek nagyobb jelentőséget adtak vagy adnak községünknek. Ilyen az itt élőknak a Drávával való sokszínű, változatos kapcsolata, ami átszövi a falu sorsát, és ami apropót adott Janus Pannonius címben idézett sorához. Ami ugyanúgy volt életet, munkalehetőséget adó, mint ahogy okosan felhasznált vagy épp veszélyes erejű áradást hozó; és ami volt út, amelyen áruk utaztak ide és tovább – ezernyi tutajon, bárkán, gőzhajón. De e folyam egyben természetes határként is szolgált, amelyen hol szabadon, bátran, hol tiltástól, haláltól rettegve volt lehetséges átkelni.

Ugyanígy témát adtak e kötethez az egyházak: a talán a falunál is régebbi iszrói templom, a katolikus kezdetek és a reformáció kezdetétől élő protestantizmus, a helyiek felekezettől független hite és ragaszkodása településükhöz, életükhöz. Az iskola, a művelődés és rajta keresztül a jövőt jelentő gyerekek, fiatalok ügye kezdetben párhuzamosan futott az előbbi szálal.

A huszadik század néhány esztendeje megújhódást hozott Drávaszabolcsra: híd épült, majd elkészült a rajta kezdetben még átfutó vasút, ami részben magával hozta a kendergyár idetelepülését. Azonban elég volt újabb pár év, és Trianon után korlátozottá váltak a korábban kecsegtető lehetőségek, mint ahogy az iszonyatos harcokat, rombolást – de egyben emberi helytállást – hozó háborúk idején; vagy épp a hírhedt ötvenes években is korlátok öveztek az emberek életét.

A Dráva hol kiöntött, hol visszahúzódott az idők során, az ember pedig hol jól alkalmazkodott hozzá és áldást teremtett belőle, hol rosszul bánt vele és átkot, nehézséget, kárt jelentett neki. Bízom abban, hogy e könyv közönsége, az itt élők és leszármazottaik is megérik majd ezt a saját-

tos lüktetést Drávaszabolcs történetében és történetünk főszereplőinek sorsában. És akár itt látták meg a Napot, akár máshol születtek, segít nekik, hogy megtalálják saját gyökereiket, és megértsék, elfogadják saját sorsuk lüktetését.

2016. augusztus 20.

Baráth Attiláné polgármester

„Szép ligetes Ormánság, patakos mezők, bársonyos hegyek, sugárzó ormok ott a Dráva mentén!”

Baksay Sándor

► Drávaszabolcs a történelem sodrásában

A település történetének kezdetei – bizonyosságok és kétségek

A mai Baranya megye területén már a kőkorban éltek emberek, 6–7000 éves, légi fotókon fölfedezett körárok bizonyítják ezt többek között. Számos népcsoport megfordult a következő évezredekben ezen a tájon. Éghajlati szempontból a mediterrán, az óceáni és a kontinentális hatás keveredik e tájékon, s éppígy találkoztak össze földjén a nyugati kulturális hatások a földközi-tengeri vagy a balkáni kultúrával. A helyi közvélekedés szerint Drávaszabolcson kelta és római pénzeket fordít ki időnként az eke, amelyek a korabeli népek jelenlétére utalnak.

A rómaiak hatása már időszámításunk előtt érvényesült a mai Dunántúl térségében, majd i. sz. 10-ban önálló tartománnyá alakult a meghódított terület. 49-re a megnövekedett területű *Illyricum Inferiort* már Pannónia külső tartományként tartották számon. 106-ban a régió hosszanti kettéosztásával jött létre a tartomány keleti felén *Pannonia Inferior*, és ebben az időszakban alapít-



◁ Drávaszabolcs
2006-ban

hatták *Sopianae*, a majdani Pécs városát. Napjaink megyeszékhelye vérzivataros évszázadok után, 296-ban egy kisebb, *Pannonia Valeria* elnevezésű tartomány központjaként nyert nagyobb jelentőséget. 409-ben a tartományt az egyre erőtlenebb Róma átengedte a hunoknak, akik 433-ra már Pannónia egészét birtokolták.

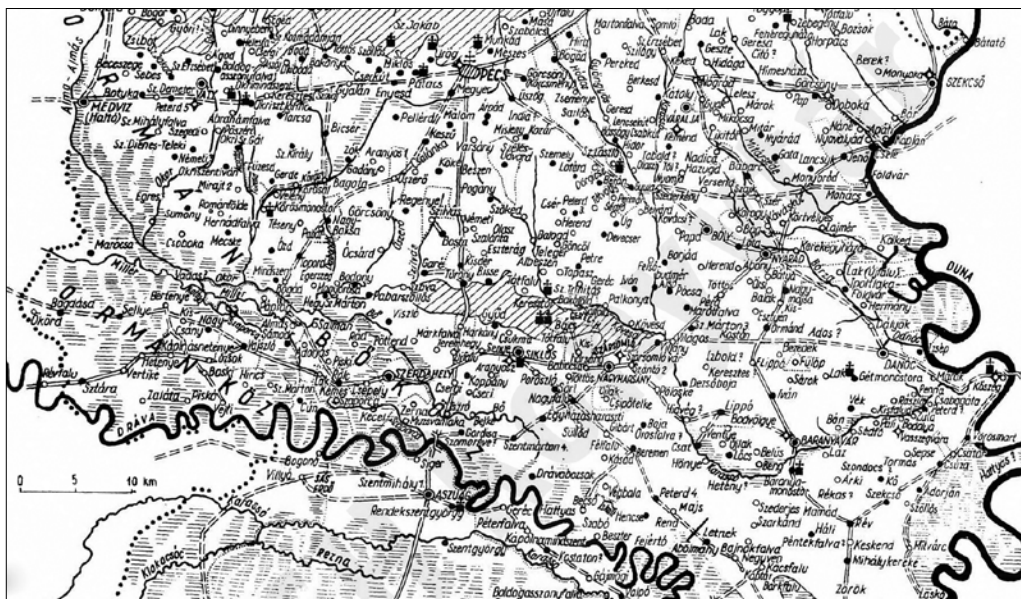
Az Eszék-től (*Mursa*) – egy hajdani római városka szomszédságában felépült – Nagyharsány mellett Pécs felé haladó hajdani római út mentén egykor villák álltak a domboldalakon, ami mutatja, hogy Dél-Baranya is szerepet játszott a római kori életben.

A római birodalom hanyatlása után a hunokon, a velük érkező alánokon kívül germán törzsek jelenlétéről beszélhetünk a volt Pannóniában. Az avarok uralták Baranya földjét a 6. századtól, akiket a 8. század végén legyőztek a frankok, s egy évszázadig birodalmukhoz, vallási szempontból a salzburgi püspökséghez csatolták. A Kárpát-medencébe érkező magyarok a frankokhoz hasonlóan pannonszlávokat, avarokat találtak a régióban. E népek részben beolvadtak a magyarságba – ahogy erre több avar-magyar közös temető utal. Csánki János drávapalkonyai lelkipásztor 1934-ben egyértelműen avar eredetűnek írta le az ormánsági népet. Ez a felfogás összefügghet azzal, hogy a 9. század közepén, bajor feljegyzésekben is avaroként említi a magyarokat.

Hogyan jöhetett létre Drávaszabolcs vagy elődje? A történelem avatott kutatói és sokan mások jó darabig azt hitték, ismerik erre a kérdésre a választ. Ám a kétezres évekre inkább a kérdések száma növekedett e téren, mint a biztos feleletek.

Közvetlenül a honfoglalás után a mai Baranyában még nem jelent meg a magyarság – holott Anonymus munkája és más írott források, illetve a helynevek elemzése látszólag erre utal. Azonban a történészek ma már a névtelen jegyző *Gesta Hungarorum*-át költött hőstörténetként értékeli, kevés valószínűséggel. Árpád népének archeológiai nyomait csak 970 környékétől leltem meg a 41 baranyai település korabeli temetőit kutató Kiss Attila régész. A katonai vezető rétegre jellemző fegyveres temetkezésre pedig egyáltalán nincs példa, holott több ezer honfoglalás kori sír

▽ Baranya
vármegye középső
része a 14. századig



tartalmát tanulmányozták át. Árpád udvarának és rokonainak baranyai jelenléte így kevésbé tűnik valószínűnek, mint azt korábbi szerzők feltételezték.

„A község ősrégi, a településre vonatkozó adatok teljesen hiányoznak. Mivel azonban a törzscsaládok vezetéki nevei egyezők a többi drávamenti községekben előforduló nevekkel, bizonyos, hogy a település ideje ugyanaz, mint a többi ittlévő községké”

Csukás Endre drávaszabolcsi lelkész (1934)

Egyes írásokban a hét vezér között szereplő Szabolcs (vezér? fejedelem?) léte is vitákat szült az utóbbi években. Györffy György, a magyar őstörténet kutatója Szabolcsot egyenesen Álmos unokaöccseként, illetve Árpád utódjaként festette le 1970-ben, akinek életével kapcsolatban számos részletet közölt. A Györffy munkáját kritizáló Kristó György szegedi történész 2001-ben konkrétan kijelentette: Szabolcs honfoglaló vezér *nem létezett*. A Szabolcs nevet viselő észak-magyarországi vár és a különféle magyarországi települések elnevezésében szereplő, az adott korban azonban nagyon gyakori név szerinte több személy emlékét őrzi. A korábban egyértelműen Drávaszabolcs névadójának tartott alakról (a falu területe szerintük Szabolcs nyári szálláshelye volt) dr. Németh Péter régész – épp a szövegekben szereplő törzsfő szabolcsi és nyíregyházi szobrai kapcsán – jelentette ki 2008-ban, hogy létezését nem támasztja alá konkrét bizonyíték.

A polémiát a kort kutató hivatásos történészeknek kell eldönteniük.

A térség szerepe csak az államalapítás idején erősödött meg: Szent István 1009-ben a pécsi püspökséget, 1015-ben a pécsvárad bencés apátságot alapította meg itt. A vármegyék előzményeként létrejött a várspánság. A ma Horvátországban található erődtámaszhoz, Baranya-várhoz (Barona-vár) tartozott a Villányi-hegységtől délre húzódó terület. Erről a várról kapta nevét a püspökség alapításakor még nem létező királyi, és a későbbi nemesi vármegye is. 100 környékén épülhetett fel az isztróji/iszrói templom, amelyről bővebben az egyházakkal foglalkozó fejezetben írunk.

Drávaszabolcs történetének további főbb eseményei

A környék első földesurai, egyben a megye legnagyobb várbirtokosai a Kán nemzetség tagjai voltak, akik a 12. századtól tevékenykedtek a vármegyében. E családnak az egyik ága, a Siklósiak családja uralta a siklósi várat a 13. században. Egy későbbi peres ügyben keletkezett iromány tanúbizonysága alapján Drávaszabolcs „*villa Zobolsu*” (Zobolsu falu) néven 1216-ban már biztosan létezett – ám valódi létrejöttét nyilván korábbra tehetjük. Nevét a Szabolcs személynévből (Sobolci, illetve Sabolch alakban jegyezték le e nevet a 12–13. században) eredeztetik.

A mai községhez tartozó területen létezett a középkorban Páli falu, amelyet évszázadokig az itteni rév tett nevezetessé – bár az átkelőhelyet alkalmanként a túlsó parti Donji Miholjacról, régebbi nevén Mihóczról „mihóczy révnek” is titulálták. Ugyancsak ezen a földdarabon osztozott az 1846-ban lebontott templomáról emlékeztető Iszró és a 17. században pusztává átalakult Dázson (később Dázsony). Páli a török korban jórészt elpusztult, lakói vélhetőleg Szabolcsra települtek át. Ám Pálipusztaként még sokáig létezett.

Egy irat szerint a Siklósiak leszármazottai 1251-ben elosztották egymás között a korábban együtt tulajdonolt dél-baranyai birtokaikat. Ekkor Iszró Siklósi Simon fiának, Buchk ispánnak jutott.

▷ A páli (palkonyai) rév Várady Ferenc Baranyáról szóló könyvének fényképén, a 19. század végén



„Siklós mező város nap nyugotnak Bóltul háromórányi főd (: ez Groff Battyányi Theodor Ő Excellenczjájé:) bor, és fa eladásra alkalmas, ide Páli Pusztá, a hol a Drávai rév vagyon egy ora járatú főd.”

Bólyi Uradalomnak rövid le Írása 1809. — közli Sándor László

Egy 1385-ben keletkezett oklevélben jelent meg újra Szabolcs falu neve, amit az akkoriban már Siklóst uraló Garaiak, Miklós és János kötöttek az utolsó Siklósi családtaggal, Miklós fráterrel. Siklósi Miklós a siklósi vár birtokai közül Kovácshida, Rád, Szerdahely, Palkonya, Szabolcs és Páli falvakat kapta meg birtokául haláláig, minden tartozékukkal együtt. Az 1389-es állapot szerint Szabolcs ismét a siklósi uradalomhoz tartozott.

▽ Részlet a Baranyai Szótár című, a Tudományos Gyűjteményben 1826-ban megjelent munkából. Ebben az időben a burgonya kifejezés még ormánsági tájszónak minősült

1478-ban újfent összeírták az uradalom 42 helységét. Szabolcs a nagyobb szántóföldterülettel rendelkező települések közé tartozott a maga 42 királyi holdjával. Az uradalom mintegy fele a későbbi vízrendezések miatt elapadt Bó (Bél) folyóról elnevezett Bóközhöz (korábban Belköz vagy Bélköz) tartozott, amelynek helységei egy földrajzi egységet alkottak. A 24 település között szerepelt Csehi, Csepely, Palkonya, Piski, Szabolcs és Szerdahely is, amelyek később fekvésük miatt mind megkapták a „Dráva-” előtagot. Természetesen ide sorolták Pálit is.

Ugyancsak az Árpád-korból ered az Ormán kifejezés, amellyel Szigetvártól keletre és délre eső térséget illették. Ormánköz volt a neve az Ormán és a Dráva közötti résznek, ami ma az Ormánság nyugati tájegysége. A jelenleg Kelet-Ormánságnak nevezett Bóközt és az Ormánközt együtt is

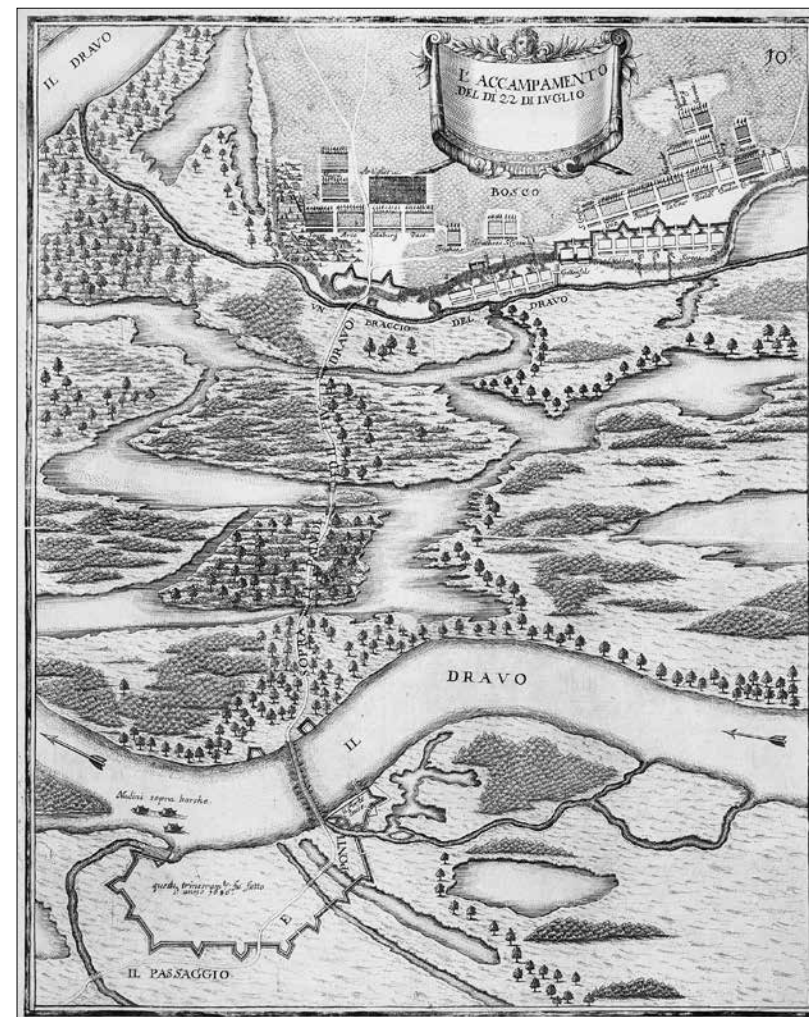
hívták Ormánságnak a későbbiekben, ahogy ezek a tájegységek a századok során összekapcsolódtak. A híres *Ormánság* című könyv írója, Kiss Géza kákcisi lelkész 1837-ben Drávaszabolcsot már egyértelműen az Ormánság részének tekintette — bár léteznek más meghatározások is. Egyesek szerint az Ormánság addig tart, ameddig a *bikla* — vagyis ameddig a kantáros, erre a tájegységre jellemző alsószyknyának a vise-

Kompoty, — darab, p. o. kompoty só.
Gajdolni *). — Dudeln.
Rénni. — Sírni.
Hobortos, hörtsőkös. — Hirtelen haragú, makats eszü, megátalkodott.
Burgonya, péra. — Kolompér.
Hergotzot, bizonyos rendel pántlikával való tzip-rázat.
Börtz. — domb.
Sallang, fitak, fityegő. — Tzafrang.
Bajnár. Korán érő szöllő.

lése terjed. Az Ormánság népét fehér viselete, sajátos népszokásai és jellegzetes tájszavai alapján különböztették meg mindig is Baranya és az ország más részének lakóitól.

A drávaszabolcsi jobbágyságok — a páliakkal és a palkonyaiakkal együtt — 1543-ban részt vettek a siklósi vár védelmében. A háromhetes ostrom azonban török szempontból eredményes volt, az oszmán hadak birtokba vették az erődöt. Ezekben az években nyert teret a reformáció Dél-Baranyában.

A török korban a siklósi vár szpáhi tisztjei úgynevezett tímárbirtokosok voltak — egyes környékbeli falvak jövedelmét élvezték, többek között Dázson, Drávacsehi, Gordisa, Páli, Farkastelek, Drávaszabolcs és Drávpalkonya jobbágyságaitól, kézműveseitől kaptak adót. Az 1600-as évek elejétől a török által akkor még nem uralt magyar területek birtokosai adóztatták az uradalom egyes falvait. Más községeken túl Csehit, Harkányt és Pálit is Zrínyi Miklós özvegyének birtokaként sorolták fel 1595-ben, amelyekből dézsmát szedtek. A szigeti vár tulajdonosa, a Zrínyi család Szabolcsot és egyebek közt Palkonyát, Pálit, Mattyt adóztatta 1640-ben.



◁ Drávaszabolcs térségében, a Dráva menti Louis-erőddel átellenben lévő katonai tábor 1687. július 22-én

A török adóösszeírások megőriztek számos 16. századi családnevet. „Szabócsán” 1554-ben Eke Márton, Hegedűs János, Iván Máti, Kis János, Pósa János és Sólom Balázs nevét említették. 1571-ben István Miklós, Iván András, Fejes Matias, Kis János, Gáspár György, Iván Pál, Bódi Jakab, Sólom Gál, Sólom János, Pap András és Pap Jakab adózott Drávaszabolcson.

1554-ben Dázsonyban a következő családneveket jegyezték föl: András, Balkay, Bese, Kis, Tód. A mindössze fél kilométerre lévő Páliban jóval több vezetéknév soroltak fel a korabeli adatrögzítők: Bajcsin, Borda, Bozán, Donáz, Eke, Gola, Gorzsa, Györe, Kazdak, Kónyis, Majs, Pazarol, Szent, Torma, Várfi, Varga, Vég.

Két eltűnt, Gordisa és Drávaszabolcs szomszédságában állt falu, Bejke és Telek (Farkastelek) családneveit is érdemes felidézni, hiszen utódaik éppúgy Drávaszabolcsra költöztek a továbbiakban, ahogy Páli lakossága. Bejkén 1554-ben Jó Benedik, Jó László, Tód János, Büdös Benedik, Garay János fizetett adót. 1571-ben Garay Gergel, Garay Márton, Vejke György, Maros János, Nagy Tomás, Markos Márton, Markos Dimitre, Kis Imre, Nagy Imre, Nagy János, Varga Máti, Szalay Gergely, Nagy Imre, Toka Fábián, Antal Dies, Tolna Alberd, Tót Imre és Basó László neve szerepelt a jegyzékben. Telek adózói 1554-ben: Bata Petre, Tarcsa Matias, Bács Petre, Szerőcs Imre, Balik Gál, Sörös Gergel, Nagy Ferenc. 1571-ben – már Farkastelek – adózói: Balik Lőrinc, Nagy Petre, Hanka Imre, Turolld Gáspár, Turolld Imre, Máti Petre, Denyese Ferenc. A települések lakói, nevükből következően nagyrészt magyarok voltak.

A török kor végére Dél-Baranya a hadak vonulásaitól a pusztulás képét mutatta. Némely falu kiürült, de a többi helységről is sokan menekültek el, elsősorban a magyar lakosság. A hódoltság során viszont délszláv népcsoportok költöztek be a vidékre. A már említett és a későbbi összeírásokban szereplő nevekből kiolvashatóan Drávaszabolcson és környezetében kevésbé volt jellemző ez a lakosságcseré. Viszont összességében a katonai erő jelentő, ezért királyi kiváltságokat szerző, betelepült szerbek és a magyarok között növekvő feszültség jellemezte a századfordulót.

1687-ben a Zrínyi család birtokolta Drávaszabolcsot. 1696-ban a Zrínyi udvari kamara uradalmához tartozott Drávaszabolcs, majd 1698 végén gróf Caprara Aeneas tábornagy, a török elleni háború nagy alakja lett Szabolcs földesura. Uradalmának központja Siklós mezőváros volt, amihez

további 23 falu tartozott. 1695-ben a Gyerty, a Kovacs, a Szolun és a Varga családok nevei fordultak elő drávaszabolcsi iratokban.

A Rákóczi-szabadságharc idején mind a kurucok, mind a rácok (szerbek) kegyetlenkedéseitől volt hangos Baranya. Különösen a megyeszékhely szenvedett el irtózatot csapásokat 1704-ben. A kurucok több száz pécsi polgárt öltek meg, elsősorban németeket és az itt élő szerbek felét. Az utánuk érkező szerb csapatok ugyancsak fosztogattak és gyilkoltak (szerbdúlás). A város lakosságának 90%-a meghalt vagy elmenekült, a megyében pedig hónapokon át folyt az öldöklés és a rombolás, ami jórészt a magyarságot célozta. Ám a rácok a katolikus hitre áttért délszláv lakosságot is pusztították, falvaikat felégették. A katonailag irányítatlan kurucok újabb hadjárata csak a magyarok végleges kiirtását volt képes megakadályozni. Évszázados szerb-magyar ellenségeskedéshez vezetett ez az időszak.

Az 1715-ös összeírás így sorolja fel „*Possio Szabocs ad Dravum*” adózóit: Samuel Dömös, Joannes Dacsi, Mathias Györ, Samuel Solyom, Samuel Varga, Stephanus Pandur, Joannes Solyom, Stephanus Solyom. Az összeírás során elkövetett hibák miatt új conscriptio elkészítéséről határoztak a hatóságok. A minden vármegyére kiterjedő statisztikai adatgyűjtés 1720-ban készült el, és az öt évvel korábban sorra vett adózókön kívül felsorolja Stephanus Györgyöt. A Dacsi nevet Dacsyként említi, és Mathias Györ helyett Mathias Györgyöt tünteti fel. A Györ családnév elírás lehet, mert Gattermann is említi kötetében a György családnévet 1711-13 időszakában. Ebben az iratban már *Possio Szabolcsnak* írják a községet.

Bár a felsorolt családnevek között van olyan, mint a Solyom vezetéknév, ami a 16. századtól máig előfordul Drávaszabolcson, a dél-baranyai falvak népessége gyakran változtatta lakóhelyét. Például a községből is tágabban vett környékéről a 18. század elejétől a 19. század közepéig 42 család költözött Siklóra.

A Caprara család fiúágának kihalásával, 1727-ben Drávaszabolcs már a siklósi uradalom része, a Batthyány család tulajdona volt. 1728-ban készült el a község első ismert pecsétnyomója. Drávaszabolcs 1767-es Urbáriuma szerint „*Szabolcs nevű Hellység*”-ben, herceg Batthyány Károly birtokán 26 telkes jobbágy és két házasszellér élt.

Az 1784–87 közötti, első magyarországi népszámlálás Baranya vármegyében 367 települést írt össze, a lélekszám 174 801 volt. A Batthyány Fülöp gróf uradalmához tartozó Dráva Szabolcson 45 ház, 46 család és 283 lakos élt. A 137 férfiből 56 volt házass. 148 nő élt a településen. Három pap élt a faluban, nemes és polgár nem volt Szabolcson. 36 parasztot és 17 zsellért tartottak számon, és 46 főnyi 1–17 éves „sarjadék”, vagyis gyermek élt gróf Batthyány Fülöp uradalmának eme községében. (Ekkoriban Gordisa népessége 295 fő volt, Harkányban 402-en, Dráva Palkonyán 427-en éltek, míg (Dráva) Csehi lakossága 261 főre rúgott.) Sajnos nagyon kevés helyen maradtak fenn a személyi kérdőívek, így nem tudhatjuk, hogy név szerint kik éltek az adott településeken.

Ugyancsak 1785–86-ban készült gróf Széchenyi Ferenc rendeletére Baranya megye természeti, politika, helyrajzi leírása (*Descriptio physico-politico-topographica Comitatus Baraniensis*). Ebből tudhatjuk, hogy a drávaszabolcsiakkal ekkortájt – hasonlóan a Dráva mellékének más településeivel – földből rakott házakban éltek, amelyekhez valamennyi fát az uradalom ingyen biztosított. Az uradalomtól százasával hatvan dénárért vásárolt téglát leginkább a kémények építéséhez alkalmazták a szabolcsi parasztházak tulajdonosai, de követ nem használtak. Érdekes, hogy Palkonya és Csehi leírásánál a homokos földet alkalmatlannak nevezi a leírás a házépítésre, míg a gróf Esterházy

▷ Az 1715-ös országos összeírás drávaszabolcsi oldala

Név	Adó
Samuel Dömös	12 fl.
Joan. Dacsi	12 fl.
Math. Györ	18 fl.
Samuel Solyom	10 fl.
Samuel Varga	12 fl.
Stephan. Pandur	12 fl.
Joan. Solyom	12 fl.
Stephan. Solyom	12 fl.
In hac P. C. C. H. C.	80 fl.

Kázmér dárdai uradalomhoz tartozó Gordisán és Mattyon „fatörzsekből összerótt” alapú faházakban éltek a parasztok.

1799-ben megfordult Drávaszabolcson a neves botanikus és kémikus, a harkányi iskola névadója, Kitaibel Pál. Feljegyzéseiben megemlíti: az alacsony és nem szilárd partú Dráván át lehet menni Szlavóniába, és az átkelőnél egy „Pály” nevű kocsmá van.

„Szabolcs. Dráva Szabolcs. Magyar falu Baranya Várm. földes Ura Gróf Batthyányi Uraság, lakosai reformátusok, fekszik Gorditsához, és Ipatsfához is egygy órányira; Templomjok az Isrói pusztán van 1/4 órányira; határja 3 nyomásbéli, 's leginkább búzát terem, egyéb veteményt pedig közép-szerűen; piatza közel nintsen.”

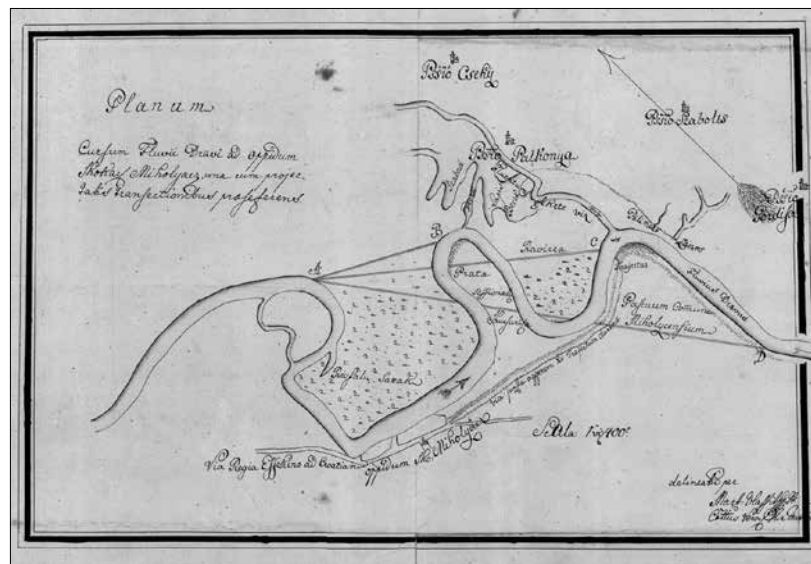
Vályi András: Magyar Országnak leírása (1796)

„Dráva-Szabolcs, magyar f., Baranya vmegyében, 24 kath., 589 reform. lak., ref. anyaeklézsiával. Halászata hasznos. Fája, szilvája, legelője bőven. F. u. a siklósi uradalom. Ut. p. Siklós.”

Fényes Elek: Magyarország geográfiai szótára (1851)

A szabadságharc idején, 1848 tavaszán gróf Batthyány Kázmér a siklósi uradalom birtokosa volt a megyei főispán, egyben Baranya és Pécs kormánybiztosa. Drávaszabolcson is kitűzték az országgyűlési választások kapcsán rendezett drávacsepelyi népgyűlésre szóló felhívást, amit május 28-án tartottak meg. Ennek fő szónoka a szaporcai lelkeségtől részben emiatt elcsappott Munkácsy Albert volt, aki Táncsics Mihály megválasztása mellett állt ki – mint kiderült, sikerrel.

1848. július 18-tól Veszprém megyei nemzetőrök érkeztek a Dráva mellé, a Jellasics által vezetett horvát erők elleni védelem (Drávai védvonal). Az Esterházy Károly őrnagy által vezetett zászlóalj 8. százada Drávaszabolcson és Drávapalkonyán foglalt őrhelyet, ám a honvédek egy hónap után hazamentek, Baranyának meg kellett szerveznie a folyópart védelmét. Drávaszabolcstról Dacsi András, Kálmán János, Kovács József, Kapronczai János és Kovács József jelentkezett nemzetőrnek.



▷ A Dráva vízszabályozási térképe 1821-ből

Jellasics horvát bánnak a folyó túlsópartján többek közt Miholjácson állomásozó csapatai közül – még a drávasztárai és a varasdi nagy átkelések előtt – egy 3000 fős egység átkelt a Páli révénél, amit senki sem tudott megakadályozni. A helyi szájhagyományban fennmaradt történet szerint ekkor egy Tóth nevű drávaszabolcsi ember (1866-ban négy ilyen vezetéknévű helybéli volt) a háza padlásáról rálőtt a katonákra, ám senkit sem talált el. Az őt kereső lovas sem járt sikerrel, így büntetlenül megúszta az esetet. Ugyanígy tudjuk, hogy Dömös István bíró a horvát katonák akadályozásának érdekében elrendelte a falu északi végén álló fahíd lebontását. Ezt azonban a támadók megtudták, és Dömös bíró egyik karját levágták büntetésből.

Gróf Batthyány Kázmér, az ország első külügyminisztere Világos után emigrált. Távollétében halálra ítélték, s birtokait elkobozták. 1854-ben Párizsban hunyt el. (Hamvait a siklósi vár kápolnájában helyezték örök nyugalomra 1987-ben.) 1860-ban, amnesztia révén kaphatta vissza a Drávaszabolcst is magába foglaló uradalmat testvére, Batthyány Gusztáv és családja. Tőle 1873-ban Benyovszky Lajos pozsonyi ügyvéd, Benyovszky Móric madagaszkári király unokája vásárolta meg a birtokot. Fiai, Móric és Rudolf 1902-ben nyertek nemességet, amikor apjuk gyermektelen harmad-unokatestvére, gróf Benyovszky Sándor örökbe fogadta őket. A siklósi uradalmat Móric, Siklós utolsó várura kapta, akinek 1936-os halála után kiskorú gyermekei örökölték a birtokokat. Több birtokrésszel együtt a siklósi várat is eladta a család.

A „helvéthitvallásúak” körében megtartott 1861-es, a népességmozgalmat középpontba állító egyházi számlálás 418 főnyi, teljes egészében magyar nemzetiségű népességről számolt be Drávaszabolcson. A szerző, Galgóczi Károly már a bevezetőben megjegyezte, hogy hiányosak az adatok, hiszen nem minden „anyaegyház” papja válaszolt. 1861-ben heten születtek (három fiú, négy lány) és a tíz elhunyt fele-fele arányban oszlott meg a két nem között. Két pár házasodott össze abban az esztendőben.

„Az Ormánság, melynek mindenütt a Dráva-szélben, föl egész Somogyig terülő erdős, ligetes, fekete homokos talajú szép lapályán mintegy negyven apró faluban fehérben jár a nép, maga szötte vászonban hétköznapi és finom patyolatban ünnepi. Csak a kötény piros a fiatalágnál, tarka fehérvirágú kék a középkorúaknál, fehér az öregeknél és gyászban járóknál. (...) Az Ormánság egy része – a legtermékenyebb – Bő-köz nevet visel. Falvai, melyek rendszerint egyetlen utcácskából állanak, kicsinyek, csekély népességűek; több van köztük 400 lelken alúl, mint felül álló; ezerig egyik sem számlál.”

Az Osztrák-Magyar Monarchia írásban és képekben, Magyarország, 4. kötet (1896)

A Drávaszabolcson dolgozó Nagy István tanító 1890-ben szövetkezeti alapon önszegélyező népbankot szervezett a szegény falusiaknak, a szomszédos Harkányban látott példa alapján. Ez a népbank később is létezett, a huszadik század elején a *Központi Értesítő* többször hírt adott átalakulásairól. Az alapító elnök 1906-ban köszönt le, helyére Paál József lelkészt választották. Befejezésül 1924-es felszámolásakor említették a szervezetet. Ekkor az igazgatóság tagja volt: Onódy Ferenc, Tar Sámuel, Vég Sándor, Jaksa István, Sólyom Lajos, Várady Gyula, Kiss János, ifj. Dörkös József.



△ Batthyány Kázmér emléktáblája a siklósi várkápolnában



△ Molnár Mária és Kis Csoport Julianna (Drávaszerdahely) ormánsági ruhában, az 1920-as években

Az 1800-as évek vége felé demográfiai probléma jelent meg az Ormánságban, Baranyában, az „egykezés”. A családok egyre inkább megelégedtek egy gyermekkel, a nem várt magzatokat vagy borzasztó házilagos módszerekkel, vagy a huszadik században már orvossal hajtották, hajtották el. A népességfogyás az 1920-30-as években vált országos beszédtemává, nem kis részben Fülep Lajos zengővárkonyi református lelkész és Illyés Gyula írásai alapján.

Bernáth István lelkész az 1886-os püspöki egyházlátogatásra írott jelentésében említi a „kárhazatos manipulációt, mely a népesség szaporodását gátolja”. A „nyavalya” orvoslására azonban nem látott reményt. 1934-ben a felsőbaranyai esperesi hivatal kérésére foglalkoztak a lelképásztorok az egykével. A drávapalkonyai anyakönyvekből kiderült, hogy már az 1870-es évtizedben többen haltak meg a faluban, mint ahányan születtek. A legnagyobb különbség nyilván az első világháború évében adódott. Csánki János a drávai hajómalmok eltűnésével magyarázta a jelenséget, mert az őrlés minden falubelinek jövedelmet hozott, nem okozott gondot az embereknek a megélhetés. „A mily mértékben alászállott a kereseti lehetőség, azon mértékben növekedett az egyke pusztítósa” – összegzett a lelkész.

Drávaszabolcon 1873–76 közé tette Csukás Endre az egykezés kezdetét, ám a harmincas évekre szerinte megállt a birtokok elaprózódásából adódó elszegényedéssel magyarázott népességsökkenés. Így fogalmazott: „... nálunk inkább 2 gyermekrendszer van.” Csukás lelkész egy 1929-es cikkében utalt arra, hogy ő Veszprém és Vas megyében ugyancsak találkozott az egyké megjelenésével. Írásában ellentmond a birtokok elaprózódásával történő magyarázatnak, csak az esetek egyharmad részében véli ezt oknak. Veszedelemesebb előidéző oknak gondolta a kényelmet, a morál változását, s ilyen még „az alkultúra, a szindarabok hatása, a divatos



▷ Dél-Baranya Gönczy Pál 1893-as, a Pallas Nagy Lexikonában megjelent térképén

öltözködés és a sátán kimeríthetetlen incselkedései”. „Tanulatlan, buta népnél, meg aztán Istent féltő népnél nincs egyke” – állapította meg Halász Imre gordisai lelképásztor. És hozzátett a témához még egy mondatot: „A község lakosságának száma nem, a reformátusoké ellenben (...) fogyott.”

Ma már úgy fest, hogy a kérdés tudományos szintű elemzéséhez ez a fajta adatgyűjtés kevés volt. (Nem számítva a szövegekben néhol megjelenő egyéni elfogultságokat.) Az egykékérdést a mai kor statisztikai eszközeivel és széleskörű, alapos adatelemzéssel vizsgáló Koloh Gábor 2013-ban a *Demográfia* című lapban közölt tanulmányában érdekes eredményre jutott – bár egyben leszögezi a további kutatás szükségességét. Összegzésében leírta, hogy az ormánsági népességszám-változás valóban eltért a megyei és az országos eredményektől, de a két háború között a radikális példák általánosításával, eltúlzott adatokkal kívánták a térségre irányítani a figyelmet. Elemzésre szorulnak fontos tényezők, amelyeket még nem vizsgáltak: a politikatörténeti hatások, a szerb megszállás vagy a Délvidék visszacsatolásának ténye.

Az első drávaszabolcsi postahivatalt 1887-ben hozták létre, amely a székhelytelepülésen kívül Csehi, Dráva-Palkonya és Dázsony településeken látta el a postai szolgáltatást. A küldeményeket „küldönczkocsival” szállították, ami Siklós és Bizovac között közlekedett. A tanító Nagy István töltötte be a postamesteri posztot. 1906 végén átalakították a drávaszabolcsi postahivatalt postaügynökséggé. 1942 végén a drávaszabolcsi postaügynökséget ismét postahivatallá léptették elő.

Az 1890-es vagyonösszeírásban szereplő információk szerint Drávaszabolcon 92 lakóház és 115 lakás, illetve 116 családi háztartás volt. A háztartásokban százkilenc férfi és hét nő töltötte be a családfő szerepét, míg száztizenhét férfi és kétszázhuszonegy nő tartozott családtagként ebbe a kategóriába. Nyolc férfi és tizenegy nő szerepelt az egyéb oszlopban, talán mert egyedül éltek.

1893-ban Önkéntes Tűzoltó Egyesület alakult Drávaszabolcs 20–40 éves férfilakosaiból. Ez a civilszervezet 1908-ig létezett. Később újjáalakult, és – Sólyom János tűzoltó alhadnagy 1963-as nyilatkozata szerint – 1926-ban biztosan működött. 1976. augusztus 10-én adták át az új tűzoltószertárt. Egy 1980-as híradás alapján akkor a tsz tűzoltó rajaként működött tűzoltóság a községben.

1852-ben vezették be a körorvosi tisztséget az országban. Egy-egy orvosnak 6–15 000 főnyi lakosságot kellett ellátnia, ám az állásokra nem volt elég jelentkező – 1887-ben a siklósi járásban még csak egy posztot töltöttek be. Az egészségügyi ellátásra a 19. század közepén jellemző volt, hogy a megyében dolgozó 17 orvusból 10, a 30 sebészből 10, a 23 okleveles bábából 10 Pécssett működött, ahogy az egyetlen fogász is. A falvakban egy-két „községes bába” működött. Gyógyszertár legközelebb Siklóson volt, ahol például hozzá lehetett jutni a szarkavízhez, a kígyózsírhoz vagy a sárkányszemhez – bármit is jelentettek ezek. Ingyenes gyógyszert csak a szegénységi bizonyítvánnyal rendelkezők kaphattak. Az évszázad vége felé a drávaszabolcsiakat dr. Heller József harkányi fürdő- és körorvos gyógyította.

1901-ben I. Ferenc József osztrák császár, magyar király vonult át Drávaszabolcon, aminek öröme a helyiek nyárfasort ültettek. Az uralkodó a dolnji miholjaci, ötvenezer fős hadgyakor-



△ Az 1901-es hadgyakorlat emlékérmé

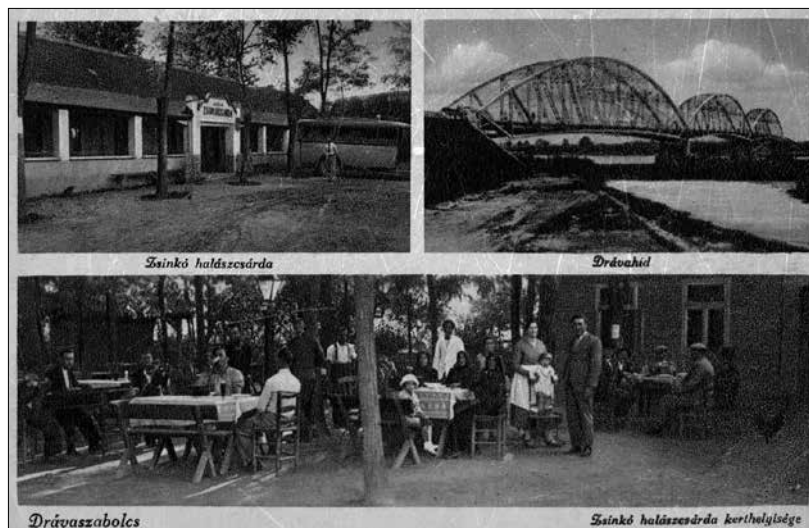


latot tekintette meg, amelynek csúcspontjaként pontonhidat ver-
tek a Dráván. A hídon elsőként Ferenc József hintója kelt át, és a
különleges esemény alkalmából gőzhengerekkel lesimított úton,
Drávaszabolcson és Vajszlón keresztül Görcsönybe hajtatott, ahol az
esők miatt befejeződött a gyakorlat.

A drávaszabolcsi vashíd 1908-ban készült el, ezzel jelentőséget
vesztette a Páli rév, ami 1909-ben szűnt meg véglegesen. 1912 vé-
gén elindult a Drávaszabolcs és Dolnji Miholjac közötti vasút, bár
rejtélyes okokból az építésre az engedélyt csak 1913 elején adta
meg a parlament. A Pécs–Harkány-vonalszakasz 1913-as átadá-
sa után, Trianonig közlekedési csomópontként tartották számon
a községet.

Az első világháború Drávaszabolcsról is szedett áldozatokat,
nevüket adattárunkban találhatják meg. A Magyarország szétda-
rabolásához vezető békeszerződés egyben határtelepüléssé tette
a községet. 1918 novemberétől 1921 augusztusáig a szerb meg-
szállási övezetbe tartozott Drávaszabolcs, ám jelentősebb esemény
nem fűződött ehhez az időszakhoz.

Magyarország Üzleti Ipari és Mezőgazdasági Címtára szerint
1931-ben Bakó József volt Drávaszabolcson a községi bíró. A követ-
kező személyeket említette még a névjegyzék: Varga Mihály borbély; Rab István, Szalai K. cipész;
Sólyom András Lajos cséplőgép-tulajdonos; Varga József fuvaros; Honig József gabonakereskedő;
Kelemen János és Széll Márton kovács, Huszár István kőműves; Aszódi Ferenc, Kollár Mihály és
Kollarics István vegyeskereskedő; Bosnyák József, Kollár Mihály és Kollarics István vendéglős. A har-
mincas évek fordulóján a katonai előképzésre és a nemzeti szellemű nevelésre alakított Levente
Egyesület is létezett Drávaszabolcson, amelynek oktatója ifj. Kiss János volt 1925-től 1937-ig.



▷ A Zsinkó-
csárda képeslapon
a huszadik század
elején

Az első világháborúban tönkrement tejszövetkezeti hálózat újjászervezésére jött létre 1922-ben
az Országos Magyar Tejszövetkezeti Központ (OMTK). Ennek tagjaként alakult meg 1936. április
15-én a Drávaszabolcs és Vidéke Tejszövetkezet. „Az igazgatóság 3-7 tagból áll, az alakuló közgyűlés
Illich István, Horváth József, ifj. Róth József, Bordás László és Ricze (máshol Rica – a szerk.) Mihályt
választotta meg igazgatósági tagokul” – tudatta olvasóival a hírt közlő *Központi Értesítő*. A tagokat
1938-ban lecserélték, helyettük György János, Jaksa József és Kovács József igazgatósági tagsá-
gát jegyzőkönyvezték. 1941-ben csere volt az elnökségben: Jaksa József ki-, Horváth József belé-
pett. 1943-ban a Drávaszabolcsi Tejszövetkezet nevet vette fel a továbbra is az OMTK-hoz tartozó
szerveződés. Az 1944 végéig működő szövetkezet utolsó tejszarnoka ifj. Kiss János portáján volt,
ezért a család ragadványnevet kapott: „Csarnokos Kissék”. (A család
1937-ig Kiss János dédapa, Kiss János nagyapa, Kiss János apa és a
gyerekek – Mária, József és Julianna – révén négynemzedékes volt,
ami akkoriban nem volt ritka a faluban.)

1937-ben villamosították Drávaszabolcsot. A világháborúban
megszűnt szolgáltatást 1949 karácsonyára állították helyre.

A II. világháború kegyetlen szenvedéseket hozott a községnek
és környékének. „Sírj te is, gyors Dráva. . .” – idézhetjük a költő Zrí-
nyi Miklóst. A harcokkal foglalkozó fejezetünkben leírtakhoz tény-
szerűen érdemes még hozzátenni, hogy Drávaszabolcson az 1941-
es adatok szerint kilenc zsidó származású ember élt, például Jaksa
Attila emlékezete szerint a König család. Mindannyiukat Siklósrá in-
ternálták 1944 áprilisában, és a térségből összegyűjtöttekkel együtt
előbb Barcsra, majd Auschwitzba szállították. . .

A harcok után a földig rombolt Dráva-melléki falvak megse-
gítésére újjáépítési kampány indult. A 104 hajdani házból 35-öt
lehetett helyreállítani, ezért 1960-ig 87 új ház készült el Drávasza-
bolcson. Baranyában számos település és szervezet vállalta családi
házak, intézmények építését, melynek emlékét hosszú évekig tábla
őrizte az épületeken. A „polgári helyközi távbeszélőforgalom” már
1945 augusztusára helyreállt. A központ ekkor Drávaszabolcson és
Sámodon volt.

A háború után a Kiszgazda Párt Kis Sólyom Sándor vezetésével működött, ám mindössze 3 évig.
A Magyar Dolgozók Pártjának (MDP) 1945-től 1956-ig 74 tagja volt a faluban, titkárai a következők
voltak: Györkő Lajos, Kis Sólyom Lajos, Berkecz József, Dombi István, Viola István. Az 1956-ban
alakult MSZMP eleinte háromfős szervezetét 1972-ig Viola István, újabb két évig Lantos István,
1974-től Molnár István vezette.

1950-ben alakult meg az első termelőszövetkezet, amelynek részletei a mezőgazdaságról szóló
fejezetben megtalálhatók. Azonban ugyancsak a Rákosi-éra idején történt, hogy Drávaszabolcsról
több családot kitelepítettek a Hortobágyra – ahogy a környékbeli településekről is. Az egyaránt
csendőrként szolgált Sólyom Józsefet és Szalai Károlyt családtagjaikkal együtt vitték a Tisza mellé,
Polgárra, a Lenin-tanyára. A kegyetlen korszakról szintén jellemző, hogy Hanga Józsefet a gyűdi er-
dőben találták meg tisztázatlan körülmények között fölakasztva, állítólagos határátlépési terve miatt.



△ A Kis-Zsinkó
(Páli halászcserda)
üdvözlőkártyája

Az 1956-os forradalom leglátványosabb helyi történése a tsz átmeneti fölsozlása volt, egyb-
ként szinte eseménytelenül zajlott le ez az időszak, ahogy ezt a tanácsi jegyzőkönyvben is rögzí-
tették.

„... 1950. június 23-án elhurcolták az egész családot a nagymama kivételével Gordisáról, békés családi otthonunkból a Hortobágyra kényszer-
munkatáborba, örökös rabságba. Emlékszem rá, hogy előző napon még learattuk az őszi árpát a határban, a tavaszi vetéseket mind rendbe
tettük a siklósi hegyen lévő szőlővel együtt, csupán a búza aratása volt hátra. (...)

Azon az éjszakán (...) erősen verték a lakás ajtaját és bekidltottak, hogy az Államvédelmi Hatóság nevében nyissuk ki. (...) két civilben
lévő ÁVO-s két fegyveres rendőr kíséretében lépett a lakásba és megkérdezte tőlünk, hogy van-e köztünk idegen. Nemleges válaszuk után az
édesapámat az ÁVO-sok elvitték. Nem mondták, hogy hova, de a két rendőr ottmaradt a szobában és közölték, hogy a lakást nem hagyhatjuk
el. Én látni akartam, hogy mi történt és kimentem az egyik rendőr kíséretében. Az udvarunkon, az utcán, a szemben lévő háznál rögtön láthat-
tam az öröket, a teherautót, amire szomszédaink már pakoltak. Mindjárt átláttam a helyzetet és közöltem a családdal, úgy látszik, elérkezett
számukra a vég.

Az ÁVH-sok meghozták az édesapámat, aki egy papírt tartott a kezében (...) Elolvastam; tartalma az volt, hogy Gordisán való tartózkó-
dásunk a közrend és a közbiztonság szempontjából aggályossá vált, így kénysztartózkodási helyül Bödönhat polgártanyát jelölte meg. Ez ellen
én nyomban fellebbezést jelentettem be. A válasz részükről az volt, hogy jogorvoslat nincs, a határozat azonnal végrehajtandó.

(...) a táborban másfél évig az istállóban, a földön aludtunk szalmán, fűtés nélkül, üzemi konyhából szűkösen éhezve.”

Dr. Kaszás József: Visszaemlékezés

▽ Az 1945-ben rommá lótt templom



▽ Képeslap az ötvenes évekből



◁ Simon Gyula
kisbíró dobszóval
hívta föl a figyelmet
a hirdetések
fölvlasása előtt

A 18. századtól a siklósi járás része volt Drávaszabolcs. A falu életében már a középkorban is meg-
jelent a községi bíró (korábban falunagy), aki a helyi öngazgatás vezető alakja volt. 1817-ben
a *Canonica Visitatió*ban olvashatunk Hitre Sámuel bíróról, egy 1852-es levél egyik aláírója Tóth Mi-
hály bíró. Dömös Istvánt 1848-ban és 1866-ban, Kórosi Lajost 1889-ben tüntetik fel bíróként. Kiss
József gyűjtése alapján a 19. század végétől ismerjük a helyi tanács megalakulásáig a bírók nevét.
Ők a következők: Kovács József; Szakó József (1896 után); Tóth Lajos (1902-ben és később); Kiss
János (1914–15); Ábrahám János (1915–19); Kiss János (1919–26); Kovács József (1926–28);
Bakó József (1928–36); György Dániel (1936 után); Gergely Sándor; Sólyom Lajos (helyettes bíró
... –1945 novemberig); Kovács Dezső (helyettes bíró 1945. novemberétől 1949-ig); Dombi Ist-
ván; Bódi János.

1902-ben a község a kovácshidai körjegyzőséghez tartozott, ahol 1906-tól Marossy Jenő volt
a körjegyző. 1907-től a siklósi székhelyű, újonnan alakult alsószentmártoni anyakönyvi kerülethez
csatolták. 1908-tól viszont a harkányi körjegyzőséghez kapcsolták közigazgatásilag a falut, ami
a székhelyközségen kívül Drávaszabolcs, Ipacsfa, Márfá és Terehegy ügyeit intézte. A körjegyzői
tisztelet itt 1909-től Tálasi Elek viselte, akit Hitre Ödön váltott 1912-ben, hogy egészen 1928-ig
irányítsa a harkányi hivatalt. 1929-től még Bartalis Áron volt évtizednyi ideig Drávaszabolcson is
illetékes körjegyző – mások mellett.

A háború után, 1950. október 23-án községi tanács jött létre a faluban, amely a siklósi járáson
belül a harkányi körjegyzőség része maradt. Az első tanácselnök Németh Sándor, a szervezet titkára
Póra István lett – egészen 1966-ig. Simon Béla, az első tsz-elnök egy rövid ideig szintén a tanács
elnöke volt. 1957 augusztusától Hanics Sándort bízták meg a tanács vezetésével. (Sajátos ada-
lék, hogy egy 1961-ben napvilágot látott újságcikk Jakab Józsefet nevezi meg tanácselnökként.)
1966. február 1-jén jött létre a községi közös tanács Drávacsehi, Drávapalkonya, Gordisa és Matty
településekkel, ami 1990-ig, az önkormányzatiság bevezetéséig létezett. 1977-ben Balogh Antal
neveztek ki tanácselnöknek, aki a rendszerváltásig a falu élén állt.

▷ Drávaszabolcs egy 1965-ös légi felvételen. A bal sarokban a gyártáshoz felhalmozott kenderbálák láthatóak



▷ A falu 1978-ban a levegőből. Számos ház épült, elkészült a sportpálya



▷ Vegyesbolt és italbolt a falu központjában, az 1960-70-es években



1941-ben a harkányi orvos, dr. Saortay Árpád volt Drávaszabolcs körzeti orvosa. A falu egészségügyi ellátása jó ideig Harkányhoz kötődött, mígnem 1971 őszén új orvosi körzetet hoztak létre Drávaszabolcsra – 800 000 forintos költséggel és 40 000 forint értékű társadalmi munkával. A siklói járás huszonhatodik körzetében új orvosi lakás és rendelő várta dr. Turi Jánost, aki addig a megyei kórház sebésze volt. Sok feladatot kapott: a helybelieken kívül az addig a harkányi egyes körzethez tartozó Drávacsehi és Dravapalkonya lakóinak ellátásáról is gondoskodnia kellett. A siklói 3. körzetből Gordisa és Matty lakosságának orvosi ellátása tartozott hozzá, ezen túl a lengyár üzemorvosaként tevékenykedett. 1977-től dr. Falusi István váltotta a körzeti orvosi, később házi-orvosi munkában. A helyi közéletben független képviselőként, illetve a FIDESZ tagjaként a megyei politikában is szerepet vállaló orvos utódja 2001-től dr. Tóth Beatrix volt, 2013-tól pedig dr. Ginat Lior gyógyítja a drávaszabolcsi körzet betegeit. Az egészségház 2015-ben egy 58,8 milliós sikeres pályázat révén újult meg.

A 2015-ben szüneteltető védőnői szolgálat munkatársairól csak 1990-től maradtak meg (hiányosan) nevek: Medgyesi Etelka, Horváth Ernőné, Naszradiné Mackó Mária, Kiss Károlyné, Galambos-Horváth Andrea után 2004-től helyettesként, 2010-től főállásban Fekete Andrea Drávaszabolcs védőnője.

Állatorvosi szempontból 1978-ig Siklóshoz tartozott a falu, dr. Bontó Árpád, dr. Simor Ferenc foglalkozott a drávaszabolcsi állataival. Az első önálló állatorvos három évig dr. Hum István volt, akit 1981-től dr. Fisi Gyula váltott föl az évtized végéig. Ettől kezdve a harkányi dr. Szilágyi Zsolt-hoz tartozott a falu jó ideig. Napjainkban újra dr. Fisi Gyulához fordulhatnak a jószágok gazdái.

A labdarúgó megyebajnokság újoncai (2.)



A megyebajnokság I. osztályába jutott Drávaszabolcsi Dózsa Tsz SE együttese, balról jobbra, felső sor: Kupecz István szertáros, Schmidt József, Kiss János, Nyitrai Priusz, Paczur István, Maros István, Vörös István, Szabó Jenő, Viczai Zoltán edző, alsó sor: Tarr József, Petrovics János, Joó Sándor, Vetró Dezső, Kati Lajos, Balogh Dezső, Balogh Antal, Kupecz Zsolt.

Fotó: Cseri László

A Drávaszabolcsi Dózsa Tsz SE

◁ A megyei első osztályban először szerepelt labdarúgók a Dunántúli Napló 1986 augusztusi cikkében (Nyitrai Priusz helyesen: Nyitrai Piusz)

Bár a községben már a negyvenes-ötvenes években is volt sportélet, és a labdarúgók 1950-ben és 1968-ban megnyerték a megyei bajnokságot, csak 1970-ben jött létre a Drávaszabolcsi Dózsa Tsz. Sportegyesület asztalitenisz, labdarúgás, sakk és tömegsport szakosztályokkal. 1963-ban a falusi szpartakiádon a drávaszabolcsi Wallinger nyerte az asztalitenisz egyéni versenyt. A női kézilabdázók 1963-ban a megyei másodosztályban szerepeltek. 1986-ban a megyei 2. osztályban bajnokok lettek a focisták, és egy évre az 1. osztályba jutottak Viczai Zoltán edző vezérletével. 1991-ben újra a megye 2-ben nyert sportszerűségi díjat a csapat, míg 1997 már a harmadik vonalban találta a drávaszabolcsi labdarúgókat.

Az új Dráva-hidat 1974-ben avatták. A megyei napilap sajátos hangvételű, a helyeket önvizsgálatra készítő cikket közölt az ünnepély előtt. *„Mi volt eddig Szabolcs? Kacsausztatókkal szegélyezett főutcájú, jelentéktelen és szürke kis határközség, egy zsákutca végén, kiesve minden járásból. (...) Mije van tehát Drávaszabolcsnak? Rangja, hogy központja körzetének, hiszen itt van a közös községi tanács, mellesleg a termelőszövetkezet központja és a körzet egyetlen ipari üzeme, a lengyár. (...) Sok minden kell, hogy szerepkörének megfeleljen. (...) A híd ragyogása azonban erősebb, mint a gondok sötétje. A határhíddal Drávaszabolcs mégiscsak kiemelkedik a baranyai kisközségek sorából. Szabolcsból lesz »valaki«.”*

1979-ben készült el Drávaszabolcs első vízvezetékrendszere, előzőleg hidrofórral biztosították az iható vizet. 1982-ben avatták fel a község törpevízművét. 1983-ban új, nagyobb hozamú kutat fúrtak a régi, elapadt helyett, és ekkortól a tanács kedvezményes kölcsöne révén egyre többen csatlakoztak az ivóvíz-hálózatra.

1982-83-ban építették meg – a pécsi Köztársaság téri mintájára – a drávaszabolcsi szökőkutat, ami Baranyában az első kistelepülésen működő szökőkút lett, saját vízkúttal. Ekkor parkosították a hajdani kacsauisztató helyét, és készült el a tenispálya. 1986. augusztus 20-án avatták fel Drávaszabolcs első köztéri szobrát, Trischler Ferenc „Pihenő nő” című alkotását.



▽ A park avató-
ünnepsége
2006. őszén.
A mikrofonnál
Ambach László és
Maros István

1989–90-ben kezdődött el, majd döntött rekordokat a jugoszláv bevásárló-turizmus. A kezdetben az élelmiszeripari termékek iránti, majd egyre szélesebb kereslet boltok, vállalkozások százainak létrehozatalát ösztönözte a magyar oldalon – ebből nyolcvan társaság Drávaszabolcsra működött. 1994 környékén már délszláv kereskedők jelentek meg befektetőként a faluban és Baranyában. 1997-re ismét föllendült a turistaforgalom, de ugyanekkor a horvát kormány 22%-os általános forgalmi adót vezetett be, ami visszafogta, végül 1998-ra teljesen elcsendesítette a bevásárlók rohamát.

Az első önkormányzati választást 1990. szeptember 30-án tartották, amelyen Ambach László független jelölt nyerte el a polgármesteri posztot. (Adattárunkban valamennyi helyhatósági vezető és képviselő nevét megtalálhatja – a legutóbbi választásig.)

„Öröm volt Önökkel dolgozni”

A rendszerváltás idején nem volt bennem ambíció a közszereplésre, de a helybeli választási szövetség képviselői megkerestek 1990-ben. Függetlenként vállaltam végül az indulást. Ekkor, és a későbbi esetekben, amikor első számú vezetőnek kértek fel, a pénztelenségből és a káoszról kellett fölépítenünk valami újat. A megválasztásom után a közös tanács vagyont kellett szétosztani, és létrehozni a működés új alapjait. Egyes képviselők igyekeztek lehetetlenné tenni a munkát, bár nem politikai alapon. Ám amikor látták, hogy minden információt megkapnak a döntésekhez, hogy a fő cél a rend megteremtése, 2–3 hónap múlva eltűntek az ellentétek.

Két év múlva, amikor sok beruházást valósítottunk meg az első testülettel, régi kollégáim kérték, hogy a kialakult nehéz helyzetben vállalam a tsz-elnöki jelölést. Ezt akkor nem tudtam elképzelni a polgármesterséggel együtt, ezért lemondtam. Sikeresen kilábalunk a csődből, az ezredforduló környékén már jól működött a szövetkezet. 2000-ben újra fölkeríték, hogy mérsem meg magam polgármester-jelöltként. A sikeres választás után, immáron nem főállású vezetőként hihetetlen viszonyok, csődhelyzet, széthúzás fogadott. Négy év után újra indultam, és még két évet vállaltam az újraválasztásom után. Felsorolni is nehéz, mennyi mindent valósítottunk meg. Ötvenmillió forintnyi tartós letétje volt a községnek, amikor fölálltam a polgármesteri székből. Büszke vagyok arra, hogy a képviselőtestületekkel jó hangulatban tudtam együtt dolgozni, a megbeszéléseket mindig azzal a mondattal zártam: Ma is öröm volt Önökkel dolgozni!

Bencs János riportja Ambach Lászlóval, Drávaszabolcs első polgármesterével



◁ Drávaszabolcs
központja 2006-ban

1991. június 25-én Horvátország és Szlovénia kikiáltotta függetlenségét. Nem késlekedett ezzel Bosznia és Montenegró sem, és déli határunk mentén évtizedes összecsapás-sorozat kezdődött, a délszláv háború. 1992/93-ban az önkormányzat *Drávaszabolcsi* Határszél néven jelentetett meg közéleti lapot, amelynek a felelős szerkesztője Kállai Júlia, akkori népművelő volt.

A 2. világháborús hadműveletek közben meghalt német katonák a harcok után nem számíthatnak méltó sírhelyre. A korábban kitelepített, majd rommá lőtt falujukba visszaengedett helybeliek a megszállók utasítására lövészárkba, bombatölcsérekbe és alkalmi tömegsírokba temették az addig temetetlen halottakat.

A bolgár elhunytak a harkányi hősi temetőben, a szovjet hadsereg halottai ugyancsak a fürdővárosban nyugszanak. 2001-ben, a Német Háborús Sírokat Gondozó Népi Szövetség munkájának köszönhetően több német katona nyughelyét azonosították, és az exhumált maradványokat azonosításra Németországba szállították. 2015-ben újabb német katona maradványaira bukkantak Drávaszabolcon, a Fenyves utca elején. A népi szövetség munkatársa helybeliekkel együttműködve tovább folytatja a kutatást a soktucatnyi eltűnt után.

▷ A háború utáni évtizedekben még többször látogattak hajdani bolgár katonák Drávaszabolcsra



Országos ünnepségsorozat keretében kapott millenniumi zászlót 2001. június 2-án Drávaszabolcs – Drávacsehimel közös ünnepélyen. Az iskola tornatermében tartott rendezvényen a zászlót Arnold Mihály pénzügyőr altábornagy adta át – Tóth Anikó és Rojcsik Mária tanulók közreműködésével – a polgármestereknek, Ambach Lászlónak és Kovács Pálnak. A háromgyermekes Varnyu Pálné Györkö Angéla zászlóanyaként tűzött szalagot a lobogóra, amelyet Erb József katolikus plébános és Szabó Róbert református lelkész áldott meg. A vendégeket 22 kettes fogat vitte hintós falunézésre. A következő évtől az esemény évfordulóján tartották meg az azóta hagyományos falunapot és fogathajtó versenyt.

2004-ben az Európai Unió tagja lett Magyarország, a határ szerepe ismét felértékelődött. Drávaszabolcs napjainkban továbbra is határátkelőhely, de Horvátország EU-belépése miatt a határ vonala már csak vámhatárként funkcionál, az úgynevezett Schengeni-övezet húzódik itt. Lakóinak közös felelőssége, hogyan alkalmazkodik a település a 21. század kihívásaihoz.

„Folyó vizei között nevezetesebbek Dráva-vize, mely ámbár nagy sietséggel foly, mindazáltal nevezetes hasznokat szolgáltat”

Vályi András: Magyar Országnek leírása (1799)

► Kölcsönhatásban a Drávával

A Dráva... Magyarországnak korántsem csak egy folyója az Alpokban eredő folyam, hanem nemzeti szimbólumunk. A magyar történelemben használt királyi és országcímerek, az Árpád-sávcs címerpajzs vagy a zászló egyik állandó alkotóeleme. A pajzs vörös mezőjét metsző négy ezüst sáv a honfoglalás kori Magyarország négy nagy folyóját, a Dunát, a Tiszát, a Drávát és a Szávát jelképezi.

A négy országon áthaladó, 749 km hosszú folyam az Alpokból indulva éri el a szerb-horvát határon a Dunát. A folyó a magyar területen Őrtilosnál jelenik meg, és Drávaszabolcstól nem messze tér át teljesen déli szomszédunk területére.

A Dravustól a Salz Wegig

A római korban a Dravus folyó fontos szerepet kapott. Az 1. században, a későbbi Pannónia elfoglalásakor a hódító csapatokat és az utánpótlásukat szállították a rajta manőverező római hadihajók. A ma Szlovéniában fellelhető Poetovio (Pettau, Ptuj) városa volt a rómaiak Dráva-Száva hadihajó-osztályának székhelye – s egyben későbbi kereskedelmük központja. A majdani Baranya vármegyében Eszékenél – római kori nevén Mursánál – építettek kikötőt a dunai birodalmi flotta hadihajóinak.

Pannónia területét utak hálózta be a következő évszázadokban, amelyeket a vízi utakkal egy-egy rendszerben építettek ki a rómaiak. Ennek a kereskedelmi hálózatnak, bár a többi folyamnál kisebb mértékben, főként az Alpok felől az al-dunai vidék felé irányuló kereskedelem vízi útjaként volt része a Dráva.

A térség vizei ebben az időszakban az ország harmadát árasztották el, sok helyen kisebb-nagyobb szárazulatokra szorítva a népességet. A Dráva környéke, ahogy Pannónia egésze, sokszor egybefüggő mocsárvilág képét mutatta. A fejlett műszaki kultúrát magukkal hozó rómaiak számos helyen teremtették meg a földművelés feltételeit a vizek lecsapolásával – elég a Sió-csatorna előd-

▽ Dunai evezősgálya ábrázolása a Traianus-oszlopon



jére utalunk. A Dráva és a Száva menti mocsarak lecsapolását is ők kezdték meg, amire a töltések földjében megtalált római pénzletek utalnak.

A honfoglalás után Baranya déli része a megye egyik legsűrűbben lakott, fejlett mezőgazdaságú területévé vált. Vízmunkálatokra a bőségben lévő földterületek miatt nem volt szükség, ráadásul a lápok szárazulatai a háborúk, hadjáratok során kiváló bújóhelyet jelentettek a falvak kiszolgáltatott népének. A folyók szabályozásába ezért csak hosszabb idő elteltével kezdtek bele. Az ármentesítés első írásos nyomai a 13. századi Csallóközhöz kötődnek Magyarországon.

A zabolátlannul kanyargó Drávát a korabeli oklevelek tanúsága szerint a 15–16. században próbálták először gátak közé szorítani, de eljött a török kor. A következő másfél évszázad pusztításai e téren is visszavetették a fejlődést. Az oszmán gályák elsősorban a Dunán és a Száván közlekedtek, de a Dráván is föl-föltűntek a hadigályák, a kereskedőhajók.

Ebben a korszakban a vizek ellen nem emeltek gátakat, viszont nem egyszer vízzel védték az erősségeket. Szigetvár erődje mocsaras, vizenyős területen állt, amit az ostromló törökök próbáltak lecsapolni. Az országban jellemzővé vált az elmocsarasodás, ami együtt járt a bomló növényzet által kibocsátott bűzzel, az ihatatlan vízzel, a szűnyogok milliárdjainak megjelenésével és a betegségek terjedésével.

A törökök több hidat is emeltek a Dráván. Eszéknél 1578-ban ácsoltak átkelőt, amit Zrínyi Miklós katonái felégettek. Később az oszmán hadak újraépítették a fahidat, ám ezt Lotharingiai Károly 1687-ben leromboltatta. Drávatamásinál a magyar csapatok 1603-ban pusztították el a török hajóhidat, amelynek elsősorban rönk- vagy bődönhajókból álló alkotóelemeit 2009-ben lelték meg. (Bődönhajó-maradványokat már a hetvenes években is találtak Barcsnál. Ilyen, egy fatörzsből kifaragott vízi járműveket használtak a középkorban a halászkok mind a Dráván, mind más vizeken.) A vízi átkelőhelyeket is működtették az oszmán időkben. A korabeli adóösszeírások alapján a Szabócsa falunál (Drávaszabolcs) nagyobb lakosság számú Páliban vélhetőleg akkoriban is járt a rév.



▽ Magyarország vízborította és árvízjárta területei az ármentesítő és lecsapoló munkálatok megkezdése előtt

A törökök ellen döntő győzelmet hozó, 1687-es nagyharsányi csata után még évek kellettek a részben elpusztult vagy teljesen lakatlanná vált falvak, Baranya vármegye újjáéledéséhez. Új földesurak jelentek meg a Dráva környékén: a pécsi püspökségen kívül a Batthyány, a Draschkovich, a Festetics és a Széchenyi család is birtokhoz jutott. Mária Terézia 1751-ben a XIV. törvénycikkben „az országban a közönségre nézve káros malmok megszüntetéséről” hozott rendelkezést. „Ő császári királyi felsége kegyes jóváhagyásával határozta, hogy a földesurak (...) a folyó medrében elhelyezett malomgátjaikat hordják el, és a malomhoz külön medret ásván, a folyóvíz egy részét úgy vezessék el, hogy az elvezetés sem áradást ne okozzon, sem az innen vagy túlról közlekedő hajóknak akadályul ne szolgáljon” – szövege a törvénycikk szövege. A döntést az uralkodónő részben a befolyásos tulajdonosok érdekében, részben a gazdaság, a kereskedelem fellendítésének szándékával hozta. Mária Terézia ehhez kapcsolódóan 1753-ban elrendelte a Dráva folyam feltérképezését. Magyarországon korábban nem zajlottak összefüggő árvízmentesítési munkálatok.

Sajátos szerepet játszott a Dráva a sószállításban is. A 18. század végén az erdélyi sóbányákból elsősorban a Tiszán, a Dunán át jutott el az ország többi részébe a kincset érő fűszer. A só árusítása ekkoriban állami monopólium volt. Szlavónia sószükségletét a Dráván úsztatták föl az 1711-ben országos sóraktárrá kinevezett Eszéki – ahol máig létezik például a Só tér. Az évszázad végére Barcs vált a sószállítás átrakóközpontjává, innen vitték tovább szárazföldön az árut. A kor építészeti emléke az 1800-as évek elején épült barcsi dohány- és sóház.

A 19. század végén ugyancsak a só volt az egyik fő rakomány a hajókon, amit azonban Németországból fuvaroztak – részben a Dráván, de a Duna irányába. Az 1870-es években *Salz Weg*nek is nevezték az így kialakult folyami útvonalat.

Tópok, folyócok, sajkák világa

Ezekben az esztendőkhöz a helyiek által csak *kránicoknak* (gránicoknak) hívott hajósok Karintiából induló tutajai, fahajói és dereglyéi gyakran megjelentek a Dráván, elhajózva egészen a Dunáig, illetve Újvidékig. A *tópasok* vagy *talpasok* gömbfát hoztak az Alpokból, amit az ormánsági talpas házak építéséhez használtak. Ezért hívták *tópnak* a tutajokat is. Ha fűrészárut is hoztak a szállfák-ból összeállított tutajok, *folyócként* emlegették őket. A kétfős legénységgel közlekedő folyócokat sohasem egyesével úsztatták, kettőt-négyet kötöttek egymáshoz, úgy csordogáltak a folyón lefelé. A folyóc végén lévő *lenta fával* irányították a tutajt.

A tutajosok éjszaka nem úsztattak, hiszen beleütközhetek volna a hajómalmokba vagy a révekbe, illetve a *repülőhídnak* nevezett, kifeszített lánchoz kötött révhajókba. És bár a malmokat éjszaka kivilágították, minden évben történt baleset, ami miatt viszont a hajósok, a tutajosok kénytelenek voltak kártérítést fizetni a molnároknak.

„A’ stájerek talpokkal, csajkákkal a’ Dráván leereszkedvén és a’ pali révénél és Eszék mellett megállapodván, fenyőfa szálakat, deszkákat, léczeket, zsinidelyt, vasat, vasmiveket, gréczi almát, némellykor hordókban káposztát stb. hoznak.”

Haas: Baranya (1845)



△ Tutajosok a Dráván a 20. század elején

A *sajkának* vagy *csajkának* nevezett, kis áruszállító hajók fahordókat, zsindelyt hoztak, rakományukkal együtt sokszor a vízi járművet is eladták. A sajka kihasználatlanul maradt részén almát halmoztak föl, amit ugyancsak értékesítettek. A kétszemélyes csajkáknak csak némelyikén volt a megfigyelőállásként használt *kalyiba* vagy *kuliba*, amit a már három-négy embert foglalkoztató folyókra viszont mindig építettek. A kránicotól megvásárolt sajkákat sokszor a környékbeli *csajkások* eresztették le a Dunára egyenként vagy bandákban. Eszékiig másfél-két napig, Újvidékig négy-öt napig tartott az út.

A „Páli-ré”, vagyis a két part közötti közlekedést biztosító rév melletti „Rév síkja” elnevezésű dűlő területén, Drávapalkonyán hozott létre épületeket, rakodóhelyet a deszkakereskedőknek a falu birtokosa, a Batthyány család. Ez a depó szabályos kereskedelmi központ volt. A kereskedők vagy *kupecsek* 1840-ben 170 forint bérleti díjat fizettek gróf Batthyány Kázmérnak, amiért nem csak a létesítményeket használhatták, hanem a beérkező árura is elővásárlási jogot kaptak. A század második felében a kránicot már vásárokkal várták, ahol a deszkakukacnak is csúfolt, elővásárlási joggal már nem rendelkező kereskedők várták az árut.

Széles fenekű, kis merülésű 80-100 tonna teherbírású deszkahajók voltak a *dereglyék*. Ezeket a kötélverők által készített, akár 100-200 m hosszúságú vontatókötellel, az *alacssággal* vagy *alattsággal* (másként gyalogkötél) húzták a parton haladó hajóvontatók – gyakran lovakat is bevetve. Egy teli dereglye vontatásához 12-16 tagú banda és 8 ló kellett.

A magyarországi hajóvontatókról a 13. századból maradtak az első följegyzések. A hajóvontatást, embert próbáló nehézsége miatt sokszor rabokkal, rabszolgákkal, kényszermunkásokkal végeztették. 1848 előtt a földesuraknak végzett robotmunka része volt egyes baranyai uradalmak területén, de a jobbágyságon kívül végezhettek az uradalmi cselédek is. A robot része volt a folyópart karbantartása, főként a *taposóutak*, *vontatóutak* rendbe tétele. A 19. század elején 10-12 öl, vagyis 19-38 méter szélességű irtást készítettek ehhez, míg az utolsó hajóvontatók 6 öl, tehát körülbelül 11,5 méter széles utakra emlékeztek.

A drávai hajóvontatáshoz szükséges csapatot a széles körben ismert *bandagazdák* gyűjtötték össze. A vontatókötél elején állt a *kuktás*, aki az ütemet adta a parthoz képest oldalazó mozgást



▷ Dereglyések az eszéki kikötőben, 1910 táján

végző vontatósornak. A sor végén ment a *kurtullás*, aki főként a vontatókötél szabad mozgását biztosította, de időnként húzni is beállt. A kurtullás munkáját *kurtolásnak* nevezték, és így biztatták munkára: „*Má még elakatt, kurtold még má!*” A lovakkal végzett vontatásnál az első (kuktásló) és az utolsó lovat (kurtullásló) fogták be egyedül, a többi párokba állították. A hajó irányításához használt szerkezetet, a lentát kormányos kezelte, akit esetenként fölváltott a – legtöbbször a kötél feszességére ügyelő – segédkormányos.

„Nocsak, nocsak, húzzad csak. Húzzad, húzzad, húzzad csak.

Hipp-hopp, hipp-hopp. Hippá-hoppá, hippá-hopp.

Perhá, perhá, perhá-hopp. Per-há-perhá, perhá-hopp.

Húzd meg jól, fogd meg jól. Húzzad csak, ne eresz, ha nem húzod, megereszt.”

Drávai hajóvontatók indítódala (Megörökítette Kovács Sándor és Dani Lajos)

„Onnan alól jön egy hajó, húzza asztat harminchat ló.

Káromkodik a kormányos, kinek neve Jéri János.

Ej-haj húzd meg jól, ej-haj fogd meg jól.

Mennél jobban hajló-hajló, annál jobban mén a hajó.

Fékom aszta teremtötte, összetörött a deröglye,

Káromkodik a kormányos, kinek neve Jéri János

Ej-haj, fogd meg jól. . .”

Hajóvontató ének

A hajóvontatóknak saját mellükre szabott hámjuk volt, a nyakukba hevedert vagy gurtnit akasztottak. Amikor megindították a hajót, először ringatták, és csak lassacskán húzták meg, közben kiabáltak egymásnak: „*Dembőjj má, dembőjj. . .!*” A legjobb esetben napi 15-20 kilométert haladtak, míg árral szemben lényegesen kevesebbet tettek meg. A menet közbeni nótázás, a húzó vezényszavak segítették a vontatást. Ha zátony vagy malomfalu akadályozta a húzókat, következett az átvárolás vagy *szardolás*, vagyis a legénységet dereglyével a másik partra vitték, és onnan vontatták tovább a hajót.

1961-ben még a megyei napilap megszólaltathatta az oldi születésű Sós Pált, aki Drávapalkonyán nevelkedett. Volt ő hajóvontató, kubikos és gőzhajós élete során. Az öregségére halászként dolgozó Pali bácsi így emlékezett: „...visszatértem megint a Drávához. Ahonnét elindultam, és ahová legtöbb emlékem fűződik. Ilyen emlékem az utolsó, kövel megrakott hajó, az úgynevezett József hajó vontatása. Huszonnégyen álltunk rá a nagykötélre, rácsatoltuk mellünkre, aztán a kuktás, aki egyben bandagazda is volt, elkiáltotta magát: Hipp, hopp, perhá hopp... Először csak ingattuk a hajót, lábunkkal vertük a taktust, majd apró, később hosszabb lépésekkel elindultunk (. . .).” [A perhá ütemtartó szó jelentése ismeretlen. – A szerk.]

A jobbágyfelszabadítás után egynapi hajóhúzásért annyit fizettek, amin a vontatáshoz nélkülözhetetlen, felpördülő szélű bőrcipőt, egy pár bocskort vásárolhattak, vagy hat liter bort kaphattak a vízmenti csárdákban.

Drávapalkonyán a 19. század elején kikötő állt, ahol kisebb javításokat végeztek. A kránicot által hozott vörösfenyőt, drávai tölgyet használták a helybeli javítómesterek. A hajók deszká-

it *iszkábaszegekkel* rögzítették, közeiket rugalmas vesszőkkel, mohával tömítették. Az iszkába 4–6 cm-es lapos, két végén hegyesre kalapált szeg volt, készítésük a helyi kovácsoknak adott feladatot, részbeni megélhetést. A mesteremberek munkája révén a hajók megújultak és sokszor 8–10 évig nem szorultak jelentős karbantartásra.

A korabeli hajósokról, vízi emberekről két dráwapalkonyai helytörténész, Kovács Sándor és Dani Lajos munkáiból tudhatunk meg sok további részletet. Kovács Sándor örökölte meg a huszadik század során közülünk eltávozott helybeli hajósok, hajóvontatók, molnárok, fűrő-faragó emberek nevét: Nagy Sándor, Dáci Végi József, Jakab József, Acsádi János, Kovács Pál József, Varga János, Soós Pál, Ádám Lajos, Pátó Végi József, Kecskeméti Béni, Kásádi Lajos, Dávid János.

„Fát még Tolna, Bács és Pest vármegyéknek is adhat Baranya; de épülethezi fenyő szálját, zsindelyt a' stájerok hoznak le hozzánk a' Dráván, a' tótok pedig a' Dunán.”

A Drávába ömlő patakokról: „...rendetlen kanyarulatokban hömpölyögven, gyakorta kiáradnak és Baranyának nem csekély részét nemcsak haszontalan, hanem egyszersmind káros mocsárrá változtatják.” (1845) „...junius elején a' Dráva annyira kiáradott, hogy a' most említettem, tömérdek fáradtsággal és munkával emelt töltéseket nagyobb részt megrongálta, és áttörvén rajtok, több helységeket egészen elöntött (...).”

Hölbling Miksa: Baranya vármegyének orvosi helyirata (1845)

„Rendetlen, csavargós, alacsony partok közt folyván, szakadatlanul mocsárok kísérik, és ámbár a' megye erős töltéseket tesz ellene már 1780 óta, mégis áradásaival melléke' lakosait többször károsítja.”

Haas: Baranya (1845)

A Dráván időnként nagy tölgyfahajók úsztak le a Duna-torkolat felé a 19. század elején. Verőcén (Virovitica), a Pejacevics grófi család hajóépítő műhelyében készültek — a később a Dunán és az Alsó-Tiszán használt — az országban legnagyobbaknak számító fahajók.

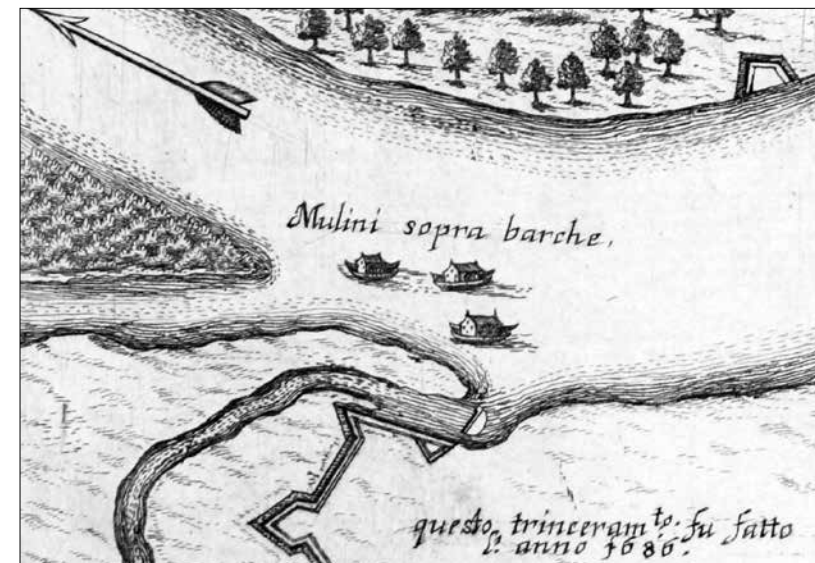
A tópasok, a sajkás vízi népek, a kránicok világa a huszadik század elején, az első világháború után vált végleg a múlt részévé.



▷ Drávai halászkunyhó a huszadik század elején

A Carolinától a gőzösök aranykoráig

Technikatörténeti jelentőségű esemény zajlott le a 19. században a Dráván. 1817. március 21-én, Sellye közelében bocsátották vízre a pécsi Bernhard Antal Carolina elnevezésű, a községben felépített gőzhajóját — mindössze egy évtizeddel az amerikai Robert Fulton világújdonságnak számító találmányának bemutatása után. Az I. Ferenc uralkodó feleségéről elnevezett, 13 és egynegyed méter hosszú gőzös a magas vízállásnak köszönhetően egyszerűen leúszott Eszékig, majd — bár ezt az állítást nem minden kutató fogadja el — a Dunán felhajózva jutott el a bécsi szakmai bemutatóig. A dunai és egyben a drávai gőzhajózás úttörője kis sebességű és túl gyenge volt a hosszú távú szállítási feladatokhoz (Eszék és Pest között vontatott fahajókat), ezért 1820-ban rövid ideig Buda,



◁ Vízimalmok a Dráván egy 17. századi hadtörténelmi térképen

Pest és Óbuda között használták személyszállításra. A gőzös egy ötvenszemélyes uszályt vontatva szállította az utasokat és az árut. A hajót később a vetélytársak, a személy- és áruszállításban szintén érdekelt révészek, hajósok megfúrták, és elsüllyedt. A helyreállított Carolina később az eszéki híd helyén végzett kompvontatást, ám a Dráván újra elmerült, és története ezzel véget ért.

Az 1829-ben alapított és sokáig egyeduralgoló Első Császári és Királyi Szabadalmaztatott Duna-Gőzhajózási Társaság (DGT) megvetette a lábát a Dráván: 1856-ban Barcson kötött ki a cég gőzhajója. 1863–65 között a DGT hajói Eszék és a Zala megyei Kakonya (Beleznai szomszédságában) között heti két alkalommal szállítottak utasokat és vontatott uszályokon akár 100–150 tonna rakományt. A Drávaszabolcsnál kikötő hajósok nem egyszer megjelentek a helybeli boltokban, csárdákban.

A kezdeményezés veszteséges volt, ezért a társaság 1865-től csak az Eszék–Drávafok-szakaszon vállalt rendszeres teherfuvarokat. Eszék és Barcs között alkalmi hajókapcsolat élt. A gőzhajók a DGT és az 1871-ben létrejött — ám veszteséges működése miatt 1874-ben már vetélytársa által felvásárolt — Egyesült Magyar Gőzhajózási Társaság zászlója alatt rótták a kilométereket megfelelő vízállás esetén.



△ A Bácska gőzös szeli a Dráva habjait. Orrán megfigyelhető a zátonyok ellen alkalmazott vasgerekelye

Kanitz Károly bécsi bankár, hajó- és barcsi kendergyár-tulajdonos 1864-ben majd negyven lóval vontatott el egy 5-600 tonnás uszályt a Dráva alsó részétől a somogyi Kakonyáig. Hajói a következő öt évben 350 000 tonnányi árut, főként fát juttattak el ily módon a célba. Sziszeken (ma Sisak Horvátországban) és a Száván keresztül Triesztbe mindössze nyolc-tíz napig tartott a termékek útja. 1869-ben azonban átadták a Nagykanizsa–Barcs-vasútvonalat, és ekkor felére esett a forgalom. A konkurencia megjelenése megpecsételte a Kanitz-vállalkozás sorsát, és más társaságok is pusztán alkalmi gőzhajófuvarokkal jelentek meg ezen túl a Dráván.

Mind a gazdasági viszonyok, mind a folyó szabályozatlansága hátráltatta a rendszeres hajóközlekedést. Sok gondot okozott a gázlók kialakulása, a Dráva-torok hordalékossága. A gőzösök sokszor hosszú napokig vártak a torkolatnál a dunai kihajózásra. Az uszályokat az ágakra bomló folyón számtalanszor leoldották a hajókról és egyenként úsztatták át a szűkületeken. A DGT hajói óriási vasgerekelyékkel próbálták szétlőni a mederben dombokat képező üledéket, ám ez az üzemanyag-igényes módszer másfélszeresére drágította a vízi szállítást.

„Elhaladván Apathin festői halászkunyhói mellett, kevéssel naplemente után a Duna kellő közepén megálltunk, szemben a Dráva torkolatával. Egy kis gőzös oda jött nagy hajónkhoz, mely csak a nagy Dunán tett szolgálatot, s az Eszékre szóló leveleket, küldeményeket s az oda szándékozó utasokat átvéve. (...) Egy negyedóra múlva, miután az átköltözés a kis hajóra megtörtént, vidáman haladtunk a Dráván fölfelé. E folyam egész alsó futásában ugyanoly tájképeket mutat, mint a Duna, csak hogy persze nem oly széles.

Az éj megérkezett; de a hold a tiszta, derült ég csillagos boltozatáról teljes fényét árasztá szét a beláthatatlan, csendes, hallgatag tájon és oly kedves báj, oly magasztos nagy szerűséget öntött el azon, melyet fényes délben bizonyára nélkülözött volna. Itt is, épen mint a Duna partjain, a fűzfák, melyeket soha sem nyesnek, valóságos erdőt képeznek. Éji tizenegy órákor szerencsésen megérkeztünk Eszékre.”

Egy francia utazó déli Magyarországról. Vasárnapi Újság, 1870. május 8.
Georges Perrot 1868-as magyarországi utazásáról

A gőzhajók a század végén továbbra is alkalmanként, bár elmaradhatatlanul jelentek meg a drávai tájban. A DGT és 1896-tól a Magyar Királyi Folyam- és Tengerhajózási Részvénytársaság (MFTR) gőzsei végezték a legtöbb munkát. (1888-tól a MÁV saját hajózási üzemének gőzsei is megjelentek a Dráván, amelyeket a MFTR 1913-ban átvett.) 1881. augusztus 27-én Pfeiffer József a Kanitz-vállalkozás hajóinak átvételével Dráva Gőzhajózási Vállalatot alapított Barcsan, ami esz-

tendő múltán a Schenker és Henry cég tulajdona lett. Ám ez a társaság is csak 1895 végéig létezett és szállított árut a székhelytelepülés és Eszék között. A vízzel szemben három napig tartott az út, viszont az árral haladva egy nap kellett a táv megtételéhez. A kezdeti 45 500 tonnához képest (ebből 36 600 tonna a szlavóniai helységből utazott Somogyba) 1888-ban 152 540 tonnányi rakományt szállítottak a gőzösök a két város között – felállítva ezzel a vállalkozás forgalmi rekordját. 1891-ben öt kerekcső gőzösük, az Aladár, a Barcs, a Dráva, a Friederike és a Slavónia, illetve egy csavargőzösük, a Belgrád járta a folyót. 1895-ben 5 gőzhajóval és 35 uszályal a bajor tulajdonú Délnémet Dunagőzhajózási Társaság részévé vált a cég.

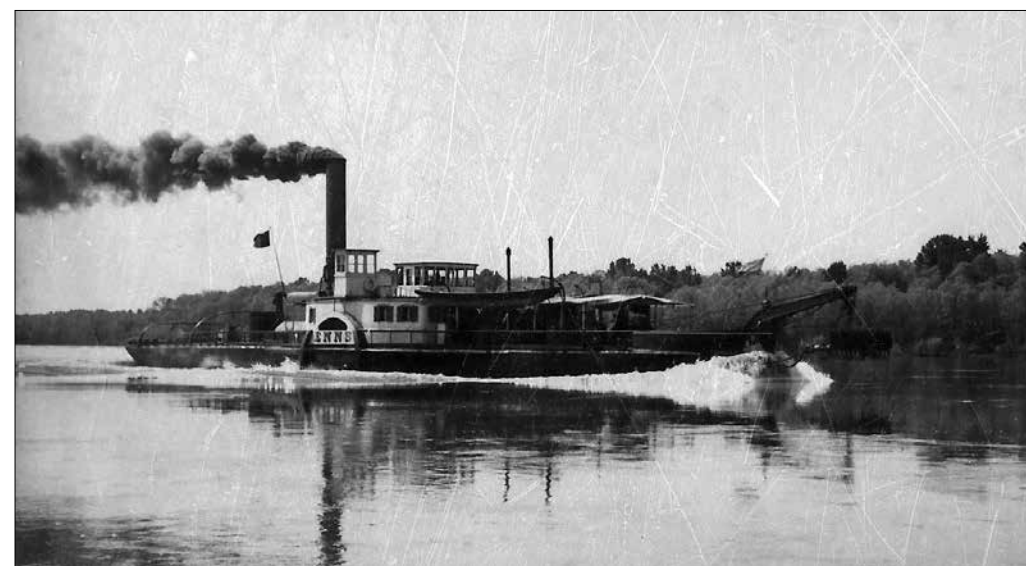
Említésre méltó, hogy Majláth László, Donji Miholjac földesura saját, 28 lóerős, 12 tonna teherbíró képességű gőzhajóval rendelkezett.

A két hajózási irány közül egyértelműen a Duna-torkolat felől volt nagyobb a forgalom, egyes években hat-hétszeresen meghaladva a Barcs felőli szállítási mennyiségét. Az Alpok és az Adria tartományai, országai felé tartó alföldi búza, vagy a Bulgáriából, Romániából, illetve Szerbiából származó gabona szállítása jelentette ezt a többletet. Ezt viszont rendre befolyásolták a környező országok terméseredményei vagy éppen az aktuális vámok, illetékek mértéke. A búza árának alakulása ilyenformán közvetlenül hatással volt a gőzhajóforgalomra.

A folyót járó vízi járművek télen Barcs, Eszék, Moslavina és Zaláta kikötőjében pihentek. Rendszeres kotrással érték el, hogy Barcs és Eszék lehetett a gőzösök, a kisebb hajók és a hajómalmok két nagyobb befogadója. Barcs a gőzhajózás szempontjából – részben gőzhajó-végállomásként, részben a Muráról, a Felső-Dráváról induló tutajok, kishajók célpontjaként – más szempontból is központi szerepet töltött be. A folyam teherforgalmának 60-70%-a itt ért partot. A vasúti közlekedésben ugyancsak jelentős rangot vívott ki a település: a Drávamente legjelentősebb vasúti csomópontjává vált 1868-tól 1910-ig, ahol hat irányból futottak össze a sínpárok.

A 19. század végén a Dunagőzhajózási Társaság hajói egyre nagyobb teherforgalmat

▽ Az Enns gőzhajó a Dráván



a DGT 1881-től lassan növekvő árumennyiségeket szállított a Dráván – tükrözve az országban tapasztalható gazdasági fellendülést. (A személyszállítás kevésbé volt sikeres, például a DGT-vel évente csak 2–3000 ember utazott a drávai állomások között, ezért 1900-ban végleg megszüntették az Eszék–Drávafok kikötők személyforgalmát.) 1896-ban aztán az előző tizenöt év együttes forgalmát is majdnem elérte a folyásirányban és a víz ellenében szállított áru tömege, amiben jelentős szerepet játszott a kiváló romániai kukoricatermés. A másfél évtized összesen, kerekítve 220 000 tonnás teljesítményével szemben 183 000 tonna szállítására kaptak megbízást. A következő években újra az 1881 előtti mennyiségek közelébe esett vissza az áruforgalom, kivéve 1908–1913 időszakát. Drávaszabolcs ekkoriban a híd melletti rakodó révén vett részt a gőzhajók közlekedésében: a Villányi-hegység mészkövet vitték tovább a hajósok a folyamszabályozási munkákhoz.

Az első világháború jelentősen csökkentette a drávai gőzhajózást. A határfolyóvá vált Dráva szabályozatlansága miatt gázlók akadályozták a hajókat. Ekkoriban Drávaszabolcs vált a megmaradt hajóforgalom fő fogadóójává: a szállítások fele itt bonyolódott.

Vízimalmok a Dráván, csárdák a parton

Megérdemli nagyobb figyelmünket egy sajátos vízi létesítmény – ami mai szemmel nézve a megújuló energia használatának ékes példája volt évszázadokon át Európa folyóvizein.

A Dráva hajózását a *gátasmalmoknál* sokkal jobban befolyásoló hajómalomokat erősen megvasalt, a fenékre belevert, fából faragott *malomszegekhez* kötötték az úgynevezett *cöjtökekkel*, *cetykékekkel* vagy *cejtékekkel* – utóbbi veszökből font, kövekkel, földdel megtöltött köteleket jelentett. Mária Terézia még 1772-ben megtiltotta a hajókat veszélyeztető a cöjtök és a malomszegek használatát, helyettük vasláncot és vasmacskát írt elő. Ezt a rendelkezést azonban lényegében figyelmen kívül hagyták – mind a molnárok, mind a hajósok. A 19. század közepén a hatóságok újra engedélyezték a tiltott eszközök használatát.

Az 1888-ban megjelent *Magyarország története II. József korában* című munka így ír a folyón sokfelé feltűnő úszó vízimalmokról: „*Ugyanannyi panasz van a sok malom ellen, mely folyamoknak hajózásra legalkalmasabb részeit elfoglalja. Elhelyezésükben semmi rend, majdnem lehetetlen, hogy a hajó beléjűk ne ütközzék. Különösen a Dráván számosak és veszedelmesek.*”

▷ Vízimalom
Eszék környékén
1910 körül



A már az ókorban is használt hajómalomok a vízimalmok egyik típusát jelentették. Egyik fajtájuk a folyóvízhez telepített patakmalom, a másik az úszó szerkezetre telepített, helyváltoztatásra képes, mai szóval mobil hajómalom. A római Marcus Vitroviolus Polliótól tudjuk, hogy mindkét típust használták már a rómaiak. Hajómalmokról először egyértelműen Prokopiosz görög történész sorai tudósítottak, aki szerint 537-ben a gótoktól fenyegetett rómaiak a Tiberisen horgonyzó dereglyékre telepítették a hadsereget liszttel ellátó vízimalmaikat.

A magyarországi oklevelek 1002-től említik a vízimalmokat. Ezek a Dunán, Buda várának környékén tűnhetnek fel először – legalábbis Poson kanonok 1292-es feljegyzései erről adnak hírt. Evlia Cselebi török utazó 1660–1664 között Magyarországon járva ugyancsak beszámolt az általa több városban megfigyelt hajómalomokról.

„*A folyam közepén itt-ott szigetek vannak szívgyönyörködtető csalitokkal, gyümölcsstermő és vad fákkal. Továbbá imitt-amott láthatók a keresztény lakosok igen különös szokás szerint épített malmai, amelyek bent úsznak a sodrásban, anélkül, hogy látni lehetne, hol vannak kikötve a parthoz, tehát le vannak horgonyozva. Egy sorban 10, 15, némelykor 20 is úszik egymás után. És ezek úgy vannak szerkesztve, hogy az egyik oldalon van a molnár házikója deszkából, a másik oldalán a malom, a kettő között pedig forog a vízikerek. Ilyen malmoknak kétszer is, egyszer este, másszor hajnaltajt nekifutottunk a hajósok figyelmetlensége miatt, ami pedig oly rémületes recsegés-ropogással járt, hogy azt hittük, mindjárt elsüllyedünk a hajóval együtt, ami be is következett volna, ha a hajó orránál erősen meg nem lett volna vasalva, és ha a molnár tüstént le nem vágja a malmot a horgonyról, amely malommal egybegabalyodva még jó darabig haladtunk együtt.*”

Johann Ferdinand Auer naplója 1664-ből
Márton László fordítása (A Dunánál, 2002. május, június)

Az 1700-as évek végén készült első katonai felmérés térképén már számos, csillagszerű alakzat testesíti meg a Dráván kikötött, úszó malmokat. Drávapalkonya egyik helytörténésze, Kovács Sándor ugyanebből az időszakból tárt fel községe és Szaporca egyházi irataiból való feljegyzéseket a környék molnáiról vagy tájnyelven *mónáiról*, malmairól és malomtársaságairól – egészen a 19. század végéig. A falusi emberek a 18–19. században igencsak otthon voltak a fa megművelésében, így a drávai molnárok is főként maguk készítették vízi szerkezeteiket.

Az 1828-as *Conscriptio Regnicolaris* elnevezésű adóösszeírás számos korabeli adatot megőrzött. Baranya vármegyéjében a Dunán és a Dráván akkoriban 19 helységben 53 vízimalom működött. A drávai hajómolnárok szinte kivétel nélkül telkes jobbágyok voltak, akik elsősorban a gazdálkodásból éltek, egyedül a malmok bevételeiből családjukat eltartani nem tudták volna. A malmok jellemzően számos tulajdonos hasznára működtek. A Drávacsehiben lévő 6 malomnak 40, a drávapalkonyai 8 malomnak 51 gazdája volt, míg a drávaszabolcsi 3 malmot 18-an birtokolták.

Az egyes településeken név szerint följegyezték az egyes tulajdonosokat (zárójelben családjuk létszáma). Csehiben: Joannes Révész (2), Joannes Révész (4), Stephanus Simon (2), Joannes Simon (5) – valamennyien jobbágyok. Két, az alsóparasztsághoz tartozó zsellér, Mattheus Simon (4), Samuel Révész (3) is a hat úszó szerkezet tulajdonosai közé tartozott. Ők malmaik helyét gyakran változtatták, a javítások költségeit és a földbirtok használatáért fizetett árendát is maguk fizették.

Dráva-Palkonyán négy malmot működtetett, gyakran a Szlavón Királyság partján üzemeltetve azokat, 19 helybelivel közösen négy jobbágy: Abel Nagy (3), Franciscus Pál (4), Josephus Dömös

(2) és Daniel Dömös (5). Két jobbágnak, négy másik helybelivel, két, jövedelmet nem hozó malom volt a birtokában: David Toth (4), Abrahamus Toth (3). Két malom működtetésével foglalkozott 24 palkonyai és környékbeli lakossal együtt Abraham Varga (6) és Matthias David (3) jobbágy.

Dráva-Szabolcson három jobbágy nevét említi az összeírás: Samuel Hittze (2), Daniel Solyom (4) és David Jaksa (6) három, állandó jövedelmet nem hozó malmot működtetett 15 helybeli tulajdonostársával.

„Dráva malma ki van kötve a partra,
A jágerok puszkája nem fog rajta,
A hány golyót lő a pandúr feléje,
Elteszi azt mind szépen a zsebébe.”

Részlet a Juhász Andris somogyi betyárról szóló nótából
Vasárnapi Újság, 1873. május 25.

A sok malom gyakran egész malomfalut képezett. Dráwapalkonya mellett Drávaszabolcs, Gordisa és más ormánsági és szlavóniai községek környezetében épültek ki úszómalom-csoportosulások. Eszéknél háromszáz vizen lebegő szerkezet őrlötte a gabonát a Dráván a régiek elmondása alapján. A bellyei uradalom 1883-ban keltezett leírásában található még egy információ a malmok elhelyezkedéséről: „A Karasicza kisebb hajók számára szintén elég jó vizuit gyanánt szolgálhatna, ha a rajta fennálló malmok zsilipjeikkel akadályt nem képeznének.” Éjszaka tökmagolajjal töltött mécsesek világítottak a malmokon, jelezve a hajósoknak a veszélyt.

▽ Drávai vízi világ a folyó felső szakaszán (a háttérben hajómalmok) Az utolsó malomfalu a mai drávaszabolcsi hídtól északra, mindössze egy kilométerre dolgozott a folyón. A valamivel több, mint tíz úszómalom közül az utolsót a huszadik század harmincas éveiben vették ki a vízből. Ennél valamivel följebb, a palkonyai Ravica-Satyorica mezőrészek találkozásánál, az úgynevezett Vesszős sarkán (akkoriban ott folyt a folyó egy ága) egy ennél jóval nagyobb malomfalu is lebegett a Dráván a 19. század utolsó harmadában.



A malmok melletti partrészen apró, fehérre meszelt kunyhók álltak, közöttük a sással, náddal fedett molnárok csárdája, vagy később Szániel-csárda, amit egészen az 1920-as évekig működtetett a névadó család. Az épület fala vesszőből készült, amit kívül-belül sárral borítottak és fehérre meszelték. Itt, a vendégek által letaposott padlójú, száz négyzetméteres épületben töltötték idejüket, ettek-ittak a lisztjükre várakozó örletők és a túlpartra induló, disznóikat makkoltatni szándékozó kanászok. A főzés során keletkező füstnek egyszerűen egy lyukat vágtak a tetőn.

A jószágok tulajdonosai a fal mellé terített szalmán aludtak, míg disznóknak – itt és a többi környékbeli csárdában – külön aklokat építettek, hogy gazdáik állataikat biztonságban tudva, nyugodtan várakozhassanak az átkelésre. A lovak pihentetésére fedett, de nyitott szint építettek jásszollal. Egy közeli gémeskútból nyerték a vizet az állatok itatásához. A kocsmá általában télen leégett, de amíg szükség volt rá, újjáépítették.

Több hasonló fogadó működött ekkoriban errefelé, például a Ravicza-dűlő területén állt 1884-ben a Raviczai-csárda, a túlparton pedig a Hobogyi-csárda csalogatta az éhező-szomjazó atyafikat. A palkonyai rakparton összesen hat vendégfogadó látta el az idesereglőket.

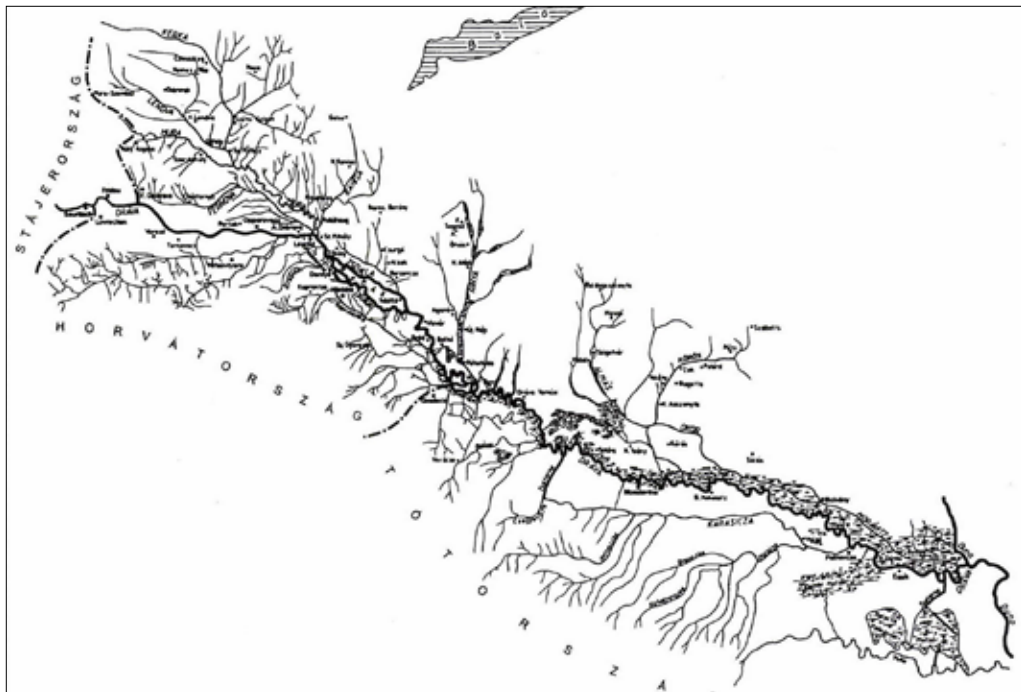
A 19. század első felében még nagy tölgyesek keretezték a Dráva útját, a tölgyek kivájt törzséből készítették a *dudut* – aminek máshol *bodony* vagy *buduc* volt a neve. Ezt részben a könnyen beomló, úgymond *fósóhomokba* mélyített kutak béléseként (a korhadó duduk vagy *buduk* gyakran elrontották az ivóvíz minőségét), részben a malmokat tartó úszó konstrukciókban alkalmazták. A 6–10 méteres tölgyrönkökből összerótt *dudusmalom* végezte a gabonafélék őrlését. Később, a század közepétől a fák elhamvasztásával készített hamuzsír iránti fokozott igény miatt a tölgyesek nagyon megfogytak. A malmokat ettől kezdve csónakokra, *kerepekre* építették, és a szerkezeteket ezután *kerepesmalmokként* említették.

Az első országos statisztikai adatunk 1863-ból származik az úszó malmok számáról – ekkor 4301 efféle szerkezet hajózott vizeinken. A gőzmalmok megjelenése után, a huszadik század húszas-harmincas évtizedeiben tűnt el végleg az utolsó hajómalom a Dráváról.

A Dráva szabályozása

A dél-baranyai folyómente továbbra is mocsaras, patakokkal szabdalts terület volt a 18. század végén. Tervszerű gátépítést először Somogyban, a 18. század második felében végeztek partjain közmunkában. A szlavóniai oldalon hasonló munkálatok révén épült ki gátrendszer. 1740 és 1750 között létezett a Drávai Gátetegyet, amely az érdekelt birtokosokat tömörítette. Az egylet Drávaszabolcstól Dárdáig épített az alacsony partokon töltést, amit 1770-ben Drávatamásiig hosszabbítottak meg. A legnagyobb árvízet ekkor tájt 1780-ban jegyezték föl.

1784-től, immáron II. József idején, a Mura torkolatától lefelé 62 átvágással egyenesítették ki a síkvidéken kanyargó folyó medrét. 75 km-rel rövidítették így meg a víz útját – bár a folyó többször elmosta a nem eléggé átgondoltan létrehozott műveket. A kalapos király 1788-ban Vízügyi és Építészeti Igazgatóságot alapított a drávai árvizek hatását csökkentő vízepítési munkák ellenőrzésére. 1789-ben gróf Erdődy László saját hajóján hajózott lefelé a Dráván Laurichtól Zimonyig, és tervet dolgozott ki a folyó hajózhatóvá tételére.



△ A Dráva a 18. században (T. Mérey alapján) Gróf Széchenyi Ferenc 1798-ban Somogy megye főispánja lett, s ezzel együtt a Duna és a Dráva (egyben a Mura) szabályozásának királyi biztosa is. A főnemes nagy támogatója volt a Dráva szabályozásának.

Baranya vármegye kisgyűlése 1812-től foglalkozott a drávai hajózóút és a töltések állapotával, és elrendelte a rendszeres figyelést. A bal parton már 1810-ben összefüggő töltés védte a települé-



▷ Az 1827-es árvíz által elöntött terület (szaggatott vonallal jelölve)

seket az áradástól — Drávasztárától Dárdáig. Baranya és Somogy 1819-ben egyezett meg az árvíz-védelemről. Bódai „Ferencz” jellemezte így a helyzetet *Baranya Vármegye Topographiai és Históriai Leírása* című, 1820-ban kiadott írásában: „A’ Dráva éri Baranya Vármegyét Szőlös nevű Helységnél, s az egész Megyében lapályságon utaz. Kártételei ellen erős töltések készítettettek; de a’ mellyeken még is ottan által ront, és sok károkat téveszen a’ víz mellyéki Lakosoknak.”

A legnagyobb feljegyzett árvíz 1827 nyarán tette próbára a Dráva vidékét. A gátat Drávagárdonynál átszakító folyó kilométerekre behatolt a síkon: Sellyén, Vajszlón túl (a két település és közvetlen környéke szinte szigetként emelkedett ki az árból), illetve Siklós, Beremend határáig terjedt az elöntött terület. A hatalmas vízmennyiség Dárdánál talált magának utat vissza a mederbe. Az áradás után helyezték el az első vízmércét a folyón Eszékenél.

„... a Dráva nem is az az emberséges ellenség, a ki a Duna vagy a Tisza, hogy csak azt rombolná, a mi ellene áll. A Dráva nagy anarkhista. Mélységeket túr a sík földön; egyik partról a másikra ragadozza az erdőket; legkedvesebb mulatsága az, hogy a kiszaggatott tölgyfákat fejjel lefelé bukattja a maga legmélyebb örvényeibe; koronáikat beássa a fővénybe, míg a felszínen maradt gyökerekkel esztendőkön át eljátszik; éjjel mosdatja, nappal szárítgatja. A politikába is beleavatkozik, s összeveszti a horvát urakat a magyar urakkal. Egyszer egyik országból vág le egy szeletet, máskor a másikkól. Hiába ássátok le a határkarókat.”

Baksay Sándor: A király futása. Vasápmapi Újság, 1892. november 21.

A történetek miatt már októberben a helyszínrre érkezett a Dráva szabályozásával megbízott királyi biztos, Skerletz József. Vezetésével elhatározták, hogy 1828 tavaszán munkához látnak. A só árának felemelésével biztosították a szabályozáshoz elengedhetetlen 500 000 napszámnyi munka szükséges fedezetét.

1833-ban felállt — bár 1848-ban megszűnt — a Császári és Királyi Drávaszabályozási Bizottság, amely a kanyarulatok átmetszésével szándékozott orvosolni a gondokat. Zalátától Dázsönypusztáig egy majdnem egyenes szakaszt hoztak létre így — 9600 napszámnyi kézi munkájával. A Dráva egyik ekkor lecsapolt medrében folyik ma Drávapalkonyánál a Fekete-víz. Haas Mihály is utal a munkálatokra: „A’ Feketeviz Gordissán alul legujabban kezdetett szabályoztatni.” A töltésképzési munkálatok 1838-ra fejeződtek be.

A térség kisvizeinek rendezését is megkezdtek: 1839. április 4-én, a siklósi várban alakult meg a Fekete-víz Leccsapoló Társulat — nem sokkal a Pécsi-víz szabályozására 1836-ban életre hívott szervezet után. A kör és későbbi utódai 1 000 000 m³-nél több földet rendeztek gátakba, töltésekbe a térség vizeinek megzabolására a neves vízmérnök, Beszédes József tervei alapján.

1841-ig a Pécsi-víz és több patak vize Kórósnál találkozott. Innen az Egerszegi-vízzel egyesülve, a Kórós–Rádfalva–Diósvizlő-vonaltól délre elhelyezkedő berkesen át, az akkor létező kovácshidai vízimalom mellett folyt a víz Drávaszabolcs–Gordisa felé, a jelenlegi Gordisai-csatorna vonalán. De ebben az évben a siklósi uradalom vízrendezésbe fogott, a leírt útvonalon kitisztították a medret. Így a víz akadálytalanul juthatott el Gordisáig és folytathott bele a Mattyi-tóba és a Holt-Drávába. Ez a csatorna főként az Egerszegi-víz levezetésére szolgált, a többi vízfolyást a Pécsi-víz mai alsó szakaszába, innen pedig a Fekete-vízbe juttatták. Azonban e megoldás révén, magas vízállásnál Matty és Gordisa határát árasztotta el a víz.

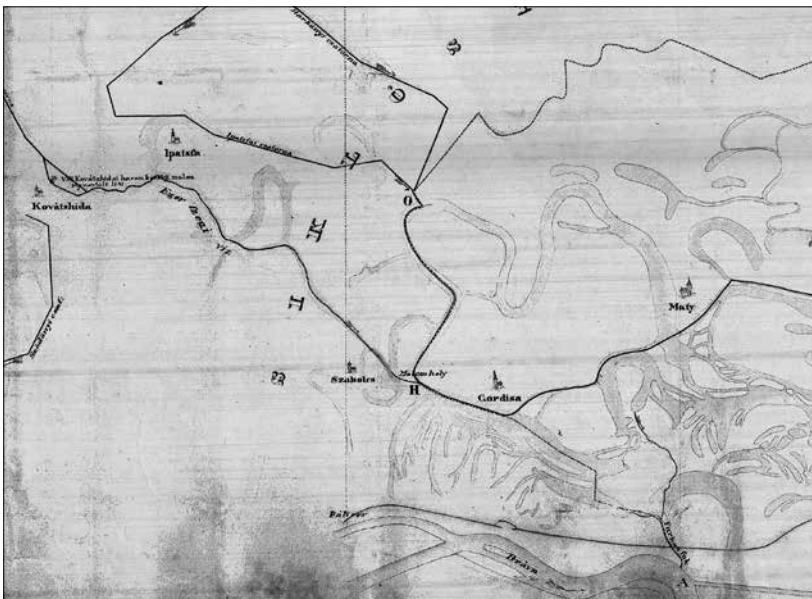
Mindezek komoly összeütközést váltottak ki a községek, valamint a siklósi és a dárdai uradalom között. A vita eldöntésében a megyei közgyűlés töltötte be a bírói szerepkört. 1844-re született

▷ Drávaszabolcs környéke egy 1833-as baranyai térképen



meg a döntés, és az Egerszegi-vízet Gordisánál zsilippel vezették bele a Drávába. Az akkori, erősen csapadékos tél próbára tette és jelesre vizsgáztatta a megoldást. (Az Egerszegi-víz medrének utolsó szakaszát 1934-ben a Dázsony-Dárdai Ármentesítő és Belvízlevezető Társulat alakította át és helyezte a mai helyére, Drávapalkonya és Drávaszabolcs közé, ahol a vízfolyás Fekete-vízbe torkollik. A korábbi meder a Gordisai-csatorna.)

Össességében elmondhatjuk, hogy az 1827-es árvíz után csak mintegy három évtizeddel erősítették meg jelentősebben a Gordisa alatti gátakat.



▷ Az Egerszegi víz szabályozásának térképéből, 1843-ban

Az 1896-tól a Fekete, Pécsi és Egerszegi Vízelecsapoló Társulat néven működő szerveződés alapszabályából idézve az egyik vízfolyás, amelynek hatáskörébe tartozott, „Az egyesült Fekete víz a Drávába való betorkolástól a baranyai és somogyi Fekete vizek egyesüléséig, vagyis a páli révtől a szaporczai híd feletti 45 méterig.” A társulat célja „... Ipacsfa, Szerdahely, Kovácsbida, Dráva-Szabolcs, Gordisa községek határaihoz tartozó, s a társulati árterületek közé bevont területeket, a 3. §-ban körülírt vízfolyások jókarban tartása által, a vízjogi törvény 129. és követő §-aiban a vízhasználati társulatokra körülírt hatáskör keretén belül, javítani.” Ez a társaság 1948-ig, a víztársulatok államosításáig működött.

A 19. század további szabályozási terveihez 1842 és 1846 között Wouthier Lipót királyi mérnök irányításával készítettek felméréseket a torkolattól Zákányig. A Dráva első összefüggő szabályozási elgondolása e mérések alapján 1893-ban készült el.

Az 1846-ban tapasztalt jeges árvíz a Fekete-víz torkolatánál tönkretette a partot és a töltéseket, de a korabeli védekezés összességében mégis eredményes volt. Ugyanilyen jeges ár okozott károkat 3-6 évente. Az 1891-es jeges áradás – a maiak megfelelő mértékkel mérve – 563 cm-es vízállást okozott Drávaszabolcsnál.

Pozsonyban, 1848-ban kelteződött a gróf Széchenyi István közlekedési miniszter nevéhez fűződő *Javaslat a magyar közlekedési ügy rendezéséről* című irat. A folyókról szóló részben olvashatjuk: „Szükség azért, hogy olly folyók rendezése, melyeken most már hajózás van s melyeknek szabályozása már megkezdett, hatállyal folytatassék; a többi folyók pedig megvizsgáltsanak, felmérteszenek (...)”

1855-ben Beremenden a dárdai Schaumburg-Lippe hercegi uradalom és 13 árterületi község gátgyesületet alapított a Gordisa nyugati határától Dárdáig terjedő partszakasz védelmére, a töltések karbantartására. 1871-től a nagybirtok vállalta át a fenntartást. 1889–96-ban a Fekete-víz, a Pécsi-víz és az Egerszegi-vízfolyás medrét tisztították ki. 1898-ban és 1907-ben újabb nagy árvizek vonultak le a Dráván.

„A Drávnak Barcstól a Dunáig terjedő szakaszán a folyó szabályozását ugyan 1883. évben indították meg, azonban azt még távolról sem mondhatjuk befejezettnek; miért is, ha az állam ezt a hajóutat biztosítani akarja a barcs-dunai szakaszon is tetemes befektetést kell tennie; annál is inkább, mert a Dráva rohamos folyó, mely a szabályozó műveket megtámadja, ez új meg új akadályokat teremt, tehát ez előbbiek fenntartása és az utóbbiak eltávolítása állandó felügyeletet és munkát kíván.”

Faragó Lipót: Magyarország hajózó útjai (1893)

1886-ban a Közmunka és Közlekedési Minisztérium Dráva-szabályozási terv készítését rendelte el a torkolattól Zákányig. Baross Gábor miniszter határozottan támogatta a drávai hajózás ügyét. Ettől kezdve rendszeresen gyűjtötték a folyóval kapcsolatos főbb adatokat, Dolnji Miholjacnál vízmércét telepítettek. A „vasminiszter” kevéssel halála előtt, 1892-ben az Eszéki Folyammérnöki Hivatal vezető és a Dráva szabályozásával évtizedekig foglalkozó Balogh Sándor királyi főmérnökkel hajózta végig a Drávát. 1893-ban az eszéki mérnökök a korábban készült helyszínrajzok javításával kezdték a munkát. 1904-ig tartottak a kivitelezési munkálatok, amelyekhez hol követ, hol rőzsét használtak. A 19. század végére 111 km-re rúgott Baranyában a drávai töltés hossza, ami az árvizek káros hatását csökkentette, azonban a szabályozással csak Eszéktől lefelé próbálkoztak, ami nem járt megfelelő eredménnyel.

„A Dráva-szabályozás idei programja. A Dráva-szabályozás folytatására az egységes tervek alapján ez idén százezer forintot szándékozik fordítani a földmívelési miniszter. A Barcs alatti Drávaszakaszon ugyanis annak nagymérvű elszélesedése folytán hiányzik a hajóközlekedésre szükséges vízmélység s kis vízállásnál tetemes nehézségekkel küzd a hajózás. E bajnak orvoslására már az előző évben építettek a tulszéles medret összeszorító párhuzamművet, a mely azonban rövidségénél fogva nem felel meg hivatásának. E párhuzammű meghosszabbítására szükséges a fentebb említett összegnek felerésze. A többi a már több év óta folyamatban levő Eszékalsó-városi párhuzamművek befejezése és a Drávatoroki dunai átmetszés fejlesztése veszi igénybe.”

Pesti Hírlap, 1894. február 17.

A 20. század első évében az Eszéki Folyammérnöki Hivatal „Dázsonyi védtöltés” elnevezéssel készített töltés-megerősítési terveket, amely a gordisai határtól felfelé, Szaporcáig húzódó töltések állapotának javítására vonatkozott — az 1879-es áradás vízállásához viszonyítva. Ezt a munkát végül a nulla kilométertől a drávaszabolcsi útig végezték el. 1904-ben a hivatal újabb Dráva-szabályozási tervet készítettett, ami megalapozta az első világháború kitöréséig véghezvitt szabályozási munkákat.

A dárdai Schaumburg-Lippe hercegi uradalmat 1817-ben eladta a család, új tulajdonosa a Magyar Agrár- és Járadékbank Rt. lett. Az uradalom ekkor már 56 km hosszúságú védőtöltést gondozott a Dráva bal partján, részben emiatt az új tulajdonos egységes ármentesítő társulat életre hívását kezdeményezte. A pénzintézet egyúttal az ártér tekintélyes részét felparcellázta, ahol később bácskai menekültek telepedtek meg. 1918. május 22-én, Dárdán (ma Darda) jött létre a Dázsony-Dárdai Ármentesítő Társulat Stenge Ferenc Baranya vármegyei alispán vezetésével — immáron a Nagykanizsai Királyi Folyammérnöki Hivatal illetékességi területén. Az alapító bank elnöke, Lányi Mór töltötte be a társulat elnöki tisztét. A társulat a drávaszabolcsi országúttól a Dráva-torkolatig terjedő, bal parti szakaszon kívánt működni.

„Dázsony-dárdai ármentesítő-társulat: A Drávamenti társulat területe 39,300 kat. hold, melyből 12,680 h, azaz 32% magyar és 26,620 hold, azaz 68% jugoszláv. A magyar terület felsőbb fekvésű. A társulatnak 50.6 km hosszú töltéséből 13.25 km van magyar területen; a lankai zsilip mentén 4.0 km hosszban az országhatárt ezen töltésszakasznak a vízfelől lába képezi, amely állapot ezen szakasz fenntartása és ellenőrzése szempontjából nem éppen kellemes. A társulat árvédelmi biztonsága, mivel a töltések ¾ része jugoszláv területen van, ezen szakasz védelmétől függ. A társulatrészek belvízlevezetése egymástól független.”

Tellyesniczky Jánosnak a Trianon utáni víztársulatokról szóló előadásából a Magyar Mérnök- és Építészegyletben (1925)

Erre azonban csak a szerb megszállás után volt mód. 1926 nyarán az áradó Dráváról beszámoló Pesti Hírlap említi meg, hogy nem kell „komolyabb veszedelemtől” tartani, mert az egy évvel korábbi árvíz után újjáépítette a társulat magyar árterületen lévő töltéseket. 1927-ben már siklói székhellyel adnak hírt a Melegh Dezső mattyi református lelkész vezetésével működő társulatról, amelynek alelnöki tisztjét Jakab Péter oldi földbirtokos látta el. Az igazgató-mérnök a siklói Deutsch Valér volt. 1928-tól a megnevezés Dázsony-Dárdai Ármentesítő és Belvízlevezető Társulatra módosult. Az 1931-es kötetből derül ki először, hogy zetényi Csukás Endre drávaszabolcsi lelkész — korábban nemzetgyűlési képviselő, közéleti ember — vette át az elnöki tisztséget.

1933-ig 37 km belvízcsatornát és 90 km az árteret keresztező, úgynevezett külvízcsatornát építettek. Az ártér a lecsapolás hatására fejlődésnek indult: megszűntek a szűnyogbirtalmat

megalapozó belvizek, megkezdődött a közlekedési hálózat fejlesztése. A társulat 1941-ig 20,5 km árvédelmi töltést és 248 km csatornát épített.

A Nagykanizsai Folyammérnöki Hivatal 1931-ben újfent szabályozási tervet készített az ország-határtól Barcsig. A Kofranek Vendel hivatalvezető nevéhez fűződő törekvés szerint Drávaszabolcsnál 180 m-es szabályozási szélességet tűztek ki.

1943-ban a régi nevén alakult meg Dárdán a Dázsony-dárdai Ármentesítő Társulat, amelyhez már 1941-ben kinevezték Vágó Viktor miniszteri biztost, és aminek éppúgy Dános Valér volt az igazgató-főmérnöke, mint a régi néven tovább működő szervezetnek. A „magyar királyi földmívelési miniszter” határozott a siklói és a dárdai székhelyű társaságok egyesítéséről, és 1945. augusztus 5-ig kinevezte miniszteri biztossá dr. Dányi Dezső nyugalmazott minisztériumi osztályfőnököt. Egyben „a miniszteri biztos mellé állítandó véleményező bizottság elnökévé pedig zetényi Csukás Endre ref. lelkész, siklói lakost kinevezte, s neki az egyesítés folytán megszűnt eddig Siklóson székelő Dázsony-dárdai ármentesítő és belvízlevezető társulat elnöki tisztében hosszú időn át kifejtett érdemes és eredményes munkásságáért elismerését nyilvánította.”

Ez a társulat is az 1948-as államosításig létezett önállóan. Vagyonát és dolgozóit — az örökséget rosszul hasznosító — Országos Vízgazdálkodási Hivatal vette át. Miközben a Dráva hullámai egyre magasabban ostromolták a töltéseket, a szervezet elhanyagolta a felújítást, és a létrejött termelőszövetkezetek sem jó gazdaként bántak a gátakkal. 1951-ben Drávaszabolcsnál 526 cm-en tetőzött az újabb gátakat elmosó, csak a régi megyei töltésekkel megállított árvíz. Az 1953-ban megalakult Országos Vízügyi Főigazgatóság építtette csak újjá a gátakat — immáron az 1951-es vízállás alapján. Megerősítették a Fekete-víz és az Egerszegi-csatorna töltéseit, és 19 km-es nyári gát épült Drávaszabolcs és Vejti között.

A második világháborúban új jelentőséget nyert a Dráva — utánpótlást, ásványkincseket, gabonát szállítottak rajta. Ebben az időszakban épült a beremendi cementgyár drávai rakodója.

A II. világháború után a folyót és környékét lezárták, határvezetéte nyilvánították, a hajózás megszűnt. 1958-ig egyik parton sem épültek szabályozási művek. Az ellenségnek tekintett déli szomszédok is szenvedtek a nagy árvizektől, ezért 1951-ben felvetették a közös folyószabályozás lehetőségét. Jugoszlávia és Magyarország 1955. augusztus 8-án alakította meg az Állandó Magyar-Jugoszláv Vízgazdálkodási Bizottságot.

1960–73 során összesen 20 kilométernyi folyószakaszt szabályoztak. 1963 végén, a hídroncsok és az aknák eltávolítása után kezdték meg a munkát Matty, Gordisa és Drávaszabolcs határában, a folyó úgymond legkényesebb részén. „Itt olyan éles kanyarokba ível a meder, hogy nem képes elvezetni nagyobb tömegű vizet, s mindkét oldalon előtéssel fenyegeti a környéket, partszakadással az árvízvédelmi töltést” — írta a Nép-szava. Ezen a szakaszon egy mellékből kialakított új mederbe terelték a Drávát, 1965-ig. A jugoszlávok elzáró gátat, a magyarok kőből készült védővonalat építettek a szabályozás során. Épp jókor, mert az 1965-ös árvíz nagy próbatételt jelentett mindkét parton.

1966–67-ben a bal parti töltések kezelői jogát átvette a Dél-Dunántúli Vízügyi Igazgatóság, és 1966-ban megfogalmazták a Fekete-víz vízyűjtőjének talajvédelmi és vízrendezési tervét, amihez

▽Tudósítás a jugoszláv-magyar vízügyi tanácskozásról a Dunántúli Naplóban (1968)



hasznos korábban nem volt Magyarországon. A Pécs, Kadarkút, Drávafok és Drávaszabolcs települések által meghatározott négyzetben 614 000 000 forintból valósították meg a tízéves programot.

1971-ben a két fél megjelentette a 236 fkm-nyi szakaszra szóló I. Dráva Vízrajzi Atlaszt. Ugyancsak 1971-ben a Dráva a folyami hajózás szempontjából elhanyagoltnak számított, bár egyre több érvelést hoztak fel a vízi szállítás újraindításáért. 1972-ben viszont megegyezés született Jugoszlávia és Magyarország között arról, hogy a Dráva a torkolattól a 198 fkm-ig, vagyis Bélavárig nappal hajózható.

A huszadik század legnagyobb, több árhullámot produkáló drávai árvize, az 1972-es jelentősen akadályozta a drávaszabolcsi híd építését, és komoly árvízvédelmi munkákat igényelt 21 településen. Baranyahídvég, Drávafok, Drávasztára, Drávaszabolcs, Felsőszentmárton, Kémes, Sellye és Vejti termelőszövetkezeteinek együttes kára 45 millió forint volt, míg a Bogádmindszenti Állami Gazdaság 42 millió forint kárt szenvedett. A 87 millióból 36 milliót az Állami Biztosító kifizetett, és állami támogatás is hozzájárult a viszonyok rendezéséhez.

Részben az 1972-es árvíz tapasztalatai alapján, 1974-ben a VITUKI és a Zágrábi Hidrogeológiai Intézet közösen dolgozta és adta ki a Dráva általános szabályozási tervét 238 km-nyi folyószakaszra Magyarország és Jugoszlávia között. A drávaszabolcsi részt is magába foglaló folyószakasz szabályozását 1978-ban fejezték be, bár 1981-ben ismét megerősítették a község melletti töltéseket. 1979-re a vízügyi igazgatóság megépítette a 13,5 km-es majláth-pusztai gátat, a Fekete-víz jobb partját is töltéssel magasították meg Cun-Szaporca térségéig.

▽ A Szirén turistacsoportot visz a folyón



◁ A 2014-es nagy árvíz elöntötte a kikötő környékét

Ugyancsak 1979-ben tűzték ki a hajózóutat a Drávaszabolcsot is magába foglaló folyószakaszra, de a hajózás csak 1990-ben indult meg. Drávaszabolcsra 1996-ban indult első útjára az azóta is közlekedő, turisztikai feladatokat ellátó Szirén hajó. A harkányi Főrizs Sándor által alapított Tour-Chance Kft. vízi járműve egyszerre 45 főt vihet magával a festői vidék és a Duna-Dráva Nemzeti Park élővilágának megismerésére.

1994. június 10-én, a délszláv háború után Magyarország és Horvátország Pécsen vízgazdálkodási együttműködést kötött, amelynek révén komplex szemlélettel zajlik a folyó állapotát befolyásoló munka.

Napjainkban a folyó felső szakasza szabályozatlan, a korábbi évszázadok kanyargós képét mutatja, míg Barcs után viszonylag szabályozott. A folyó állapotfelmérése, légi felvételezése után, 2005-ben jelent meg a magyar és a horvát fél együttműködésével elkészült második Dráva-vízrajzi atlasz.

2013-ban fejezte be a Dél-Dunántúli Vízügyi Igazgatóság a Dráva folyó bal parti, 19,83 km-es töltésmagasítását, európai uniós program keretében. A Drávaszabolcs-Kémes Öblözet Projektben belül többek között a drávaszabolcsi árvízvédelmi központ főépülete, a szomszédságában álló munkásszállás, valamint a község gátörtelepe újult meg. Az összesen 3,2 milliárd forintos munka révén 12 település árvízi biztonsága javult.

„Hazánk számára a Dráva olyan természeti kincs, amelyhez hasonlóval kevés ország dicsekedhet. Fontos, hogy az ilyen és ehhez hasonló természeti és környezeti értékeiket megőrizzük. Ahhoz azonban, hogy tisztában legyünk az értékeinkkel és azokat meg is tudjuk óvni, ismernünk kell, és adatokkal kell róla rendelkezni. Hogy ezen célunk minél tökéletesebben megvalósuljon, igyekezzünk a vizsgálatainkat is a továbbiakban ennek megfelelően alakítani.”

Dolgos Gergely: Kiváló és jó élőhelyek minősítése és kiválasztása kémiai paraméterek alapján című előadásából, Az EU Víz Keretirányelvének bevezetése a Dráva vízgyűjtőjén című tudományos tanácskozáson. Pécs, 2002. február 12.

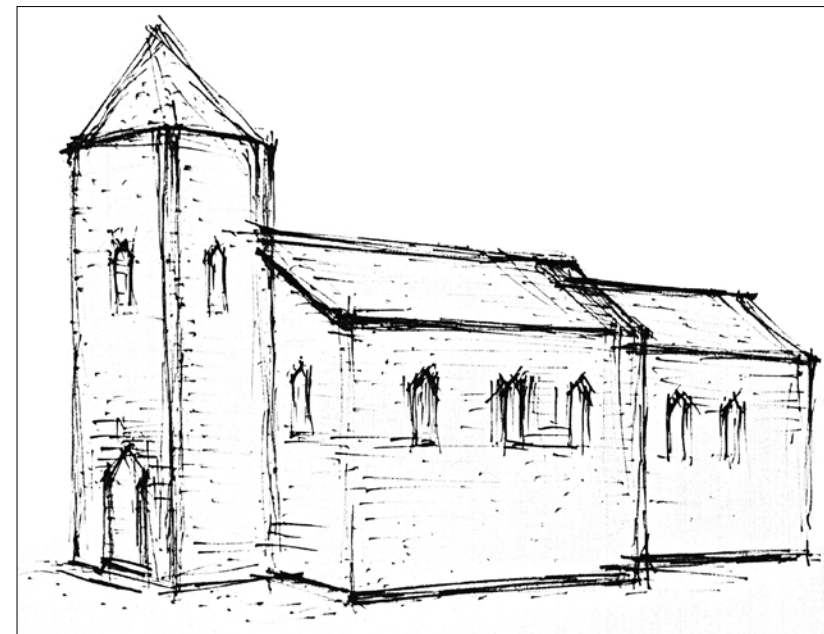
**„Ezt a helyet, mely már század óta áll itt.
S hozzá nőtt a lelkünk,
Ezt a szent helyet mi fenntartjuk halálig!”**

Csukás Endre: Ima templom évszázados ünnepén (1903)

► Egyházak, templomok Drávaszabolcson

Az első században görög származású keresztények jelentek meg Pannóniában, ám a 2. századtól már keresztényüldözésekről számoltak be a történetírók. A 4. század elején nyert létjogosultságot a kereszténység a Római Birodalomban, s engedélyezték híveinek a szabad vallásgyakorlást. 394-ben Theodosius császár államvallássá tette a katolikus kereszténységet, és követésére kötelezte a rómaiakat. Sophianae városában és környékén is nagyobb létszámú keresztény lakosság élt a negyedik században – Pécs festett sírkamrái különleges emlékei ennek az időszaknak.

A mai Dunántúl keleti részét jelentő Pannonia Valeria tartományt az ötödik század elején a hunok foglalták el, s emiatt a teljes társadalmi rendszer összeomlott. A népvándorlások évszázadait követően, az avarokat legyőző frankok közvetítésével érkezett meg újra a kereszténység a 8–9. században a mai Baranyába. Az Európa atyjaként is emlegetett I. Nagy Károly császár a salzburgi püspökséghez



◁ Az iszrói templom
Jezerniczky Ferenc
állami mérnök 1865.
július 5-én, a romok
elbontásakor készült
rajza alapján

csatolta a megye térségét. A honfoglaló magyarok megérkezése rossz hírt jelentett a papságnak, mert az akkor még pogány törzsek sok templomot leromboltak és számos papot megöltek.

Dr. Kecskeméthy Zoltán harkányi és Kovács Sándor drávapalkonyai helytörténész kutatásai szerint 948 és 1054 között épülhetett fel a Drávaszabolcshoz közeli Isztró (Iztró, Izró, Oszró, Iszró) településen az a szerzetes rendház, amit a Zabó (Szabó) nemzetség alapíthatott. A tizedik század közepén létrehozott templomerőd a bizánci görögkeleti egyház befolyását mutatta, feltehetően görögök emelték. Ezt az elméletet megerősítették a templomrom 1865-ös lebontásakor a falak festékrétegei alatt talált jellegzetes szentképek.

Egy 1177-es oklevél a bőközi Isztrót a Kán nemzetségbeli Péter spalatói érsek uradalmához tartozó falvak közé sorolta. Az okiratot Farkas prépost, Péter lector (olvasó), Jurkó kántor, Theodor custos (néhány kolostort magába foglaló, kisebb rendi körzet vezetője) és Vencel dékán írta alá.

Az 1332-es pápai tizedlajstrom római katolikus templomos helyként említi Isztrót.

Luther Márton 1517. október 31-én tette közzé 95 tételét Wittenbergben — ez a nap a reformáció kezdete. Magyarországon, ahová már egy-két év múlva eljutottak Luther eszméi, Baranya, ezen belül Siklós volt a reformáció egyik kiindulópontja. 1519-ben tizenhét éves Perényi Péter, aki apja, Imre halála után siklói várúr, koronaőr és erdélyi vajda lett. A főúr udvari papja, a múlt félhomályába vesző reformátor, Siklói (Szilvási) Mihály révén ismerkedett meg a protestantizmussal. A valószínűleg a baranyai Szilvás községben született pap már az 1520-as években a protestantizmust hirdette — először a Dráva bal partjával párhuzamosan, majd a század közepétől Újhelyen (Sátoraljaújhelyen), a Perényiek másik birtokán. Így megalapozott a helyi hagyomány, hogy a siklói és számos környékbeli gyülekezet egyidős a hazai reformációval. Siklói Mihály a városban és attól nyugatra, egészen Barcsig egy sor ekléziát (vagy a korabeli megfogalmazás szerint egyházat) hívott életre az 1520–30-as években. A 20. század közepének lekipásztorai 1550 közelébe tették a drávaszabolcsi gyülekezet keletkezésének évét.

Nem tudjuk, pontosan mikor, de ugyancsak Siklóson lett rektor, iskolamester ebben az időben Sztárai Mihály, egy másik nagy hatású baranyai reformátor. Perényi Ferenc, Péternek a szultánnál túszként tartott fia 1541-ben tért haza, Sztárai ekkortól volt nevelője. 1543-ban már együtt jártak Páduában, az egyetemen, ahol Ferenc szabadulásának történetét is megírta tanítója. A délszláv nyelveket ismerő, volt ferences szerzetes főként Alsó-Baranyában hívott életre — saját, sokat idézett állítása szerint — 120 ekléziát Luther szellemében. Munkájával megerősítette a korábban létrejött baranyai gyülekezeteket is. 1544-től Laskón volt prédikátor Sztárai Mihály, aki 1551-ben lett az alsó-baranyai egyházmegye esperese, majd 1553 és 1558 között tolnai esperesként szolgált. (Ekkoriban Tolna térsége a felső-baranyai egyházmegyéhez tartozott.) A prédikátorságban 1554-ben őt váltó Szegedi Kis István már a helvét vagy kálvinista irányzat hirdetője volt.

1550-től Isztró Ipacsfával (Ipaczfalva) együtt Teremhegyi Byka András birtoka lett, aki a templom kegyuraként a tizedet Paulus plébánosnak fizette. A pap mellett oltárigazgató, lényegében káplán működött. A plébános négy év múlva a szétszéledő, részben Ipacsfára költöző lakossággal távozott a folygújtott és lerombolt templomból, ahogy Martinus pap és György deák is. Ettől kezdve a katolikus egyház nem folytatta tevékenységét a Dráva vidékén. (A pápai levéltárban fennmaradt levél szerint Baranyában három katolikus pap maradt.)

Ipaczfalvy Martinus, aláírásának tanúsága szerint, 1576-ban részt vett a hercegszöllősi kánonok megszövegezésében — már a protestáns hit követőjeként. Az ő neve 1581-ben a wittenbergi egyetem hallgatóinak névsorában is feltűnt.

1554-ben választották meg a baranyai és a tolnai protestáns lelkészek Szegedi Kis István laskói prédikátort első püspökké. A később Alsó-Dunamelléki néven kibővült egyházi kerületből 1608-ban kiváltak a baranyai református gyülekezetek, ám 1714-ben ismét csatlakoztak. A továbbiakban beszéltek „felsőbaranyai” és „alsóbaranyai” egyházmegyékről.

„1521-ben a Bodrog mentiben való Eklésiákat, nevezetesen Sátorallya Újhelyt reformálni kezdték Szilvási Mihály Sátorallyai Pap, és Siklói Mihály a Perényi Péter udvari Papja. (...) Sztárai Mihály a Száva, Dráva, és Duna mellyéki Tartományoknak Református Reformátora és Baranyai leg-első Ref. Püspök, hét esztendő a' latt 120. Ref Eklésiákat állított-fel azokon a' vidékeken.”

Tóth Ferenc: A Magyar és Erdély országi protestáns ekléziák históriája (1808)

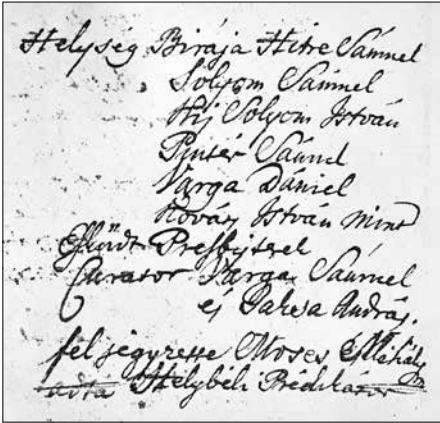
„Sztárai Mihály, (pályája 1540-1574.) Előbb ferences barát Kopácsival Patakon, majd Perényi Péter udvari papja Siklói után, aztán laskói prédikátor (1541.) alsó Baranyában, s a török hódoltságban a Drávamellék egyik legtevékenyebb reformátora, 7 év alatt 120 egyházat reformált, kellemes hangjával és szép énekeivel seregestől vonta a híveket a tisztább tan mellé.”

Balogh Ferenc: A magyar protestáns egyház története (1872)

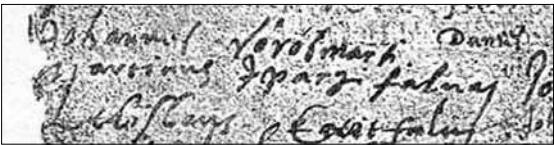
A 17–18. századi helyi egyházi életéről Mózes Mihály drávaszabolcsi lelkész 1816-os és Balogh Sámuel gordisai prédikátor 1817-es feljegyzéseiből tudhatunk meg néhány részletet. Egy ideig a két eklézsia élete szorosan összekapcsolódott. Az 1600-as évek elején Drávaszabolcs még „Mater Eklésia”, anyaegyház volt. 1664-ben Csapó János páli prédikátor később két évig Szabolcson élt, majd Gordisán lakott — és mindegyik településen lelkészként szolgált. Talán őt tekinthetjük az első, név szerint ismert drávaszabolcsi prédikátornak. Ekkor „...egy Iszrai nevű pusztán, a két Helység között fekvő régi Templomban együvé jártak Isteni tiszteleltre mintegy 170 esztendeig” a hívek.

Móses (Mózes) Mihály lelkész 1666-ban „... az akkori félelmetes körülállások miatt Szabolcsi Eklésiában telepedett meg, itt folytatta hivatalát 10 — tíz esztendeig, és a Háza a mostani Parochiális Ház szomszédságában lakó Datzi János örökségében volt (...).” 1674-ben szabolcsi prédikátor volt Jóvér (Jóver) Ferenc, aki a páli rév közelsége és az ezzel járó veszélyek, a vonuló katonaság miatt, a „nagyobb bátorságnak okáért” Gordisára költözött. (Balogh Sámuel őt tartotta számon Gordisa első prédikátoraként.) Távozásával a község ekléziája anyaegyház lett, „Dráva Szabolcs” viszont fiókegyházként működött tovább — és ez egészen 1796-ig így maradt.

Az istentiszteleteket tehát „Iszrai pusztán” tartották, ahová a következő települések lakói jártak: Iszró, Páli, Szabolcs, Ipacsfa, Matty, Gordisa, Drávapalkonya, Csehi, Kovácsida, Bejk (Bejke falu Gordisától északra volt), Kis Telek, Nagy Telek. (Telek falu Drávaszabolcs és Gordisa között lehetett, az 1500-as évek török összeírásai Telek vagy Farkastelek néven említik.) Szlavóniából szintén több falu lakói fordultak meg rendszeresen az iszrói templomban, ilyen volt Szent-György és a Miholjachoz



▽ Ipaczfalvy Martinusz aláírása a hercegszöllősi kánonokon



△ Az 1817-es jelentés végén felsorolt nevek

közele Podgaitz (Podgajci). Isztró települést 1694-ben faluként, két évtizeddel később már csak pusztaként tartották számon.

„Somognak és Baranyának Reformátori magokból teltek - ki: sőt ezen Vármegyék' ditsőségére azt is meg lehet említeni, hogy a' leg-nevezetesebb Országos Reformátorok születésekre nézve ide valók voltak; mint példának okáért (...) Melius Péter, Horhiban Somogy Vármegyében született. Siklósi Mihály, a' ki 1521-ben magával Perényi Péterrel, Siklós Vára' urával, a' hol ő, mint Istvánfi írja, egész familiájával lakott, és az alatta való néppel, az Evangéliomi tudomány' édességét meg-kóstoltatta, Baranyai születésű volt. Ugyan ide valók voltak még Kopátsi, Kálmán Csehi, Bélei, a' Szegedi veje, kik, valamint Siklósi-is (...)”

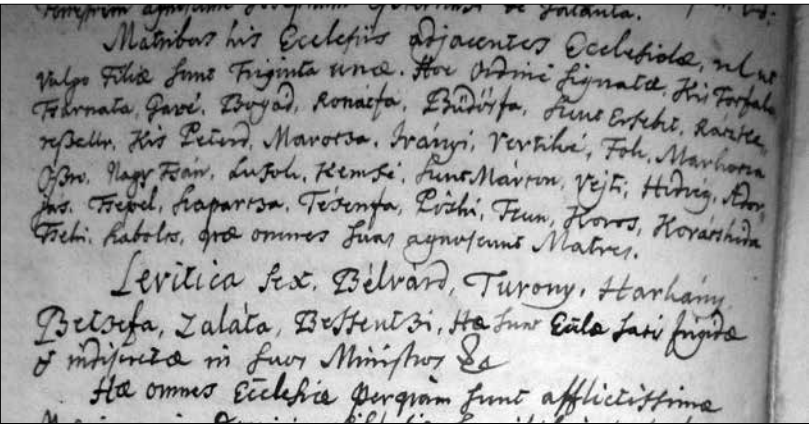
Tóth Ferenc: A Magyar és Erdély Országi Protestáns Eklézsiák Históriaja (1808)

Debreceni Ember Pál 1708-ban összeállított és Friedrich Adolph Lampe utrechti professzor által átdolgozott, majd 1728-ban kiadott egyháztörténeti könyve a baranyai református eklézsiák között megemlíti „Szabolcs” falut. A *Historia Ecclesiae Reformatae in Hungaria et Transylvania*... című munka Superior Barovia protestáns gyülekezetei között sorolja fel a szomszédos települések közül Csepe (Csepely?), Gordisa, Terehegy, Ipaczfalva (Ipacsfa), Palyi (Páli) nevét is.

Ebben az időszakban ismét növekedni kezdett a katolikus plébániák száma Baranyában. 1714-ben 23 plébánia és 144 filia, 1729-ben 28 plébánia és 131 filia szerepelt a püspöki vizitáció összeírásában. Az utóbbi időpontban négy helyen már tanító is működött.

Vetsei (Wetsei, Vecsei) Gergely esperes 1758-ban adta ki a Felső-Baranyai Református Egyházmegye latinul és magyarul írt egyházi jegyzőkönyvét vagy protocollumát. Ebből idézve írta Morvay Ferenc 1900-ban a *Protestáns Szemlében*, hogy 1751-ben az egyházmegyében „35 ecclesia van olyan, amelynek rendes ministere van (...)” – bár az összegzés végén 36 egyházat említ a jegyzőkönyv. A senior, vagyis az esperes posztjára szintén 1751-ben választották meg Dámány András – 1738-tól a dél-baranyai városban szolgálatot teljesítő – siklósi prédikátort (vagy ministert, eredeti jelentése szerint szolgálót). Ő a következő nyolc évben folyamatosan vizitálta az eklézsiákat, ám a törvényes felügyeletet gyakorló Klimó György pécsi püspök ezután eltiltotta ettől.

A Drávaszabolcs környékén lévő falvak közül a felsorolás például Szerdahelyet, Ipacsfát vagy Palkonyát éppúgy a 35 eklézsia között említi, ahogy Gordisát, Mattyot. „*Ez anyaegyházakhoz*



▷ Az 1758-as jegyzőkönyv részlete „Szabolcs” nevének említésével

tartozik 31 egyházacská (Ecclesiolae) vagy – mint közönségesen nevezik: filia. Név szerint: (...) Kovátsida, Tsehi, Szabolcs (...)” – összegezte a dokumentum a leányegyházakat.

1757. május 26-án Siklóson gyűlte össze a prédikátorok Klimó püspök meghívására, aki ki-kérdezte őket működésükről. Az egyházi vezető végiglátogatta a baranyai református eklézsiákat, egyebek közt járt Palkonyán, megtekintve a hozzá tartozó Csehi és Babarc filiákat is.

Klimó püspök levélben feltett kérdésére Pápai Textoris (Takács) János vajszlói prédikátor, a siklósi tractus (az egyházmegye ide tartozó része) notarius (jegyzője) válaszolt, miszerint a Baranya vármegyei eklézsiák artikuláris helyek. Ez a kijelentés törvényellenes vélemény, egyben bátor ki-állítás volt. Ekkor ugyanis még az 1681. évi XXVI. törvénycikk (articulus) és a későbbi, hozzá kap-csolódó rendelkezések voltak érvényben. Ezek szerint a protestánsok kizárólag az – országban kis számban kijelölt – artikuláris helyeken gyakorolhatták szabadon vallásukat, azokon kívül sehol. Baranyát a törvénycikk meg sem említette. Még a III. Károly által hozott 1731-es *Carolina resolutio* is csak magánügyként kezelte és engedte meg a protestánsok vallásgyakorlatát, minden nyilvános formáját kizárta. A protestáns püspökök ezért ekkor még nem látogathatták egyházkerületeiket, a katolikus egyházi hatóságok felügyelték az ő egyházaikat is, ahogy erre már utaltunk. Ugyan-ez a határozat vezette be a szuperintendensi (püspöki) hivatalt, a megválasztott vezetők azonban szinte jelképes jogokat kaptak a lelkészek felügyeletére.

A protestánsok sérelmeire gyógyírt jelentő, teljesen szabad vallásgyakorlást a 1790/91. évi XXVI. törvénycikk engedélyezte végleg.

„... ezentul a vallás gyakorlata, a templomok, tornyok, harangok, iskolák, sirkertek és temetők szabad használatával (...) a mezővárosokban és falvakban mindenütt szabadon hagyassék, és senki közülök, bármily rendű és állapotú legyen, annak szabad használatában és gyakorlatá-ban semmiféle szín alatt, Ő felsége vagy bármely más földesur által ne háborgatassék vagy akadályoztassék (...)”

1790/91. évi XXVI. törvénycikk a vallás ügyéről

Röviddel később elhunyt Dámány András esperes. Az 1758-as kisharsányi egyházmegyei gyűlésen már a nagyharsányi prédikátor, Vetsei Gergely töltötte be a senior tisztét. Az esperest 1790-ig Pápai János vajszlói, Borza Gergely gyűdi és Karancsi János siklósi prédikátor követte e poszton.

A seniornak sok gondja volt a traktus irányításával, számos alkalommal okozott nehézséget a prédikátorok viselkedése. Például Dámány Andrást is büntetésből helyezték Siklóra Fülöpszál-lásról, feleségére való alaptalan féltékenykedése, botrányokozás miatt. 1762-ben Gulátsi Sámuel gordisai lelkész „többszöri intés ellenére káromkodó, viszálykodó életet él, egy esztendőre hivatalától megfosztatik, példás viselkedése után újra alkalmazást nyer”. A hircsi „Izeplár László prédikátort ré-szezeskedése miatt” eltiltották a lelkészi munkától.

1768. február 16-án Gordisán tartották az egyházmegyei gyűlést. Itt az egyik fő témát Járdánházi Sámuel harkányi prédikátornak a szentháromság dogmáját tagadó eretneksége szol-gáltatta. Az unitárius lelkészt 1768-ban elöljárói megfosztották megbízatásától, majd 1770-ben bebörtönözték. A helytartótanács 1774-ben szabadon bocsátotta, ezután Járdánházi a vármegye képviselői és számos prédikátor jelenlétében visszavonta „eretnek tanait”...

1785–86-ban Széchényi Ferenc királyi biztos felmérte Baranya vármegye településeit, és szá-mos adatot gyűjtetett össze Descriptiójában. Drávaszabolcs eklézsiája ebben Gordisa filiájaként szerepel és Balogh Sámuel gordisai lelkész végezte a gyülekezet szolgálatát. A drávaszabolcsi ek-

lézsia 1796-ban elvált Gordisától, újra anyaegyház lett. Ekkor kezdte meg a saját templom építését Gordisa, ami 1800-ra készült el, ahogy a mattyi is.

Ugyanis Báthory Gábor dunamelléki szuperintendens 1817-ben püspöki látogatásra indult. A *canonica visitatiót* (egyházlátogatást) a *Protestáns Egyházi és Iskolai Lap* idézte föl 1885-ben a püspök saját kéziratából. Az egyházlátogatás előtt levelet intézett a prédikátorokhoz: „*Hogy pedig a Visitatio munkája mind könnyíttessék (. . .) Nagytiszteletű és Tiszteletes Uraimék az ide kapcsolt Táblán feljegyzett Objectumok alatt lévő kérdésekre feleleteiket írásba M[eg]tegyék. (. . .) A mi hiba van, nem kell azt takargatni (. . .).*”

Mózes Mihály prédikátor az eklézsia története mellett leírta a parókiát és környezetét. Soraiból megtudhatjuk, hogy a „Parochiális Ház” két szobából, egy konyhából állt, hozzá kapcsolódott egy „imádkozó Ház”. Kamra, pince nem volt, „*mely miatt kéntelenítették a Prédikátor a’ tsapos Hordó Borát az Oratoriumban tartani (. . .) és minden esztendőben tetemes károkat vallani (. . .).*” (Az *oratorium* szó itt imatermet jelent.)

A fertályórányi (negyedórányi) gyalogútra lévő iszrói templomot kizárólag rossz időjárásban nem használták. Ilyenkor „*az ide haza lévő kis Oratóriumban végeztetik el az Isteni Tisztelet*” — írta Mózes Mihály. Leírásából megtudhatjuk, hogy az Iszrói pusztára 18 holdra kiterjedő területének közepén álló templom oldalán „lövöldöző lyukak” voltak, ajtaja kemény „től fából” készült, ugyancsak „lövő lyukkal” ellátva. Az istenháza híveinek „keserves fátumait”, nehéz sorsát mutatta, hogy ekkoriban a földben „temérdek sok csontot” találtak a hajdani templomtorony helyén. Az egykori tűz vagy tüzek nyomait szintén meglelték a 19. század elején. A lelkész megörököltette, hogy a templom alapja termésköböl készült, és „jó féle téglából van építve”. Volt még az ekléziának egy fából készült haranglába, amelyen két harang függött: a nagyobb 1794-ben, a 45 fontos kisebbet 1729-ben öntötték.

A 350 fős ekléziát szervezett presbitérium irányította, amelynek tagjait a nép és a prédikátor szavazataival választották. Hat presbitert, két *curatort* (gondnokot) és két esküdtest választottak, akik gyakran tartottak gyűléseket. A presbitérium „*a’ tzégéres vétekben élöket keményen feddi, a kegyes életre serkenti (. . .) a külön lakó házastársakat, ha lehetséges, össze békélteti*”. A testület természetesen az eklézsia pénzügyeit is irányította.

Önmagát bemutatva jegyezte le az ötgyermekes prédikátor, hogy Kecskeméten és Debrecenben tanult, magyarul és deákul (latinul) beszélt. Hét éve szolgált Drávaszabolcsra, előzőleg négy évig Márfán, háromnegyed évig Sámodon, azt megelőzően a mohácsi *rectoriában* (általában a külföldi tanulmányút költségeit biztosító tanítói állásban) szolgált három évet. Vasárnap és ünnepnapokon prédikált, délután „Catechizator” volt, hétköznap imádságot vezetett. Végzett konfirmációt, a templomban keresztelt, az anyakönyvet „*avatott Norma szerint viszi*”, a „*Házasulandókat három Vasárnapokon vagy Ünnepeken publicálja*”. A prédikátor fizetése ekkoriban (és később is) lassan csordogált a hívektől, és bár a törvény tiltotta, csak házról házra járva jutott hozzá munkadíjának egy részéhez.

A „Felső Baranyai Tractus” ekléziáinak vizitációja során az elöljáró 1817. június 24-én érkezett meg Kovácshidára, Csehibe, majd Palkonya volt soron. A szállásul is szolgáló ekléziához kapcsolódóan a szuperintendens megjegyezte: „*Itt mentem először által a Dráván a Páli révénél, de csak mulatságból (. . .).*” Június 25-én érkezett meg Báthory Gábor Drávaszabolcsra, ahol ebédjét is elköltötte, majd Gordisa, Matty, Old volt útiránya. Összesen 63 gyülekezetet látogatott meg.

Az 1830-as évektől foglalkoztak Drávaszabolcs és több környékbeli község református közösségei a templomépítés gondolatával. Bernáth István lelkész szerint 1842-ben láttak hozzá az építőanyagok összegyűjtéséhez. „*Téglát vetettek és égettek; az endrőczy erdőből az uradalom által kimutatott fákat levágva, hazaszállíták s midőn a szükséges anyagok beszerelve és hazaszállítva valának, mesterembereket, kőműveseket, ácsokat fogadtak, s elkezdték a templomot mai helyén építeni.*” Tudjuk, hogy a drávaszabolcsi templom tetőszerkezetét a siklósi Leonbacher József ácsmester építette meg 530 forintért. Amikor 1844-ben a szélvihar ledöntötte a tornyot, a pécsi Huber György ácsmester szakvéleményt adott az esettel kapcsolatban, s szerinte nem az ácsmunka volt rossz, hanem a szélroham volt rendkívüli erejű.

A templomot 1846-ban fejezték be, és azonnal használni kezdték. „*És azóta fennáll e templom, erős téglából bolthajtásra építve, cseréptető alatt, — a torony bádoggal fedve — a templom és a torony hatalmasan hirdetik, hogy erős elszánt akarat, vallásos buzgósággal s Isten megsegítő kegyelmével párosulva, csaknem csudával határos munkát végeztetett e csekély számú néppel is!*” — foglalta össze Bernáth István lelkész a templomállítást eredményező 1886-ban, Szász Károly püspöki vizitációja előtt. A toronyban akkoriban két harang függött: egy 169 fontos (kb. 94,5 kg-os), aminek német nyelvű feliratából megtudhattuk, hogy számos dunántúli harang készítője, Salesius Feltl öntötte 1794-ben, Grazban. A kisebbik, 25 fontos (14 kg-os) a „*Gloria in excelsis Deo 1779*” szöveget viselte. 1881-ben Angster-organát vásároltak a templomba, ami a szerb megszállásig működött, ám akkor — nem tudjuk, milyen körülmények között — tönkrement.

Mózes Mihály 1847. december 20-ig töltötte be tisztségét Drávaszabolcsra. 1848-ban Jeremiás Sámuel választották meg drávaszabolcsi prédikátornak, aki 1851. május 5-ig szolgálta a gyülekezetet.

A főesperesnek küldött, 1852. május 12-i kérelem szerint (Szentmiklósi) Kovács Antalt kérték fel ezután lelkipásztornak, akit azonban az egyházi vezetés — a korábbi jóváhagyás ellenére — Gordisára kívánt helyezni. Kovács Antal ezt megelőzően akadémikus rektor volt Karancson, majd 1848–49-es honvéd lett, a világháború kirobbanásakor hadnagyként szolgált a seregben. 1850-ben, teológiai tanulmányok után papi vizsgát tett és 1852-ig Nagyarsányban volt segédlelkész. A későbbiekben több eklézsia, utólagja a terehegyi hívta meg lelkésznek, majd 1877-ben esperessé választották az egyházmegyében.

A szabad lelkészválasztást számonkérő, és az egyházközség valamennyi elöljárója által aláírt levél az „alázatos könyörgés” mellett keményen fogalmaz: „*. . . ha kérésünk meg nem hallgattatnék fájdalmas szívvel de kénytelenek vagyunk kimondani azt is — bár a többségnek engedelmeskedni szent kötelességünknek tartjuk — de ki mondjuk még is, hogy Egyházunkba (. . .) lelkészünkön kívül más Lelkészt el nem fogadhatunk és nem is fogunk elfogadni (. . .)*” — írták. A másnap hasonló határozottsággal megismételt kérelem sem volt hatásos. Újabb három nap múlva azonban már elfogadták a hívek, hogy kérésük nem talál meghallgatásra, és Bernáth István karancsi segédlelkész kérték kinevezni — immáron eredményesen. A huzavona után a kunszentmiklósi születésű prédikátor töltötte be drávaszabolcsi lelkészi hivatalát a következő évtizedekben.

„*A’ reformátusok számlálnak két egyházvidéket, az alsó és felső baranyait, ezeken kívül még négy gyülekezet u. m. a’ pécsváradi, nagypáli, várkonyi és hidas a’ tolnai egyházvidékhez tartozik. Gyülekezetök 85 van, mik közül 78 anya, 7 pedig fiók ekklesia.*”

Haas: Baranya (1845)

1856-ban hozták tető alá az új lelkészlakot, de még három esztendő kellett az ötszobás, konyhával és éleléstárral kiegészített épület teljes befejezéshez. Az építkezéshez a hívek az iszrói templom köveit és tégláit is felhasználták, hozzáátéve a saját erőből előállított vagy beszerzett anyagokhoz. Bármiféle hitel vagy segély felvétele nélkül zajlott a fejlesztés. A régi paplak átépítésével istállót, pajtát és kamrát alakítottak ki. A lelkész lakását az udvaron lévő, gyeppel fedett téglapince, egy kővel kirakott kút és egy mészerem egészítette ki.

Az egyház népessége az 1817-től 1852-ig 350-ről 430 főre gyarapodott, ám az 1873-ban dühöngő kolera 48 gyülekezeti tagot magával ragadott. Az elhunyt időseket és az elköltözötteket is beleszámolva 320 reformátust írtak össze 1886-ban.

A püspök által derék, komoly, elegáns alakú, méltóságos és csöndes emberként jellemzett lelkész szerint a 19. század végére a hívek hozzáállása jelentősen változott a korábbiakhoz képest. Az „inkább szegény, mint tehetős” helybeliek az „egyház iránti kötelességüket csak vontatva és kényszerítve teljesítik”, „különösen lukma tartozásukat befizetni évekig sokan halogatják”. (A lukma a lelkésznek vagy a tanítónak fizetett természetbeni járandóság volt.) Szomorúan összegzett: „... az elődök sem voltak gazdagabbak, csak a buzgóságban.” (1884-ben a lelkészek fizetése alapján negyedik osztályba sorolták a drávaszabolcsi ekléziát. Bernáth István ekkor 733 forintot és 46 koronát keresett évente.) A püspök szerint a lukma elhanyagolásának részben maga a nőtlen lelkész volt az oka, akit kisigényű, jómódú, ráadásul nagyon jószívű és békeszerető emberként írt le.

Ugyancsak gondot jelentett 1886-ban a templomlátogatás jelentős visszaesése, a „fagyopontig”. Ennek ellenére a nép panaszt tett a lelkészre és a tanítóra, mert hétköznap nem tartottak istentiszteletet. Holott a padokban senki sem ült ilyenkor. „Kinek a vallásos és lelki szükséglete maradt kielégítetlenül, ha a templomba egy lélek sem ment imádkozni?” – tette föl a kérdést Szász Károly püspök. A választ ilyenformán adta meg: „A nép azonban azt mondja, azért fizetjük a papot, hogy imádkozzék – ha nem **velünk**, mert minket a munka otthon tart vagy a mezőre szólít – de **érettünk** vagy éppen **helyettünk**.” A lelkész álláspontja szerint viszont a nyilvános istentiszteletnek nincs értelme gyülekezet nélkül – s ezt a püspök is támogatta. A vizitáló előjáró végül azt javasolta, hogy az iskolásokat vigyék mindennapi imádkozásra és éneklésre a templomba, akik így hozzászoknak ehhez, ráadásul pedig mások is társulhatnak hozzájuk.

Másrészt a lelkész szerint elharapózott a „fényűzés”, ami a férfiaknál a szűr-kankónak nevezett, dolmány szabású öltöny felcserélését jelentette a prémes posztókabátra. Sőt: bocskor helyett csiz-

Matyi Lajos ifjú Szabó János, Drávaszabolcsi
Lajos Károly János h. leányával Turván-
nával jegyvetve - a szolnoki harangosai hí-
rűsége az illető helyen ajándékozta.
Kelt Drávaszabolcon Nov. 14-dikén 1852

Bernáth István m.
időig. rendes lelkész.

▷ Bernáth lelkész
által aláírt 1852-es
lelkészi igazolás

mára vágyakoztak az urak. A nők pedig szerettek drága selyemruhában pompázni. „... a divatnak nagy hatalma van még Baranyában is” – írja, s szinte halljuk a tiszteletes sóhaját a bekezdés végén. Kárhóztos manipulációnak nevezte Bernáth István a születések számának korlátozását, a hírhedt egykezt. Neheztelően szolt három egyháztagról, akik vadházasságban éltek.

1895-ben a templom és a paplak felújítására, illetve – a Bernáth lelkésztől 1893-ban átvett 21 holdnyi 2500 forintért vett – föld vásárlására felvett hitel törlesztéséhez az egyházkerület 100 forinttal járult hozzá. 1899-ben még mindig ezt a hitelt nyögte az egyházközség, amelynek ekkor 50 forinttal segített az egyházmegye, ahogy a következő esztendőben is. A gyülekezet tagjai a megvett földet önként vállalt közmunkával művelték, és a hitelt a jövedelemből törlesztették. . .

Az 1800-as években a római katolikusok száma 21 és 45 között váltakozott az összeírások, népszámlálások szerint. Ekkoriban lelki gondozásukat a máriagyüdi plébánia végezte. Ám csak a 20. század harmincas éveiben zajlik helyi hittanoktatás, és a negyvenes évektől tartottak a faluban vasárnapi szentmiséket – a kendergyár területén. Az üzemben ugyanis sok távolról jött katolikus dolgozott, 1940-ben például 337-en tartoztak ehhez a felekezethez. Az évszázad további évtizedeiben száz-kétszáz közötti katolikust számláltak Drávaszabolcon.

Visszatérve a protestáns felekezethez, 1897-et írtak, amikor május 18-án, 45 évnyi szolgálat után, életének 82. évében elhunyt Bernáth István. A néhai papot a drávaszabolcsi szertartás után rokonai szülőhelyén, Kunszentmiklóson temették el. Szász Károly püspök átmenetileg dr. Szabó József drávapalkonyai református lelkészt bízta meg az egyházközség lelkészi teendőinek elvégzésével.

A meghirdetett „lelkészi állomást” 1898 márciusában ifj. Sebestyén Pál segédlelkész nyerte el Kórógyról – ahogy a hivatal elfogadó levelében írta. Az új prédikátort május 15-én ünnepélyesen beiktatták. Ettől az évtől Aracs Gyula, Drávacsehi lelkésze töltötte be a segédlelkész szerepét, mert Drávaszabolcsra nem jutott káplán. A gyülekezet és a pap kapcsolata azonban nem jól alakult, a fennmaradt levelekből kitűnik: kapcsolatuk lassanként kibékíthetetlené vált. Sebestyén Pál 1903. július 20-án, a presbitérium ülésén lemondott.

Az 1903-as választásra készült összeírás szerint 114 választásra jogosult tagja volt a drávaszabolcsi református gyülekezetnek. A listát Bajó Károly helyettes lelkész (Gordisa akkori lelképásztora) írta alá többek között. A szavazók a korábban garéi, majd piskói lelképásztor Paál Józsefet választották meg a jelöltek közül lelképásztoruknak. A pap 15 évig szolgált a gyülekezetet, majd drámai körülmények között távozott posztjáról – és az életből. Az 1918-ban az egész Földön több tízmilliónyi áldozatot szedő spanyolnátha-járvány 67 évesen ragadta el. Három nappal később a két éve apja mellé segédlelkésznek kinevezett, Dezső nevű fia is elhunyt a betegségben.

A Dunántúli Protestáns Lap 1909-ben adott hírt egyes református egyházak harangvásárlásáról, amelyből kiderül, hogy Drávaszabolcs reformátusai egy-egy 300 és 600 kg-os harangot vettek az önmagát szerényen „harangöntőművésznek” nevező Egry Ferenc budapesti és kisgyőci haranggyárából.

„Az ország 12 950 községéből 7364-ben laknak evangélikusok (. . .)” – írta 1913-ban Az ágostai hitvallású evangélikus egyház Egyetemes Névtára, melyet Hegedűs János szerkesztett. Drávaszabolcs az egyház Tolna-Baranya-Somogyi egyházmegyének területén helyezkedett el – a névtár adatai szerint 27 evangélikus lakott a faluban. Ugyanebben az időszakban a szomszédos községek lakói között településenként 30-40 ehhez a felekezethez tartozó polgár élt.

1918–1925 között nem volt lelkésze a gyülekezetnek. Eleinte ennek főként a szerb megszállás volt az oka. 1920-tól 1925-ig a gyülekezet és az egyházmegye közötti vita miatt Harkány leányegyházaként működött az eklésia, és a harkányi lelkész végezte minden második vasárnap a szolgálatot. A parókián csendőrcsaládok laktak. 1924-ben a választói névjegyzéket Várady tanítón kívül Szűcs Sándor lelkész írta alá.

Az 1925-ben meghirdetett lelkési állásra 14 jelölt pályázott az ország sok tájáról. Közülük a régi nemesi család sarját, korábban őrszentpéteri országgyűlési képviselőt, zetényi Csukás Endrét választották a drávaszabolcsi reformátusok. A megválasztásakor Nagyrákoson tevékenykedő lelkipásztor hamarosan elfoglalta posztját, és ettől kezdve lelkészként és közéleti szereplőként is komoly szerepet vállalt Drávaszabolcs és térsége, illetve az egyházmegye életében.

„Szentesen született 1873. július 14-én ref. lelkész. Középiskoláit Szentesen, a teológiai akadémiát Pápán és Budapesten végezte. 1898-ban Kercán lelkésszé választották, majd Siómaroson és Nagyrákoson lelkészkedett. Az őrszentpéteri választókerület kiskgazdapárti programmal választotta meg képviselőnek. Az egységes kormányzópárt létrehozásán tevékenyen fáradozott, majd annak felbomlása után a kiskgazdapártból kivált, s a disszidensekhez csatlakozott. Tagja a kivándorlási, közoktatási és mentelmi bizottságnak.”

Az Országgyűlési Almanach 1920–1922 életrajza Csukás Endréről

A pécsi Mayer Albert orgonaépítő cége 1927-ben készítette el a templom hatregiszteres, pneumatikus orgonáját.

Csukás Endre három felvonásos színdarabot írt, amiről 1928-ban adott hírt a *Dunántúli Protestáns Lap*. A *Lehullott a rezgő nyárfa ezüst színű levele* című, a kommunizmus elleni 1919-es küzdelmet megjelenítő darab „... minden ízében keresztyén szellemű és előadásra kiválóan alkalmas” – írta a folyóirat. A harmincas évek közepén, Drávaszabolcsra a helyi fiatalok előadták a darabot, amit Megyesi János, helybeli, akkoriban állástalan tanító tanított be.

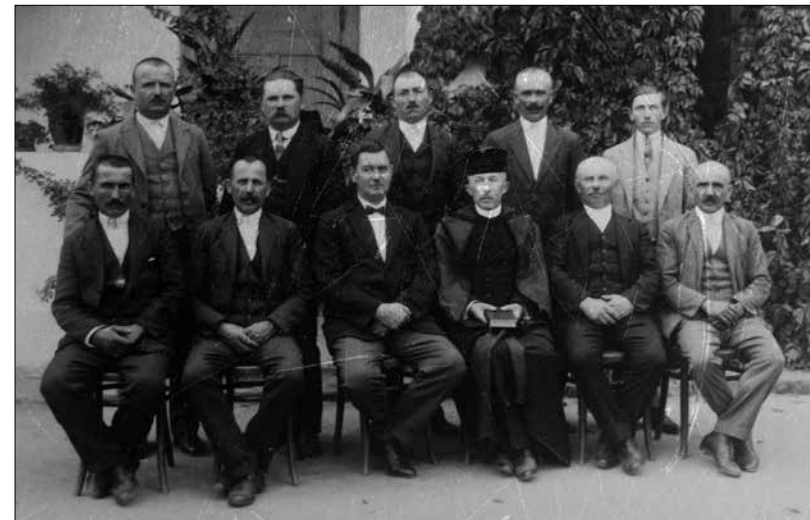
A dunamelléki református egyházkerület püspöke, dr. Ravasz László 1930 nyarán „egyházvizsgáló körútján” látogatott meg húsz falut, köztük Drávaszabolcsot. Zetényi Csukás Endre lelkipásztor foglalta össze ebből az alkalomból a drávaszabolcsi református egyházközség előző 43 évének történetét.

Az idősödő Csukás Endre 1944 végén nyugállományba vonult és elköltözött a Balaton mellé. Ezután Révész István helyettes lelkipásztor látta el a papi teendőket Drávaszabolcsra, de átmenetileg a siklósi és a drávacsehi lelkész is besegített a helyettesítésbe. Távozásával, 1947 közepétől Halász Imre gordisai lelkész végezte az adminisztrációt. Ekkoriban Berger Etelka vezetésével húszfős református leánykör, illetve ifjúsági egyesület működött. 1948. október 6-án érkezett, az első két hónapban helyettes, majd megválasztott lelkésznek dr. Agyagási Sándor a csehszlovákiai Garamvezekényből. Az akkoriban 260–300 fős egyházközség az év novemberére öntette újra a törött, háromszáz kilós harangot Szlezák Rafael harangöntő cégével.

Agyagási Sándor 1952 augusztusában nyugdíjba vonult, posztjára Balogh András Sándort választotta a gyülekezet.



▽ Zetényi Csukás Endre 1930-ban



◁ A presbiterek 1930-ból. A név szerint ismert személyek közül állnak (balról jobbra): a második Dávid József, a harmadik Sólyom János, a negyedik György Dániel. Ülnek: Kovács József, Tar János, a negyedik Csukás Endre lelkipásztor



◁ Református leánykörösök. A lelkészházaspáron kívül a következő személyeket ismerjük: a hátsó sor negyedik helyén Keresztes Istvánné, a középső sor jobb szélén Szél Tilda áll. Az ülő sorban a bal szélén Illik Erzsébet (Sólyom Lajosné), a jobb szélén Hanga Ilona (Vajda Józsefné) látható

Az 1953. augusztus 30-án kötött egyezség értelmében Drávaszabolcs és Gordisa református egyházközségei ismét társultak. A lelkipásztori díjlevélről 1957-ben keltezett megállapodás aláírói a lelkészen kívül: Szavai József gondnok, Kisfali János, Toldi József, Köröm Sándor, Borsos József, Jakab Sándor, Szakó János presbiter (Gordisa); id. Simon János, Dávid János, Kovács József, Horváth József presbiter (Drávaszabolcs).

Közel négy évtizednyi presbiteri megbízás után, 1954 augusztusában hunyt el Tar János, a gyülekezet megbecsült tagja. Az előljárók örökös tiszteletbeli presbiterre választották. „Bölcs előljáró, áldott, példaadó szolgatársunk és munkatársunk, jó testvérünk (...)” – búcsúztak tőle a jegyzőkönyvben megörökített szavakkal.

▷ Konfirmálók a
lelkésszel. Állnak
(balról jobbra):
Kurucz József,
Téglás Ferenc, egy
drávapalkonyai
fiatalember,
Horváth Sándor.
Ülnek: Jakab Géza,
Sólyom Erzsébet,
Balogh A. Sándor;
Dufka Julianna
(Schmidt Józsefné)
és Jaksa Attila



1956 tavaszán elhunyt Drávaszabolcs volt lelkésze, Csukás Endre. Felesége levélben köszönte meg a hívek részvétnyilvánítását: „... nem tudjuk elfelejteni a gyülekezet körében töltött hosszú éveket (...), annál kevésbé, mert férjem legutolsó órájáig (...) mindig kedves gyülekezetét, a leánykori összejöveteleket, s más emlékeit idézte (...).”

1962. december 30-án a drávaszabolcsi, a gordisai és a mattyi református egyházközségek immáron hármas társulási egyezsége kötöttek. A megállapodás kimondta, hogy közös lelkipásztorral, önállóságukat megőrizve, birtokállományukat saját presbitériumuk által irányítva fognak együttműködni. A székhelyközség kiválasztását a parókia állapotára, beköltözhetőségére bízták a hajdani aláírók.

A Matty-Gordisa-Drávaszabolcs-i Református Egyházközség munkájáról írt beszámolót 1964-ben Varga Árpád helyettes lelkész. Ennek alapján a mattyi székhelyű egyházközség 1963-ban



▷ Az 1995-ben
felavatott templom
napjainkban

668 fős volt (Matty: 268 fő; Gordisa: 158 fő; Drávaszabolcs: 242 fő). Ugyanebben a sorrendben 12, 12 és 8 presbiter irányította az egyes településeken zajló munkát. Közülük a lelkipásztor a mattyi Domján Imre és a gordisai Kozma János gondok munkáját emelte ki.

Az épületek közül ekkoriban a mattyi templom és a parókia kisebb javítással, karbantartással használható volt. A gordisai parókia éppúgy majdnem lakhatatlan volt, mint a drávaszabolcsi. Ennek ellenére az utóbbiban élt Balogh A. Sándor nyugalmazott lelkész. A drávaszabolcsi épületek még a háború nyomait viselték, az újjáépítés „tervbe van véve”. A lelkész személyének változása miatt „nagymértékben és nagy lendülettel emelkedő irányzatúnak” ítélte a gyülekezet lelki életét Varga Árpád, akit 1966. április 17-én iktattak be lelkipásztori tisztebe.

Az 1975 közepén lezajlott canonica visitatio Barkó Antalt nevezi meg drávaszabolcsi lelkészként. Ő vélhetőleg helyettesként dolgozott Drávaszabolcsra, mert Sellye református lelkipásztora volt ekkoriban. Hosszabb-rövidebb ideig helyettesként vagy vándorparként szolgált Szabó Mihály, Kanalas János és Czuni József is. Erdős István siklósi lelkész ugyancsak volt Drávaszabolcs helyettes lelkipásztora.

Az 1945-ben lerombolt templom újjáépítését 1989-ben, Boruss Mária helyettes lelkész idején újra felvetették. 1993 lett, mire a *Drávaszabolcsi Határszél* oldalain köszöntővers jelenhetett meg Varga László tollából. „Áll a templom hát! / Immár lassan felavatva” – örendezett a szerző. A Szigetvári György tervei alapján elkészült Istenházát végül 1995. május 6-án avatták fel. A jeles esemény vendége volt a Dunamelléki Református Egyházkerület püspöke, Hegedűs Lóránt, és Bóka András baranyai esperes.

„1989-ben a siklósi reformátusok meghívtak lelkészünek. Egy kollégám, látva örömet, megjegyezte: nem csak Siklós-Máriagyűd tartozik hozzám, hanem még öt kicsi gyülekezet a Dráva mellett, és Drávaszabolcsra egy templomépítés. Hittem, Isten vezetésével kerültem oda, akkor erőt és bölcsességet is kapok hozzá.”

Drávaszabolcsra 1989-ben már se templom, se parókia nem volt, így az istentiszteletet a fő utca egyház tulajdonú, kis házában tartottuk. A gyülekezet még akkor is siratta a háborúban szétágyúzott templomot, ezért a drávaszabolcsi presbitérium és gyülekezeti közösség határozott a templomépítésről.

Természetesen pénzünk nem volt rá, de hitből fakadóan azt mondtam a híveknek, ha kérjük Isten segítségét, akkor Ő csodát tehet. Mert minden adomány Isten segítő csodája volt. A legfőbb szervező Csöme Lajos presbiter volt, de többen – az akkori gondok, meg néhány aszszony – sokat áldozva idejükből, pénzükből, erejükkel, erősen a templomépítés mellé álltak. Eladtuk a kis házat, a korábban beszerzett téglákat átszállítottuk az ajándékba kapott ingatlanra. Szakrális hely nélkül maradtunk, de az önkormányzat lehetővé tette, hogy istentiszteleteinket a könyvtárban tartsuk, és ezen kívül is mindent megtett, hogy a döntésünk megvalósulását segítsék.

Emlékszem, már tartott a délszláv háború, egy vasárnap az istentisztelet órájában olyan erősen ágyúztak, hogy megremegtek a bútorok, s mindannyian megrettentünk. Imádkoztam, hogy Isten legyen kegyelmes hozzánk, nehogy a még tető nélküli, de már megépült templomfal újból a háború martaléka legyen.

A templom alapozását, falazását egy kőművesmester mellett a gyülekezet férfitagjai és sokan mások a faluból összefogással építették, a tetőfedést Zalából hívott ácsmesterek végezték. A csillagot siklósi bádogos készítette. A beltéri fa kezelését egy holland gyülekezet (Schlidrecht) ifjúsági csoportja végezte, akik a drávaszabolcsi gyülekezetnél voltak elszállásolva. A templom száz székét szintén a holland gyülekezet adományából vettük.

1993 virágvasárnapján belkörü ünnepélyes istentisztelet keretében használatba vettük a templomot. A régi templom fotóját kitettük a megépített templomban, mert a múlt értékeit őrizni kell.”

Boruss Mária lelkész nő visszaemlékezése

1998 októberében Szabó Róbert ismét helyben lakó, kinevezett lelkésze lett a falunak. Mi az utóbbi idők legnagyobb eredménye a református közösségben? „Élünk Isten kegyelméből” – válaszol a kérdésre a lelképásztor. – „Nem szabad magára hagyni az embereket, velük kell dolgozni, őket kell gondozni.”

Zetényi Csukás Endréné Holló Mária naplója (részletek)

„1925 nyarán megüriült a baranyai Drávaszabolcs, egy községből álló gyülekezet, Harkány szomszédságában.

– »Ne pályázzam meg, mit gondolsz Anyus?«

– »Azt, hogy az én reumámnak pontosan Harkány kellene, akkor nem kellene évente Pestre menni a Lukácsba, a Császárfürdőbe.«

Úgy is történt. Baranya gyönyörű szép vidék, mintha más világrészbe mentünk volna. Alig volt tél. Szép lejtős hegyei, dús termőföldje, vize felejthetetlen előttem. A gyülekezet is a maga egységében tökéletes alkotás volt. Szeretettel vártak-fogadtak, és épp olyan fájdalommal váltunk meg egymástól.

Ez az iskola volt a műhelyünk, ahol a téli évszakban október 31-től március 15-ig a hét 4–5 estejét a gyülekezetben, illetve egyes részlegeiben töltöttük. Magam is nagyon szerettem és még ma is szeretek kézimunkázni, mindent, amit látok. (. . .) Jó Uram is mindig bejött, s egy rövid igemagyarázattal, énekekkel, imával kezdtük. Beszámoltak, mivel, hogy töltötték a hetet. 12-től fölfelé volt a korhatár. (. . .)

A házimunka mellett minden szóba került. A betegápolás, a diétás főzés, a csecsemőgondozás. (. . .) De meg kell beszélni a műkedvelő előadásokat is. Csakis értékes, irodalmilag is nivós, erkölcsnevelő darabokról lehet szó. (. . .) Verseket szavaltak, versenyeztek. Minden télen érdemes műkedvelő előadást tartottunk, jól megválogatott, nevelő hatású tartalommal, ebben a tekintetben nagyon igényesek voltunk.

A fiúk hetenként kétszer jöttek. Az együttes közösség csütörtökön este. Énektanulás, rövid fohász és majdnem minden este szabad előadás. Endrétől és részemről is. Felolvasás ritkábban hangzott el. Voltak teaestéink is, előre süttöttünk süteményt, szépen terítettünk, a nagy abroszaim ilyenkor szellőzőkódtek.

Emlékszem, az egyik évben megtudtam, hogy a fiúk a kocsmában kártyáznak. Szilveszterre teaestével egybekötött előadást tartottunk, s este 10 után az egyik, fél óra múlva a másik kocsmáros is bezárt és jött az iskolába műsort hallgatni. Ez már olyan esemény volt, hogy a főbírónk eljött hozzám gratulálni.

Máskor egyszerre négy menyasszonyunk volt. Ezeket is búcsúztattuk, habos kávé, sütemény uzsonna mellett, s mindenki szép kézimunkát és fali bibliai mondást kapott emlékül. A pécsi kórházban sok sebesült katona feküdt. Sok-sok zacskóban süteményt vittünk nekik, mindig örömmel fogadtak bennünket.

(. . .) Egy ízben neves nőgyógyászt kértem fel, aki olyan megrázó előadást tartott a mi drága egykét-bűnös asszonyainknak, hogy sírva-zokogva vallották hazamenet közben: »Tiszteletes néni, soha többé nem teszem« (. . .)



Ősszel közösen megállapított napon volt a leánynap, ami abból állt, hogy a virágos kerteket a paplak körül kitakarítottuk, amit kellett átültettünk. . . . Amit termeltünk, az mind elsőrangú volt. Érdemes volt vele vesződni. (. . .)

Belső életünk csendes, nyugodt volt mindaddig, míg az új háború ki nem tört. Baranyába érkezésünk után már Maricánk is megnőtt, a polgári után elvégezte Budapesten a Csalogány utcai tanítóképzőt. Majd Laci is Halason letette az érettségét, de néhány évet magánúton, otthonról. Utána a műegyetemre ment, hol két évet elvégzett, azután katonasorba jutott. Akkor már zűrzavaros volt a világ. Marica majdnem egy évig tanított csehiben, de rövidesen férjhez ment. A szomszédban, a régi iskola katonai laktanya lett, s az ott szolgáló főhadnagy Mihalovics Ernő kérte feleségül. (. . .) Mi Apával 1944 őszén nyugdíjba mentünk. (. . .)

Drávaszabolcsra is igen megnehezült az élet. A falutól 1–2 km-re fekvő Dráva-hidat a mieink felrobbantották, hogy onnan ne jöhessen az ellenség. Repülőjáratuk pontosan a templom fölött vezetett. Se éjjel, se nappal nem volt nyugalom. Végre mi is elbúcsúztunk Szabolcstól. Híveink sírva kérték, ne menjünk. (. . .) nehezen akarták megérteni, hogy befáradtunk.”

(Forrás: Zetényi–Csukás Ferenc: Horthy István elfeledett parancsnoka (Zetényi Csukás Kálmán története) – A szerző hozzájárulásával)

△ Falukép a templommal az 1940-es évek elejéről

„Sclavoniába általmenetel van itten...”

Vályi András: Magyar Országnak leírása (1799)

► Úthálózat, közlekedés

A római utaktól a katonai felmérésekig

A Római Birodalom több tízezer kilométernyi hálózatának részét alkották a Pannonián keresztül vezető utak. Ezek biztosították a hadseregek mozgását, a hírek továbbítását és a közigazgatási feladatok ellátását. A helységeket, az utakat és útelágazásokat *itinerariumok*, sajátos útvonaltervek alapján találhatták meg a hajdani utazók. Drávaszabolcshoz közel két út futott. Egyik a Dravus, vagyis a Dráva jobb partján a mai Szlovéniában található Poetoviót (Potony vagy Ptuj) Mursával (Eszék vagy Osijek) összekötő útvonal. Mursáról a Szársomlyó déli oldalán – a Nagyharsány mellett megtalált, ismeretlen nevű római kori település határában – vezetett egy másik útszakasz a Tenkes tövében Sopianae, vagyis Pécs városa felé.

A magyar honfoglalás után a vármegyék gondozták az utakat, ám pénz hiányában a feladatot a jobbágyfalvakra testálták. A községi közmunkában, a helyben talált anyagokkal (sokszor rőzsekötegekkel) elvégzett útépités, útajavítás azonban kevés eredményt hozott, a közutak rossz állapotban voltak. Ebben az időszakban nem haladt fő útvonal Drávaszabolcs közvetlen környékén, egyedül a 13–14. században „Baranyai nagyút” néven említett közutat érdemes említeni, amely a Buda–Tolna–Baranyavár-útvonalon keresztül vezetett a vármegyébe, s innen délre. A községhez egyedül az Eszék–Szigetvár-nagyút haladt közel, ami Miholjacnál lépett át Szlavóniából a Dráván, és haladt tovább Kémes vámjá, majd Szigetvár felé. Az átkelés módját nem említik az oklevelek.

Györffy György *Az Árpád-kori Magyarország történeti földrajza* című munkája szerint Baranya vármegyében a 14. század elejéig már kiépült egy út Pécestől Harkányon át, ami elvezetett a Drávához. Az út később eltűnt településeken, Újfalun, Csergin át vezetett Iszróra, melytől délre folyt a Bő folyó, aminek útját a mai Egerszegi-csatorna nyomvonala mutatja a legjobban. A mai települések közül egyedül Gordisa neve tűnik fel az itt nem ábrázolt, pedig először 1216-ban említett Szabolcs (Zobolsu) környékén. Az átkelőhely közelében volt *Szomoréve*, ami vélhetőleg egy vízi átkelőhelyet takaró név.

A mohácsi csatavesztés után Baranya útjai lényegében megsemmisültek, és ez a helyzet a török kor végéig állandó maradt. Az 1700-as évek, az új telepesek és birtokosok hoztak csak változást, lassanként megépültek az első közpénzből megvalósított utak, megjelentek a postakocsi-járatok. Baranyában a Pécs–Siklós–Eszék-postaút húzódott a legközelebb Drávaszabolcshoz. Strázsay János *A' Harkányi Ferdők* című 1825-ös munkájából is kiderül, hogy Pécs és Harkány között „... igen jó, termés kövel kirakott ország-út vezet ide Szabad Kir. Pécs városából közel három órányi távolságra az utazót, gyönyörű, s mind untalan változó tájékokon keresztül. ...”



Pécs 1780-ban Mária Teréziától szabad királyi városi címet kapott, ami jelentős fejlődést indított el mind a városban, mind a vármegyében. Ugyanebben az évben indultak el az első katonai felmérés szigorúan titkos munkálatai Magyarországon, amit erre kiképzett katonatisztek végeztek. (Az eljövendő háborúkra számító és készülő Habsburg-birodalom más részein már korábban elindult ez a munka.) A felmérés eredményeként elkészült térképek 1:28 800 méretarányban ábrázolják az ország útjait, településeit és azok épületeit – a kor térképészeti színvonalán, néhol több száz méteres eltérésekkel.

A napjainkban az interneten (mapire.hu) közzé tett térképeken Drávaszabolcsot a majd mindent elborító vízenyős, mocsaras térség egyik szárazulatán láthatjuk. A felerészben a mai országút nyomvonalán haladó út egy kisebb hídon át érkezett meg Harkány felől az ötvenhat piros téglalappal ábrázolt épületből álló községbe. (A későbbi, 1885-ös népszámlálás szerint negyvenöt ház állt a községben.)

A nyilván főutcaként is szolgáló útszakasz a mai Fő utcától kelet felé legfeljebb száz méterre kanyargott, és egy újabb hidacskán keresztül indult a Dráva felé. A folyópartra a Fekete-víz mai hidjától keletre, mintegy száz méterre ért a nyomvonal, mert ekkor a jelenleginél északabbra volt a folyómeder. Az itt található felirat (Überfahr) jelzi a rév helyét, melynek környékén csillagszerű szimbólumok jelzik a környékbeli úszó vízimalmok kerekeit. „*Ugyanannyi panasza van a sok malmos ellen, mely folyamoknak hajózásra legalkalmasabb részeit elfoglalja. Elhelyezésükben semmi rend, majdnem lehetetlen, hogy a hajó beléjök ne ütközzék. Különösen a Dráván számosak és veszedelmesek*” – írta a malmokról 1888-ban a *Magyarország története* című kétkötetes munka. A túlparton W. H. (wirtshaus: csárda, fogadó, kocsmá) rövidítés jelöl egy vendéglátóhelyet.

A Fekete-víz ekkor az úttól nyugatra folyt bele a Drávába. Az úttól szintén nyugatra, közel a folyóhoz három további épület állt, megnevezés nélkül.

Az akkoriban 64 házát, 427 lakost felsorakoztató Drávapalkonyára (tévesen Dráva Balkonya), a mai Fenyves és Kun Béla utcák között vezetett út. Innen a Szabolcsoshoz hasonló méretű (40 ház, 261 lakos) Csehre és további utakon más környékbeli községekre vitt a földes út. (Ekkoriban a települések 85%-át kizárólag az időjárás viszontagságainak kitett földutakon közelíthették meg az utazók.) Gordisára még a Harkány felőli hídtól, a mai szántóföldeken át, a temetőtől északra haladhatott a vándor, amelytől kétszáz méterre, északra piros keresztet láthatunk. Vályi András *Magyar Országának leírása* című 1796-os könyvében egyebek közt azt írja Dráva Szabolcsról: „*Templomjok az Isrói pusztán van 1/4 órányira. . .*” vagyis az iszrói templomot jelöli a kereszt. (Ipacsa területéhez tartozott 1866-ban egy Iszró nevű dűlő, ami a jelenlegi Harkány–Drávaszabolcs-út hídjától száz méterre, balra kezdődött a korabeli térkép tanúsága szerint.)

Dázsonypusztának ezen a térképen nincs nyoma, ahogy Pálipusztát sem jelölték, holott Vályi „Dráva Palkonya” címszavánál ezt olvashatjuk: „... fekszik D. Szabolcs Csehihez közel, és Páli pusz-
tához 1/4 órányira, a’ hol régenten Paulinusok laktak, most Slavoniába általmenetel van itten. ...”
„Paulinusok”, vagyis az egyetlen magyar alapítású szerzetesrend tagjai, a pálosok. Ebből nyilván az
is következhet, hogy Palkonya neve is a Pál, a pálos szóból származik, ahogy ezt Dani Lajos is leírta
munkáiban.

Kotzian József „tekintetes nemes Baranya vármegye tisztí hites földmérője” 1831-ben jelentette meg a vármegye településeinek távolságát közreadó „könyvecskéjét”. A falvak, városok közepétől mért hosszúságokat a földmérő bécsi ölben, vagyis kerekítve 1,9 m-ben adta meg. A Páli rév 1995 m-re volt Drávaszalomból központjától, míg Harkány 5938 m-re esett a kötet szerint.

A második katonai felmérés 1806 és 1869 között, az első felmérés tapasztalatait felhasználva, és annál jobb minőségben készült. Magyarországon 1819-től kezdődött a munka, az egyes térképrészeket 1869-ig rajzolták. A Dunántúlról 1856–1866 között vették fel az adatokat, az ekkori állapotot tükrözi a térkép.

Mit mutat a második felmérés anyaga Drávaszabolcs környékéről? A Harkány felől húzódó – tulajdonképpen postaút – legnagyobbbrészt egybe esik a mai út nyomvonalával. Ezen, a Harkány melletti mai körforgalomtól nagyjából 1,3 km-re egy híd vitt át a mai szántóföldeket akkor beborító vizeken. A Drávaszabolcs előtti egyenesbe érve egy a mainál bővebb vízű patak szegődött az út mellé, ami a falu északi végén lévő híd alatt futott át a község keleti oldalára. A patak lejjebb kiszélesedett és a térképen „Bötö” elnevezéssel szerepel, vagyis ebben a formában még élt a hajdani Bő folyó elnevezése. A tónak Gordisától délre (a mai Gordisai-csatorna vonalában) volt a kifolyása, és az ismét elkeskenyedő vízfolyás a korabeli mattyi tóban fejezte be útját. Ez a patakocská részben ma is létezik, de a Gordisai-csatornába érve a Drávába önti vizét.

Drávaszabolcs településszerkezete ekkor már jelentősen hasonlított a mai állapothoz, bár lényegesen kisebb helyen terült el, és nyugatról is víz (talán tó) határolta. A Fekete-vízhez futó út mentén a mai park végénél ért véget a házak sora. Drávapalkonya felé a jelenlegitől eltérően futott a földes út, Gordisára részben a mainak megfelelően juthattak el az arra indulók. A mai temető környékét vízenyős résznek jelölték, amelyből hiányzik a korábbi vörös kereszt. A falu központjában kereszt jelzi a Fényes Elek *Magyarország geográfai szótára* 1851-ben megjelent kiadásában is említett „ref. anyaecklézsiát”, valamint a mellette álló paplakot.

A Dráva felé haladó út mellett, körülbelül a későbbi határórlaktanya helyén csárda állt – megnevezés nélkül. Ez talán a Zsinkó csárda elődje lehetett. A Dráva a mai határátkelőhelytől déli irányban száz méterre folyt, és itt láthatjuk a rév jelét. A folyó két partján számos, hajóra telepített malom jelképét láthatjuk. Ez idő tájt Fényes Elek műve így ír a folyami átkelőhelyről: „Páli, rév a Dráván, Baranya vmegyében. A stájerek itt szoktak kikötni talphajóikkal.” A talphajó ládaformájú, lapos, nagyméretű uszály vagy tutaj. Ismert még, hogy ez idő tájt a réven keresztül Szlavóniából alma, vas és deszka érkezett Baranyába.

A baranyai utak 1845-ös állapotáról Hölbling könyvéből és más munkákból kissé ellentmondásos kép bontakozik ki. Az utak helyzete ugyanis szerinte az országban a legjobbak közé tartozott, de ez főként „Mac Ádám” rendszere szerint van jól elkészítve”. A zúzott kővel borított makadám utak a szekérközlekedésre megfelelő viszonyokat teremtettek, ám tatarozás hiányában sok helyen „rettentő a sár”. Haas Mihály ugyanekkor megjelent *Baranyája* így fogalmaz: „... ittott már épített utjai is vannak Baranyának, u. m. az melly Pécsről N. Bolyon keresztül Batinára és innen Bácsba vezet; továbbá az melly szinte Pécsről Siklóson és Pálin, aztán Pellérdén és Sellyén át a drávántuli kerület alsó és felső részébe szolgál.” A megye 26 000 ölnyi makadám útján kívül a siklósi járásban feleannyi út volt „kövecscsel olly jól (...) meghordva és tatarozva, hogy a macdámizált vonalokkal vetekedik”.

A folyó gyakori áradásai a jobbról és balról is sík vidéken „ezernyi károkat okoznak” – jegyezte meg a Verőce vármegyéről 1832-ben kiadott írásában Hoblik Márton, a megye akkori táblabírája.

▽ Drávaszabolcs térsége a harmadik katonai felmérés 1894-ben készült térképén



Joggal, hiszen korábban nem látott áradások – mint a rekordot jelentő 1827-es árvíz – veszélyeztették a mezőgazdasági területeket. Hoblik azt is papírra vetette, hogy a Dráva menti uradalmak a fából tekintélyes hasznot nyerne, s a termékek felsorolása végén hozzáteszi: „... végre az utak csinálása esztendőnként sok száz ezernyi eger, fűz és rekettye nyalábokat emészt-meg (...)”.

Nem csoda, hiszen a baranyai uradalmaknak több szempontból is elsőrendű érdeke fűződött az utak javításához, a gátak építéséhez, amire a jobbágyság napszámban végzett ingyenmunkáját használták fel. Az utak állapota pedig szorosan összefüggött a mocsarak kiterjedésével. Ráadásul a termés mindig veszélyben volt a Dráva közelében. Ezen felül a megtermelt árut az uradalmak akkoriban főként az utakon, szekerekkel juttathatták el a vásárlókhoz, megrendelőkhez, mert a gőzhajók közlekedése még gyerekcipőben járt, a vasút pedig távoli terv sem volt még.

A lecsapolás munkája sajátos eredményt hozott Harkány esetében, ahol a Batthyány-uradalom a Dráva felé ásatott csatornát az ingoványos területek közé szorított falu melletti víz levezetésére. Az ismert történet szerint a munkájuk közben a sarat dagasztó Pogány János gyűdi jobbágy meggyógyult a feltörő hévíztől. Így fedezték fel 1823-ban a harkányi gyógyvizet, amiből a birtokos hamarosan hasznot húzott a fürdő első épületeinek megépítésével. Viszont ahol ilyen kincsekre nem akadtak, a földterület ott is művelhetővé vált.

Fest Vilmos *Magyarország álladalmi és országos útjai* című 1866-os és 1867-es munkája az öt egész öt nyolcad „mértföldes”, vagy 18 000 folyó ölnyi Pécs–Turon–Harkány-út végpontjaként a páli révet, illetve konkrétan a Dráva folyót említi. Az út teljes egészében „csinált”, vagyis kövezett – ahogy már az évszázad elején is.

1868-ban jöttek létre az államépítészeti hivatalok, addig az alsóbbrendű utak a vármegyei mérnökök feladatkörébe tartoztak. Bár a vármegyék önállósága sokszor gátat vetett az utak korszerűsítésének, összességében mégis előrelépést jelentett e változás.

A harmadik katonai felmérés 1869-ben kezdődött. A magyarországi területeket 1872 és 1884 között térképezték fel. Drávaszabolcs ábrázolásában kevés eltérést láthatunk a második felmérés térképéhez képest. A faluból a Drávához út a jelenlegi magyar határállomástól délnyugatra, mintegy háromszáz méterre érte el a folyót – azonban ez a hely ma már a horvátországi partra esik. A Zsinkó csárda a későbbi határórság helyén, a „Páli csárda” a folyó bal partján. A rév kerttel is bíró csárdájáról 1898-ban följegyezték, hogy kétszobás, konyhával, pincével és kamrával rendelkező vendéglátóhely volt, ahol az evés-ivás után pihenni is lehetett. Viszont ott, ahol akkortájt egyenesen haladt a Dráva, ma egy kanyarulat van, ezért az utóbbi fogadó napjaikban Horvátországba esne. A mai horvát határátkelőhelytől nyugatra, a fák közt lehetnek talán a maradványai. Egy, a révhez címzett fogadó a túlparton is volt (*Wirthshaus zur Überfuhr*), a Miholjac felé tartó úttól jobbra, ahol ma a halastavak sora kezdődik.

A csárdák számának növekedése is mutatja, hogy sokan fordultak meg ekkoriban Drávaszabolcsra és a vízi átkelőhelyen. Az 1894. április 30-tól 1895. július 12-ig végzett forgalomszámlálás eredményei mutatják meg konkrétan, hogy a révnek köszönhetően mekkora forgalom volt a faluban. A páli elágazásnál ugyanis több mint egy év alatt nappal 124 645 kocsi, éjszakánként pedig ennek felét rögzítették a közlekedők számbavétele során. Tehát naponta átlagosan négyszáz szekér gördült át a községen!

Szlavóniából a túlterhelt vízi átkelőhelyen fát, sertést és szarvasmarhát hoztak be Baranyába, de Boszniával is részben e réven keresztül élt a kereskedelmi kapcsolat. A gyűdi templom katolikus

híveinek számottevő, Szlavóniából érkező részét szintén a páli révészek utaztatták át a Dráván. Kifelé például követ szállítottak a Villányi-hegység bányáiból.

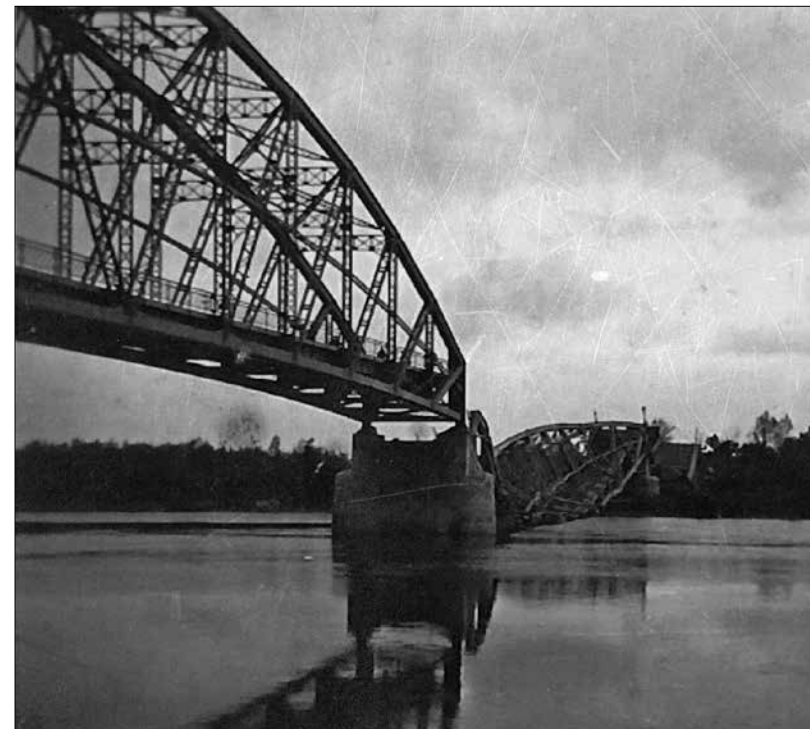
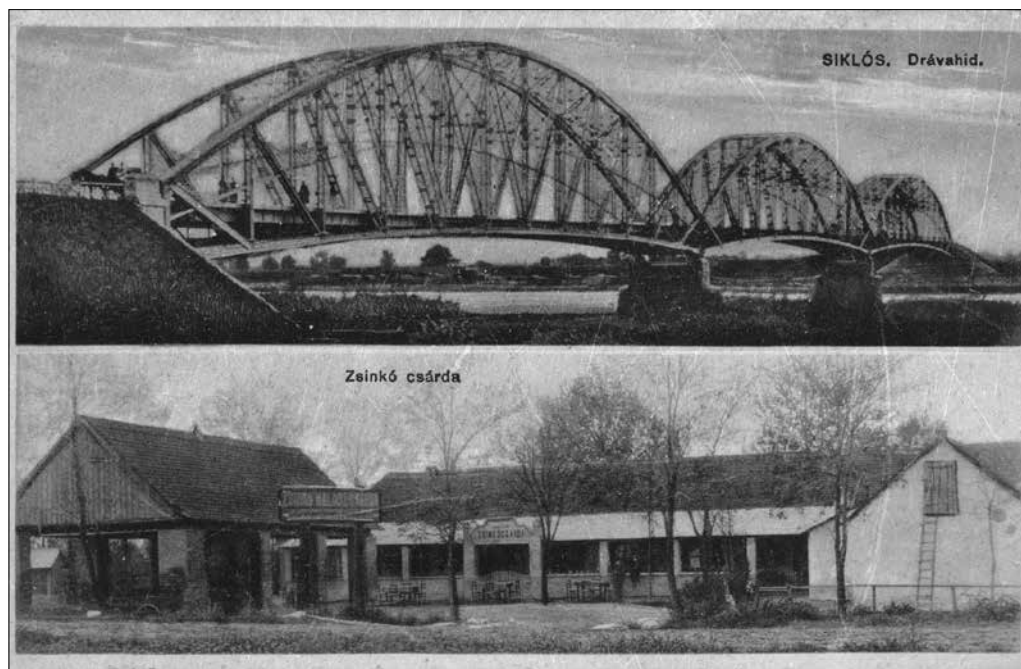
Hídverés a két part között

Vagyis a közlekedés sajátosságai szinte kikövetelték a hídépítést. 1893 februárjában értekezletet tartottak az érdekeltek, amelyen Verőce megye alispánja és további érdekeltek 175 000 forintot ajánlottak fel „az új drávai vashíd ügyében”. Baranya vármegye ekkor még elzárkózott a támogatástól.

Az 1906-os *Statisztikai Évkönyv* adatai tudósítanak a drávaszabolcsi híd munkálatainak elindításáról: „... megkezdett (...) a Dráva-Szabolcs és Dolnji-Miholjac közti Dráva-hídnak építése, mely híd vasúti közlekedésre is alkalmas szerkezettel és teherbírással és mintegy 1,600.000 K összköltséggel épül, s előreláthatólag 1908. év elején a közúti forgalomnak átadható lesz.”

„A kereskedelmi minisztérium a beruházási kölcsön terhére (...) új hidat emelt Drávaszabolcs baranyamegyei és Dolnji-Miholjac szlavóniai községek között. ...” — tudósította olvasóközönségét a *Pesti Hírlap* 1908. május 10-én. A hidat május 21-én avatták fel. A lap a továbbiakban méltatta a létesítmény jelentőségét, amelyről egyúttal további részleteket hozott nyilvánosságra. „Érthető tehát ezen drávamenti nagyvidék érdeklődése és türelmetlen várakozása az új híd megnyitása iránt, amely várakozás immár néhány nap múlva kielégítést nyer. A híd építése Králik Adolf kir. főmérnök vezetése alatt 1906. év július havában indult meg és (...) két év sem kellett a befejezéshez. A közúti közlekedés korábbi zavarai ezzel megszűntek, immáron nem kellett a kis áteresztőképességű páli révre hagyatkoznia a fuvarosoknak. Már csak a vasútvonal hiányzott a kistérségből.

▽ A (tévesen siklósinak feliratozott) Dráva-híd és a Zsinkó-csárda közös képeslapon.



◁ A lerombolt híd a magyar oldalról, Hanga Lajos felvételén

És az 1910-es megyetérképen szerepelt is a Pécs–Dolnji Miholjac között tervezett, és Harkánytól már 1912-től működő vasút leendő nyomvonala. A térkép szerint Drávaszabolcsról Gordisa és Dázsonypusztá felé haladhattak tovább az utazók, Dravapalkonya felé nem tüntetett fel utat a rajzoló, bár földút nyilván volt arra felé.

Az első világháború végén, 1918-ban Pécstől a drávaszabolcsi hídig rendszeresen karbantartott állami út vezetett, bár ez főként olyan újabb zúzottkőrétegek elterítését jelentette, amit a járművek tapostak bele az útba. Azonban az útépitések ettől eltekintve teljesen szüneteltek a háború idején. A katonai járművek sok korábban jó állapotú utat tönkretettek az országban.

A Trianon — s főként a Pécs és a megye déli sávját megszálló és részben kirabló szerb csapatok 1921-es kivonulása — utáni helyzetkép szomorú volt. Megszakadtak a közlekedési, s vele a társadalmi, a gazdasági és a kulturális kapcsolatok, Drávaszabolcs vasúti végállomássá, határtelepüléssé vált. A környékbeliek szántóföldjei részben a túlparton maradtak (kettősbirtokosság). Egy időre lehetetlenné vált, hogy iskolába, munkába, rokonlátogatóba a túloldalra járassanak a folyó két partján élők.

1930-ban, a magyar-jugoszláv gazdasági együttműködés éledésének kezdetén a *Pesti Napló* hosszú cikket szentelt e témának. A szomszédos ország állami vezetőinek nyilatkozataira több magyar gazdasági szereplő reagált, köztük Berki Gyula országgyűlési képviselő: „Tudom, hogy szülőföldemen, a Duna-Dráva háromszögben [Berki Gyula Zalátán született — a szerk.] milyen komoly jelentősége volt a Szlavóniával folytatott kereskedelemnek úgy a Dráván inneni, mint a Dráván túli vidék lakosságára. A fa, a bor és a kisipari cikkek kölcsönös egészséges kicserélődése most már hosz-

szü idő óta szünetel. Az észéki hídon kívül elsősorban a dolnji-miholjaci híd volt a fő útőere ennek a forgalomnak, és könnyen az lehetne a jövőben is.”

A két világháború között Drávaszabolcsot másodrendű főközlekedési úton vagy vasúti mellék-vonalon érhetette el az ide utazó – nem tekintve a Harkány–Drávaszabolcs közötti vasúti közlekedés időszakos szüneteltetését. És bár az országban elindult a buszközlekedés, a határközségbe csak alkalmilag lehetett autóbusszal eljutni. Az út forgalma a napi ötszáz-ezer tonnás kategóriába esett az 1935–36. évi forgalomszámlálás alapján.

A háborús készülődés árnya csakhamar ismét beborította a vidéket. A déli szomszédok aláak-názták a drávaszabolcsi híd három nyílását, a magyar oldali nyílást csak a háborús fejezetben em-lített egyéni hősiesség mentette meg. Az MTI szerint a jugoszlávok 1940. április 7-én robbantották fel az átkelőt.

A Drávaszabolcs–Dravapalkonya közötti földesút 1934-ben az Egerszegi-csatorna fölött épített vasbeton hídját a németek robbantották fel 1944. december 1-jén. Ezt a megrongálódott, de föl-töltött hidat egészen 1957-ig használták a közlekedők. 1957-ben a helyére a dravapalkonyai tanács fahidat építtetett, ami a két település közötti bekötőút megépüléséig állt. Az Egerszegi-csatorna két kisebb hídját, amelyek a Palickó-dűlő két végén voltak, a németek szintén aláaknázták, ám Szigetvári Árpád tartalékos határvasdász és még két katona átvágta a gyújtószinórokat, így a hidak megmenekültek.

1941-ben készült el a Drávaszabolcs–Gordisa-bekötőút, amely a MÁV javaslatára sorompó nélkül metszette a Pécs–Drávaszabolcs-vasútvonalat.

Újrakezdés göröngyös úton

A háború befejezése után az ország útjainak 75%-a, a baranyai utak 99%-a autóközlekedésre al-kalmatlan makadámút volt. Ám egy bő évtizedig még nem telt a fejlesztésükre. A közúti igazga-tóságok 1958-as megalakulásával indulhatott el az utak fejlesztése a megyékben. Ekkor a megye útjainak 90%-a még mindig – egyre drágábban fenntartható – makadámút volt, épp csak elkezdődött a bitumen alkalmazása Baranyában, és csak a hatvanas évektől gyarapodott jelentősebben az így fedett utak hossza.



▷ Falukép az ötvenes évekből

Ugyanakkor a forgalom meghaladta az országos átlagot és már néhány autótulajdonos is akadt Drávaszabolcson. Előrelépést a község közlekedésében az 1963-ban elkészült, 3,4 km hosszú Drávaszabolcs–Dravapalkonya- bekötőút tsz-beruházásként, hozzávetőlegesen 3,5–4 millió forintból. A jó minőségű út ellenére Dravapalkonya és Dravacsehi zsákfaluvá alakult, mert Drávaszabolcs kapott központi szerepet, míg a Dravaszerdahely, Kémes felé addig használt földutak jelentőségüket veszítették. Keleti irányba tekintve más helyzetben volt Gordisa és Matty, amelyek közigazgatásilag máshová tartoztak és közvetlen úttal rendelkeztek Siklóra.

A háborúban felrobbantott Dráva-híd roncsainak bontását már az ötvenes években elkezdte az ekkor még mindig, bár nem sokáig létező államépítészeti hivatal. A kitermelt több száz tonnányi roncsanyagból több kisebb hidat építettek a megyében, de a drávaszabolcsi híd újjáépítése ekkor még csak terv volt – igaz 1955-ben magyar-jugoszláv kormányközi megállapodást kötöttek e szándék alapján.

A Fekete-víz lerombolt hídját a háború után a MÁV kiemeltette és a Harkányfürdő–Középrigóc-vasútvonalra, ugyancsak a Fekete-víz fölé helyezték át. Még az 1963-as év története volt, hogy a Pöstyénpuszta mellett 1894-ben felállított és a második világháborúban felrobbantott Ipoly-híd épen maradt nyílását felállították a Fekete-víz felett, az 58-as úton. Merthogy elődje összedőlt a rajta áthaladó sok járműtől. . .

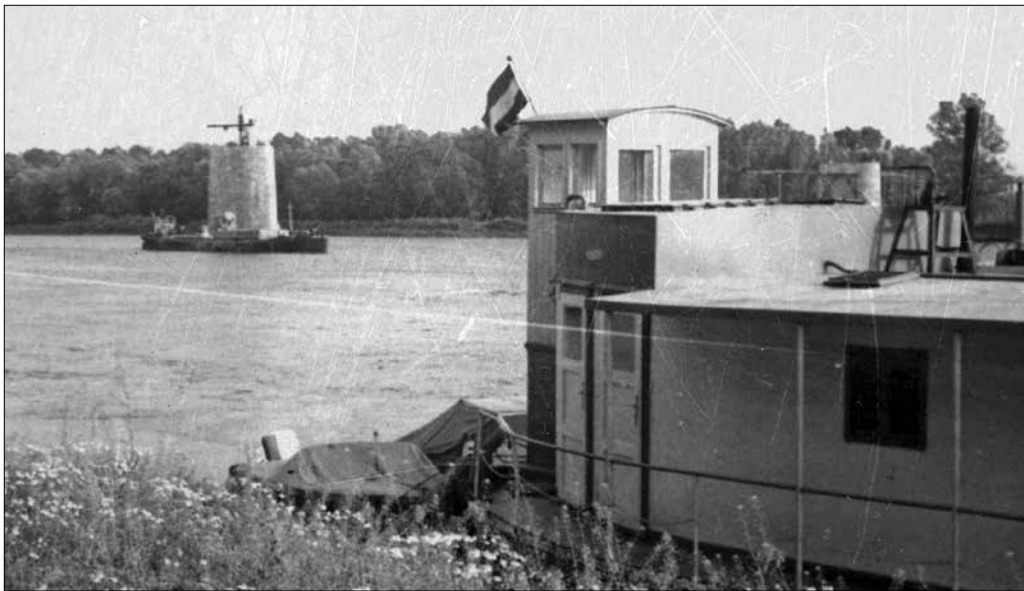
A hatvanas évek végén, 1967-ben a Hídépítő Vállalat rézbakancsos, rézsisakos nehézbúvárai még mindig dolgoztak a drávaszabolcsi Dráva-híd roncsainak kiemelésén. A munkásoknak sokszor kellett bevetniük a tíztonnás úszódarut a nagyobb fémdarabok kiemeléséhez.

Bár már 1967-ben megállapodott a Magyar Népköztársaság és a Horvát Szocialista Köztársaság a munkák 1971-es indításáról, a megyei napilap csak 1969 végén adott hírt a híd újjáépítésének konkrét tervéről. A Magyar-Jugoszláv Közúti Vegyes Bizottság pécsi ülésén tárgyaltak a részletekről a két ország illetékesei. A helyszíni szemle után a tanácskozáskor kijelentették: a rendkívül fontos híd újbóli felépítése „indokolt és gazdaságos”.

1970-ben már arról írt a *Dunántúli Napló*, hogy 1973 végére elkészül a 316 méter hosszú híd. A híradásból kiderül: a 10,5 m átmérőjű vasbeton pályaszerkezetből 7,5 m az autók, míg 1,5–1,5 m a gyalogosok átkelésére szolgál. A tanulmányterv 36 millió forintot meghaladó költséget jelzett előre. A hídépítéssel együtt tervbe vették a Pécs–Harkány–Drávaszabolcs 58-as út korszerűsítését és a Fekete-vízen átvezető új híd megépítését is.

Az év novemberében a már zajló munkákról tudósított Baranya napilapja. Majdnem kész, „csupaüveg” határállomásról, a Hídépítő Vállalat által megépített hídfőről és pillérekéről olvashatunk a Rab Ferenc által jegyzett tudósításban. Máshol említik, hogy a terveket az UVATERV készítette, a jugoszláv kivitelező partner pedig a Đuro Đaković gépgyár volt Slavonski Brodból. A part köve-zésén dolgozók között említi a cikk Kárászi János helybeli kőművest. Bodnár József építészvezető szavaiból kiderül, hogy a „szomszédok megkésték a szereléssel”, ezért nincs még készen a vasszerkezet. A tényeken túl még egy, a munkálatokat megtekintő drávaszabolcsi iskoláscsoportról is szól a szerző, sajnos az őket kísérő és a lapban megszólaltatott tanító bácsi nevét nem említve.

Az alapköveteltelt 1971. október 29-én tartották meg. A magyar meghívottak az *Augusztus 20.*, a *Siklós* és a *Vízvár* motorosokon hajóztak át a magyar hídpillér melletti ideiglenes kikötőből a ju-goszláv oldalra. A két parton a két ország lobogóin kívül horvát és az akkoriban elmaradhatatlan vörös zászlókkal díszítették. Magyar részről Kiss Dezső közlekedési és postaügyi miniszterhelyettes,



△ Az épülő híd egyik pillérje

Szabó Gusztáv vezérőrnagy, a BM Határőrség országos parancsnoka, valamint dr. Terpitkó András vezérőrnagy, a Vám- és Pénzügyőrség országos parancsnoka volt a legnevesebb résztvevő. Jelen volt dr. Nagy József megyei, és Szabó József siklósi járási MSZMP-titkár, akik a korabeli pártbizottságok első embereiként tevékenykedtek. Horváth Lajos megyei tanácselnök és Vida Sándor járási hivatalvezető ugyancsak bekapcsolódott a programba – további kiemelt vendégek sora mellett. Drávaszabolcs küldötteit név szerint nem sorolta fel a *Dunántúli Napló*.

A Horvát Szocialista Köztársaság közlekedési és távközlési minisztere, Nikola Gril, a diplomáciai berkekből a belgrádi magyar nagykövet és a budapesti jugoszláv konzul is tiszteletét tette az eseményen. A horvát miniszter beszédében úgy vélte, hogy a híd „lehetőséget teremt majd a szorosabb gazdasági és kulturális együttműködésre ebben a térségben”. A két minisztérium képviselői kézjegyükkel látták el az erre az alkalomra készített díszes okmányokat, amelyeket a déli pillérben kialakított betonszékényben helyeztek el. A dokumentumokban 1973. november 29-ét jelölték meg az átadás napjaként. Az ünnepség Donji Miholjacon, a hajdani Majláth-kastélyban megtartott fogadással folytatódott.

A magyar oldalon 14 órakor kezdődött a rendezvény, amelyre a drávai flottilla fellobogózott hajói is megérkeztek. Itt a jugoszláv pénzügyminiszter, Zvonko Spoyar, és Vlado Sceik vezérezeredes, a jugoszláv határőrség országos parancsnoka is bekapcsolódott az összejövetelbe. Az ünnepségen Kiss Dezső miniszterhelyettes és Vida Sándor járási hivatalvezető mondott beszédet. A fogadás a harkányi Napsugár hotelben zajlott. Békés Sándor cikkíró a munkák gyors és „teljes lendülettel” történő elkezdéséről szolt zárásként.

1972-ben már a helybelieknek is egyre fontosabb lett az utak állapota, a közlekedés, hiszen 16 személygépkocsit és 36 motorkerékpárt használtak a drávaszabolcsiak. Ráadásul a következő évtizedig négyeszeresére emelkedett az autók száma: 1980-ban hatvanöt személygépkocsit számoltak a faluban a statisztikusok.

A Népszava 1972. szeptember 28-án adott hírt a drávaszabolcsi Dráva-híd újbóli megépítéséről. A cikk sorai szerint „... kecses betonhíd ível majd át...” a folyón egy év múlva, egyben új határátkelőhely létesül. A cikkben Ősz Györgytől, a 225 000 köbméternyi földmunkával megbízott Aszfaltútépítő Vállalat építészvezetőjétől tudhatjuk meg, hogy a tavaszi jeges és a nyári még nagyobb áradás miatt nem készülhettek el feladataikkal. A budapesti Erzsébet-hídnál alig 62 méterrel rövidebb híd alépitményét készítő magyar és a felépitményen dolgozó jugoszláv építők ekkor még tartani vélték a vállalt határidőt.

A két parton egy-egy 40 méter magas kábeldarut és egy 400 méteres légi szállító pályát alkalmaztak a hídépítés során. Ezekkel emelték a helyükre a 11 méteres, 10 tonnás hídelemeket. Az átadás időpontjáról ekkoriban nem ejtett szót egyik sajtótermék sem.

Az első ünnepséget a *Népszabadság* tudósítása szerint az építők 1972. február 24-én tartották, ekkor érte el a vázszerkezet a túlsó partot. Október közepén vizsgázott a szerkezet teherhordó képessége. A pécsi Volán harminkét, kavicssal megrakott teherautója két napon keresztül járt egyik oldalról a másikra, hatszáz tonnányi tömeggel próbára téve a kész művet. A Budapesti Műszaki Egyetem acélszerkezeti tanszékének szakemberei időközben százhusz mérőponton vizsgálták a hídszerkezet mozgását, válasát a normálisnál jóval nagyobb teherre. Az előzetes statikai számításoknál jobb eredmények láttán engedélyezték a híd megnyitását.

Így biztossá vált az október 25-i átadás. A *Népszava* az ünnep napján ezt írta: „Negyven magyar és negyven jugoszláv – ugye, aránylag milyen kevés – 1971 októberétől, köből, vasból belerakott 100-100 millió forintnyit ebbe a törekvénynek tűnő szerkezetbe (...).” (A *Dunántúli Napló* huszonhárom millió forintot költségről írt.) A fémszerkezetet 101 tonnányi festékekkel védték a rozsdától, 1500 süttői mészködarábot építettek be a 12 méter magas és 20 méter mélyen alapozott pillérekbe, az alapokba.

Szalaci József drávaszabolcsi közműves így nyilatkozott: „— Nem csapok-e fel hídepítőnek? Mi a faluból nagyon örülünk e munkának, fellendíti a községet, közel Harkány, Pécs, jó utat is építettek, jön a nagy forgalom, külföldiek, egyebek, jó élet van, még jobb lesz itt. Tudja, én már mint egyszerű fogalmazó, úgy vélem, egy ilyen híddal közelebb kerülnek egymáshoz a partok is meg a népek. Szóval, én maradok, kész a híd, add pajtás a kezét — mondom az eddig itten dolgozó társaimnak — búcsúzzunk!”



◁ A Népszava a hídatavítás napján írt az új átkelőről

A híd felavatásának napján a két ország küldöttségei 11 órakor indultak a létesítmény közepén felállított díszemlényhez. Magyar részről a Közlekedés és Postaügyi Minisztérium államtitkára, dr. Ábrahám Kálmán volt a legmagasabb rangú résztvevő, rajta kívül jugoszláviai nagykövetünk, a belügyminiszter helyettese, a határőrség, valamint a vám- és pénzügyőrség országos parancsnok-helyettese is Drávaszabolcsra látogatott. Ugyancsak felvonultak Baranya megye – korabeli megfogalmazással élve – érintett párt- és állami vezetői. Nikola Gril, a Horvát Szocialista Köztársaság hajózási, közlekedési és távközlési minisztere újra eljött az ünnepségre, ahogy a budapesti jugoszláv nagykövet és a túlparti pártvezetők is fősorakoztak, ahogy az építésben részt vett vállalatok képviselői is.

A pécsi helyőrség és a donji miholjaci fűvósai játszották el a himnuszokat, majd Davorin Pleić, Donji Miholjac tanácselnöke mondott köszöntőt. Dr. Vida Sándor, a Siklósi Járási Pártbizottság első titkára folytatta a beszédek sorát, amelyben szerepet kapott dr. Medved Gábor, a Hídepítő Vállalat igazgatója, illetve Antun Milović, a Đuro Đaković Gyár első embere. Nikola Grilre és dr. Ábrahám Kálmánra várt a felavatás aktusa. Az eseményen számos kitüntetést adtak át – Hegyháti György kőfaragó a Munka Érdemrend ezüst fokozatával a legelismerettebb munkás volt az ünnepélyen.

A forgalom délután három órakor indult meg a hídon. A drávaszabolcsi vámhivatal első parancsnoka Török Sándor volt, míg az átkelőhelyet Kiss István parancsnok irányította.

A község lakói azonban a hídepítésben nem csak az örömteli vonatkozásokat találtak. A *Drávaszabolcsi Híradó* 1974 decemberében megjelent 3. számában *Az új Dráva-híd ügyén* íródott cikk ismeretlen szerzője ugyan örömet fejezte ki a fejlődés láttán, de az ürmre is felhívta a figyelmet:

▽ Drávaszabolcs légi felvételén, 2008-ban. A képtetején a donji miholjaci halastavak és a túlparti település házai láthatóak



a község útját főúttá nyilvánították, ami kizárta a fogatok és a kerékpárosok közlekedését. A híd mellett létrehozott kertészet megközelítése is lehetetlenné vált a korábbi módon, ami a kertészet elsovadásával fenyegetett a cikkíró szerint.

Ezzel – ahogy egy korabeli tanulmány fogalmazott – új idegenforgalmi folyosó nyílt a megyében, s ennek révén Drávaszabolcsot is a kisebb turisztikai jelentőségű települések közé sorolták. A hetvenes évek következő éveiben már nemzetközi buszforgalom is zajlott Drávaszabolcson keresztül Jugoszláviába. Az áruforgalom ebben az időszakban kevesebb, mint napi ötszáz tonna volt, de lassanként növekedett, és hol a horvátok jöttek át rajta sajtót, sonkát vásárolni, hol mi autóztunk hozzájuk benzinért, konyakért.

A jövő: határok nélkül?

Az évszázad utolsó évtizedében a délszláv háború tette ismét – finoman szólva is – sajátossá a határ menti közlekedést és egyáltalán az életet – ahogy ezt a határvédelemmel foglalkozó fejezetben olvashatja. A harcok megszűnésével újra elkezdődött a kapcsolatok építése a két part között, és a véres huszadik század után esély van a sok évszázados kötődések újbóli felfedezésére, új kötelékek kialakítására. Napjainkban így a Dráva hídján zavartalanul haladhat a forgalom a két part között. Horvátország és Magyarország egyaránt tagja az Európai Uniónak. Amikor déli szomszédainkat felveszik a schengeni övezetbe, akkor a határállomások működése is értelmetlenné válik.

Boldog idők jönnek?

**„Mindenféle szelid gyümöltsökkel,
kivált szilvával bővölködik Baranya,
's a' minémű gazdag borral, majd olyan
gazdag pálinkával is.”**

**Bódai Ferentz: Baranya Vármegye Topographiai
és Históriai Leirása (1820)**

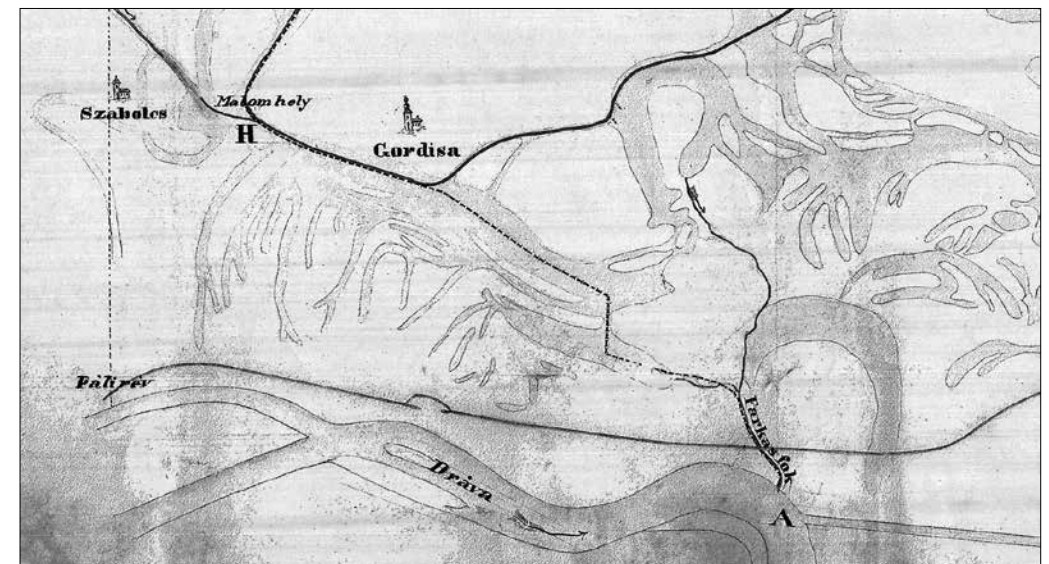
► **Drávaszabolcs mezőgazdasága, mezőgazdasági szervezetei**

Halászat, fokgazdálkodás

Baranya első kőkori lakói, az úgynevezett vonaldíszes edények népe az i. e. 4. évezredben a vadászat és a halászat mellett állatokat tartott, és a földművelés kezdeti formáit alkalmazta – vagyis ekkortól beszélhetünk térségünkben a mezőgazdaság kezdeteiről. Konkrétan Drávaszabolcshoz kötődő, a mezőgazdasághoz kapcsolódó régészeti leletekről nem tudunk.

A honfoglaló nemzetségek életét a nomád-félnomád állattartásból adódó életmód irányította. Ennek megfelelően a téli-nyári szállás- és legeltető helyeken tartózkodtak felváltva. A téli időszakot általában egy-egy folyó mellett, halászva, míg a nyarat friss legelőkön, de nem állandó helyszínen

▽ A Dráva
környékének
vizekkel átszőtt
világa alkalmas
volt az ártéri
gazdálkodásra



töltötték. A téli szállás mellett voltak a szántóföldjeik, ahol elvetették a gabonát, amit ősszel, vízszatérva a legeltetésből, learattak.

Már egy 11. századi szentföldi zárandokút leírásában utalnak a Dráva környékének halastavaira. A 12–14. században a Dráva partjának zigenyös vidékén (Haas megfogalmazásával: a „dráva melléki posványosságok” táján) a halászat volt a fő foglalatosság — csakúgy, mint az ország más, nagy kiterjedésű vizes térségein. A jobbágyságok, Nyugat-Európától eltérően halászati joggal rendelkeztek ekkor, és még sok száz évig gazdálkodhattak kedvükre a táj erőforrásaival — szabadon méhészkedhettek, gyümölcsöt termeszthettek, legeltethettek mindenki. Ennek megfelelően a mocsarak, patakok világa tudatosan karbantartott, biztos élelemforrást jelentő hátszaga volt a parasztságnak.

A valószínűleg már az ősidőktől kezdve létezett, de a Tihanyi Alapítólevélben dokumentált módon az ezredforduló idején biztosan élő ártéri vagy fokgazdálkodás eszköze a fok volt. (A kis csatornát, medret, vízelvezető árkot jelentő, de a csatorna kezdőpontjára ugyancsak használt, finn-ugor eredetű kifejezést a Dráva vidékén Drávafok község nevében örökítették meg.) E gazdálkodási módszer lényege, hogy az áradásokat a folyó által képezett emelkedésen, az övgáton keresztül vezető, mesterséges csatornák révén szétterítették a folyó árterén, és ezzel a vízzel öntözték a kaszálókát, a gyümölcsösöket. A majd harminc halfajnak otthont adó Drávával kapcsolatban először egy 12. század közepén keletkezett francia feljegyzés utal csatornák létrejöttére, vagyis a fokgazdálkodásra, amit a Magyarországon áthaladó keresztetek egyike rögzített.

„Már 1024-ben, egy István királytól származó okiratban akadunk egy helyre, a mely a Dráva folyóban álló halasokról szól: »Addimus etiam piscinas Plyske, Bulcheu cum piscinis suis in flumine Dráva«, holott egy 1019-ben kelt oklevele Boka mellett a Drávánál, »iuxta Drauam« említ halasokat. Ezek és hasonló helyek, szülhették azt a feltevést, hogy voltak oly halastavak is, a melyek folyóban, tóban külön elrekesztés által készültek. (. . .)

Az okiratok során és ugyancsak a felhozott mesterszavakkal szerves összefüggésben ezekkel találkozunk: »veiz, weyz, wyz, weyzhel, ikerweyz, coneweyzi, jákoweyzi, Andra weyzhele«; mind 1200-tól 1400-ig.

Némely okirat meg is magyarázza ezt a »veiz« szót; így 1300-ban a pozsonyi káptalan levele mondja: »in aquis ad clausuras piscium, quae vulgo Veiz vocantur«; 1397-ben a győri káptalan levele »clausura piscium in aqua Saar, vulgo Wyz«. Semmi kétség tehát, hogy a vizekben valami rekesztések voltak, a melyeket a magyarság Veiz-nek nevezett.

Ez elrekesztések mivoltát még közelebbről is magyarázza OLGYAI PÉTER-nek egyezkedési okirata 1303-ból, melyben ez áll: »laqueos piscium vulgo zege vei weyzhel« tehát halfogó török, melyek közönségesen zege vagy veizhely néven nevezetnek.

Semmi kétség, hogy azok a folyókba és tavakba rekesztett külön alkotmányok nem voltak egyebek a mai vejszénél, a magyar halászoknál szerte dívó, nádából vagy vesszőből készült, falakat és tévesztőket alkotó, halfogó szerszámnál, a melylyel egész folyókat, tavakat átfognak, tehát elrekesztenek, ekként clausurák és laqueusok, sőt capturák is; halastavak azonban semmi esetre sem.

A magyar halásznak ma is van vejszéje, még pedig külön »magyar vejszéje«, s helyét ma is vejszehelynek mondja. Döntő bizonyíték az is, hogy az okmányok írói kénytelenek voltak a népies elnevezést fölvenni és hogy a vejsze a legősibb halászati szerszámok közé tartozik.”

Herman Ottó: A magyar halászat könyve

A természetes mélyedéseket halastónak használták, melyek vizét a fokok révén állandóan frissítették, így tömértelen mennyiségű halhoz jutottak. A halakat vejszének nevezett, a fenékhez rögzített rekesztőhalászati eszközzel terelték zárt helyre, ahonnan egyszerűen kiszálkolhatták a zsákmányt. A tömértelen mennyiségű halat kibelevé, füstöléssel tartósították, s a felfűzött halat szellős he-

lyen tárolták télire. Kereskedtek is az áruval: az ormánsági asszonyok fejen hordott kosaraikban a Papuk-hegység (népisen: „Fekete-hegyek”) horvát falvaiban is eladták a tartósított halakat.

Bár már Könyves Kálmán királyi privilégiumként (regálé) próbálta kezelni a halászat jogát, a fentebb vázolt rendszert alapvetően Mária Terézia 1767-es úrbéri törvénye változtatta meg, amikortól a jobbágyság csak a jobbágytelekbe sorolt földek arányában részesülhettek a közösen használt erdőből, rétből. A 18–19. század vízrendezései, a gátak építése nyomán semmisült meg az ártéri gazdálkodás ősi módszere.

Az előbbiekből következően állandó földművelésre kizárólag a nagyobb kiemelkedéseken volt lehetőség ebben az időben. A faluközösségek tagjai által egyenrangúan használható területeket a népesség szaporodásával hétévente újraosztották. A művelésre alkalmas földeket sorsolással dűlőkre osztották. A Villányi-hegység déli lejtőin már a 13–14. században szőlőt műveltek. A szőlőskertek birtoklása örökletes, alapvetően újra nem osztható volt. A síkvidéken lakók szőlői is e lankákon, hegyoldalakon helyezkedtek el még a huszadik században is.



△ A vejsze rekonstruált formában

„Gyakran látták, és még most is látható, hogy a Duna, Tisza, Temes, a Dráva és még néhány más folyó áradása következtében a végül is visszahúzódó víz után a partok gödreiben akkora mennyiségű hal akadt fenn, hogy a jobbágyság nemtörődomségből egyrészt a döglöttel is disznót etettek, másrészt a napon hagyottaktól megfertőzött levegő nemegyszer ragályt támasztott a környéken lakók között. Ha valakinek hálója van, a hal nem hiányzik, s méghozzá ingyen, csak néhány tiltott helyet kerüljön el.”

Oláh Miklós: Hungária (1536)

A sok ártéri erdő ugyancsak komoly lehetőségeket adott a környék mezőgazdaságának és iparának. „A’ Dráva mentében fekvő Urodalmaknak nem utolsó a’ fabeli jövedelmök, ezer számra úsznak Eszékre, Pétervárra, Újvidékre az ölfa hasábok, készítetnek a’ partokon hajók, Drávai malmok, vízi száraz építő gerendák, padlatnak való erős deszkák, zsindelek, léczek faragtatnak, sőt még a’ Budai Pesti kádárok is esztendőnként lele jőnek mesterségük számára kádárfát hajókon hordani, abrancsokat pedig a’ Somogyi és Baranyai vidékség temérdek számmal hord ki, nem megvető a’ nyír seprők sokasága, mellyek hajókon is messze elvitetnek (. . .), végre az utak csinálása esztendőnként sok száz ezernyi eger, fűz és rekettye nyalábokat emészt-meg (. . .)” — írja erről Hoblik Márton 1832-ben.

A 12. századtól az Ormánságban széleskörűen zajlott a sertésenyésztés. Írásos említésekből tudjuk, hogy a 15. században már Szlavóniába is áthajtották makkoltatni a disznókat — egészen a 19. század végéig. „Mas gyűttem a tanyárú, Hullik a makk a fárú, Baltám is van, Maj möghizik a kis kan” — énekelték az ormánsági népdalban.

Vályi András 1796-ban így ír Dráva Szabolcsról: „. . . határja 3 nyomásbéli, ’s leginkább búzát terem, egyéb veteményt pedig középszerűen; piacza közel nintsen.” A három nyomásbéli kifejezés azt jelentette, hogy a föld egy-egy harmadában őszi és tavaszi gabonát vetettek, a harmadik harmadot pihentették, vagyis ugaron hagyták, csak kaszálták. Ekkoriban a falut mezőgazdasági szempontból

a harmadosztályú községek közé sorolták ártéri fekvése alapján. A halászat ebben az időszakban is általános Dráva-melléki foglalatosság volt, ahogy az maradt a huszadik századig.

Mezőgazdaság közepes színvonalon – a 19. század

A 19. századból Hölbling Miksa és Haas Mihály 1845-ben megjelent munkái tudósítanak a legbővebben a megye mezőgazdaságának korabeli állapotáról. Hölbling szerint „szarvasmarhában, lovakban szükségét nem szenved” a megye, bár nem elég jó színvonalú az állomány. „Csodálhatni, hogy köznépünknek csak nem általános gondatlansága és egyéb körülmények miatt, még olyan az, »igás jószág« a’ millyen” – tette hozzá.

A drávamelléki református magyarokat földműves jobbágyokként jellemezte, azonban ők a munkát hanyagolták, „csak a szükség parancsolta” munkát végezték el. A kölcsönökre alapozott sertésenyésztést és –kereskedést helyezték inkább előtérbe, de csak kis sikerrel. „Minthogy a’ szalonna, sertéshús, és sertésszir, a’ nép legkedvesb táplálékzszeréhez tartoznak, ez okból a’ sertéstartás a’ gazdaság’ nevezetes részét teszi. A’ Drávamentében számos falu sertésenyésztéssel kiválólag foglalkodik, és nem csekély mennyiség hajtatik ki évenként a’ megyéből” – fogalmazott Hölbling.

Az állattenyésztésről írja még ugyanő: „... mindenek előtt a’ szarvasmarhatartás öltik szemünkbe. Ezzel a’ Duna’ és Dráva’ mentében különös gonddal foglalkodik magyar és rácز népünk, minthogy fő élelmet abban találja. (...) Az istállók többnyire rosszak, a’ legelő nyáron kiszű, és takarmányt még nem igen természet népünk.” A földművelésben igavonóként is használták az ökröket, sőt a teheneket is. Emiatt erős marhákat neveltek, a tehenek fejését szinte teljesen elhagyva. „Némelly drávamelléki faluban már késznek mutatkozik a’ nép az istállóztatásra” – bontakozik ki a fejlődés lehetősége Haas könyvéből.

„Gyümölcös, vagy szilvás-kert csak nem minden paraszt háznál található, mellynek terméséből igen ritkán alma tsigert sajtolnak, de jobbra szilva-pálinkát (Silvoriomot) égetnek. (...) A’ melly tájékat nem csak nagy és kicsiny folyók, hanem sok álló vizek is áztatják, ott el vélhetni bőségét a’ halaknak. De azért éppen nem hallatlan dolog, hogy a’ Dunáról, Dráváról, vagy a’ Mótárohról hozott holt halak a’ Pétsi piacon sokkal drágábbak a’ marhahúsnál. Egyébaránt halat árulni mezővárosokban ritkán, faluhelyeit talán sehol sem láthatni.”

Bayer: Egy tekintet Baranyára (1822)

A gyümölcstermesztés néhány kivétellel középszerű szinten volt, teszi hozzá a fenti képhez Haas („Restség, tudatlanságban fekszik itt a’ főhiba”), bár almából, körtéből, szilvából és barackból számos fajtát termeltek e tájékon. „Szilvát is, kivált a’ Dráva mentében, egész erdővel láthatni. Belőle hires, a’ slavoniaihoz hasonló, slivovicza főzetik. 8 akó szilvából 1 akó slivovicza lesz (...)” A szilvából aszalt gyümölcst és lekvárt, „csízt” is készítettek.

Kukoricából a Dráva mentében termett a legtöbb, a köles a siklósi járás egyik fő terménye volt. A kender – és kevésbé a len – termesztése évszázadokig hozzátartozott a paraszti élethez, hiszen alapvetően ezek a rosnövények biztosították a ruházatot és számos használati eszköz alapanyagát. A folyóvidéken a kendergyár megléte előtt is komoly hagyománya volt ezek termesztésének, de a len Siklós körzetében ugyancsak nagy mennyiségben termett.

„A’ Dráva’ mentében azonban a’ berkek, mocsárok közt nemlegjobb az ivóvíz, színe sárgás, ize posványos, azonfölül homokrésszel erősen van vegyítve. Egyik oka, hogy itten rossz a’ víz, abban fekszik, hogy nem szokás a’ kutakat kövel kirakni, közönségesen „budu” azaz rothadt üreges tölgyfa tétetik a’ kutakba kövezés helyett. (...) A’ földművelés után leginkább bortermesztéssel foglalkodik a’ baranyai nép. (...) megyénknek egyévi bortermesztése 1 milliion akót könnyen fölülhaladhat. (...) Valóban könnyebben él a’ drávamelléki baranyai nép, mint a’ megyének egyéb lakói, és pedig csak azért, mivel szőlői nincsenek.”

Hölbling Miksa: Baranya vármegyének orvosi helyirata (1845)

Az 1860-as években sokan vállaltak cselédmunkát Szlavóniában és a nagybirtokok is előszeretettel telepítettek le magyar mezőgazdasági munkásokat. Az 1868-as horvát-magyar kiegyezés után létrejött társország, Horvát-Szlavón-Dalmátország jobb anyagi feltételeket kínált a gazdálkodásra. A határ menti, dél-dunántúli parasztgazdák a Dráva túlsópartján a pénzükért ötszörös nagyságú, kissé távolabb még nagyobb földterületet vehettek, ezért áttelepültek a jobb partra.

„Drávaszabolcs szorgalmas, ügyes népe” kiköt a tsz-ben

A vasút 1912-es elindulása után évtizedekig jellemző volt, hogy a kistermelők hét elején sok termékkel elvonatoztak a pécsi piacra. A kofák nem egyszer a piacon, vagy egy olcsó szálláshelyen aludtak a hét folyamán, a terményutánpótlást szintén vonaton küldték utánuk. A piacozók csak hétvégén látogattak haza.

1923–25-ben a Varga Pál és társai cég működtetett gőzmalmot Drávaszabolcsban.

Az 1936-os Országos Mezőgazdasági Címtár a zabtermelő községek jegyzékében szerepelteti Drávaszabolcsot. Ugyanitt szerepel, hogy 50 holdnál nagyobb közlegelővel rendelkezik a település. Cséplőkazánnal ifj. Solyom András és Lajos rendelkezett ekkoriban, traktort a Földhitelbank gazdagsága üzemeltetett.

Béldi Béla, a siklósi választókerület országgyűlési képviselője 1937. március 10-én interpellációval fordult a kereskedelem- és közlekedésügyi miniszterhez az akkor szünetelő vasút új-

▽ Mezei munkásnők a 20. század elején



raindítása ügyében. Felszólalásából sokat megtudhatunk a mezőgazdaság állapotáról. Elmondta, hogy a község környékén „erőteljes tejgazdálkodás” fejlődött ki, napi 4–6 mázsa termékkel. A tejtermékeket előállító Drávaszabolcson, Drávapalkonyán, Gordisán és Mattyon primőrként újbungonyát, paprikát is termesztettek, amelyekkel mindenkinél előbb jelenhettek meg a pécsi piacon. A vasút híján szekérrel, előző este elindulva kellett a 32 km-re eső Pécsre vinniük az árut. Az Ormánságban akkoriban jellemző és népességfogyáshoz vezető „egykekérdés” kapcsán pedig, amellyel a parlament is foglalkozott, szerinte egyszerűen csak annyit kellene tenni, hogy hagyják élni a kisembereket, akik nem akarnak mást, csak termelni és termékeiket eladni.

„Drávaszabolcs, Gordisa, Matty, Siklósnagyfalu stb. végtelen szorgalmas, ügyes, munkás népe már május végén, június elején önti a piacokra a rózsaburgonyát, a pompás, édes húsos paprika, hagyma, káposzta, cukorborsó, stb. bőven és dúsan terem a határ bármely részén, egyszerű szántásban is.”

Csukás Endre Ielkész, Protestáns Szemle (1929)

Dázsonypusztá a vasút leállításáig évente 15 vagonnyi agrárterméket állított elő. Az 1919-től a második világháború utáni időkhöz működő Futura terményfelvevő szövetkezet ugyancsak évi 10 vagon árut vásárolt fel és küldött tovább az ország más részeibe.

Milyenek is voltak a harmincas és a negyvenes évek a mi családunkban?

Nyáron reggel öt órákor, vagy néha még korábban kezdődött a munka, a nyüzsgés, és ez nagyon sokszor eltartott egészen este tíz óráig. Bizony ez napi tizenhét óra, amit ma már önkiszákmányolásnak neveznek! A korareggel az állatok etetésével kezdődött, de előfordult, hogy ilyenkor már be kellett fogni a lovakat. Édesanyám etette a disznókat, a baromfikat: tyúkokat, kacsákat, libákat. A férfiak az istállóban a teheneket, a lovakat etették, vakarták, gondozták. Kihordták a trágyát az istállóból.

Nem volt ritka, hogy valaki reggel öt órákor szántani indult. 1945-től például én, tizennégy évesen. Ez a korai műszak kb. négy-öt óra hosszat tartott, mert amikor már nagyon meleg lett, akkor abbahagytuk a szántást. Délután öt óráig pihentek a lovak.

Télen más volt a rend: későn kelt a család és korán tért nyugovóra. De ilyenkor is az állatok etetésével kezdődött a kinti munka, a nap. Télen már délután két órákor elkezdődött az etetés. Estig tartott és az itatással végződött. Öt órákor már benn a melegben volt a család. A háziasszony készítette a meleg vacsorát. Télen hideg ebéd volt, mert a világosban inkább fonással, szövással varrással telt az idő. A fonás, szövés évről évre ismétlődött. Pamutból és kenderből készült a vászon. A feleszálás a kettőből.

A nyár legnagyobb eseménye az aratás, a búzahordás és a cséplés volt. Az aratnivaló minden évben sok volt, legalább 12 katasztrális hold. Mindezt nem is győzte a család, pedig ilyenkor a nagyapa sem a hegyen tartózkodott, mint máskor, hanem segített az aratás nagy munkájában, kötözte a kévéket. A gyerekek kötelet terítettek.

A gabona egy részét részesaratók takarították be. Egy-másfél mázsa gabona volt az aratók bére. Péter-Pálkor kezdődött legtöbbször az aratás, és júliusban folytatódott két-három hétig. Ebbe beleszült az időjárás. Július végén történt a búzahordás. Öt kocsi hordta látástól vakulásig a rengeteg gabonát. Tíz-tizenkét ember kemény, nehéz munkája volt ez a nyári melegben, legtöbbször hőségben.

A dolgozók bizony ünnepi reggelit, ebédet, vacsorát kaptak. A reggeli tejeskávával kezdődött, sült sonkával és a hozzávalókkal folytatódott. Természetesen a gyűdi hegy leve sem hiányzott az asztalról.

Ketten, inkább hárman dolgoztak a konyhában egész nap. Valóságos baromfivész tanúi voltunk ilyenkor: számos liba, kacs, csirke fejezte be földi pályáját, hiszen a nehéz munkát végzőknek sok energiára volt szükségük. Az ebéd vetekedett a lakodalmi ebéddel: húseves, rengeteg sült, rántott hús, rizs és egyéb köret és sok-sok rétes. És a vacsora tartalma, színvonala sem maradt el az ebédétől. Bort egész nap mértékletesen ivott mindenki. A gyerekek alig győzték hordani a szódavizet a boltból. A mezőn dolgozó kévéhányóknak a kocsisok vitték ki a hideg fröccsöt. Az öt kocsisnak három kévéhányóra volt szükség. (. . .)

A cséplés is nagyon fontos esemény volt a parasztcsalád életében. Félig-meddig ez is ünnepi eseménynek számított. A cséplőgép mellett 15–16 munkás dolgozott. Kora reggeltől estig folyt ez a munka, nagyon kevés pihenővel. A gazda a dolgozók elitjét látta vendégül addig, amíg nála folyt a cséplés. (. . .) Viszont a termés a helyére került: a padlásra vagy a hombárba.”

Kiss József emlékei az 1930–40-es évek mezőgazdasági munkáiról

A háború után új társadalmi rendszer, megváltozott mezőgazdasági viszonyok köszöntöttek az országra. Az 1950. augusztus 20-án, ifj. Simon János elnök irányításával megalakult, kevesebb, mint 200 holdon gazdálkodó, néhány tucat tagot számláló drávaszabolcsi Győzelem Tsz. fennmaradt földkönyve alapján az első három évben 17-en alkották a tagságot. A szövetkezetet alapította: Ábrahám Sándor, Becskei Józsefné, Csák Mihály, Csókás Andrásné, Csomor Imre, Dombi István, Csillag Piros, Kállai Ferencné, Kiss János, Kiss Lajosné, özv. Kovács Sándorné, Lakatos Imre, Miczki József, Németh Sándor, Sólyom András, ifj. Simon János és Nagy Sólyom Lajosné.

„1946 igen nagy szegénységet hozott. Nem volt ruha, kenyér, hús, cukor. Örültünk, ha a cukorgyári melléktermékhez, a melaszhoz hozzájutottunk, ami sötétbarna színű, édes massza volt. Tejbe téve, ebből készítettük a tejeskávét. Sajnáltuk, hogy rövid idő múlva ennek árusítását beszüntették.

Szinte minden ételt kukoricából kellett készíteni. Ugyanis a házak padlásán, a górékban a csöves kukoricát jól ki lehetett válogatni a törmelékből, viszont az ugyanott összekapart kevés búzát nem lehetett megőrltetni. Családunkban nagy áldás volt a két tehén, mert mindent tejjel póoltunk.

A következő évben aztán jött a kötelező beszolgáltatás, alig maradt kenyérgabonánk, nagyon kellett takarékoskodni, hogy ne nélkülözzünk, csak nagy ünnepnapokon süthettünk kalácsot. Anyánknak köszönhattuk, hogy mindent jól be tudott osztani. Kenyerünk azonban nem volt, csak kukoricas eledel, ezért nagyon kívántunk egyszer már jó kenyeret enni.

Gyermekkorunk és ifjúságunk egy részét így árnyékolta be a háború és az utána következő szegénység.”

Csöme Lajosné: Visszaemlékezések

1948-ban bevezették Magyarországon a begyűjtést, ami a mezőgazdasági termények és termékek kötelező állami beszolgáltatását jelentette. A terményekért csak jelképes árat fizettek. Hogyan emlékszik vissza erre a kuláknak — vagyis az 1948-tól negatív fényben feltüntetett, számos rossz tulajdonsággal felruházott nagygazdának — kikiáltott család sarja, Kiss József? „. . . előfordult, hogy csak zabból 8 mázsát kellett beszolgáltatni, amikor egy szem sem termett, mert elvitte a Dráva. De a vis maior ránk nem vonatkozott. Meg kellett venni a zabot a szabadpiacon 3–400 forintért, és fizettek érte 40–50 forintot. Világos, hogy ennek csak csőd lehetett a következménye. Ez a csőd azt jelentette, hogy 1951-ben, nyáron »önként« átadtuk a földet az államnak.”

A korabeli propagandacikkek szintén jól tükrözik a begyűjtéshez kapcsolódó szellemet. 1952 elején így írt a Dunántúli Napló: „A lelkes versenymozgalom, amely megyénk területén folyik, a verseny megnyeréséért, magával ragadta a drávaszabolcsi dolgozó parasztokat is. Most még nagyobb lendülettel fognak a begyűjtési terv száz százalékon felüli teljesítéséért (. . .)” Egy márciusi cikk címe: A pártszervezet segítségével készülnek a drávaszabolcsi tsz-tagok Rákosi elvtárs születésnapjának megünneplésére. Az írásból megtudhatjuk, hogy a korábbi párttitkár, „Kurucz József elvtárs” nem mutatott jó példát, nem járt rendszeresen dolgozni. Ám a „kommunisták rendet teremtettek”, és „Csák elvtársat” választották meg helyette.

A tsz-ben folytatott nevelőmunka hatására: „A dolgozók vállalták, hogy Rákosi elvtárs születésnapjára elvetnek két hold hagymát, két és fél holdat pedig egyéb veteménnyel vetnek be.” Ráadás-

▷ Jaksa József
díszoklevele
1951-ből



ként 10 hold zabot ültettek, sőt, baromfityényszet létesítését határozták el. A falu szinte kiürült – tudhatjuk meg az írásból –, mert mindenki korán a mezőre ment a vállalásokat teljesíteni. „A drávaszabolcsi termelőszövetkezetben most rakják le a boldogabb jövő alapjait” – értékelt a szerző.

1952-ben már 674 holdon, 98 fővel működött a szövetkezet.

1954-ből származik az a hír, miszerint Drávaszabolcon Troha Flórián elvtárs, „előre tekintő” egyéni gazda már az első félévben teljesítette leadási tervét, sőt a rá eső 4800 forintnyi adó nagyobb részét is befizette. Benkő Györgyöt ugyancsak név szerint említette a legjobbak között olvasói levélként közölt írásában a járási pártbizottság titkára. Németh Sándor vb-elnök (véltetően elírás, ő tanácselnök volt) 1955-ben szintén kiemelte a megyei napilapnak írott levelében a legjobban teljesítőket, de név szerint, elszámoltatást ígérve ír azokról is, akik „nem hallgatnak a szép szóra”. A híradások hasonló szellemben folytak 1956-ig, amikor Simon János leköszönt a tsz éléről.

A kezdetektől jó ideig a dolgozók teljesítményét az úgynevezett munkaegységben számolták el. Az 1955-ös szármadásból például kiderül, hogy a harmincfőnyi – év közben négygyel bővülő – tagság a tervezett 8063 munkaegység helyett 8989-et teljesített. Fejenként 80-tól a több mint 350 munkaegységig teljesítettek a tagok. Egy munkaegység adott évbeli értéke 28,08 forint volt (az ötvenes években a tagok számával és teljesítményével együtt ez az érték sokat változott, 1952-ben például alig haladta meg a négy forintot), tehát körülbelül 2500–10 000 forint éves

jövedelemmel rendelkeztek a tagok, amihez terményrészesedés társult. A név szerint kiemelt legjobbak, Bogár Vilmos és családja 1401 munkaegységéhez 58 mázsa (q) búzát, 15 q árpat, 59 q kukoricát, 28 q burgonyát, 168 kg cukrot, 16 liter olajat és 13 kg szappant kapott. A háztájival együtt a szorgos családnak az elnök összesítése alapján 65 000 forint évi jövedelme volt.



Eljött a tévesztítés második hulláma. Drávaszabolcon 1960-ban „az egész falu” belépett a termelőszövetkezetbe, és a tagok december 12-én megtartották az alakuló ülést. Együttal eldöntötték, hogy az 1957-ben a harkányi szövetkezetből való kiválással létrejött drávapalkonyai Dózsa Tsz-hez csatlakoznak, amelynek elnöke, Bonyár Sándor is jelen volt a rendezvényen. A drávacsehi földműveseket is magába foglaló, egyesült szövetkezet nyolcszáz holdnyi földterülettel gyarapodott. A drávaszabolcsi üzemegység-vezetővé Sólyom Lajost választották. 1963-ban már úgy fogalmazott egy írás: 1961. január elsejével a drávaszabolcsi tsz-hez csatolták Drávapalkonyát és Drávacsehit – ekkor már Drávaszabolcsban volt a szövetkezet központja.

Az 1961-es esztendő nehézségeket, négyszázezres mérleghiányt hozott magával. Ez például abból adódott, hogy az eredménybe betervezték 160 hold kukorica termését, ám nem vetették el a magot. . . Nem egy szakmai hiba sorakozott a korabeli vezetők bűnlajstromján.

Külső segítséggel, állami támogatással javult a helyzet 1962-re, és további előrelépést reméltek az új vezetőségtől. Fazekas Imrét nevezték ki a szövetkezet élére, s még őt megelőzően Temesváry Béla töltötte be a főagronómus posztját. Jól teremtek a gabonafélék, amiket két saját kombájnjukkal, aratógéjükkel takarítottak be. Tizennégy traktor indult munkára az új gépszínből. 1962 végén 20 000 baromfinak építettek kombinátot Drávaszabolcon, évi 60 000 állat felnevelésével számolva. A következő évben határozták el a Dráva menti kertészet kialakítását.

„A tervek valóra válnak

Sok értekezlet és újságcikk foglalkozott már megyénk zöldségtermesztésének fejlesztésével. Ma már elmondhatjuk, hogy a tervek valóra válnak. Ezen a héten két új típusú tápkockagyártó gép kezdte el a munkát a megyében. Ez nagy mértékben elősegíti a korai zöldségfélék: paprika, paradicsom termesztését. A mi tsz-ünkben, a drávaszabolcsi Dózsaiban is dolgozik ilyen gép. Három holdra való palántát fogunk tápkockában előnevelni. A szövetkezet asszonyai ügyesen és szorgalmasan dolgoznak, hogy sikerüljön a korai termesztés.”

Kati János tsz-kertész olvasói levele (Dunántúli Napló, 1963. április 3.)

Fazekas Imre elnök 1963-ban távozott, a megyei napilap szerint „rövid és dicstelen” pályafutást tudva maga mögött. Azonban Simon János újbóli elnöki kinevezése után sem lett jobb a helyzet. A 3157 holdon gazdálkodó termelőszövetkezet majd 3,5 milliós mérleghiányával a megye legrosszabb eredményét produkálta. A kertészet nem vált be, a munkafegyelem a kudarc hatására csökkent, ami tovább rontotta a helyzetet. A jónak mondott adottságok ellenére az év végére még



◁ Drávaszabolcsi
aratók a határban

10%-kal növekedett a hiány, egy munkaegység 16,70 forintot ért. Egy három évvel későbbi értékelés szerint: „... a terv nem a tagok bevonásával és egyetértésével készült, tehát irreális volt; a vezetés korrumpálódott; a tagság hangulata teljesen leromlott; a bevételi tervekben óriási számok szerepeltek, amelyekből viszont csak kevés realizálódott.”

Ennek ellenére a rendszer gyenge anyagból is igyekezett várat építeni: 1965-ben a megye gyenge termelősövetkezeteinek rendeztek pontosabban nem körvonalazott versenyt, amiben Drávaszabolcs harmadik lett, és ezzel meg is szűnt korábbi minősítése – legalábbis így döntött a megyei termelősövetkezeti tanács.

A javulás jeleiről számolhattak be az 1966 történéseiről tudósítók. Balla András elnök, Viola István párttitkár és Nagy József főagronómus vezetésével az 1965-ös nagy árvíz dacára sikeresebb lett a 3500 holdon munkálkodó tsz. Növekedett a 240 dolgozó – és a 96 nyugdíjas – jövedelme, bevétele, s ennek hatására ismét új tagjelöltek kopogtattak az ajtón. Ekkor még nem tudták, hogy a korábbinál nagyobb árvízzel köszönt be az augusztus, ami újfent gátolta a kertészet munkáját. Ám végső soron kedvezően alakult az ősz, és a munkák befejezésén már 22 traktoros dolgozott két műszakban.

Termelősövetkezet hullámvasúton

▽ A kiváló termelősövetkezeti dolgozók kitüntetése 1970-ből 1967. február 1-én a gordisai *Búzakalász* (korábban *Déli Őrszem*) és a mattyi *Jóserencsét* (korábban *December 21.*) termelősövetkezet is csatlakozott a drávaszabolcsi mgtsz-hez. A jól jövedelmező esztendő után több mint 17 000 forintos évi jövedelmet könyvelhettek el 1968-ban a tagok. Az esztendő elején száznál több új tagjelölt jelentkezett a tsz központjában. Azonnal új szellemben fogalmazott terveket a vezetőség is. A kísérletek után 300 holdon kezdődött el a lentermesztés, 200 holdon zöldbabot vetettek. Exportra szánt fóliás nádpallókat készítő üzem készült el ebben az időszakban.



Hús évvel fiatalodott a drávaszabolcsi tsz – hirdette 1968 tavaszán a *Dunántúli Napló* riportjának címe, hasábokon át dicsérve az öt faluból alakított szövetkezetet. Igaz, az átlagéletkor csak hat évvel lett kevesebb, és a tsz húsz évvel korábban még nem létezett, az öröm az éves zárszámadás adatai alapján maradéktalan volt. Tagonként 15 000 forint volt a részesedés, és a Dózsa Termelősövetkezet jelentős összeget tartalékolhatott. A cikkben fölmerült egy ötezer férőhelyes sertéskombinát építése (Baranyában komoly gondot jelentett ekkor a húsellátás) és más fejlesztési lehetőségek. Az újságíró, a helybeliek lelkesedését látva szintén lelkesítően fogalmazott: „... a tsz-nek szemmel láthatóan nagy jövője van.”

A valóságban azonban másként alakult a folytatás: a vártnál kevesebb lett a termés, megakadt a sertésberuházás. Viszont lendített a társaság szekerén az önelszámoló egységek bevezetése. A növénytermesztés, az állattenyésztés, a gépészet, a kertészet, az



építészet, a kereskedelem és a raktár külön tervek alapján, naponta számolt el egymással. Az új módszer a megyei napilap cikke szerint egészséges versengést hozott, „... pedig a drávaszabolcsi Dózsa Tsz. már régebben is kitűnt példás munkaerkölcsével.”

1969 elejétől a lippói és a drávaszabolcsi szövetkezet sajátos együttműködésbe, úgynevezett szakosodásba kezdett – keletnémet példa nyomán. A két tsz teheneit Drávaszabolcsra gondozták, a hízómarhákat viszont Lippóra szállították, ahol évi 5–600 állat hizlalásával számoltak. A szigetvári konzervgyárral elsősorban a zöldbab- és a főzőtökmertésztés terén indult jól az összefogás. A tsz ekkortájt elindított sütőüzeme a székhelytelepülésen kívül Harkányba és Siklósra is szállított kenyeret. A húszüzem friss húskészítményekkel és házi zsírral látta el a lakosságot, az építőbrigád a környékben is vállalt munkákat. Az év negatív fejleménye volt a júliusi jégverés, ami nagy kárt okozott a kertészetben.

A búza és a rozs keresztezéséből előállított, *tritrikálé* elnevezésű, elsősorban takarmányként használt gabonafélét 1970-ben Drávaszabolcsra termesztették először Baranyában. A próbaként gyenge minőségű talajon elvetett haszonnövény biztató terméshozamot produkált, a tsz pedig részesedést fizetett 1971 elején. Ráadásul a „Szocialista munkaversenyért” emlékéremmel és oklevéllel honorálták ugyanekkor a szövetkezet munkáját, az építési brigádot pénzjutalommal ismerték el. A termésátlagokat ekkoriban öntözéssel növelték jelentősen a tsz földjein.

Ám 1971 folyamán már lassanként fény derült arra, ami 1972 elején biztossá vált: kilenc és félmilliós hiányt hozott össze a tsz. (A szanalási bizottság 1973-as, második jegyzőkönyvében már 11 764 000 forintos veszteség és alaphiány szerepelt.) A hiány évek óta tartó folyamat következtében duzzadt fel.

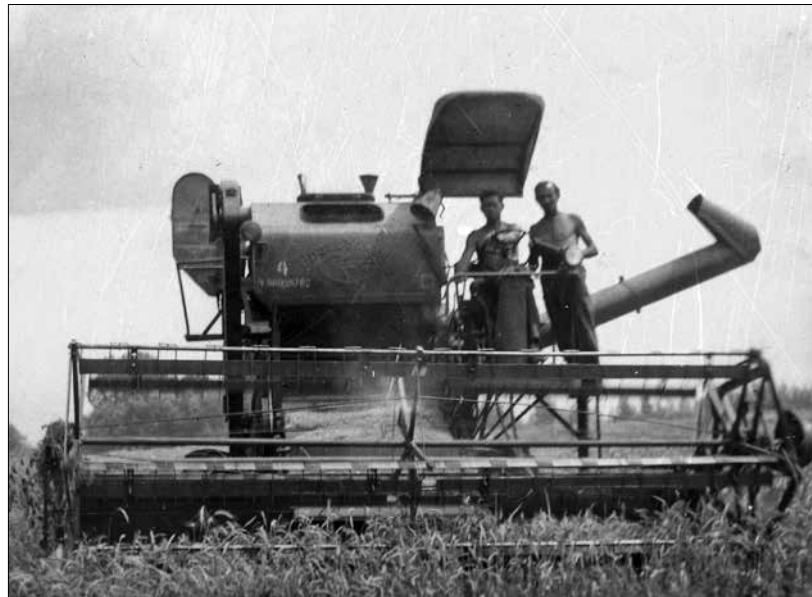
Februárban a Dunántúli Napló *Szétfoszlott illúziók Drávaszabolcsra* címmel írt a nehézségekről. Akkoriban a fizetésképtelen vállalatokat szanalták és kényszerigazgatást vezettek be náluk – ez várt a Dózsa Termelősövetkezetre is. A gondokat részben az erőt meghaladó beruházásokban látták. Hitel nélkül, önerőből próbálták megvalósítani az egyes elképzeléseket – sikertelenül. A nemré-

△ Munkaszünet a paprikában. Az 1967-es felvételen Varga Józsefné (Eta néni); Kovács Sándorné (Rozika néni); Somogyvári Józsefné (Erzsi néni); Hanics Sándorné (Ida néni); Jéger Antalné (Zsuzsika néni); Örlös Andrásné (Juci néni); Vetróné Felföldi Ilona; Schunk Jánosné (Rézi néni); Nótin Erzsébet; Sólyom Jenő; Géresi Józsefné (Etus néni); Dufka Etelka; Kati István; Varga Mária; Szetei Ilona; Fehér Borbála; Guczu Vilma szerepel

giben még ünnepelt építőbrigádokról kiderült, hogy veszteséget termelt, és mind a könyvelés, mind a pénzügyi fegyelem terén zűrzavar uralkodott. 1970-ről is kisült a szanálás során, hogy valójában veszteséget – méghozzá két és fél milliót a papíron kimutatott négymilliósi nyereséggel szemben – termelt, a részeseledést a kozmetikázott kimutatások alapján készítették. Csak úgy sorjázta a mulasztásokat. Természetesen a Járási Pártbizottság már korábban figyelmeztette a tsz vezetőit, „ráműtöttak a hibákra”... A pénzügyi mínuszt négymilliósi állami támogatással, a maradékot szanálási hitel felvételével oldották meg. Számos hibázó vezetőt leváltottak az irányítás minden szintjén, a tsz új elnöke 1972-ben Nagy László lett.

A szerző így zárta az írást: „A beruházások elúszatták a gazdaságot, de végső soron biztosítékai a kilábalásnak. A kérdés az, a tagság, de még inkább a vezetőség képes-e új emberként nekilátni ennek a munkának?” Mint kiderült, nem csak ez volt a kérdés. Ám előbb jött az, amivel Drávaszabolcs mezőgazdászainak mindig számolniuk kellett – a megszokottnál nagyobb, 1972-es árvíz. A hatalmas áradás további jelentős károkat okozott a tsz-nek. Az elemi csapás és következményei (a drávaszabolcsi híd újjáépítését ugyancsak hátráltatta a hatalmas ár) a parlamentnek is témát adtak. A térség akkori képviselője, Ognyenovics Milán interpellációval fordult az Országos Vízügyi Hivatal elnökéhez, sürgetve a hatékonyabb árvízvédelmi munkákat. Részben ennek hatására, már a szövetkezeti földeken megindult kárelhárítást közben az akkoriban egyedüli biztosítótársaság, az Állami Biztosító három és félmillió forintot fizetett a drávaszabolcsi tsz-nek – ám ez csak a biztosított területet ért kár fele volt. A teljes kárösszeg meghaladta a kilencmilliót, így a szövetkezet 1972-ben ismét tizenkétfélmilliónyi hiányt halmozott fel.

1973-ban újabb szanálást rendeltek el az mgtsz-nél, és a vizsgálat eredményeit a Baranya megyei Tanács Végrehajtó Bizottságának készített 29 oldalas jelentés sorolta fel. Az iratban felsorolt javaslatsomag legfontosabb része volt, hogy a korábbi szanálási hitelre visszatérítendő, a fennmaradó veszteségre vissza nem térítendő állami támogatást kapjon a drávaszabolcsi Dózsa. A javas-



▷ Kombájnosok a hetvenes években.

latot alapvetően elfogadták, így a tsz részközgyűlésének a megyei határozatot helyeslő döntése után, össze ezek az összegek megérkeztek a szövetkezet számlájára.

A „pénzügyi kozmetikázás” a párt- és a szövetkezeti fegyelminél komolyabb, büntetőjogi következményekkel is járt. A Megyei Bíróság által 1974-ben tárgyalta, 12 vádlottat felsorakoztató ügy vádpontjai között a „bűnszövetség”, a „különösen nagy kárt okozó csalás” és a „hütlén kezelés” kifejezések szerepeltek. Az elsőfokú ítélet szerint Balla András elnök hat év, a volt főkönyvelő öt év, míg utódja két év szigorított börtönt kapott, és közösen 1 600 000 forintot kellett visszafizetniük a szövetkezetnek. A többi vádlott kisebb büntetésekkel részesült a felelősségből. Az akkor beadott fellebbezés eredményéről nem tudósítottak a korabeli lapok.

Megújulóban

Új szellemben folytatódott a munka, 1974 májusában *Drávaszabolcsi „Dózsa” Tsz Híradó* néven 500 példányos lapot adott ki a szövetkezet. Szerkesztőbizottságát Bálint Vince, Gátfalvi Pál főállattenyésztő, Hanics Sándor tanácselnök, Horváth Gyula, Kovács Lászlóné, Lantos László párttitkár, Muth Imre főagronómus, Nagy László és id. Szabó Jenő alkotta, a felelős szerkesztő Nagy László elnök volt. A negyedik kiadvány a vezércikk sorai szerint a helyi történelem hírhőzője kívánt lenni, hogy „... pontosabban megismerjük a szövetkezet gondjait és örömeit, a tagság és a vezetőség terveit és törekvéseit (...).” A folyóiratban a helyi közéletnek is helyet szántak. Az első szám egyik fő híre volt, hogy öt év után elkészült a gordisai sertéstelep közel 25 milliós beruházása, amelyből majd 17 millió állami támogatás volt.

A következő szám köszöntötte a szövetkezet új, fiatal szakembereit. Egy korábban Borjádón dolgozó házaspárt – Ambach Lászlóné és Ambach László növénytermesztési üzemmérnököt – Marásék János gépesítési üzemmérnököt és Maros István állattenyésztő szaktechnikust. A lapból megtudhatjuk, hogy akkoriban fontosnak tartották a dolgozók képzettségének fejlesztését, így az arra szorulóknak segítették az általános iskola elvégzését, másoknak szakmai tanfolyamokat szerveztek. Ekkoriban 77 szak- és 75 betanított munkás dolgozott a tsz-ben.

A híradó azonban tartalmilag ellaposodott, a kezdeti célokkal szemben egyre inkább helykitöltő cikkeket tárt olvasói elé, majd két évfolyam után megszűnt.

1975-ben átadták a gordisai gatter- vagy fűrészüzemet, amely Berkecz József vezetésével kezdett dolgozni. 1977-ben a fóliás szántóföldi zöldségtermelés meghonosítása volt újdonság Drávaszabolcon, ahol öt hektáron kísérleteztek káposzta, paradicsom és karfiol termesztésével a Kertészeti Egyetem kecskeméti karának kutatásai alapján. Az év végén az öt községben 420 tagja volt a Dózsa Mgtsz-nek.

Az 1978-as esztendő 1979-es zárszámadásakor 70 milliós, növekvő árbevételről adhatott számot a szövetkezet vezetése. A növénytermesztés 3, az állattenyésztés 8 milliósi nyereséget mutatott fel, de említésre méltó volt a háztáji gazdaságok 12 milliónyi forgalma is.



△ A szövetkezet lapjának első száma

1979 vége sajnálatos tragédiát hozott: Nagy László elnök 53 évesen, váratlanul elhunyt.

A Dózsa Termelőszövetkezet – célkitűzéseinek megfelelően – 1980–81-ben a megye legjobb sertésfajta-tenyésztői közé tartozott. Az Állatforgalmi és Húsiipari Vállalat (ÁHV) közreműködésével létrehozott, 11 termelőszövetkezet és két állami gazdaság által alkotott Baranya megyei Sertésfajta-tenyésztési Társaság tagjaként a drávaszabolcsiak mind minőségi, mind mennyiségi felárat kaptak az ÁHV-tól az általa felvásárolt sertésekért. A társulat tagjai a jó húskihozatalú KA-HYB-malacokkal – ahogy a Kaposváron kitenyésztett hibridsertéseket nevezték – érték el a minden szempontból jobb eredményeket. Az 1981–82-es, 12 millió kapacitásbővítő rekonstrukció révén évi 3700-ról 7300 darabra növelték a felnevelt sertések számát.

További pozitív változást fejlődést jelentett 1981-ben a 4,1 millióért épített Sirokkó-terményszárító.

„Vajszlóval egyidejűleg írta alá a társasági szerződést (az ÁHV-val – a szerk.) a drávaszabolcsi Dózsa Tsz is. Ez a szövetkezet most 1000 férőhelyes hizlaldát épít, s 10,3 millió forintos teleprekonstrukció során áttér a battériás kocaeltetésre, malacnevelésre. Telepük hizókibocsátása jelenleg 4500, ezt csaknem megduplázva 1982-ben már 8500 jobb minőségű vágósertést állítanak elő. A hasított hús jobb minőségét Drávaszabolcon is a korszerűbb technológia, a magasabb beltartalmi értékű – Centralszójatáp garantálja.”

Eredményesen működik a sertésfajta-tenyésztési társaság (Dunántúli Napló, 1981. augusztus 29.)

A tartós szárazság okozott gondot 1983-ban, amikor a búza- és az árpatermés ugyan kimagasló volt, de a kukorica és a napraforgó megsínylette az aszályt – nyilatkozott a megyei napilap agrár-körképét készítő újságírójának Ambach László főagronómus. A végső mérlegkészítésnél azonban a riportadáskor közepes termésben reménykedő szakembernek csalódnia kellett. A kukorica nagy hozamkiesésének gondját a terményszárító leégése fokozta. Az 1,3 millió mérleghiányt tartalék-alapjukból rendezték, nyereséget viszont így nem fizethettek – szemben a 15 millió pluszt hozó 1982-vel. Súlyosbította a helyzetet, hogy a tehénállomány 1983-as, a gyenge kereslet miatt eldön-

tött fölszámolása további 2,7 millió mínusszal járt. A várakozáson felüli sikert hozott azonban 1984. 2390 hektáron 14 612 tonna gabona termett, aminek az 5,8 millióból saját erővel épített új, Bábolna-terményszárítóval csökkenthették már a ned-

vességtartalmát. A gabonatermesztési vonalat erősítették az új Claas Dominator kombájnnal, a Nodet vetőgépek, illetve a háromezer tonnás új gabonatarolót. A másik fő irány, a sertésfajta-tenyésztés ugyan-csak fejlődött. Saját takarmánykeverő üzemük termékét a Marások János üzem-mérnök és csapat által kifejlesztett adagoló kocsi-val porciózták ki a sertéseknek. A kiváló eredmények 10–15 millió nyereséget sejtettek, még az óvoda építésére is adományozhat-tak félmilliót. Nyereséget hozó évek jöttek a szövetkezet életében.



Téteszből részvénytársaság

A társadalmi változásokat gazdasági átalakulás kísérte a kilencve-es években. 1991–92-ben az erre vonatkozó szövetkezeti törvény

(1992. évi I. törvény) rendelkezései alapján nevesítették a szövet-kezet vagyonát. Ez azt jelentette, hogy ettől kezdve név szerint szá-mon tartották, kinek hány forintnyi üzletrésze van a társulásban. Az előző esztendőben több mint 42 millió mínuszt kimutató tsz 1992 áprilisában már csődöt jelentett, változásra volt szükség. Megala-kult a Drávaszabolcsi „Dózsa” Mezőgazdasági Szövetkezet, amely-nek elnökévé Ambach Lászlót választották. A korabeli szabályok szerint félévnyi moratórium (haladék) állt a vezetőség rendelkezé-sére a csődeljárás elindulásáig a hitelezőkkel történő megegyezés-re. Az egyszékes megkötötték és 66 milliónyi tartozással indult tovább a szövetkezet.

Gyorsan sikerült úrrá lenni a gondokon. A mérleg szerinti ered-mény 1994-ben kapott újra pozitív előjelet, 1995-ben pedig már 45 millió pluszban volt ez a mutató, s mindössze 5 millió tartozást mutatott a könyvelés. A kétezres évek elejére ismét a tízmillió nagyságrendű adózott nyereség és a hitelmentesség volt jellemző, ami 2001-ben már közel 86 millió volt. (Hitelt abban az időben csak akkor vettek fel, ha a tartós letét többet hozott a cégnek, mint amennyi a hitel kamata volt, tehát így is pénzt kerestek.) Egy kisebb hullámvölgy és az átalakulás miatti technikai veszteség után, 2005-ben 70 milliót meghaladó adózott eredményt könyvelt el az mgtsz, illetve utódja.

A szövetkezet közgyűlése ugyanis 2003 nyarán a részvénytársasággá történő átalakulásról döntött. Az Rt. alapítói a tsz-ben üzletrésszel rendelkezők voltak. Ekkor már Baranya valamen-nyi szövetkezete erre az útra lépett, amit a törvények kényszerítésének engedve hajtottak végre – a szövetkezetek jövőjét megpecsételték a korabeli szabályok. A Drávaszabolcsi Mezőgazdasági Zrt. 2003. július 18-án alakult meg 380 413 000 forint alaptőkével, 36 715 000 forintnyi jegyzett tőkéen felüli vagyonnal és 38 665 000 forint lekötött tartalékkal. Az első, november 14-i közgyűlésen megválasztott igazgatóság tagjai a következők voltak: Ambach László, Ambach Lászlóné, Bercsenyi László, Boncz Ernő, Györkö Jenő, Havas Ferencné, Kati Lajos és Kazamér Sándor. A társaság vezér-igazgatója Ambach László lett.

A 2003-tól tevékenységet már nem folytató tsz-ben csak a 10 000 forintos részjeggyel rendel-kezők maradtak tagok. Ez a szervezet annyi átmeneti pénzzel rendelkezett a részvénytársaságtól, amiből a nyugdíjas tagoknak étkezési támogatást nyújtott, illetve fedezte a működési költsége-ket. 2008-ban az Rt részvényesei elhatározták a tulajdonosváltást, a tsz-nek még egyszer jelentős támogatást nyújtottak, amiből ajándékutalvány és étkezési támogatás formájában részesültek az akkori tsz-tagok. A közgyűlés pedig meghozta a határozatot: 2010. június 1-jén megkezdődött (és az év végére befejeződött) az 1950-ben alapított termelőszövetkezet felszámolása.

A részvénytársaságot tulajdonosai 2008-ban eladták a kiskőrösi Dulai Jánosné és Dulai János cégeinek.



△ A részvény-társaság törzs-részvényének mintája

„A’ nevelés és tanítás a’ kiseded gyermek testi lelki tehetségeinek czélirányos kifejtésében áll.”

Rendek József: Tanítás-mód (1845)

► Iskola, óvoda, művelődés

„A középkorban, miként nyugati Európa minden államaiban, úgy hazánkban is a kath. egyház volt a művelődési mozgalom kiindulási- és középpontja, s következőleg a tanügynek is vezetője” – írta Fraknói (Frankl) Vilmos 1873-ban, *A hazai és külföldi iskolázás a XVI. században* című munkájában. Már a 15. században megfogalmazódtak a leendő papokkal kapcsolatos elvárások, többek között, hogy jól tudjanak olvasni, énekelni és *„az elemi ismeretekben némiképen jártasok (. . .)”* legyenek. A népnevelés ügye a 16. század közepén változott, amikor Oláh Miklós esztergomi érsek 1560-ban elrendelte, hogy minden plébános iskolamestert, *ludi magistert* alkalmazzon. I. Ferdinánd egyes rendelkezései is támogatták az egyházi oktatást ezekben az években.

A protestantizmus alapítói szintén lényegesnek tartották az oktatást, a számos és neves magyar is vonzó wittenbergivel együtt három főiskolán alapozták meg a felfogásuknak megfelelő pap- és tanítóképzést. A magyar református egyház a 16. század elején elrendelte, hogy minden lelkész mellett tanítót alkalmazzanak. *„Az iskolamesterek fölhivatalnak, hogy minden egyéb foglalkozást mellőzve, egyedül tanítói hivataloknak éljenek. . . az isteni tisztelet és temetések alkalmával a lelkészeknek segédkezzenek”* – fogalmazott Fraknói. A következő évtizedekben mind a protestantizmust támogató főurak, mind egyes királyi városok számos hazai és külföldi tanítót alkalmaztak frissen alapított iskoláikban.

Az említett korszakban életre hívott, jellemzően a plébániák mellett működő elemi iskolák az írást, az olvasást, a számolást és a hittant tanították. Az oktatás nyelvének megfelelően beszéltek latin vagy német iskoláról. A külföldi főiskolán végzett protestáns tanítók általában falusi iskolában kezdték meg pályafutásukat – templomi szolgálatot is végezve. A tanítók nem egyszer lekipásztorként dolgoztak tovább.

A képzés következő szintje a katolikusoknál a székesegyházi vagy kolostori középiskola volt, míg a protestánsok városi és főúri tanodákat nyitottak a magasabb szintű tudás átadására. A felsőfokú oktatás első hazai képviselője a Nagy Lajos király által 1367-ben alapított, és V. Orbán pápa által engedélyezett pécsi egyetem volt.

Az 1526. augusztus 16-án, szlavóniai és dél-baranyai lelkészek részvételével tartott zsinaton született meg a Hercegszöllősi Kánonok, ami az egyházi szabályokon kívül oktatási kérdésekben is irányt adott. Mind a prédikátorok, mind a nekik alárendelt „iskolamesterek” kötelességeit ez az irat szabályozta, megadva legfontosabb feladatukként a hit terjesztését. A tanítók állást kizárólag év

végén változtathattak. Az iskolamesterek egymást közti ellenségeskedését „*el nem tűrjük*” – fogalmaztak, hozzááté: „*Ha penig valaki részegségben találtatik, (. . .) azt tisztitúl meg akarjok foztani.*” A tanítókat évente ellenőrizték, a templomba járásra is kötelezett tanulók tudását pedig év végén, nyilvános tanórákon vizsgálták. A megfogalmazott szabályok évszázadokig meghatározták a Dráva menti református kisiskolák életét.

A 18. századból kevés adatunk van a baranyai oktatásról, az egyházlátogatási jegyzőkönyvekből (*Canonica Visitatio*) olvashatjuk ki a legtöbbet. A plébániákon kívül az iskolákról is beszámoltak az ellenőrzést végző atyafiak. Az 1721-es jelentés a török kor sötét évei után ébredező megye ötven helységében említ iskolát, amelyekben összesen hat tanító dolgozott – vagyis főleg a papok foglalkoztak az oktatással.

A következő nyolc évben 25 tanítót foglalkoztatott 50 település, míg az 1738–42-es vizitáció szerint immáron kétszáznál *több* baranyai faluban és városban működött iskola, összesen 41 tanítót alkalmazva. A század végén, az 1782–83-as egyházlátogatás során már 325 településen működött iskola, amelyekben 142, zömében a latin nyelvet ismerő tanerő okította a nebulókat. A hajdani rektorok – vagyis elemi iskolai tanítók – általában tanítóképzőt végeztek, amelynek befejezésekor felesküdték hivatásukra.

A *Felsőbaranyai egyházmegye protocolluma*, vagyis jegyzőkönyve 1758-tól sorolja a református eklézsiákkal kapcsolatos történéseket. 1751-ben Drávaszabolcson még nem volt önálló eklézsia, a filiák (leány- vagy fiókegyházak) között említik. E kötetből tudhatjuk meg, hogy 1743-ban Bissén ifjú Filocsi János nyitott iskolát, majd 1745–46-ban Mattyon Kerekes István, Szaván Kis Dániel indította el az oktatást. 1762-ben Bekessi vagy Békessi Mihályt helyezték Mattyról Szabolcsra *lévítának*, tehát lelkési szolgálatot végző tanítónak, egyúttal a szabolcsi Erős Sándor Kémesre távozott iskolamesternek. Erős Sándor az első, dokumentált drávaszabolcsi tanító. Egyúttal ez az első jele iskola létezésének a településen. 1782-ben a lévita feladatkörét Györfy János töltötte be, meglehet, hogy őt említi a gróf Széchenyi Ferenc rendeletére készült 1785–86-os Descriptio, amely egy drávaszabolcsi tanítóról tesz említést. Dani Lajos kutatásaiból tudjuk, hogy Drávapalkonyán 1784-ben alakult meg az iskola. Ez idő tájt 25 református iskola működött a 111 népiskolát számláló vármegyében.

A 18. században *preorans rektorok* is dolgoztak Szabolcson, akik – a lévítákhoz hasonlóan – egyes papi feladatokat is elvégző, úgynevezett előimádkozó tanítók voltak. E tanítók neveit feljegyezték a régi drávaszabolcsi *matriculában*, vagyis anyakönyvben – derül ki az ezt 1817-ben megörökítő Mózes Mihály drávaszabolcsi lelkész soraiból –, ez az irat azonban nem maradt fenn. (Csukás Endre lelkész egy levelében utalt arra, hogy ő a drávaszabolcsi csata előtt a paplak pincéjében, erős ládába helyezve elrejtette a régi anyakönyveket, és több anyagot elvitt a „terehegyi levéltárba” – amiről viszont nem tudnak a mai református levéltárosok. Reméljük, hogy ezeket a dokumentumokat a jövőben meglelhetjük.)

Mária Terézia nevezetes *Ratio Educationis* elnevezésű rendelete az oktatás terén állami felügyeletet rendelt el, de nem tette kötelezővé az oktatást.

Földváry László a *Protestáns Egyházi és Iskolai Lapban* 1907-ben összegezte az egyházmegye településeinek és iskoláinak népességét – összehasonlítva a helyzetet az 1817-es

állapotokkal. A nyolcvan helységre vonatkozó összesítés számunkra érdekesebb falvaiban az alábbi adatok szerepeltek.

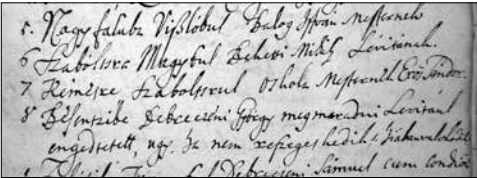
A település neve	A település lélekszáma		Az iskolások létszáma		Megjegyzések 1817-ből
	1817	1907	1817	1907	
Drávacsehi	307	241	44	35	„Van tanító, de iskola nincs, s a tanulók a lelkész szobáját foglalják el.”
Drávapalkonya	498	478	—	—	„Iskola szűk és roskadozó.”
Drávaszabolcs	350	330	28	38	„Lelkész maga tanít a paplakon.”
Gordisa	354	300	28	33	„Lelkész maga tanít a paplakon.”
Harkány	398	323	—	—	
Siklós	—	—	96	98	„Iskolája új, nagy, de sötét.”

A századelő baranyai iskoláiról összességében is sokat elárul a teljes anyag. Az egyházmegye településein kilencven év során 28 004-ről 25 994-re csökkent a lakosság száma, ám az iskolások létszáma 1149-ről 1162-re emelkedett. 1817-ben 13 helyen maga a lelkész tanított, 15 településen említik, hogy van tanító vagy rektor. Kevés községről fogalmaznak meg pozitív véleményt, üdítő kivétel a Diósvizlőről bejegyzett mondat: „*Tágas iskolája jó karban van.*” Sok helyen nincs tanintézet, vagy rossz, esetleg kicsi, sötét, „romlott és szűk”. Néhány faluban „meglehetősen” az intézmény vagy épp tágas, netán egyszerűen új. Becefán és Garén a szülők egyszerűen nem jártatták iskolába a gyerekeket – bár összesen hét intézménybe jártak folyamatosan a nebulók. A legemlékezetesebb megjegyzést talán a kacsótai iskoláról tette a hajdani dokumentátor: „*Iskola nincs; egy értelmes molnárnénak adott a Traktus engedelmet a gyermekek tanítására.*”

A fentiekben részletezett, 1817-es összeírás idején Mózes Mihály lelkész oktatta a drávaszabolcsi „oskolás gyerekeket és leányokat”. A prédikátor a 28 diákot a vallásra, „Kis Historiára” – vélhetőleg magyar történelemre –, éneklésre, írásra, számolásra tanította. Ám „csak télen szokták gyakorolni a gyermekek az oskolát”. A munkáért még a „csekély kis fizetés” is elmaradt, ráadásul a híveknek eszébe sem volt e tartozást kiegyenlíteni – panaszkolta a pap. Két ipacsfai prédikátor, Pál István és Varga János volt az „oskola inspector”, a szakmai felügyelő, akik „fogyatkozás nélkül” látogatták az intézményt. Az iskolás gyerekeknek a templomi éneklésben is részt kellett venniük, ha jelen voltak a szertartáson.

Az „1827-ik évig az egyházban a lelkész tanította a gyermekeket is, egy a lelkészlakhoz ragasztott kis iskolahelyiségben” – tudhatjuk meg Bernáth István lelképásztor 1886-os följegyzéseiből, bár Mózes Mihály nem említett ilyen helyiséget. Viszont 1827-ben készült el az első, a korabeli templom másik oldalán álló iskolaépület, amelyben már „rendes tanító”, Ujvári Mihály látta el a gyerekek oktatását. E házat 1866-ban felújították, kibővítették, s befedték cseréppel.

Hölbling 1845-ös könyvében dicsőően ír a baranyai oktatásról: „*. . . alig lesz hazánkban megye, mely e’ tekintetben Baranyát fölül haladná.*” Szólt a megye által összeíratott adatokról, amiből kiderül: „*. . . több helyeken körülményeinkhez képest nem épen rossz a’ tanítók, kik már többnyire praeparándiát végeztek, állása; jóllehet azt is olvastuk benne, hogy itt-ott düledező félben van az iskolaépület, hogy egyhelyen a’ pásztorokkal egy földél alatt lakik a’ tanító stb.*” A „Praeparandia iskola” a nevelők felkészítésére szolgáló intézmény, a korabeli tanítóképző volt.



Haas ugyanekkor így írt, megerősítve a drávaszabolcsi iskolai viszonyok általános jellegét: „Míg gyermekeink’ nagy része télen át ruhátlan lesz szülőinek vagy szegénysége vagy gondatlansága miatt, míg nyáron át több a’ pásztor mint a’ legelő marha, addig számos gyermek fog iskolai oktatás nélkül fölőlni. Aztán tanítóink, fizetése általában még igen csekély.”

„A’ 60 anyagyülekezetet és 29 514 lelket számláló felső baranyai egyházvidékben jelenleg 1345 fi és 1068 leány, összesen 2413 gyermek jár iskolába többnyire csak télen át. (. . .) a’ refor. iskolákban különös gond fordítatik az éneklésre. Van pedig Baranyában minden ekklesiának iskolája, melyekben nem kevésbé mozdítottak elő az újabb időkben a’ népnevelés, mire azon körülmény is jótékony befolyással van, hogy Baranyában csaknem minden 300 ref. lélek lakta faluban rendes lelképásztor találatik, ki többnyire iskolatanító is”

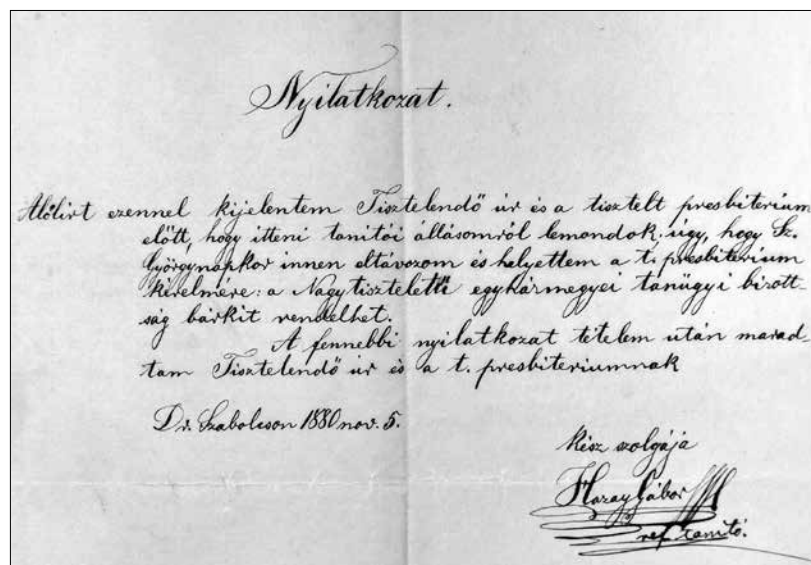
„Az ágostai vallástételt követők, kik Baranyában csak 7834 lélekre mennek, az illető nt. esperes ur’ hivatalos jelentése szerint Baranyában 19 iskolával bírnak, melyekben 20 rendes tanító jelenleg 1203 növendéket oktat; minél fogva az ev. iskolások’ aránya kedvezőbb a’ reformátusokénál. (. . .) A’ zsidók, valamint másutt, úgy nálunk is kitűnő gondot fordítanak arra, hogy gyermekeik írni, olvasni és számolni megtanuljanak. A’ szegényebb sorsu zsidó is tart házitánitót. Fájdalom e’ népbeli iskolások’ számát sem tudhatni meg. . . ”

Haas: Baranya (1845)

Az 1848–49-es szabadságharc után a bécsi kormány pártolta az iskolaalapítást, mert a kötelezővé tett német tannyelvet a magyar nemzeti szellem elnyomására is alkalmasnak vélték.

A század közepén az egyházi vezetőkön kívül az úgynevezett iskolakörök körtanítói ellenőrizték az intézmények működését. 1858-ban Drávaszabolcsot a Böközi Iskolakörbe sorolták 17 másik település iskolájával együtt. A tanítók – maguk közül választva – az 1830-tól 1874-ig Drávapalkonyán dolgozó Paksi Lajost bízták meg a körtanítói munkával.

Ahogy másfél évszázaddal korábban a prédikátorokkal, a 19. században némely iskolamesterrel is akadtak gondok. 1866-ban botrányt okozott Drávaszabolcson Munkácsy Menyhért tanító „kihívó magaviseletével, engedetlenségével és hanyagságával”. A „felső baranyai ref. egyházmegye” törvényszéke Magyarpetertre való áthelyezéssel büntette a nevelőt, helyére az addig ott dolgozó



▷ Hazay Gábor tanító felmondólevele 1880-ból

Csoknyai Dánielt irányította. A következő évben újabb panaszok fogalmazódtak meg Munkácsyval kapcsolatban. . .

A kiegyezés után, 1868-ban az országgyűlés által megszavazott 38. törvénycikk tette kötelezővé a hatosztályos népoktatást, és felállította az iskolaszékeket. A változás egyre több tankönyv megjelenését is magával hozta a következő évtizedekben. A népiskolákat javarészt a vallási felekezetek működtették ezután is, az iskolaszék szerepét az egyházi tanácsok töltötték be, amelyben a tanító jegyzőként szerepelt. Sok helyen a község jegyzője, esetenként a postamester is a helybeli tanító volt.

„A mai értelemben vett népnevelésről a reformáció előtt alig lehet szó, (. . .) hisz a lakosok nagy tömege az időkban szolgákból állván, ezeknek taníttatása senkinek sem állott érdekében, legkevésbé uraiknak” – vélekedett Várady Ferenc a *Baranya múltja és jelene* című, az évszázad végén készült munkájában. Ezekben az időkben a baranyaiak közel 42%-a tudott írni és olvasni, ám hozzávetőlegesen ugyanennyien számítottak teljes analfabétának. A férfiak esetében jobb volt a helyzet, a nők között sokkal kevesebben értettek a betűvetéshez. A 12 dunántúli megye rangsorában ez a tizedik helyre volt elegendő, ám figyelemre méltó, hogy a Dél-Dunántúl mennyire leszakadt a többi megyéhez képest, hiszen Somogy és Zala zárta a felsorolást. Az országos helyzetnél viszont mindkét területen jobb arányt produkált Baranya vármegye, hiszen Magyarország lakosságának 51%-a számított írni és olvasni nem tudónak, míg 36% értett hiánytalanul az ábécéhez.

Mi tagadás, ekkortájt az olvasás tudománya – könyvek, újságok híján is – még csak gyakorolható volt, viszont írni alig-alig kellett a közembernek.

A megye „tanügyi állapotáról” 1873-ban írt könyv az óvodákról kevés információt adott. Ennek főként az volt az oka, hogy Baranyában „e tekintetben még a legnagyobb hiány és szegénység” uralkodott, hiszen a korabeli közvélekedés még az elemi iskolákat sem tartotta fontosnak, nem hogy az óvodákat. Pécssett 1858-tól működött egy, fejlettebbnek számító „gyermekkert”, amelyet szakképzett „óvó mester” vezetett. 1876-ban ez az intézmény 124 tanítványként említett gyermek fejlesztését végezte „Fröbel fejlesztő rendszere szerint”. (Friedrich Fröbel német pedagógus volt, aki az első óvoda vagy *kindergarten* megalapítójaként ismert.) Kilenc baranyai településen hoztak létre különféle „kisedvővokat”.

Siklós volt az egyik helység, ahol 15 gyermek gondozására alapított óvoda létesült. A gróf Batthyány Ödönné által évi 180 forinttal támogatott intézet célját így jellemezték: „szoros képzés helyett inkább arra hivatott, miként a gyenge sarjakat befogadja oly célból, hogy az otthonról távol legyenek, és idejüket némiképp értekesítsék (. . .)”. Siklós nagyközség is ekkoriban alapította első óvodáját. A többi dél-baranyai településen viszont hasonló törekvéseknek nyoma sem volt.

Ugyanez a könyv említi a népiskolai könyvtárak állapotát is. Baranya vármegyében 84 helyen volt nép- és iskolai könyvtár, Dráva-Palkonyán 31 kötet, Gordisán 18, Harkányban 10 könyvvel. Iskolaföldbirtok, amelynek jövedelme kizárólag az iskolát illette, Csehiben volt 2 hold, Mattyon pedig 9 hold. Új iskolaépületet a környékben egyedül Gordisán említ a kötet. Drávaszabolcson könyvtár nélkül is olvasóköri alakult 1870-ben. A község 1912-ben kapott százkötetes népkönyvtárat a Földművelési Minisztériumtól. A Polgári Olvasó- és Dalkör 1911–1924 között működött.

1873-ban a tanítóknak a szorgalmi idő után többféle tanfolyamot tartottak. Drávaszabolcson Csoknyai Dániel tanító vezetésével nyolcan vettek részt a 180 forintos tornatanfolyamon, ám csak hárman kaptak képesítést.

Az állami támogatás a 19. század végén a taneszközök terén nyilvánult meg. A drávaszabolcsi iskola egy pályázaton hatféle taneszközt nyert, ugyanekkor Csehiben kétféle, Harkányban hétféle, Gordisán egyféle eszköznek örülhettek a tanítók és diákjaik. A taneszközök közt földgömbök, térképek, fali olvasóablák, természetrajzi és természettani képek, gyűjtemények, valamint számológépek (nyilván abakuszok) voltak. 18 településen még „méter-mérték gyűjteményt” is kapott az intézmény.

Az 1873-as adatok szerint Bagaméri Károly 14 éves tapasztalattal bíró tanító dolgozott a drávaszabolcsi iskolában, ahová 36-an jártak mindennapi iskolásként, 21-en pedig ismétlő vagy vasárnapi iskolásként koptatták a padokat. Az 57 gyermek oktatásához fekete tábla, olvasóablák, négy térkép, természetrajzi ábrák és számológép állt a nevelő rendelkezésére. 1200 négyszögöles faiskola is tartozott az iskolához. Bagaméri Károly 353 forintot keresett egy oktatási évben. (A kötet szerzője egy 600 forintos fizetéssel kapcsolatban megjegyzi: „*elég tisztességes.*”)

A magyar nyelv használata a népiskolákban 1879-től vált kötelezővé, egyben a tanítók alkalmazásának feltétele lett a magyar alapos ismerete.

1886-ban, a püspöki vizitáció kapcsán összegezte Bernáth István lelkész az iskola tevékenységét. Drávaszabolcon ritkán maradtak ki ekkoriban a gyermekek az iskolából. Ha valakinek a gyermeke mégis mulasztott, pénzbüntetést kapott. Az „iskolaházban” a tanítónak két „lepadolt”, deszkával borított padlójú szobája volt, valamint egy-egy iskolaterem, konyha, pince és kamra. Istálló, pajta és szén (nyitott oldalú, általában tárolóként használt építmény) is tartozott az iskolához.

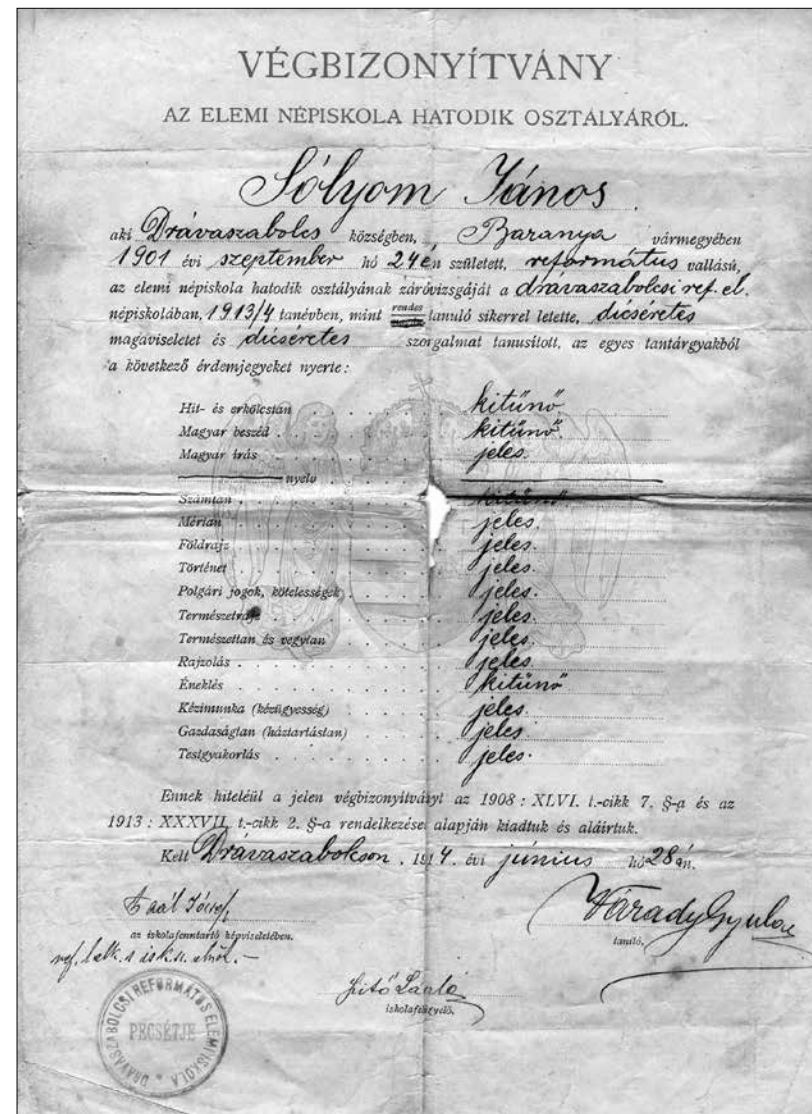
1905-ben az egyházkerület jegyzőkönyvének névjegyzéke alapján még az iskolamesterséget 1884-ben elnyerő orgonista-tanító Nagy István dolgozott a drávaszabolcsi református iskolában, ahol az 1904/1905. tanévben 16 fiú és 18 lány volt tanköteles a 6–12 éves korosztályból, akik valamennyien iskolába jártak. A 12–15 évesek közül 7 fiú és 6 lány volt ismétlőiskolás.

Megyesi János 1914-ben költözött családjával Dolni Miholjácra. Vasutas édesapját a szerb megszállás 1918-as kezdete után helyezték át Drávaszabolcsra. Iskolai éveiről ezt írta *Éjjelente emlékezem*... című memoárjában.

„...jó eredményeim voltak, így tovább tanulhattam. A polgári iskola első és második osztályát magánúton végeztem, a tanító fiával. A harmadik-negyediket Siklóson. Jeles rendű voltam. (...) Abban az időben a tanító úr, a palkonyai pap, meg a kendergyári urak amolyan felső réteget alakítottak. Nem nézték jó szemmel, ha a szegények fel akartak kissé kapaszkodni.

— A szegény gyerekek menjenek csak cselédnek! Elég a parasztnak annyit tudni, hogyha esik az eső, álljon az eresz alá! — ilyeneket mondtak. Így történt, hogy a tanító úr a kérvényemet késve továbbította a bajai képzőbe. Nem is vettek fel. Egész családjunkat bántotta a dolog. Ekkor a jólelkű református pap [Csukás Endre — a szerk.] eljött hozzánk, és azt tanácsolta, hogy küldjük a kérvényemet a Magyar Királyi Vallás- és Közoktatásügyi Minisztériumba. Szeptember közepén megérkezett a válasz. Felvettek Jászberénybe.”

A Nagyfaluban (Siklósnagyfalu) 1885-ben született Várady Gyula, aki a következő évben elnyerte a drávaszabolcsi tanítói állást, ekkor még Drávaszerdahelyen foglalkozott az iskolásokkal. 1906-tól, munkálkodása nyomán virágzó fejlődésnek indult az egyházi énekkar — értékelte munkáját 1930-ban Csukás lelkész. Két- és háromszólamú műveket szólaltattak meg, később már a János vitézt és a Peleskei nótárius című daljátékot is előadták. A felsőbaranyai Kálvin Szövetség 1913-as harkányi estélyén fellépett énekkar egyik karvezetőjeként ugyancsak Várady Gyula szerepelt. Egy évvel később a tanítót behívták, és csak 1920-ban térhetett haza az öt éves orosz hadifogságból — miközben itthon 1915-ben a halálhírét közölte a protestáns lap. A vegyeskar a következő két évtizedben ugyanilyen jól működött.



◁ Solyom János bizonyítványa 1914-ből

1911-ben Polgári Olvasókör alakult a községben, amelyet ugyancsak Várady Gyula hívott életre, bár 1932-ben már Kovács József vezetett. A 38–40 fős olvasókör 300 kötetes könyvtárat gyűjtött a harmincas évekre, budapesti és pécsi újságokat járatott. Csak néhány utalásból tudjuk, hogy Levente Egyesület is működött Drávaszabolcon.

Az 1904-ben létrehozott Julián Egyesület a Drávától délre fekvő terület magyar nemzetiségű kisdíkjainak szervezett magyar iskolákat alapításától. Ilyen Julián-iskola állt Dolnji Miholjacson is, ahová néhány drávaszabolcsi, nem református család járatta gyermekét.

A mai iskola régi szárnyát 1929-ben kezdték építeni 14 000 pengős állami hozzájárulással, a község által adományozott 600 négyszögöles telken. A lekipásztor által újnak és korszerűnek minősített iskola-

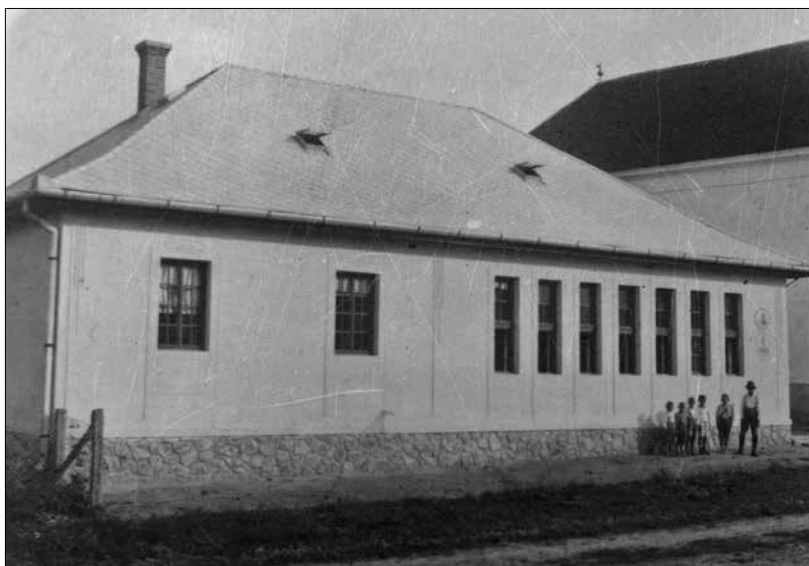
▷ 1923-as felvétel
Várady Gyula
tanítóval, köztük
Keresztes István
harmadikos
tanulóként



épület összesen 22 000 pengő költséggel épült fel, ezért 8000 pengőnyi hitelre is szükség volt. Az igaz-
állatokat és a kézi munkát az egyházközség tagjai biztosították ingyenesen. A gyülekezet 1930-ban már
büszkén tekinthetett az elkészült iskolára, amit a Ravasz püspök látogatása előtt készített fénykép tanúsít.

A *Magyar Népoktatás* című könyv szerint 1928-ban a Drávaszabolcson működő református is-
kola egy tanítóval és egy tanteremben működött. Gordisa községi iskolájában ugyanez volt a hely-
zet, ahogy Drávapalkonya és Drávacsehi református iskoláiban. Tanítói lakás nem volt.

1940-ben Várady Gyula nyugállományba vonult, ekkor választották meg a drávaszabolcsiak
Baranyai Józsefet kántortanítónak, aki 1937-től, négy év állástalanság után, Drávacsehiben taní-
tószkodott. A világháború miatt két alkalommal is behívták katonának (alkalmanként Csukás Endre
lelkész próbálta helyettesíteni), ám 1945-ben hazatért és folytatta munkáját tanítóként, majd is-



▷ Az 1930-
ban felépült
drávaszabolcsi
iskola, felavatásának
évében

kolavezetőként 1951-ig. Ekkor tanulmányi felügyelő lett, párhuzamosan matematika-kémia szakos
tanári oklevelet szerzett. 1960-ban az új harkányi iskola igazgatójává nevezték ki, ahol 1971-ben
bekövetkezett haláláig dolgozott. A 105 tanulót felvonultató 1938/39-es tanévben az első két,
délután tanuló osztály vezetője Várady Gyula volt, a többi osztályt Zsili Jenő kezdő tanító oktatta
délelőttönként. Szeptembertől Zsili tanító egyedül dolgozott az év végéig, majd 1940 első napjaitól
Horváth Ella (később Péteri Ferencné) vette át a hat osztályt a tanév végéig.

„Mivel szüleink istenfélő hívő emberek voltak, már gyermekkorunkban bevezettek a Biblia és a vallásos szépirodalmi könyvek, folyóiratok ol-
vasásába. Nagyban hozzájárult istenfélő neveltetésünkhöz a református egyházi iskolában folyó hitoktatás. Idős, szigorú lelkipásztor (Csukás
Endre) vezette a hittanórákat, könyv nélkül kellett felmondani az Ó- és az Újszövetség összes könyveit, a tanítványok neveit, Pál apostolnak
a tizenegy gyülekezethez, illetve vezetőihez írt leveleit név és levélszámok szerint felsorolva, továbbá sok bibliai történetet, amit felnőtt
korunkban sem felejtettünk el.

Akkor még az iskola valamennyi tanulójának részt kellett vennie minden az iskolában, illetve templomban rendezett nemzeti, egyházi
ünnepen, esküvői szertartáson. A temetéseken rendben felsorakozva, tanítónk vezetésével az elhunytat szállító, méltóságteljesen haladó
szekér vagy gyászkocsi előtt haladtunk a temetőig – az úton végig zsoltárokat énekelve.

Szerettük a református, de még jobban a baptista istentiszteleteket, ahol több hozzánk hasonló korú fiatalal és szüleikkel kerültünk kap-
csolatba, akiknek nagy része az akkor működő kendergyárban lakott. (Hanics és Pesti családok) Vasárnap délutánonként, főként télen, estékbe
nyúlóan folyt a társasjátékozás, az énektanulás, aminek legtöbbször Édesapánk vetett véget, amikor elkezdte énekelni kedvelt esti énekét:
„Adjon Isten jó éjszakát a fáradtagnak, A mennyei szent angyalok hozzának szép álmokat.” Így sok éneket megtanultunk a gyülekezetben már
gyermekkorunkban, a szép zsoltárekeket pedig a templomban és az iskolában.”

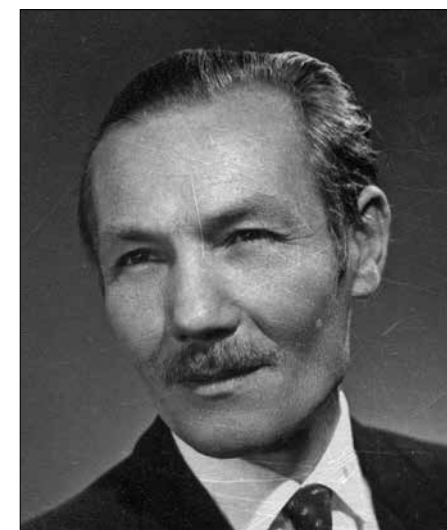
Csöme Lajosné: Visszaemlékezések

A drávaszabolcsi kendergyár tulajdonosai fontosnak tartották dol-
gozóik gyermekeinek képzését, ezért 1940-től népiskolát tartottak
fenn mintegy negyven iskolásnak. (A falu iskolájának egyetlen tan-
termében ekkoriban 80 kisdíákot okítottak két műszakban.) Az itt
alkalmazott tanítónőnek állami szintű fizetést adtak, ami akkoriban
biztos bevételt jelentett.

1941 előtt az első két osztály délelőtt, a 3–6. osztály délután
járt iskolába. 1941-től vezették be az 1929-es születésűeknek
a nyolcosztályos népiskolát, így 1943-ban végzett az első osz-
tálynyi nyolcadikos. Az 1943/44-es tanévben 48 gyermek tanult
a drávaszabolcsi népiskolában.

A háború után, a földosztás miatt az egyházi iskolák fenntar-
tása nehezebbé vált. Ennek ellenére újra elkezdődött az oktatás
Drávaszabolcson. Az 1946/47-es tanévben 24 fő 6–12 éves gyer-
mek járt a református iskolába, ahol a diákoknak – a nem helybeli
lelkész helyettesítve – reggelenként a tanító tartott rövid isten-
tiszteletet. A vasárnapi iskolába a tanév során tucatnyi alkalommal jött el az erre kötelezett további
24 tanuló.

Ugyanebben az évben az iskola állapotát az egyházlátogatás során „jó karban” lévőnek minő-
sítették, és a tanítói lakás is használható volt, bár a felszerelések mind odavesztek. (A háború után



△ Baranyai
József – már
a harkányi iskola
igazgatójaként

a beremendi cementgyár tatarozta a súlyosan károsodott iskolát, a tanítói lakást és a lelkeszlakot.) Ekkor már választhatóvá akarták tenni a hitoktatást, amit a drávaszabolcsi és sok más gyülekezet teljesen elutasított. A tankönyveket felülvizsgálták, egyes részeket egyszerűen kitéptek a kötetekből. Az új tankönyvekben 1948-ra megjelent a marxista szellemiség, 1949-től pedig már állami tankönyvkiadó adta ki az egységesített, új tankönyveket.

Szűcs Ferencné Győri Gizella pályakezdő tanítóként három tanévet dolgozott Drávapalkonyán Cselők Imre tanítóval. A postahivatal vezetőjének feleségeként 1953 őszétől 1960-ig tanított a drávaszabolcsi iskolában. Az iskola igazgatója ekkoriban Szilágyi Gyuláné Matafán Etelka tanítónő volt, aki az 5–8. osztályt vezette. Szűcs Ferencné az 1–4. osztályt kapta. Ketten osztottak a tanítói lakáson is.

Összesen 50–55 gyermek járt a körzeti iskolába Drávapalkonyáról, Gordisáról és Mattyról, illetve a székhelytelepülésről. A gyerekek emlékezte szerint szívesen jártak iskolába, egyetlen gyerekekkel adódtak csak nagyobb gondok. Több jól tanuló akadt az iskolában, név szerint Jaksa Attilát említi a 2016-ban 89 esztendősen hajdani tanítónő. A siklósi értekezletekre a jó minőségű országúton kerékpárral jutottak el. Vonattal ebben az időszakban reggel négykor lehetett Harkányból Drávaszabolcsra utazni, délután ugyancsak négykor indult vissza a szerelvény.

1955-ben Drávaszabolcsra látta meg a napvilágot lányuk. Átmenetileg igazgatóként dolgozott ebben az időszakban, de hamarosan lemondott, mert a nála idősebbeket nehezebbé esett irányítani. 1960-ban férjét áthelyezték Márokra, így a számára kedves emléket jelentő drávaszabolcsi éveknek vége szakadt.

Az országgyűlés 1948. június 16-án fogadta el az egyházi iskolák államosítására vonatkozó törvényt, ami 6 505 tanintézet életét változtatta meg alapvetően. A tizennyolcezer állami alkalmazottá vált tanárnak – és a már ott dolgozóknak – azonnal fizetésemelést adtak. A hittanoktatást ezután Drávaszabolcsra a lelkesz végezte, míg az énekek betanításában Baranyai József kántortanító is közreműködött. Dr. Agyagási Sándor lelkipásztor „minden akadály nélkül” végezhetőnek minősítette 1950-es beszámolójában a hittan oktatását.

▽ Iskolások

Szilágyi Gyuláné tanítónővel, az ötvenes években



◁ Elsősök az 1960–61-es tanévben. Jobbról az első Szopka László, a második Pesti Béla, a negyedik Pesti Gábor

Baranyai József távozása után egy évig Győri Ilona vezette az állami népiskolát. Ezután Boros János szignálta a hivatalos iratokat igazgatóként, akit 1953 őszétől Szűcs Ferencné váltott föl – 1955-ig. Az 1952-ben érkezett Szilágyi Gyuláné Matafán Etelka 1956 és 1959 között igazgatta a kettőről 1958-ban három „tanteremre” fejlesztett, ám egy tantermes intézményt. A fennmaradt iratokban Debreceni Lajos számadó igazgató nevével is találkozhatunk. 1958-ban szerződött Gordisáról Drávaszabolcsra a későbbi igazgatóhelyettes, Borbás János. 1959-ben a korábban Drávacsehiben tanító Szabó Géza és Nyirati Jánosné Jandó Magdolna szerződött az intézményhez.

1955 és 1960 között 58-ról 68-ra növekedett a gyermeklétszám, miközben egyre kevesebben jártak hittanra.

Drávaszabolcsra 1955-ben művelődési ház épült – amit akkoriban még DISZ-helyiségnek hívtak. (DISZ: Dolgozó Ifjúság Szövetsége (1950–56)) Később, némi átépítés révén iskolai testnevelés órák helyszíne lett ez a kulturális létesítmény, míg fel nem épült a tornaterem. A helyi fiatalok színjátszói („a határőrség kultúrcsoportjával”) még 1956-ban, a környékbeliekkel kiegészült nézőközönség előtt előadta Kodolányi János: Végrendelet című darabját.

„Eldicselkedtek vele, hogy már nekik, mármint a drávaszabolcsi DISZ-fiataloknak is van helyiségük, ahol tanulhatnak, szórakozhatnak. A kályhában már javában ég a tűz, de meleget még nem áraszt. Füstöl. A nagy tágas szoba falait tegnap meszelték hófehérré, s most nyitva hagyják az ajtót, hogy kárt ne tegyen benne a füst. A szoba bútorzata még csak egy szekrény, három pad és asztal.

— De kapunk egy szép íróasztalt, másik szekrényt is, meg több padot — siet kiegészíteni Csillag Erzs, a DISZ-titkár.

Csoszor Imre nagy munkában van, a színes papíros tekercset bontogatja, Gergő Lajos a történelmi képeket válogatja. A helyiség díszítéséhez készülődnek. Közben megérkeztek a lányok is: Miczki Aranka, Csák Elvira, ők sem akarnak elmaradni a fiúktól s máris fűrge ujjakkal hajtogatják a papír szalagokat hosszú, tarka fonatokká.”

Új DISZ-helyiséget kaptak a drávaszabolcsi fiatalok (Dunántúli Napló, 1956. január 13.)

1963-ban körzeti iskola lett a drávaszabolcsi intézmény, Drávacsehiből, Drávapalkonyáról, Gordisából és Mattyról jártak ide a tanulók. 1965-ben a megyei napilap a falut bemutató írásából kiderül,

hogy a megelőző három évben 121 felnőtt fejezte be a hetedik, nyolcadik osztályokat. Az ekkor már négy tantermes általános iskolában végzetek 90%-ban továbbtanultak. Nyirati János tanító, kultúrház-igazgató elmondta az újságírónak, hogy a könyvtárban is egyre többen kölcsönöznek. A korszellemet ismerve valószínűleg kissé túlszínezett volt ez a kép. . . Ekkoriban — egészen a nyolcvanas évek végéig — az iskolásokat gyakran bevonták a mezőgazdasági munkába. 1966-ban például a drávaszabolcsi gyerekek a cukorborsó kézi betakarításában vettek részt.

Már Drávaszabolcson, 1965-ben fejezte be az általános iskolát a Drávacsehiben született Gécz Ferenc, aki a siklósi érettségi után képesítés nélkül tanított egy évig Gordisán, összevont osztályban. A katonaság után, 1972-től Drávapalkonyán dolgozott, mert levelező tagozatra vették fel a pécsi főiskolára a biológia-mezőgazdasági ismeretek szakon. 1974-től oktatott a drávaszabolcsi iskolában 36 évig biológiát, technikát sok-sok diáknak. 2010-es nyugdíjba vonulása után még egy évet óraadóként töltött a tanári pályán.

„A régi időkben különösen jól éreztem magam, hiszen fiatalok voltunk — emlékszik vissza a könyv megjelenése előtt. — Otthonosan éreztem magam, minden gyereknek ismertem a családját, a körülményeit, és ez sokat könnyített a munkámon. Szívesen emlékszem vissza Szakó József kollégámra, akivel sokáig tanítottam technikát — bár alapvetően mindenkivel jó kapcsolatban voltam. A diákjaim közül Ózdi Roland neve jut eszembe először, aki bár vegyész lett, emlékezetesen jól tudta a biológiát. Jó érzés, hogy számos tanítványom kötött ki az egészségügyben, ami talán valamennyire nekem köszönhető.”

Három tanteremmel és tanárral bővült az iskola 1970 nyarán, ám a befejezéshez szükséges 200 m²-nyi parketta hiánycikk volt, így a termék beszerzéséhez Szabó Jenő igazgatóhelyettes olvasói levélben kért segítséget a 80 fillérért árusított Dunántúli Napló szerkesztőségétől. A korszerűsítésre végül 600 000 forintot költöttek.

Ugyanebben az esztendőben indult, és három évig biztosan létezett az 1946-ban alapított úttörőmozgalom keretében az intézmény újságja. Az iskola Zója elnevezésű úttörőcsapatának 120 példányos, ötoldalas lapocskája az iskola életéről számolt be. Mózes Erika hajdani diák elmondása szerint a tanulók saját maguk szedték betűnként és nyomták ki az iskola (vagy az akkori tanács) nyomdagépén az újságot.



▷ Nyirati Jánosné egyik osztályával



◁ Iskolai ünnepély 1966-67-ben. Hullmann Béla főhadnagy szalagot köt a nemzeti zászlóra, mellette Gyovai Lajos vb-titkár. A zászlótartó Pesti Béla, mögötte balra Felföldi Ernő, jobbra Szabó Zsuzsanna látszik.

1972-ben Lantos László iskolaigazgató lett a tsz párttitkára, utána Szabó Géza töltötte be a vezetői posztot. 1973-ban a lengyárban húsz gyermekkel idényjellegű óvoda nyílt, ami két hónap után megszűnt. Az iskolába a tanév végén 292 gyermek jár a körzetből, közülük 188-an voltak helybeliek. Ezekben az évtizedekben szokás volt a tanárokat, tanítókat kitüntetni jó munkájukért a pedagógusnapon — Nyirati Jánosné tanítónő 1972-ben például miniszteri dicséretet vehetett át.

Az alsó tagozatot 1974-ben körzetesítették, minden alsós osztott osztályba járhatott ezután. Drávacsehiben, Drávapalkonyán, Gordisán és Mattyon addig összevont 1–4. osztály működött. (Ekkor költözött el Drávacsehiből az utolsó tanító, Baráth József, aki nyugdíjazásáig a drávaszabolcsi iskolában dolgozott.) Drávaszabolcson akkor 1–3. és 2–4. összevont osztályok voltak, vagyis részben osztott alsó tagozattal működtek. Mattyon ekkor még egy évig, kis létszámmal megmaradt az összevont alsó tagozat, mert nem minden szülő egyezett bele a körzetesítésbe, bár 1975-től már nem volt mentségük. A többi településen is elégedetlen hangok kísérték a községi közös tanács döntését. Mattyon „idénynapközi” is működött 25–30 fővel, egészen 1976-ig.

A községi könyvtár 1976-ban készült el. Az iskola egyik épületének felújítása ugyanebben az esztendőben még a tanév közben is zajlott, ami nehezítette a nevelőmunkát — ugyanúgy, ahogy a szertárak vagy a jó ivóvíz hiánya. A 2–4. osztály délután járt iskolába. Szabó Géza igazgató és további három pedagógus a tanév végén eltávozott az intézményből, vagyis a 16 nevelő negyedrészre kicserélődött. Ősztől a járási Művelődési Osztály munkatársát, dr. Váradí Jánost nevezték ki igazgatónak.

1979-ben Maros Istvánt függetlenített népművelőként alkalmazta a tanács — a közművelődés terén megelégnék az élet. A korábban a tsz-ben dolgozó, eredetileg állattenyésztő végzettségű, a labdarúgó csapatban is játszó fiatalember 1983-tól már az iskola életében vállalt szerepet. Kezdetben óraadóként testnevelést, később történelmet is tanított, főállású tanár lett. A népművelői poszton a továbbiakban önkormányzati képviselőnek megválasztott Kállai Júlia volt az utódja.

Az iskolában 1979-ben készült el a WC. A 28 végzett nyolcadikosból öt középiskolás lett, 18 diák szakmunkásképzőben folytatta a tanulmányait. Ekkoriban öt-öt alsós és felsős csoport volt, mellettük az 1–4. osztályok összevonásával dolgozott az 1977-ben elindított kisegítő osztály. Egész éves iskolai előkészítőt is tartottak, így összesen 12 tanulócsoporttal folyt a munka délelőtti-délutáni váltásban. Hat normál és két szükségstanterem állt ekkor a tanárok és a tanulók rendelkezésére.

A helyi Nyugdíjas Klub 1982 szeptemberében alakult meg.

Az 1982/83-as tanévben megszűnt a szombati oktatás. Dr. Váradi János a nyár elején nyugdíjba vonult, őstől Dede Ilonát nevezték ki igazgatóvá. Két első osztály indult, két-két előkészítő és napközis csoport működött – összesen 12 tanulócsoporttal dolgozott az iskola. Egyre növekedett a cigánytanulók aránya, a tanulók közel egyharmadát már ennek a népcsoportnak a gyermekei tették ki. „Az anyagi javak gyarapítása miatt egyre kevesebb időt fordítanak a szülők a gyerekekre, ami az érzelmi fejlődésükre káros hatással van” – említette meg munkájában a községi krónikáiról, Krizsán Gáborné, későbbi iskolaigazgató a tanítást nehezítő gondokat.

„– Huszonhárom éve tanítok, az igazgatói munkára a felkérést megtiszteltetésnek vettem, és nem tudtam nemet mondani. Pedig nem könnyű terep ez. Kétszázötven diák tizenkét tanulócsoportban, egy kisegítő osztállyal. Körzeti iskola, sok a bejáró: a gyerekek korán kelnek, későn érnek haza. Amikor bejön a busz, azonnal kezdődik a tanítás, a délutáni órákon rövidíteni kell, hogy elérjük az autóbust. S akkor még nem szóltunk a rendezvényekről.

– A kollégák?

– Tizennyolcan vagyunk, közülünk hárman laknak helyben (illetve most már csak kettő, mert egy elmegy lakni: nem kapta meg az ígért lakást), a többiek úgy járnak ide Siklósról, Harkányból.

– A szülők és a gyerekek?

– Sok jóra való ember, aki kemény munkával keresi a kenyerét, szereti is a maga módján a fiát, a lányát, de gyakran rosszul szereti, s nem tud, vagy nem akar együttműködni az iskolával nevelési kérdésekben.”

Három kórus, egy iskola – Dede Ilona a munka örömről és nehézségeiről
(Dunántúli Napló, 1984. augusztus 16.)

Dede Ilona nyugállományba vonulásával, 1990-ben Imri Sándort választották igazgatónak. 1991-től a mattyi gyerekek a község új, ám 2008-ban bezárt iskolájába jártak. 1991 őszére az intézményt működtető négy önkormányzat összefogásával hat tantermes, új szárny épült. Az akkor 193 diákot oktató iskola bővítése 13 millió forintot emésztett fel. Társadalmi munkában számos szülő, a tan-testület tagjai, több helyi nyugdíjas vett részt az építőkön kívül a munkálatokban. Az épületrészben néhány szaktanterem, könyvtár, két szertár és mosdó is helyet kapott. A régi és az új épületrészt összekötő folyosóból nyílt a bejárat a tornateremhez, amelynek kiszélesedő részét aulaként használhatta az intézmény. Az átalakításnak köszönhetően új tanárit és igazgatói irodát, titkárságot és büfét hoztak létre a régi szárnyban. Az összesen 11 tanterem révén kis létszámú osztályokban oktathatták a pedagógusok a gyerekeket, és végleg elhagyhatták a délutános tanítást.

Az öltözőkkel és szertárakkal felszerelt új sportcsarnok, ami később számos községi rendezvény helyszíne lett, októberre készült el. Az épület megújulásának idején szervezték meg az iskola működését máig segítő Drávapart Gyöngyei Alapítványt.

1994-ben Krizsán Gábornét bízták meg az iskola vezetésével, aki egy év után kinevezéssel töltötte be a vezetői szerepkört 2000-ig. Ekkor Maros István pályázott sikerrel és igazgatta egy évtize-



◁ A 2015–16-os tanévet lezáró ballagás és évváró ünnepély az iskola tornatermében. A mikrofonnál Hekler Szilárd igazgató

den át az intézményt nyugdíjazásáig. 2010-ben Hekler Szilárd nyerte el – az első két évben megbízással – az igazgatói posztot. Az intézmény, amelybe továbbra is a drávacsehi, drávacsehi és a gordisai gyerekek járnak a helybeliek mellett, 2013-ban ünnepelte fennállásának ötvenedik évfordulóját. Évfolyamonként egy-egy osztállyal, 115 tanulóval zárta a 2015/16-os tanévet a Drávaszabolcsi Körzeti Általános Iskola.

▽ Beszámoló az óvoda avatásáról 1986-ban

Óvoda épült

A nyolcvanas években a lakosság különböző fórumokon számtalanszor jelezte: nagy szükség van Drávaszabolcson körzeti óvoda létesítésére. A kétszoptanyai óvodásnak és az iskolai napközinek is helyet adó létesítmény 340 000 forint értékű terveinek elkészítését a Mecseki Szénbánya Szocialista Tervezőcsoportja végezte el társadalmi munkában. Az 1983 szeptemberében elkezdett építkezés további pénzügyi fedezetét széleskörű összefogás révén biztosították. A helyi termelőszövetkezet, a Mezőgépi gyáregysége, a Siklósi ÁFÉSZ adománya egyaránt növelte a megyei tanács egymillióját. Drávacsehi, Drávacsehi, Drávaszabolcs, Gordisa és Matty – akkoriban összesen 2100 főre rúg – lakossága 400 000 forintnyi téglalajgyet vásárolt, és számos család 3–3 nap társadalmi munkát vállalt mind 1984–85-re, ahogy a határőrök is.

A végső összegzéskor 12 millió forint volt a beruházás értéke, amelynek egyharmadát adta a társadalmi munka.

Az 1983 őszén elkezdett óvodát 1986. november 6-án avatták fel. Kezdetben 52 gyerek járt a két csoportba: a kicsik és középsősök



Az óvodások műsora az avatóünnepségen
Fotó: Cseri László

Óvodát avattak
Drávaszabolcson



△ Óvodai idill 2008-ból alkották az egyiket, a nagycsoport volt a másik. A tsz és a Mezőgép busza szállította az öt községből a gyerekeket, akik tízórát, ebédet és uzsonnát kapnak. A háromszáz adagos konyhán az óvoda és az iskola gyermekein és dolgozóin kívül a tsz és a Mezőgép dolgozói ebédeltek.

Az induláskor dr. Falusiné Török Erika vezette az óvodát, a továbbiakban Kálócz Vilma, Fürdő Frigyesné, illetve Komárné Ábrahám Tünde irányította az intézmény munkáját. 2013-ban Bátkiné Mészáros Viktóriát bízta meg az önkormányzat az óvodavezetés feladataival. A ma Dráva Kincse Óvoda néven működő gyermekintézmény 2015-ben elnyerte az országos elismerést jelentő Akkreditált Kiváló Tehetségpont kitüntető címet.

„Határodát keréti, Tisza, Duna, Száva, kifolyó szép Dráva...”

Listius László: A nemes Magyarország címeréhez

► Rendvédelem, határőrzés Drávaszabolcson

A rend őrzésének évszázadai a csendőrségig

Az államalapításkor kialakított vármegyék vezetői, az ispánok (comesek) több szerepkört töltöttek be. Ezek közé tartoztak a mai értelemben vett rendőrhatalmási feladatok. A renddel és az őrzéssel részlegesen a különféle tisztségviselők, valamint az egyes őrszemélyzetek tagjai is törődtek. Ebben az időszakban kaptak félig-meddig rendőri teendőket a törvényszolgák, másnéven a *pristaldusok*, vagyis a poroszok. A törvények be nem tartóit igen kemény büntetésekkel sújtották.

A 13. századtól a vármegyék önrendelkezése egyre nagyobb lett. (Baranya vármegye első közgyűléseit 1302-től tartotta a mai Siklósnagyfalu területén, az akkori Nagyfaluban.) Vezetőjük a főispán volt, míg az alispán kapta a rendőrségi feladatok felügyeletét. A városokban a várkapitányok látták el a rendőrpáncsnoki munkát. Ezekben az időkben például *darabontok* (*trabantok*), *istrázsák*, *armansok*, vigyázók alkották az egyes szervezetek beosztott rendőreit. Újabb két évszázad múlva városkapitányokat neveztek ki a városok fegyveres őrségének vezetésére. A 17. században a korábban fegyveres állathajtóként szereplő hajdúk vármegyei, városi törvényhatósági emberekké váltak, szinte már rendőrök. Ezekben az évszázadokban Baranya nem egyszer elhíresült az itt tapasztalt tolvajlásokról, rablásokról és gyilkosságokról.

A török korban a hódoltsági területeken a legnagyobb közigazgatási egységet jelentő *vilajetek* kormányzói a beglerbégek voltak, akik egyben a pasa rangot viselték. Ők kisebb területek vezetőivel együtt felügyelték a rendet, de a tényleges végrehajtók a kádi bírók, valamint a rendőri szerepkört betöltő *szubasik* és *vojvodák* voltak. A ki nem ürült falvak népét ekkortájt gyakran a török és a magyar urak is adóztatták – rendről és biztonságról nem volt értelme beszélni.

A török uralom után újjá kellett szervezni a közigazgatást, bár a vármegyei igazgatás szellemét a magyar vezetők mindig igyekeztek fönntartani. Baranya lényegében máig használt pecsétjét, címerét I. Lipót adományozta 1694-ben, ami szó szerint jelképezte az új rendet. A 18. századi abszolútizmus idején hozták létre az állami rendőrséget, megjelentek a rendőrigazgatók, a rendőrfelügyelők és a detektívek. A vármegyékben többek között lovas őrök, üldözők (latinul *persecutorok*), pandúrok (az utóbbi két elnevezés között átfedés is lehetett) látták el a rendvédelem feladatát. A pandúrokat a csendbiztosok irányították. Munkájukra nagy szükség volt, mert Baranya lakossága az 1700-as évek elején egyformán sokat szenvedett a Rákóczi-szabadságharc kurucainak rablá-

saitól, illetve a korábban előlük Szlavóniába menekült, majd onnan visszacsapó rácok (szerbek) kegyetlenségétől, az úgynevezett „szerbdúlásoktól”.

1816-ban hatvan pandúrt foglalkoztatott Baranya vármegye, amelyen belül a siklósi járás közbiztonságát egy káplár és 11 közlegény igyekezett fenntartani. Am két év múltán a megye a javulni látszó közbiztonság és a nem egyszer önkényeskedő pandúrok drága fenntartása miatt megszüntette a pandúrságot. Ezt a döntést évtized múltán kellett visszavonni, az „egy időtől megháborodott köz biztonság helyreállítása eránt (...)”.

Haas Mihály 1845-ös véleménye szerint: „Erkölcisége a' baranyai népnek átalában véve nem rossz.” A hozzávetőlegesen 225 000 főnyi lakosságból kevesebb, mint 3700 fő volt börtönben, és a kétszázat sem érte el a három évnél hosszabb ideig börtönben ülők száma. Viszont ez idő tájt a marha- és a lótolvajlás gyakran veszélyeztette az adózók vagyonát megyeszerte.

Az 1848–49-es szabadságharc során Baranyát 1849. január 29-től a császári csapatok ellenőrizték. Perczel Imre megyei másodalispán adta át a „hűséget és engedelmisséget” fogadó vármegyei nyilatkozatot Szentlőrincen gróf Laval Nugent tábornoknak, a hadtest írszármazású parancsnokának. A harcok befejezésével megalakult a csendőrség (zsandárság), melynek felállításához gyűjtést szerveztek Baranyában. Az idegen hatalom képviselőjében megjelent, ezért a lakosságnak ellenszenves csendőrök ráadásul elsősorban a krakkói csendőrezredből jöttek, sem magyarul, sem a délszláv nyelvek egyikén nem tudtak. 1850 nyaratól a falvak és a városokon kívüli területek



▷ Pandúr
a csárdában –
a Vasárnapi Újság
1868-as ábrázolása
szerint

rendjét óvták – volna, ha éppen nem háborgatták indokolatlanul a lakosságot. A 6. csendőrezred 7. szárnyának egyik őrsé Siklóson alakult meg, ők ügyeltek Drávaszabolcs és környéke rendjére is. A következő évben az új szervezettel kialakult ellentétek miatt a pandúrokat fegyver nélküli testületté alakították át. A térség biztonságát az 1850–60-as években Siklóson állomásozó huszárszázad úgyszintén igyekezett őrizni.

1864 végén fogadta el a helytartótanács a 8. csendőr ezred Baranya megyei csendőrség pécsi 4. szárnyának két szakaszáról szóló rendelkezést. Az összesen 163 főnyi személyzet tagjai közül a siklósi őrsön hét csendőr és nyolc katona szolgált egy parancsnok irányításával, és intézte a környék rendjével kapcsolatos ügyeket. A kiegyezés évében, 1867. március 23-án Ferenc József megszüntette a magyarországi csendőrséget. Ekkor Siklóson egy őrzető irányította a hét csendőrt foglalkoztató őrsöt.

Az átmeneti időszakban a megyei közbiztonság védelmét a pandúrság látta el – kisebb-nagyobb eredménnyel. A Dráva vidékén gyakran feltűntek ekkoriban szlavóniai betyárok, ezért Drávaszabolcsra is létrehoztak pandúrlaktanyát. Ez a vármegye 1873-as bér- és költségjegyzékéből derül ki, amiben évi negyven forint bérleti díjat terveztek a községre. Konkrét információk azonban csak arról van, hogy a siklósi laktanyához 1879-ben 12 közpandúr és egy káplár tartozott.

„(Somogy megyéből) panaszt emelnek a megyei pandúrok ellen. Volt eset, írják az »U. Li.«-nak, hogy 15–20 pandúr együtt lakmározott a csárdában, míg alig 2–300 lépésnyi távra Juhász bandájából való rablók céllövessel mulatták magukat az erdőben. Mikor figyelmeztették erre a pandúrok vezetőjét, azt válaszolta: »hadd mulassák magukat, mi is mulatjuk magunkat.« S egy sem mozdult helyéből.”

Vasárnapi Újság, 1868/35. szám

A katonailag szervezett magyar királyi csendőrség 1881-ben alakult meg, amit a vármegyék kezdetben autonómiájuk megcsorbitásaként értékelték. Az 1884-ben létrehozott hármas számú pécsi szakaszparancsnoksághoz összesen 15 őrs tartozott, 94 gyalogszendőrrel. A siklósi járásban a székhelytelepülésen, Beremenden és Vajszlón egyaránt öt-öt teljesítettek szolgálatot, soraikban egy-egy őrzetővel. 1887-re Harkányban kétfős fürdőkülönítmény teljesített szolgálatot. A siklósi lovas csendőröket 1898-ban bízták meg azzal a feladattal, hogy őrizzék – Drávaszabolcsot is beleértve – 21 környékbeli község közrendjét. Baranya vármegye közbiztonsága a csendőrök munkája révén sokat javult ezekben az években.

Az 1903. évi VI. törvény cikk kimondta: „A magyar korona országainak területén való tartózkodáshoz és utazáshoz, valamint az állam határán való átkeléshez útlevelel rendszerint nem szükséges.” Ám ez a felfogás akkoriban teljes mértékben megfelelt az európai országok gyakorlatának, hiszen Oroszországon és az Oszmán birodalmon kívül más országokba nem kellett sem vízum, sem útlevelel. A határőrizet – alapvetően a román és a szerb határon – később az 1906-tól működő, kis létszámú Magyar Királyi Határrendőrség, a már korábban is létező határszéli csendőrség és egyéb, velük együttműködő, ám nem katonai szervezetek végezték. A határrendőrség 12 határszéli rendőrkapitánysággal jött létre.

A dualizmus, az Osztrák-Magyar Monarchia idején a Dráva csak a Trianon előtti Magyarország tájegységeit választotta el, ám az államhatár szerepét nem töltötte be. Így Drávaszabolcsra értelemszerűen nem volt határőrizet az első világháború előtt.

„Egy rablóbanda ártalmatlanná tétele. A bükkösi csendőrs nemrégiben elfogta Bogdán Sándor, Bogdán József, Bogdán Lajos és Kalányos Lajos kóbor cigányokat, akik a hegyháti járásban követtek el sorozatos bűncselekményeket. Mivel a csendőrségnek az volt a feltevése, hogy az elfogott banda garázdálkodott heteken keresztül Dél-Baranyában, Bogdánt és társait elvitték a nyomozás során Szalánta, Villány, Beremend, Drávaszabolcs, Siklós és még más községekbe is, ahol a lakosság felismerte bennük a sorozatos fosztogatások tetteseit. Bogdánt és társait hatalmas bűnlajstrom kíséretében adták át a pécsi ügyészségnek.”

Csendőrségi Lapok, 1930. november 1.

A település és környéke rendvédelmét 1904-től csendőrs látta el, amelyen eleinte négy kakastollas teljesített szolgálatot. (A Dráva túlsópartján, Dolnji Miholjac-on is volt csendőrség.) Az első név szerint ismert őrsvezető Takács Fer. János volt. Az őrs körzetéhez a székhelyen kívül a későbbiekben 11 település tartozott: Cún, Drávacsehi, Drávacsepely, Drávacpalkonya, Gordisa, Harkány, Ipacsfa, Kovácsbida, Matty, Szaporca, Tésenfa. (Harkányban időnként fürdőkönyvtár volt szolgálatban május 15-től szeptember 15-ig, de 1926-ban például hat csendőr teljesített szolgálatot a településen.) A Siklós–Dolnji Miholjac-vasúti szakaszon ugyancsak a környékbeli csendőrök látták el a vonatvizsgálatot.

1917-ben határrendőrök települtek Drávaszabolcsra, hogy megakadályozzák a háborús időkben Szlavónia irányából felvirágzott csempészetet. A proletárdiktatúra, másként a Tanácsköztársaság idején, 1919-ben a Vörös Őrség látta el a határvédelmi feladatokat, amely a rendőrség, a csendőrség és a határrendőrség állományát is magába foglalta.

Drávaszabolcs határközséggé válik

Az első világháború után a trianoni határ kijelölésére nemzetközi szervezetek, *Határmegállapító Bizottságok* (HMB) jöttek létre. A jugoszláv-magyar HMB 1921. augusztus 1-én alakult meg a francia fővárosban, és hamarosan lebonyolította a műszaki munkálatok előkészítését, a politikai határ-megállapítást. (Ekkor még a Magyarországgal délről szomszédos államalakulatot hivatalosan *Szerb-Horvát-Szlovén Királyságnak* (SHS) hívták, már de a jugoszláv kifejezés is gyakran szerepelt a korabeli iratokban.) A konkrét határkijelölés 1922 áprilisában kezdődött el. A drávaszabolcsi határszakaszt különösen érintette, hogy a medrét gyakran változtató Dráva miatt a határjeleket, határköveket rendszeresen ellenőrizni kellett, szükség esetén új jelek fölállítására volt szükség. Ez a munka a harmincas években is állandó feladatot adott a két ország illetékes testületeinek.

1921 augusztusában jött létre a *Magyar Királyi Vámőrség* — elsősorban az elharapózott csempészet miatt. 1931–32-ben mellékvámhivatal működött Drávaszabolcs-on, amelyet Krázi Ferenc vámszaki tiszt vezetett.

A trianoni döntés sajátos helyzetet eredményezett a Dráva két partján élő földbirtokosok körében. 2690 magyar gazda rendelkezett földbirtokkal a Szerb-Horvát-Szlovén Királyságban, míg 7122 SHS-állampolgár birtokolt földterületet Magyarországon. Ők voltak a kettősbirtokosok. A határátlépésükre vonatkozó helyi megállapodások után, 1924-ben kötött egyezményt Magyarország déli szomszédjával — bár ez csak 1930-ban vált hatályossá. A határt nap mint nap átlépő kettősbirtokosok *Határszéli útiigazolványt* kaptak. A forgalom azonban nem volt zavartalan, jugoszláv részről atrocitások is előfordultak. A magyar kormány 1934-ben a Népszövetség segítségét is kérte



◁ Acsádi Jánosné
Határmenti
útiigazolványa
1934-ből

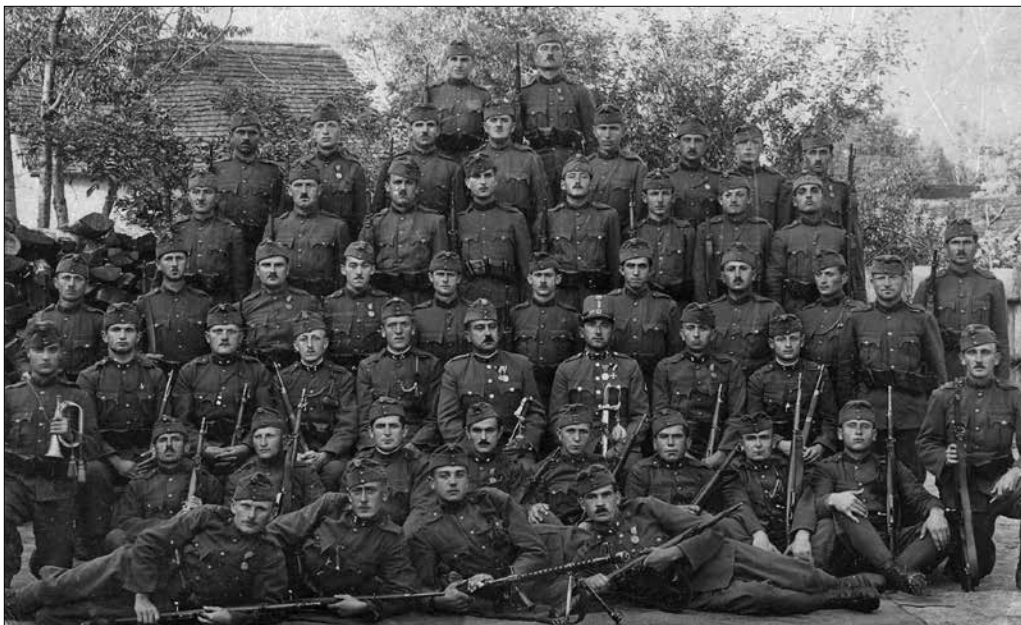
ebben az ügyben, ami végül kétoldalú tárgyalások révén rendeződött. A kettősbirtokosság 1941-ig létezett.

A Magyar Királyi Csendőrséget 1945-ben miniszterelnöki rendelettel megszüntették. Az Ideiglenes Nemzeti Kormány már februárban határpartizán századokat hozott létre, de a magyar-jugoszláv határon még ezután kezdődtek a legsúlyosabb harcok. Április 25-én létrejött a Honvéd Határőrség, majd augusztus 17-én — az 1903-as feladatokkal újra életre hívott — Határrendőrség.

Pécs a harcok elültével a honvéd kerületparancsnokság és a kiegészítő parancsnokság székhelye lett. Az utóbbi, tehát lényegében a Honvédség kezdte meg a határőrség szervezését — súlyos szervezési és ellátási gondokkal. Májusban már szovjet tiszt bizottság vizsgálta a baranyai határhelyzetet. A döntéseikre rövidesen felállított határpartizán századok közül a 13. működött a siklósi és a szentlőrinci járás területén. Tucatnyi őrsöt hoztak létre, amelyek közül az egyik Drávaszabolcs-on létesült.

Az 1946 elején elindított Határrendőrség 12. számú harkányi kapitányságához négy őrs tartozott Alsószentmárton, Beremend, Drávacpalkonya és Vejti településeken. A kapitányság ötven körüli, az őrsök tucatnyi határrendőrrel dolgoztak. Egy év múlva a palkonyai őrsöt Drávaszabolcsra helyezték át. A Határrendőrség szervezete 1949–50-ben beleolvadt az Államvédelmi Osztályként létrehozott, ám átszervezett Államvédelmi Hatóságba. Az ÁVH lényegében pártkiszolgáló volt, „a párt ökle”.

A Határőrség irányítását 1950-től a Belügyminisztériumtól a kémletlen és ezért rettegett ÁVH vette át — ekkor a váll-lapjuk színéről a „zöld ÁVÓ” gúnynevet kapták a köznyelvben a határ őrzői. Mintegy húszezren tartoztak ebbe a testületbe az országban. A Magyar Országos Levéltárban található, 1953-as elkészítéskor szigorúan titkos iratból megismerhetjük a szervezet két részének, az



△ Az 1940 júliusától szeptember közepéig Drávaszabolcon állomásozó határvadászok (15. határvadász zászlóalj, 2. számú őrs)

Államvédelmi Hatóság Határőrségnek és a Belső Karhatalomnak a szervezeti felépítését. A kilencből negyedik sorszámmal viselő pécsi kerület négy zászlóaljparancsnokságra tagolódott, amelyek közül a harmadikhoz, a harkányi parancsnoksághoz sorolták a drávaszabolcsi őrsöt. Itt hatvanan teljesítettek szolgálatot. A Belső Karhatalom tucatnyi aktív és egy tartalék zászlóaljából a kaposvári parancsnoksághoz tartozó pécsi században nyolcvanfős legénység volt.

1952–51-ben a magyar-jugoszláv határon ellenséges körülmények között dolgoztak a határőrök. A határvonaltól, amit Drávaszabolcon a Dráva partja testesített meg, 10–50 méterre drótkadályok álltak, közöttük gyalogsági és úgynevezett botlórótos aknák. Ezeket legtöbbször elkészült háziállatok vagy vadak hozták működésbe. A műszaki zár belső oldalán gondozott nyom-sáv volt. A legszigorúbban őrzött ötvenméteres sávban kizárólag a határőrök tartózkodhattak. A határsáv további zónái 0,5, 2 és 15 km távolságban követték egymást. Az aknákat a teljes déli határszakasról csak 1971-re távolították el.

„... a bunkerek betonozása éjjel-nappal folyamatosan ment. Dömperek szállították a kész betont a helyszínre, de a világításra ügyelni kellett, nehogy a túloldalon meglássák, mert akkor átlőttek. (...) Amikor elkészült az építés, jöttek a műszaki alakulatok és elkezdtek építeni az aknazárat. Kétsoros drótkadály közé telepítették az aknákat. Traktorral fölszántott nyom-sávot alakítottak ki mellé, amit sűrűn tárcsáztak, boronáltak, hogy tiszta legyen. ... Az aknázár nem közvetlenül a Dráva partján volt, az erdősávon belül, mert ott nem mertek járőrözni. Nem lehetett mutatkozni – sem civilnek, sem katonának, mert nagyon veszélyes volt. (...) A katonák a Feketevíz partján álltak szolgálatban a falu végén, akinél nem volt igazolvány, azt visszafordították. Egy elég nagy erdő volt a község tulajdonában, az aknazáron túl. Amikor a falu lakossága ment fát vágni, mindenkinek egyszerre kellett odaérnie az aknazáron lévő kapuhoz, ahol a katonák egyes sorban engedték át bennünket és mindenkitől elkérték a személyi igazolványát. Délután egyszerre jöttünk ki, akkor adták vissza az igazolványokat, így ellenőrizték a létszámmot.”

Végi Jenő (Drávapalkonya) visszaemlékezése

A lakosság mindennapos életét ezek a zónák meglehetősen megkeserítették, sürgős esetben sem lehetett gyorsan beutazási engedélyt kérni. Kiss József 1953-ban mozgói tanárként szerette volna meglátogatni balesetet szenvedett édesanyját, ám hivatalos engedélyt egyik órától a másikra esélye sem volt kapnia. Ezért a Harkány–Drávaszabolcs- vasútvonalon titokban hazautazott, a szerelvényen az ismerős kalauz segítségével elbújt, majd a vonatról a sötétben leszállva, a járőröző katonák hangját figyelve rejtőzködve osont haza a kertek alatt.

A több főből álló, puskával, géppisztollyal felszerelt járőrök gyakran használták a fegyverüket – ma már valószínűsíthető, hogy legtöbbször csak vélt okokból. Minden eseményt jugoszláv povokációként könyveltek el, de a túloldalon sem voltak barátságosabbak a határ őrői. A szembenállásban jugoszláv oldalról az Állambiztonsági Igazgatóság (UDB), a Kémelhárító Szolgálat (KOS) és a Nemzetvédelmi Hadtest (KNOJ) vett részt. Az UDB gyakran dobott át ügynököket magyar területre, akiket a szovjet és a magyar hadsereg vonatkozó információkon kívül az élet minden egyéb mozzanata érdekelt. Az ő munkájukat az ÁVH Határőrség Felderítő Osztálya igyekezett akadályozni. 1951-ben például 66 ügynököt fogtak el a jugoszláv-magyar határon.

Az 1940-es, 1950-es évek fordulóján a magyar katonai kiadások megnöttek, elérték a nemzeti jövedelem 15%-át. A drámaian csökkenő életszínvonalról a Magyar Kommunista Pártból a Szociáldemokrata Párt beolvasztásával létrejött, és az országot irányító Magyar Dolgozók Pártja egyebek közt belső és külső ellenségkereséssel próbálta elterelni a figyelmet. A tényleges hatalom ekkoriban Rákosi Mátyás kezében összpontosult, aki az 1949–1956 közötti, sztálinista típusú egypártrendszert hozó korszak névadója volt.

A Jugoszláv Kommunista Pártot 1948-ban a *Kominform* elnevezésű, Moszkvából irányított szervezet (teljes nevén a Kommunista és Munkáspártok Tájékoztató Irodája) budapesti konferenciáján kizárták a Szovjetunióhoz hű kommunista pártok köréből. Már az év második felében elkezdődött Magyarország felkészülése a Jugoszláviával történő katonai összecsapásra, ami a hadsereg létszámának növelésével és a déli határszakasz megerősítésével járt.

A döntés értelmében csakhamar elkezdődött a drótkerítésből álló műszaki zár kiépítése, amelyet – ugyan sok hiányossággal tetézve – szeptember közepére befejeztek. Azonban a déli irányból várt, esetleges támadás leállításához vagy megállításához egy további védővonalat akartak kiépíteni az illetékesek, valamint az aknák telepítését is tovább folytatták. Az 1951-ben megfogalmazott tervek 125 000 katasztrális holdnyi földterület termelésből történő kivonásával és hatszázmillió forint költséggel számoltak.

A részben politikailag megbízhatatlanoknak tekintettekkel, másrészt büntetett előéletű, három évig szolgáló sorkatonákkal – vagyis nem szakemberekkel – feltöltött építő zászlóaljak 1952-ben kezdték el a munkát számos településen, így Drávaszabolcon is. Az itteni munkálatokat az egyik, Mattyon letelepített építő zászlóalj végezte, a tervekhez képest 60-70%-os határfokkal. A sietségre jellemzően a földmunkák már a tervek elkészítése előtt elkezdődtek. A zűrzavart növelte, hogy a „magyar Maginot-vonal” létrehozásának szervezeti háttere, jórészt a titkosság miatt ugyancsak zavaros volt.

Az „YD” fedőnevű építkezés során, nem meglepő módon pénzügyi gondok jelentkeztek. A karbantartás ugyancsak megoldatlan maradt. Ráadásul a világpolitikában is komoly átalakulás indult el Sztálin 1953-ban bekövetkezett halálával és Nyikita Hruscsov színre lépésével. A Szovjetunió új első embere a Jugoszláviával kialakult konfliktus rendezésére törekedett, egyben Magyarországon

háttérbe szorította Rákosit. A déli erődrendszer ezzel máris jelentőségét veszítette, 1954-ben már csak az elkezdett munkálatokat fejezték be. Szerencsére az 1951-ben elhatározott védőkörleteknek mindössze 45%-a épült meg – és veszett kárba. A drávaszabolcsi védőkörlet területén lényegében elmaradt a valódi védelmi építkezés, csak egyes bunkerek készültek el. Dél-Baranya tíz településén, Drávaszabolcstól Márokiig összesen 187 létesítmény maradt meg.

„A mezőre csak papírral lehetett kimenni, meg volt szabva, hogy reggel hatkor engedtek ki és este hatkor jöhettünk vissza. Így is akadt, aki átjárt a Dráván, egy szomszédom ide is, oda is kémkedett, aztán mind a két helyen lebukott: a jugók felakasztották volna, volt annyi esze, hogy inkább hazajött a börtönbe.”

D.-né meséli Moldova György: A szent tehén című könyvében

Az MDP Politikai Bizottsága 1955 októberében elfogadta a honvédelmi miniszter javaslatát az akadályok fokozatos elbontásáról, ami még abban az évben elkezdődött, de csak a következő esztendő tavaszán gyorsult föl. A déli határszakaszon összesen hatszáz kilométernyi kétsoros drótakadályt és majd egymillió aknát kellett felszedni. 1956 augusztusában határoztak a déli határsávból 1949 óta kitelepített lakók visszaköltözéséről, ami négyezer tizenhat éven felüli embert érintett. A drávaszabolcsi bunkerek némelyikét a helybeli lakosság önként – vagy inkább önkényesen – bontani kezdte, számos ötvenes-hatvanas években épület családi házban megtalálhatók az építmények egyes szerkezeti elemei. . . Nem mentség, de így tettek valamennyi érintett település lakói a határ mentén. A műszaki zár teljes eltávolítása 1956 szeptemberében fejeződött be.

1956. február 2-től a déli határon, Baranya, Bács-Kiskun, Csongrád, Somogy és Zala megyékben visszaállították a 15 km-es határovezetet. Márciustól a határőrség a Belügyminisztérium önálló fegyveres testületévé vált, amely a határ 5–10 kilométeres tartományában működött. Az év közepére új nevet is adtak a B. M. Határőrség vezető testületének: a Határőrség Országos Parancsnoksága irányította a testületet a továbbiakban.

1956. október 23-a a hatalmon lévők számára váratlan fordulatot hozott. A szovjet csapatok által levert, ám az ország életét ennek ellenére megváltoztató forradalom után már nem lehetett ugyanúgy irányítani az országot. Az MDP utóda a Magyar Szocialista Munkáspárt (MSZMP) lett, az ÁVH megszűnt, utódja az állambiztonsági szolgálat lett – nem említve számos egyéb változást. A határőrség a Belügyminisztérium önálló fegyveres testülete lett.

A déli határovezetet a belügyminiszter 1965. május 1-től megszüntette, ám a polgárok az 500 méteres határsávba továbbra is csak a határőrség engedélyével léphettek be. Kivételnek tekintették az átutazó külföldieket és az érvényes úti okmánnyal rendelkező jugoszláv állampolgárokat.

Határátkelőhely létesül Drávaszabolcson

A Dráva-híd építésével egy időben, 1969–70-ben a drávaszabolcsi határállomás építési munkálatai is elindultak. Az 1974-es hídavatáskor a megyei napilap tudósítása szerint minden készen állt a határon. *„Mind a magyar, mind a jugoszláv oldalon korszerű fogadóépület áll az utasok szolgálatára, büfével, valutabeváltó irodával, kényelmes váróhelyiségekkel”* – tudósított a sajtó.



◁ Rendőr és határőr egyeztet a készülő hídnál

A határátkelőhelyeket a korabeli szakzsargon FEP-nek, vagyis forgalomellenőrző pontnak nevezték. A drávaszabolcsi FEP-en, illetve a közeli határőrsőn a megnyitást követően 6-7 hivatásos határőr és 31 sorállományú katona teljesített szolgálatot. Itt dolgoztak a vámósok is, akik a kimenő és a bejövő árukat ellenőrizték. A parancsnokon és helyettesén kívül három-három csoportvezető és géptávíró dolgozott még a határállomáson. Az útlevélezést csak azok végezheték, aki a siklósi kiképző bázison megtartott tanfolyamon eredményes vizsgát tettek. A szocialista szemlélet mindenható befolyását jelezte, hogy a parancsnok-helyettesi poszt gyakorlatilag politikai megbízást jelentett, és kötelezően előírták a hivatásosok MSZMP-tagságát, valamint a sorkatonák KISZ-tagságát.

A Jugoszláviából gépkocsival érkező utasok négy sávon léphettek be az országba. Ekkoriban még nem épültek meg az útlevélező fülkék, az iratokat ellenőrző határőrök az autók között lépkedve végezték munkájukat.

Magyarország és Jugoszlávia 1965-ben kihatárforgalmi egyezményt kötött. A határ 15 km-es sávjában (1975-től a 20 km-es zónában) élő állandó lakosok határátlépési jogot és ehhez járuló engedélyt kaptak december végétől – alaphelyzetben egy évben kétszer, öt-öt napra utazhattak a szomszédos országba. A kihatárforgalmi engedély sikeres határátlépési forma lett, az utazók száma százazres nagyságrendű volt a hetvenes-nyolcvanas években, míg az előírások és az ellenőrzés szigorítása után, 1984-re visszaesett a forgalom.

1970 nyarán Drávaszabolcs Baranya első határőr községe lett. *„Drávaszabolcs sok éves munka eredményeképpen vált méltóvá a határőr-község cím viselésére. A község lakói közül meg az ellenforradalom utáni zűrzavarban sem hagyta el senki az országot, s miután a lakosság mindig áldozatkészen segítette a határőrizeti szervek munkáját, ezen a határszakaszon hosszú évek óta nem volt büntetlen határsértés”* – indokolta a döntést a megyei napilap. A díjátadásra is szolgáló augusztus 20-i ünnepséghez (akkoriban: az új kenyér ünnepe; az alkotmány ünnepe) természetesen „színes sport- és kultúrműsor” társult.

A határnyitást követően eltelt két teljes esztendő forgalma nem haladta meg a 150 000 utast. A határátkelőn 1977-ben már 300 000 személy lépett át. 1978-ban a ki- és belépők szá-



ma 652 531 fővel érte el a csúcst, ami összefüggött a valamennyi magyar állampolgár külföldre utazását lehetővé tevő rendelet megjelenésével. Ez a rekord Hegyeshalom forgalmához hasonló mértékű volt. A hetvenes években 80%-os arányban jugoszlávok, 18%-ban magyarok használták az átkelőhelyet, mindössze kétszázaléknyit tett ki más állampolgárok részesedése a forgalomból. A vámossoknak sokszor adtak feladatot a kisebb-nagyobb termékek rejtett átvitelét megkísérlő csempészek. 1979-ben már újsághirdetésben keresett jelentkezőket a vám- és pénzügyőrség a baranyai határátkelőkhöz.

A határnyitás után hamarosan jelentkezett az áruk és a különféle fizetőeszközök csempészete. Gyakran előfordult az útleveél-hamisítás. Tíz év során tíz határsértő és három segítőjük bukkott le a határállomáson.

1981-re kissé mérséklődött a forgalom, 372 200-an léptek be és 127 500 gépjárművet vámkeltek. Azonban ekkor újra növekedett az átlépők száma, és 1987-ben már a nyitást követő hat év forgalmát is meghaladta az átutazók száma. Az útleveélkezelést, a vámszabályokat érintő újabb enyhítések hatására tovább növekedett a forgalom, és 1988-ra a magyar ki- és belépők száma is megötszöröződött. A határállomáson gyakran tűntek fel lengyel és magyar buszok, amelyek az akkoriban főként Törökországba induló bevásárló-turistákat szállították.

Az ekkoriban tapasztalható bevásárló-turizmus magyar célpontjai mezőgazdasági gépek, műszaki berendezések, csempék voltak. Sokan hoztak be szeszes italokat – a „jugoszláv konyak”, a rumpuncs közkedvelt árucikknek számított. A nyolcvanas években történt, hogy valaki egy úthengerbe rejtve próbált meg 700 kilónyi kávét Magyarországra hozni a drávaszabolcsi határon. A déli szomszédok főként az élelmiszer és az üzemanyag iránt érdeklődtek a Baranyában tett útjainkon. 1981–82-ben a csempészet mennyiségileg visszaesett a korábbihoz képest, de a korábbinál nagyobb értékű tárgyakat vittek vagy vittek volna át a határon.

„Az állomány munkához való viszonya, az általuk elért eredmények mellett a negatívumok eltörpültek. A kirendeltség az első 10 év alatt háromszor nyerte el a Határőrség Kiváló FEP címet (1978, 1979, 1980), illetve háromszor lett Egység Élénjáró Alegysége (1977, 1982, 1984). A rajok kivívták maguknak négy alkalommal a Határőrség Kiváló Raja és háromszor az Egység Élénjáró Raja címet.”

Hónig Anett: Drávaszabolcs határforgalmi kirendeltség története

A nyolcvanas évek a határforgalom szabadabbá válását, a forgalom növekedését hozták magukkal. A Politikai Bizottság 1989 elején a változásoknak megfelelő döntést hozott a határvédelemmel kapcsolatban. „[A pb] Szükségesnek tartja a határsáv, a határvizekkel kapcsolatos korlátozások felszámolását, az elektromos jelzőrendszer megszüntetését és 1991. január 1-ig történő lebontását, nem tartja indokoltnak a nyomsáv fenntartását sem nyugati, sem déli viszonylatban.” A határozatnak köszönhetően a déli határszakaszon megszűnt a nyomsáv, és az osztrák határon is lebontották az elektromos jelzőrendszert. Egy év múlva elkezdődött a hivatásos határőrizet kiépítése, a Határőrség szervezeti átalakítása. Tíz regionális *Határőr Igazgatóság*ot szerveztek meg – köztük a pécsit.

A délszláv háborútól az Európai Unióig

A kilencvenes évekre a délszláv háborús konfliktus nehezítette a határőrzést. 1991-ben – és a későbbiekben többször – számos alkalommal fegyver- vagy lőszercsempészeket fogtak el a drávaszabolcsi határátkelőn. A veszélyhelyzet miatt a nyári forgalom a hatodára esett vissza, napi ezer-ezeröttszáz átkelőt regisztráltak. Hétvégenként a harkányi fürdő vonzotta a szomszédságban élőket, hét közben a csencselők vagy a benzinért Donji Miholjacra utazók lépték át a határt. Ekkoriban Eszéken jelentős harcok dúltak, és a környékbeli falvakban is gyakran lövöldöztek gépfegyverekkel, aknavetőkkel.

1991. július 16-án a horvát gárdisták megtámadták és elfoglalták a horvát-magyar határállomást Donji Miholjacnál. Komoly nyugtalanságra adott okot a faluban és egész Dél-



◁ Határőrtizedes őrködik a magasfigyelőtoronyban, 1991-ben

Baranyában, hogy 1991. szeptember 16-án éjjel a horvátok Donji Miholjacson (és két további helyszínen) összecsaptak a jugoszláv hadsereg katonáival. A laktanya elfoglalásakor áthallatszó fegyverdörgés, illetve a másnap délelőtt érkező vadászpilóták rakétacsapásai félelemmel töltötték el a térség lakóit. Drávaszabolcsnál a szántóföldön puszkagránát becsapódásának nyomát fedezték föl.

„Dobai Tibor főtörzsőrmester éppen a szolgálati beosztást állította össze.

— Napi nyolc órát vannak szolgálatban a fiúk, pontosan meghatározott időközönként váltják egymást. Közel tíz kilométeres vizes határszakaszon járőröznek éjjel-nappal, a drávaszabolcsi híd mindkét oldalán. Természetesen napról napra változik a járőrök indulási ideje, ezáltal kiszámíthatatlan, hogy melyik időszakban éppen hol vannak. A néhány száz métertől a több kilométerig változik az ellenőrzött terület mélysége. Állandó rádióösszeköttetés van a járőrök és az őrsparancsnokság között, így bármely eseményt azonnal jelenthetnek, és ha szükséges, indítjuk a »rics«-et, a riadócsoportot. Amennyiben használhatatlan a rádió, jelzőrakétával hívnak segítséget a járőrök.”

Járőr a határon, Új Dunántúli Napló, 1991. március 30.



További légi határsértések fordultak elő, és a határvidéken taposóknak telepítettek mind a horvátok, mind a szerb szabadcsapatok. A magyar határjelektől egy-két méterre helyeztek el több ízben ilyen robbanóeszközöket, amelyek közül még mindig sok lehet a földben. Két esetben sérültek meg magyar állampolgárok a kihelyezett robbanóeszközöktől. A határőrök még 1999-ben is kizárólag a határnyiladék útján, illetve a vadcsapásokon közlekedhettek biztonságosan. (A dél-baranyai terület aknamentesítése 2013-ban zajlott a horvát Aknamentesítő Központ és a Baranya Megyei Rendőr-főkapitányság együttműködésével. Horvátország 2019-ig vállalta a területén lévő taposóknak el-távolítását.)

△ Menekültek a határon — Szeptemberre már a határ menti települések, így Drávaszabolcs kitelepítése volt napirenden, ami végül elmaradt. A határállomáson és a zöld határon azonban egy sereg — 1991 végéig a Dunántúli 30 000 — menekült özönlött Magyarországra. A máriagyüdi és más baranyai menekültbefogadó Naplóban, állomásokon talált átmenetileg otthonra a számos nemzetiségű elűzött vagy a háború elől menekülő ember. 1995-ben

„Drávaszabolcsnál átlépve a határt, a túlsó oldalon teljesen megváltozott kép fogadott a legutóbb látottakhoz képest. A donji miholjaci határőr laktanyát immár egyes-egyedül horvát jelek színesítik, az árbocon is a Horvát Köztársaság zászlaja lobog. Az épületet már több mint két hete a Horvát Gárda katonái lakják. A Jugoszláv Néphadsereg harci gépei ugyan hatalmas pusztítást végeztek, ennek nyomait azonban nagy részben eltakarították az új lakók. (...) Eszékre beérve félreállított villamosok, autóbuszok és egyéb járművek sorakoznak gyorsan kialakítható úttorlasz alkotórészeiként. Hasonlóan más településekhez, itt is sok a leeresztett redőny és a belakatolt ház, sokan elmenekültek. Az Ante Sztarcević tér műemléképületei nagy károkat szenvedtek, megsérült a katedrális is.”

Balogh Nándor—Vujity Tvrtko: Kiáltás a békéért, Új DN, 1991. október 8.

1995-től az IFOR (Implementation Force — Végrehajtó Erő), majd az SFOR (Stabilisation Force — Stabilizációs Erő) többnemzetiségű békefenntartói Drávaszabolcson, Baranya egyetlen működő



közüti átkelőhelyén át közlekedtek Taszártól Horvátország, Bosznia felé, jelentős forgalomnövekedést okozva a községben. Napi egy-kéttucat konvoj zúgott át a falun. A háború vége felé a Szerbiát bombázó NATO-repülők ugyancsak e térség fölött szálltak el naponta, jelezve: hamarosan légitámadás kezdődik a távolban.

Az utolsó határőr sorkatonák 1998. április 25-én szereltek le. A Határőrség feladatköre ebben az időben növekedett, és megszülettek a határőrizetet szabályozó rendelkezések. Magyarország 2004-ben az Európai Unió tagja lett, ami előrevetítette az ettől kezdve elsősorban határőrizeti rendészeti feladatokat ellátó Határőrség megszűnését. 2008-tól végül a szervezet a rendőrség részévé vált. Ugyanebben az évben Magyarországot felvették a schengeni övezet tagjai közé, vagyis attól kezdve a magyar állampolgárok ellenőrzés nélkül léphetik át az ide tartozó országok határait.

2013-ban Horvátország az Európai Unió 28. tagállama lett. A határellenőrzés — bár egyszerűbb formában — egyelőre megmaradt a déli szomszédunk felé kiépített határállomásokon, mert a horvát-magyar határ még schengeni határ. Ám 2015-ben Horvátország is benyújtotta az egyezményhez való csatlakozási igényt, így várhatóan újra és talán véglegesen formálissá válhat a drávaszabolcsi határátelők.

△ Táblacsere a határon 2011 decemberében

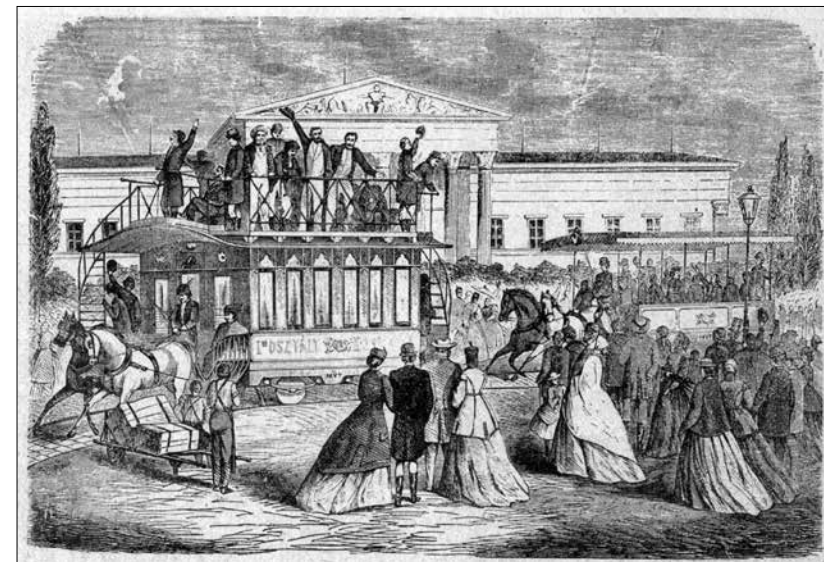
„Lassú vonat érkezik...”

► A magyar vasútfejlődés és a Pécs–Harkány–Drávaszabolcs–Donji Miholjac-vasútvonal

A 18–19. század társadalomfejlődése kikövetelte az infrastruktúra fejlesztését, az áruk és az emberek megnövekedett mozgatási igényéhez nem feleltek meg a korábbi formák. Az ipari forradalom egyik jelentős lépése a vasút feltalálása volt, amiben Anglia úttörő szerepet játszott. Az első eredmények már a 18. században megszülettek, de főként a 19. század elején sorjázta az új gőzmozdonyok, az egyre használhatóbb sínfajták, majd hamarosan megvalósultak az első vasútvonalak is a szigetországban – ahogy Európa további országaiban.

A vasúti közlekedés első lépését Magyarországon az 1827-ben üzembe helyezett, bár hamarosan bezárt lebegő lóvasút jelentette, amely a Pest és Kőbánya közötti szállított árut és személyeket. A vasutakkal először a Széchenyi István kezdeményezésére 1832-ben megszületett 1836. évi 25. tc. foglalkozott. 1846. július 15-én adták át a földrész tizedik, Magyarország első, magántőkéből épített, közforgalmú vasútvonalát Pest és Vác között, amit a magyar vasúti közlekedés kezdetének tekinthetünk. „Száz vasutat, ezeret!” – követelte 1847-ben Petőfi Sándor.

A távolsági közlekedésben a gőzvontatás gazdaságosabbnak bizonyult, de a nagyobb méretű és egyre növekvő városokban jó ideig versenyképes maradt a lóvasút, amit csak a huszadik század elején szorított ki a városi közlekedésből a villamos. 1867-ben Magyarország vasútvonalainak együttes hossza 2279 kilométer volt, ami 1875-re 6411 kilométerre növekedett – egy kivétellel



◁ Pesti lóvasút
1827-ben –
a Vasárnapi Újság
rajza nyomán

magántársaságoknak köszönhetően. Évente 4–500 kilométernyi új vonalszakasz épült meg. 1868-ban jött létre a MÁV első elődje, a Magyar Királyi Államvasutak Üzletigazgatósága. 1883-tól a híres és útvonalát többször változtató Orient Express járatai sokszor Budapesten keresztül jutottak el a kiindulási városból a célállomásba. A vasúti közlekedés aranykorát élte Magyarországon – és a világon.

A vasútfejlesztés gazdaságélénkítő hatása Magyarországon is érvényesült, ahol az úthálózat és a hajózás korlátai miatt az uradalmak termékei nehezen jutottak el a vásárlókhoz. Baranyában a Duna és a Dráva szolgált – a tömeges áruszállításra alkalmasabb – hajózásra, ám a víz mozgása sokszor kedvezőtlenül befolyásolta a közlekedést. A lényegesen kisebb kapacitású, bár a megyét behálózó föld- vagy köves utakon a korabeli fogatos szállítás néhány mázsányi rakományt továbbbíthatott – meglehetősen kiszolgáltatva az időjárás viszontagságainak. Mindezek miatt nem alakulhatott ki a települések közötti térségi munkamegosztás, akadozott a városiasodás. Nem véletlenül fogalmazott így a Széchenyi István nevéhez kötődő, *Javaslat a magyar közlekedési ügy rendezésére* című tanulmány: „... nálunk elsősorban vaspályákat kell építenünk, de azért a hajózható folyókra is kiváló gondot kell fordítani. Közutak helyett vaspályákat kell építeni (. . .).” Az egységes gazdasági tér kialakítása országos szinten, és így a Dráva vidékén fontos volt minden szereplőnek. A helyi vasutak és a Dráván építendő hidak rendszere lényegesen szélesebb körű gazdasági kapcsolatok lehetőségével kecsegtetett Szlavónia és a Dél-Dunántúl, illetve az ország más részei között.

Magyarországon az első vasutak az Alföldön és a Kisalföld északi, ma már szlovákiai részén húzódtak. Baranyában 1857-re épült meg az első fővonal Pécs és Mohács között. Akkoriban a megyeszékhellyel közel azonos lakosságszámú Mohács kikötőjéből ennek révén szállíthatták tovább például a gőzhajók és -mozdonyok üzemeltetéséhez szükséges és korábban túl drágán, fuvarosok közreműködésével továbbított mecseki kőszén.

Nyugat-európai példák alapján érlelődött meg a felismerés, hogy a kisebb térségek közlekedési rendszerét csak a fővonalakhoz képest kisebb tengelynyomású, lassabban közlekedő vagonokkal, olcsó mellékvonalakkal lehet hatékonyan fejleszteni. Az 1880-as évek elejétől szerveződtek meg az első, részvénytársasági formában működő, helyi érdekű vasúti társaságok. 1912-re már 182 hévet, vagy a korabeli köznyelv szerint vicinálist működtető cég tevékenykedett az országban. A mellékvonalak kiépítésének pénzügyi terheit a helyi vagy regionális erők, az abban érdekelt helyhatóságok, települések, földbirtokosok és befektetőként megjelenő további magánszemélyek vállalták föl.

„Itt, ha minden ponton nincsenek figyelmeztető jelek, úgy a pályán előforduló hiányok esetén, a vonat kérelhetlenül rohan a végveszélybe. A vasutak keletkezése alkalmával tehát azonnal kellett célirányos jelző eszközökről gondoskodni, úgy hogy azok mostanság kiegészítő és elkerülhetlen alkatrészeit képezik a vasutaknak. (...) A vonat (...) ugyancsak elkezdett inalni, az állomásban sebessége csak 10 kilométernyi volt ugyan, de midőn az állomás utolsó váltóját is elhagyta, a mozdony-vezető a regulátort a rendes menetnek megfelelő állásba hozta, és a vonat haladt majdnem madár-gyorsasággal. (...) az őrházat jobban szemügyre lehessen venni. A ház tetején levő harangocska, melyen villanyos folyammal különféle jeleket lehet adni, legérdekesebb volt a vizsgálódásra.”

Posta Sándor: Jelzések a vasutakon (Vasárnapi Újság, 1877)

Baranyában – az 1882-től kezdődő agrárválság miatt – némi késéssel, 1891 áprilisában indult el az első társaság szervezése, bár az első, úgynevezett előmunkálati engedélyt már 1881-ben beadta egy érdekcsoport. Az előmunkálati engedélyt jellemzően egy évre adta meg az illetékes kereskede-

lemügyi minisztérium – bár sok példa volt a hosszabbításra. Ez idő során készítették el a részletes tervrajzokat és műszaki terveket, a költségvetést, és keresték meg a megfelelő mérnököket, az ügyvezető főmérnököt. A gyakorlati előkészítő és szervező munka ekkor indulhatott el, legvégül pedig elkezdődhetett a munkaerő toborzása.

1891-ben Francisci Henrik, a horvát-szlavón-dalmát tartományi gyűlés alelnöke, országgyűlési képviselő kért előmunkálati engedélyt a Szentlőrinc–Slatina–Našić közötti hév létesítéséhez. Az országgyűlés 1894-es döntése alapján Lukács Béla „kereskedelemügyi királyi magyar minister” által júliusban kiadott engedély a vonal két éven belüli megépítését kötötte ki, és megszabott számos műszaki, pénzügyi és egyéb feltételt. Francisci ennek birtokában rövidesen megalapította a *Szent-Lőrincz-Szlatina-Nasici h.é. vasútrészvénytársaságot*, amelynek két fő részvényese a majd ötmillió forintnyi alaptőkének együtt közel 10%-át adó verőcei (Virovitica) és sellyei uradalom volt.

A munkálatok része volt egy Dráva-híd építése Zaláta és Čadavica között, aminek tervét az érintettek – érdekeiknek megfelelően – ellentmondásosan fogadták. Baranya megye közgyűlése kevés hasznót remélt mind a vasútvonaltól, mind a hidtól, ezért eleinte nem kívánt pénzügyi támogatást adni az objektumhoz. Viszont a *Siklós és Vidéke* című lap – vélhetően a helyi vezetés egyetértésével, hiszen Siklós nagyközség a döntés ellen fellebbezést nyújtott be – kedvezőnek ítélte a fejlesztés hatását az akkoriban kissé elszigetelt település környékére. De mások is találtak érveket az építkezés mellett: a *Pécsi Napló* például megemlítette, hogy a Drávaszabolcshoz közeli páli révnél sokszor „százakra menő várakozó kocsisor” áll a Villányi-hegység mészkövét a folyó túlpartjára szállító járművekből, így a hídra nagy szükség van.

Nyilván részben a kereskedelmi miniszternek a fellebbezés hatására készült és a részleteket tudakoló leiratának eredményeként Baranya megye – törzsrészvényekért cserébe – ötvenezer forinttal támogatta a hídépítést a következő évben, ami persze az összköltség igen kis hányadát tette ki. A két kisebb és egy 280 méteres fő hídból álló létesítmény 1895 decemberére elkészült, így 1895. december 21-én az első szerelvény akadálytalanul és ünnepélyes keretek között haladhatott végig a síneken Péctől Našicon át Eszékig. A hév üzemeltetője a MÁV lett.

A kereskedelemügyi minisztertől 1890-től kezdve számos további, vasúti elképzeléseket dédelgető vállalkozás kapott előmunkálati engedélyt, amely számolt a Drávaszabolcs közelében felépítendő Dráva-híddal. Ezek közül a Pécs–Dolnji Miholjac közötti „helyi érdekű gőzmozdonyú vasút (. . .), mely hivatva leend a Dráva folyó áthidalásával az anyaország és Horvátország között egy újabb forgalmi összeköttetést létesíteni” szervezőmunkája kezdetben aránylag gyorsan haladt, hiszen 1896 márciusában megtartották a vonal első közigazgatási bejárását az érintett hatóságok képviselőinek részvételével. A korabeli eseményen természetesen részt vett a budapesti dr. Lederer Sándor tervező is. Az év októberében megtartott engedélyezési tárgyaláson elhangzott, hogy a „szóban forgó helyi érdekű vasut a kir. szabadalmazott pécs-barcsi vasut pécsi állomásától kiindulólág Regenye, Viszló, Harkány, Siklós és Gordisa állomások érintésével és a Dráva folyónak áthidalása mellett vezetettnek Dolnji-Miholjacig, a hol a belisce-kapelnai keskenyvágányú helyi érdekű vasut hasonnevű állomása mellett elhelyezendő végállomásban végződnek”.

Sajátos helyzetet teremtett, hogy a növekvő számú szlavóniai és boszniai vonalakat a MÁV főként magyar személyzettel üzemeltette. Számos magyar nyelvű MÁV-iskolát nyitottak, ami egyrészt modernizációt hozott a térségbe. A horvátok viszont gyarmatosításként élték meg e válto-

▷ A Dolnji
Miholjac–
Görcsöny had-
gyakorlatra érkező
I. Ferenc József
a horvát település
vasútállomásán,
1901-ben



zásokat, hiszen Szlavónia magyarosítása tudatos volt, az agrárnépesség bevándorlását is támogatta a magyar állam.

Az Országos Hírlap 1897. november 20-i számából kiderül, hogy a hév-építési láz elgon-
dolkodtatta az állami szereplőket is. A minisztériumban vita dült: az egyik elgondolás a vicinális
vasutak állami kézbevétele, egyben állami finanszírozása volt – az üzleti eredményből nyerhető
haszon reményében. Ugyanekkor fölmerült egy nagy „helyi érdekű vasúti bank” alapításának
gondolata, ami bizonyos előnyöket élvezve támogatta volna a hévek ügyét. Végül egyik sem
valósult meg.

A *Vasúti és Közlekedési Közlöny*ből kiderül, hogy a Pécs–Dolnji Miholjac-vonal tárgyában a kö-
vetkező jelentős lépést csak 1906. szeptember 25–28-án tették meg az érdekeltek. A tervezés-
sel – a korábbi tervező, Lederer halála után – ekkor foglalkozó, és erre márciusban előmunkálati
engedélyt szerző Gferer, Schoch és Grossmann elnevezésű fővárosi cég továbbra is a pécsi állomás
nyugati végéből tervezte indítani az új vonalat. A sínpart az eredeti tervek szerint Viszlótól (Diós-
viszló) egyenesen a Dráva hídjához kívánták vezetni, vagyis a vonalat immáron Siklós nagyközség
kikerülésével álmodták meg. A jelentős térségi szerepű, ám közlekedési csomóponti szerepre is
vágyó település (egyben a földbirtokos Batthyány család) érdeke ebben nyilvánvalóan ütközött
Pécs és Baranya törekvéseivel, amelyek „a Horvátországgal való legrövidebb összeköttetés érdeké-
ben” kihagyták volna a siklósi kitérőt. 1906-ban tehát azonban már Diósvizslótól Harkányfűrdő felé
terveztek vezetni a hévet, amihez kapcsolódva, Siklóson keresztül át Villányra is kiépítettek volna
egy szárnyvonalat. A döntésben mérvado volt a katonai megfigyelő véleménye, akit a harkányi
közösség tagjai ügyesen meghívtak a hadügyminisztériumból. Így a hadsereg gyors balkáni felvo-
nulásának szempontja főszerepet kapott a döntésben.

A közlekedési közlöny így foglalta össze a helyiérdekű vasút fő jellemzőit: „A fővonal Pécstől Harkányon át Dolnimiholjácig 43.5 km. hosszú; az
összekötő szárnyvonal pedig Harkánytól Villányig 23.4 kilométer hosszú, az egész vonal tehát 66.9 kilométer hosszú. A fővonal 252/463. szám
közti változatán 54 hid és áteresztő kell; ezek közt a Fekete víz fölött egy 500 méter nyílású hid. A 470/480. szelvények közé eső Drávahid, mely
közúti és vasúti hid lesz, már építés alatt van. (. . .)

A vonal részben bortermő, részben pedig gabonatermő vidéken halad; Slavóniából is nagyobb mennyiségű fa és egyéb erdei termékek, to-
vábbá gabona- és állatszállításra van kilátás. Élénk személyforgalom is várható; mert Pécs a megye székhelye és az egész vidéknek kereskedelmi,
ipari, gazdasági és kulturális központja, továbbá Harkány hírneves és igen látogatott kénfűrdő és a vonal által érintett Gyűd búcsujárárhely (. . .).”

Egy későbbi újságcikkben Harkány éves vendégforgalmát 30 000 főre, a máriagyűdi búcsujáró hely látogatottságát 100 000, elsősorban
Slavóniából érkező látogatóra becsülte a szerző.

1905 elején Baranya megyei közgyűlése napirendre tűzte a vaspályák ügyeit, és megalakított-
ta vasútiügyi bizottságát. A megye „a Baranyavármegye területén tervezett helyi érdekű vasutak
közül a duna-dráva völgyi és a pécs-dolnji-miholjáci h. é. vasutak építési költségeihez kilométe-
renként 200–200 koronával, a pécs-pécsvárad-bátaszéki helyi é. vasút létesítéséhez egy összegben
220 000 koronával járul hozzá (. . .), az anyagi támogatást kérelmező többi h. é. vasutakat pedig
kérelmükkel elutasítja.”

1906 júliusában elkezdődött a drávaszabolcsi híd építése, és az
előzetes tervek szerint 1908 májusában átadták a létesítményt. Az
első szerelvénnyel azonban még négy évet kellett várni.

1908 áprilisában jelent meg a *Vasúti és Közlekedési Közlöny*-
ben „A kisköszeg–baranyavár–pélmonostor–siklós–harkányi h. é.
vasut engedélyező tárgyalásának” híre. A Drávától északra eső vidék első megvalósult vicinálisának,
a Drávavölgyi vasútnak a terve fogalmazódott meg ekkor. A Baranyavár–Pélmonostor–Kisköszeg
részre dr. Keppich Gyula, a Pélmonostor–Harkány-szakaszra a budapesti Fried és Adorján cég ka-
pott előmunkálati engedélyt. A vállalkozók a munka első szakaszában azonban csak a Kisköszeg–
Siklós közötti vaspályát kívánták megépíteni. A Siklós–Harkány-sínpart a Pécs–Bród (Slavonski
Brod) -fővonal építése után akarták megvalósítani „A h. é. vasutat rendes nyomtávra, gőzüzemre,
40 km. menetsebességgel, 8% legnagyobb emelkedéssel és 300 m. legkisebb sugárral, 236 kg. nehéz,
12 tonna tengelynyomásra számított felépítménnyel tervezik.”

A vicinális költségvetése több változatban készült, de az elképzelés megalkotói legfeljebb hat-
millió-százötvenezer koronányi kiadásra számítottak. Ebből kétmillió-ötvenegyezer koronát törzs-
részvényekből, valamint nyolcszázötvenezer koronát az érintett községek és a Schaumburg-Lippe
hercegi uradalom jóvoltából biztosítottak. A hiányzó összeget államsegélyként és „postaváltáságként”
– amit a postai küldemények ingyenes szállítása fejében fizetett az állam a hévek üzemeltetői-
nek – remélték megkapni a terv kidolgozói. Végül az állam 1909-ben négyszázötvenezer korona
postaátalányt és ötszázötvenezer-kétszáz korona külön államsegélyt utalt át a vasútvonalhoz.

A Drávavölgyi helyiérdekű vasút részvénytársaság 1909. július 17-én tartott közgyűléssel, bu-
dapesti székhellyel alakult meg, alaptőkéje hatmillió-ötszázötvenkétezer korona volt.

A Budapesti Hírlap 1909 novemberében számolt be a vasútvonal munkálatairól. Az ekkor már működő szentlőrinc–nasic és
villány–baranyavár–eszéki héveket összekapcsoló, a Duna-parti Kisköszegtől – egyebek közt Petárda, Beremend, Nagyharsány
érintésével – Siklósig tervezett vicinális mellett, meglehetősen merészen megfogalmazott érvként szerepelt a cikkben, hogy „a
Drávától északra fekvő, mintegy 15–20 km. széles, termékeny és népes síkság eddig teljesen nélkülözte a vasúti szállítás hasznát. Az
új transzverzális vonal van hivatva ezt a hiányt pótolni s hazánk e gazdaságilag oly kimagaslóan értékes területét a világforgalomba
bekapcsolni.”

— Uj hid a Dráván. A kormány másfél
millió költséggel hidat épített Drávaszabolcs és
Doljni-Miholjac községek között a nasio—doljni—
miholjaci állami közuton a Dráva folyón át. A
hidat folyó hó 21 én délelőtt 9 órakor adják át
a közforgalomnak.

△ Újsághír
1908-ban a Zala
című lapban

Felvetődik a kérdés: a mérnökökön kívül kik dolgoztak vasútépítőként? Az alépítményt kialakító földmunkások jelentős részben más megyék elszegényedett agrármunkásaiból toborzódtak, nemzetiségi szempontból általában igen színes összetételben. Az ipari bémunkásokká átalakuló kubicusok csoportját kiegészítette a felépítményen munkálkodó szakmunkások csapata, akiket sokszor külföldiek — osztrákok, csehek, németek, olaszok — egészítettek ki. Ez volt a jellemző például a pécs–mohácsi-vasútnál. Konkrét adatok nem maradtak fenn a Dráva völgyének építkezéseiről, de feltehetőleg itt is hasonló lehetett a helyzet.



△ Kubikusok a drávaszabolcsi vasút építésein

Ha a Drávaszabolcsra vezető vonalról nem is maradt hátra ilyen típusú információ, a Drávavölgyi hév építéséről tájékozódhatunk. A viszonyok pontosabb megismeréséhez a *Néptanítók Lapja* 1912 áprilisában megjelent híre segíthet bennünket, ami néhány sort szentelt a témának. „**Kétszáz analfabéta-jelölt.** Baranya és Somogy megyék területén most épül a Dráva-völgyi vasút. Az épülő vasút mentén mintegy 800 földmunkás dolgozik, legnagyobb részt Csongrádból, Biharból, Bácskából. A munkásokkal együtt itt tanyázik a vasút mentén azoknak egész családjuk: feleségük s gyermekeik. Valóban »tanyáznak«, lakván kint a szabadban nomád kirgizek portáihoz hasonló sátorok alatt. A 800 munkással együtt van valami 200 iskolaköteles gyermek is. Azok szabadon futkároznak, jönnek-mennek a világban, anélkül, hogy iskolát, tanítót látnának közelebről.” Elgondolkodtató, hogy ekkor már 44 éve megjelent a 6–12 éves gyerekek kötelező iskolába járását előíró népoktatási törvény. A nomád viszonyok rontották a munkások egészségügyi állapotát, több példa volt a közöttük kitört járványokra — például a Pécs–Mohács-hév építését 1856-ban kolerajárvány befolyásolta. Érdekeiket szervezeten csak az egyaránt 1906-ban megalakult Vasúti Munkások Országos Szövetsége és a Földmunkások Országos Szövetsége védte a későbbiekben.

A korabeli várakozás szerint a további fejlesztéssel a pélmonostori, az eszéki és a kaposvári cukorgyárak jobb elérhetősége a cukorrépa, a drávaszabolcsi kendergyár a kender, valamint a So-

mogyszob és Barcs között működő keményítőgyár a burgonya termesztését befolyásolhatta kedvezően e térségben. Később, a vonal átadása után is megfogalmazódtak ezek a remények az említett fővárosi lapban: „... e vidéken intenzív cukorrépatermelés fog megindulni, mely egyrészt Siklóson át a pélmonostori, másrészt Középrigócon át, a somogyvármegyei helyi érdekű vasút útján a kaposvári cukorgyárba fog gravitálni. ... nagy dohány- és élőállatforgalom is várható.” Jórészen épp a vasútvonalak létesítésének köszönhetően 1876 és 1893 között a cukorrépa termőterülete 521%-kal növekedett Baranyában.

Több írásban hangoztatták ebben az időben érvként a Dráva-völgyi síkság székhelyeként tisztelt Siklós fontos regionális szerepét — vélhetőleg a település érdekeitől nem függetlenül. A *Budapesti Hírlapban* így írt erről Gönczy Béla A drávavölgyi vasúthálózat című cikkében: „Pécs után Baranyavármegyének Siklós a legjelentősebb és legforgalmasabb helye; a magyarságnak itt, a horvátok tözsomszédságában valóságos végvára. Vásárja messze földön híres, s azt nem csak a drávavölgyi népes és vagyonos községek, hanem Szlavónia északi részéből is tömegesen látogatják. (...) Vásárjai alkalmával végeláthatatlan kocsisor húzódik ide a Harkány és Dolnjimiholjac felé vezető országúton. Ezek és a vásárra hajtott jószágok csordái között szinte alig lehet átjutni, s az ellenirányú kocsiközlekedés majdnem megakad.”

A *Rendeleti Közlöny* a Magyar Királyi Honvédség számára 1910. szeptember 30-án, az új vonalon is érvényes katonai díjszabály kapcsán írja: „A drávavölgyi vasút Kiskőszeg–Siklósi h. é. vonala 1910. évi július hó 31-én a nyilvános forgalomnak átadott és a m. kir. államvasutak üzletvezetőségének Szegeden alá rendeltetett.”

Ám a hivatalok malmai lassan őröltek, Drávaszabolcs felé még mindig nem épült a sín pár. A háttérben azonban komoly érdekharok dúltak, amire utal A bánya című lap 1910. január 16-i száma. A kereskedelmi miniszter az előmunkálati engedélyt a Gferer, Schoch és Grossmann cégtől megvonta, megadta viszont a budapesti Fried, Adorján és Deutsch S. cégnek — annak ellenére, hogy az állami kőszénbányák munkásházainak építésével az utóbbi vállalkozás rossz bizonyítványt állított ki megbízhatóságáról. Egy újabb adalék, hogy 1911 márciusában a *Pesti Hírlap* kritizálta a kereskedelemügyi minisztérium hozzáállását egyes hévek munkálataihoz. A cikkben említi a szerző, hogy a Kiskőszeg–Siklós-vonal Barcs felé történő meghosszabbítása pénzügyileg „finanszírozva van”, ám mégsem született végleges döntés az építkezésről. Az írás további példája



◁ A siklósi állomás a megnyitása utáni években

a „pécs–dolnimitiholjaci h. é. vasút”, amelynek engedélyezési tárgyalását még 1906-ban lebonyolították. Az 1910 augusztusában megtartott pótközigazgatási eljárás sem mozdította előre a vicinális ügyét. A szerző szerint a „helyi érdekeltségek jól tennék, ha országgyűlési képviselőiket határozott és céltudatos állásfoglalásra kényszerítenék.”

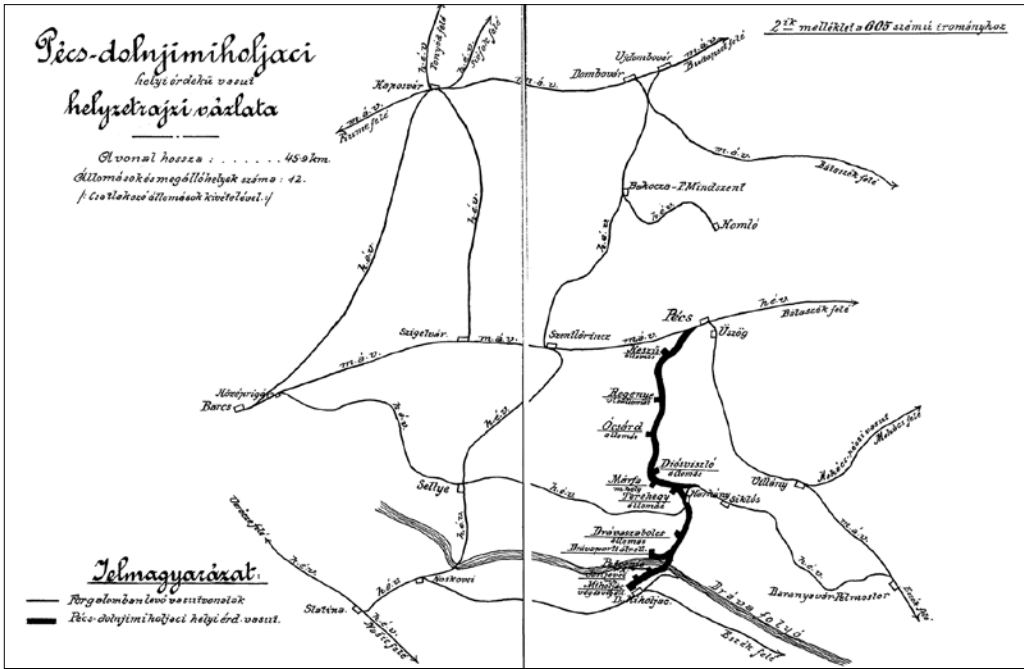
Már csak azért is, mert a vasút által kínált fejlődési lehetőség sokat jelentett a túlparti, Horvátországhoz tartozó település, Dolnji Miholjac (később Donji Miholjac) vállalkozóinak, lakóinak is. 1910 novemberében adott hírt az *Esztergom* című lap a Dráva északi és déli partja közötti vasúti összeköttetés terveiről, amiben kitért a horvát oldal viszonyaira is. „A vonalból kiágazólag három vontató vágányt terveznek és pedig: Drávaszabolcs állomásból kiágazólag a Feketeviz mellett levő kendergyárba, továbbá a Dráva mellé és végül gróf Majláth szeszgyárába.

A vasút által érintett vidéken jó szántóföldek vannak. A lakosság mezőgazdasággal és állattenyésztéssel foglalkozik. Dolnji-Miholjac községnek élénk piaci vannak. A személyforgalmat a harkányi fürdő és a gyüdi búcsújáráhely is emelni fogja. Az áruforgalom java részét a nagy kenderfeldolgozó gyáron, téglagyáron és szeszgyáron kívül gróf Majláth dolnji-miholjaci nagy tölgyerdői fogják szolgáltatni.”

A *Budapesti Hírlap* újságírója, Gönczy Béla is írt erről korábban idézett cikkében. „Az új vasút (...) a Dráva folyó közúti hidján átmelve, a szlavóniai Dolnji-Miholjac nagy községnél végződik. Itt a már forgalomban lévő szlavonai dráva-vidéki keskenyvágányu helyiérdekű vasút állomása mellett fog épülni az új, rendes nyomtávolságú vasút állomása is és a két állomást több átrakó vágány fogja egymáshoz kapcsolni. A Dráva folyó közúti hidját négy évvel ezelőtt már oly erős tartókkal építették meg, hogy azon át a helyiérdekű vasút is átjárhat.”

Az írásból – érdemes kiemelni, hogy augusztus 20-án jelent meg – megtudhatjuk azt is, hogy az országgyűlési jóváhagyás hiánya nem akadályozta meg a vonal építőit a munka elkezdésében:

▽ A Pécs–Dolnji Miholjac-vasút helyzetrajzi vázlata az 1913-as parlamenti előterjesztésből



Magyar királyi államvasutak.

V. é. K. K. 1912. XII/6. 143. sz. Adm. M. Á. V. ad 286.945 1912. F. fa. sz.

A pécs–dolnji–miholjaci h. é. v. harkányfürdő–miholjaci vonalának megnyitása.

A pécs–dolnji–miholjaci h. é. v. harkányfürdő–miholjaci vonala Harkányfürdő, Drávaszabolcs és Miholjac állomásokkal és Gordisa–Drávaszabolcs megállóhelylyel f. é. november hó 28-án adatott át a nyilvános forgalomnak.

Az új állomások az összforgalomra, Gordisa–Drávaszabolcs megállóhely csak a személy- és poggyászforgalomra vannak berendezve.

polgári személyek és poggyászsállítására nézve a magyar vasúti személy- és poggyászdíjszabás (I. rész), továbbá a magyar királyi államvasutak kezelése alatt álló h. é. vasutakon érvényes személydij-szabás (II. rész) és ennek függelékében, gyors- és teherárak szállítására nézve az ezen h. é. vasuton érvényes árudíjszabások (I. és II. rész), katonai személyek poggyász és áruk szállítására nézve pedig a katonai díjszabásban foglalt határozmányok és díjtételek mérvadóak.

Budapest, 1912. november hó 30-án.

Az igazgatóság.

„... a pécs-harkány-dolnimitiholjaci vasutat mostanában kezdik meg építeni.” Megkezdtek, legalábbis a Harkány–Drávaszabolcs–Dolnji Miholjac-vaspálya építését. Sajnos olyan dokumentumot nem leltünk, mely magyarázatot adna arra, hogy november végére hogyan készülhetett el a majd tizenöt kilométeres vaspálya, amely a hídon is áthaladt. Ennek fényében különösen érdekes, hogy röviddel ezután a képviselőház úgy tárgyalta a témáról, mintha még egy kapavágás sem történt volna. Mindenesetre a parlamentben nagyon könnyedén zajlott le a szavazás...

1912 őszén tehát a parlament elkezdte tárgyalni a vicinális engedélyezésének ügyét. A képviselőháznak október 23-án nyújtotta be Beöthy László kereskedelemügyi magyar királyi miniszter a „605. sz. irományhoz” kapcsolódó anyagot *Indokolás a pécs–dolnjimiholjaci helyi érdekű vasút engedélyezéséről* szóló törvényjavaslathoz címmel. „A pécs–dolnjimiholjaci helyi érdekű vasút létesítéséhez fontos közforgalmi és közgazdasági érdekek fűződnek” – szögezte le első mondatában az összeállítás. A szakszöveg kitér az 1910 őszén elindított beremendi cementgyár „már most is több ezer vagonra menő” termékmennyiségének elszállítási igényére.

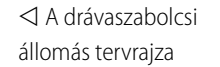
A vonal a mellékelt helyrajzi vázlat szerint Pécs állomástól Harkányon át haladna a Dráva hídján át Dolnji Miholjacra, ahol a szlovéniai Drávavidéki helyi vasúthoz egy közös átrakóállomással csatlakozna. A fővonalhoz egy összekötő vágánnyal kapcsolnák a Siklóson áthaladó Drávavölgyi hévet. A Dráva partjára egy szárnyvonal épülne, a horvát oldalon pedig vontatóvágányokat fektetnének le a „dolnji–miholjaci szeszgyárba, téglagyárba, malomba és réparakterületekre”.

Összesen 47,5 km-esre tervezték a vicinális teljes pályahosszát, amit 1,435 m-es, „rendes nyomtávval” képzeltek el és „gőzmozdony üzemre” rendezték be. A szerelvények megengedett legnagyobb sebességét 40 km/h-ra méretezték. A műszaki paraméterek között meghatározták, hogy általánosságban folyóméterenként 23,6 kg-nál könnyebb síneket nem lehet beépíteni, de Pécs és Harkány között 28 kg-os volt az alsó határ. (A korábbinál erősebb sínt a MÁV kifejezetten a helyiérdekű vasutak céljaira, a nagyobb tengelynyomású kocsik használata miatt, és a pályafenntartási költségek csökkentésének érdekében dolgozta ki. Ezt a sínfajtát Pécs és Dióviszló között alkalmazták először az országban.) A megálló és rakodóhelyek sorrendje így alakult az „Indokolás” sze-

◁ A vasúti közlöny 1912 decemberében adott hírt a Harkányfürdő–Dolnji Miholjac-vonal megnyitásáról

Ez utóbbit már csak azért is könnyen vállalták a szervezők, mert – ahogy a „Magyar királyi államvasutak” közleménye beszámolt erről – a 14 881 m-es Harkány–Miholjac-vonalat november 28-án átadták. A pálya mentén három állomás és egy megállóhely sorakozott. Harkányfürdő, Drávaszabolcs és Miholjac mellett Gordisa-Drávaszabolcs megállóhelyen is le- és felszállhattak az utasok – amiről eddig sehol nem esett szó. Az első vonat december elsején indult Harkányból Dolnji Miholjacra.

A Drávaszabolcson is áthaladó vicinális építésére és üzleti berendezésére vonatkozó feltételeket tartalmazó kereskedelemügyi miniszteri irat 1913. április 1-jén kelteződött, de korántsem volt tréfa az, amit magába foglalt. A dokumentum egyrészt megismételte a korábban már leszögezett műszaki feltételeket, másrészt tizenhat oldalon sorolta az egyéb tennivalókat. Például a sínekre és sínkapcsoló szerkezetekre, a vashidak szerkezeteire, a „jároművekre” vonatkozó szállítási szerződéseket



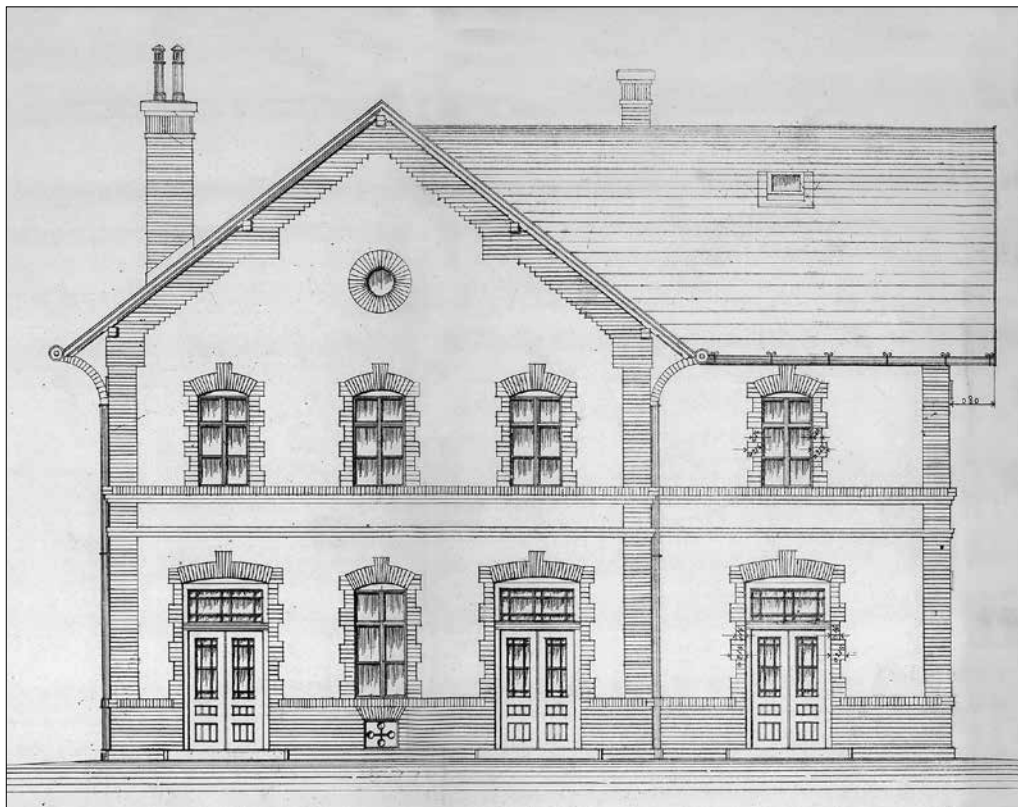
csak a miniszter jóváhagyásával rendelhették meg – természetesen a részletes terveket is csatolni kellett. Részletesen megszabták az alépítmény jellemzőit, kitérve például az erdőket érintő vagy az árterületen áthaladó részekre – ami ebben az esetben különös jelentőséggel bírt. A sok feltétel között még arra is figyeltek, hogy az állomásokon legalább négyszáz, az őrházaknál legalább ezer négyzetméternyi kert is létesítsenek.

Ugyanebben az iratban olvasható, hogy Drávaszabolcsra 113 m²-es, emeletes felvételi épületet terveztek. Épült még őrház, árubódé, zárt gabonaszín, nyílt rakodó és kövezett réparakterület. A felvételi épülethez tartozott „egy különálló árnyékszék kézi raktárral”, egy-egy kút, szemétverem, gazdasági udvar és kenyérsütő kemence. Az őrház tartozékaihoz tartozott a kemencén kívül egy-egy kút és melléképület. Ezeket az épületeket csak kőből vagy téglából falazva építhették meg, míg a raktárakat szilárd alapon álló fából készíthették – megfelelő vízelvezetéssel.

Ezeket túl az állomások között üzleti távírdát, az őrházak között pedig telefonkapcsolatot kellett kiépíteni. A távközlés létesítéséhez az engedélyesnek 950 darab hat és fél méteres, valamint 94 darab nyolcméteres „téli vágású, ép, egészséges és lehetőleg egyenes törzsfából készített tölgy-, ákác- vagy vörös fenyőoszlopot” volt szükséges biztosítania.

▽ A drávaszabolcsi állomás sínek felőli homlokzatának tervrajza

A vasút engedélyezéséről 1913. január 23-án tárgyalt az országgyűlés. „Szabó János előadó: A kereskedelemügyi minister ur törvényjavaslatot terjeszt be az országgyűléshez, a pécs–dolnjamiholjáczi helyi érdekű vasút engedélyezéséről. (...) kérem a t. házat, méltóztassék a törvény-



javaslatot általánosságban, valamint részleteiben elfogadni s hasonló célból azt a főrendiházhoz is át küldeni. (Helyeslés.)

Elnök: Kíván valaki szólni? (Nem!) (...) a vitát bezárom és a tanácskozást befejezettnak nyilvánítom. Kérdem a t. házat, méltóztatik-e a pécs–dolnjamiholjáczi h. é. vasút engedélyezése tárgyában benyújtott törvényjavaslatot általánosságban a részletes tárgyalás alapjául elfogadni, igen vagy nem? (Igen!)

A Pécs–Harkány–Donji Miholjac-vasútvonal építéséhez az országgyűlés az 1913-as III. törvénycikkkel adott jogi felhatalmazást.

„1913. évi III. törvénycikk a pécs–dolnjamiholjáczi helyi érdekű vasút engedélyezése tárgyában

1. § A miniszterium felhatalmaztatik, hogy a kir. szab. pécs–barcsi vasut Pécs állomásából kiágazólag a drávavölgyi helyi érdekű vasut Harkány állomásán át Dolnji-Miholjácig vezetendő fővonalból, valamint az ebből elágazólag a drávavölgyi helyi érdekű vasut Harkány-siklósi vonalába való becsatlakozással létesítendő összekötő vágányból, továbbá a Drávaparra vezetendő szárnyvonalból és a dolnjamiholjáczi szeszygyárba, téglagyárba, malomba és répatérületekre vezetendő vontató-vágányokból álló szabványos nyomtávu helyi érdekű gőzüzemi vasutat az 1880:XXXI. és az 1888. IV. tc.-ben foglalt feltételek alatt engedélyezhesse.

2. § A kereskedelemügyi minister az előző §-ban említett helyi érdekű vasut engedélyezésének megtörténtéről az 1880:XXXI. tc. 1. §-a értelmében az országgyűlésnek jelentést teend.

3. § Ez a törvény kihirdetése napján lép életbe és végrehajtásával a kereskedelemügyi és pénzügyi ministerek bízhatnak meg.”

És mindezek közben már jártak a szerelvények Harkány és Dolnji Miholjac között. . .

A Pécs-Barcsi Vasúttársaság pécsi állomásáról a fürdőtelepülésig kiépített, 31,807 km hosszú szakaszt 1913. július 17-én nyitották meg, ami szintén arra enged következtetni, hogy jóval előbb elindult az építkezés.

A vonatok kihasználtsága ezekben az években nem lehetett jelentős, akkoriban a személyforgalom 25%-os telítettséggel zajlott az ország helyi érdekű vasútjain. Vélhetőleg Drávaszabolcsra át sem sokan utaztak, bár a nyári idényben valamelyest növekedett a forgalom a megyeszékhely és Harkány között. Egy 1914 áprilisi újsághír szerint a két állomás között a nyári szezonra, májustól egy újabb vonatpárt állított be a MÁV.

A Drávaszabolcsra áthaladó vicinális tulajdonló társaság, Pécs–dolnjamiholjáczi helyi érdekű vasút részvénytársaságot a pécsi törvényszék 1913. július 17-én jegyezte be a cégjegyzékbe, vezetéséről az 1915-ös Budapesti Czim- és Lakásjegyzékből tudhatunk meg részleteket.

„Igazgatóság: Fejérváry Imre báró, elnök, Kelemen Gyula dr., alelnök, Nendtvich Andor alelnök, Adorján Dezső, id. pellérdi Brázay Kálmán, jános Engel Gyula, Fóris Vilmos, Fóris Sándor, Füchsel Arnold, Hitre Ödön, Majláth László gróf, Makay István, Mundhenke Ottó, Oláh Gábor dr., Pásztor József dr., Poleschensky Gyula, Rauch János, Rosenberg Ármán, Schmidt Oszkár, Schwarz Károly, Szécsi Pál, Szuly János, Stenge Ferencz, Trimmer Lajos, Zsolnay Miklós. Igazgató: Zsengery Manó. Felügyelő-bizottság: Kerékgyártó István, elnök, Kárpáti Béla, Zenner János, Stein Lajos dr., Deutsch Kornél.”

E nevek manapság kevésbé közismertek, ezért érdemes néhány példával érzékeltetnünk, milyen jelentőségű személyekből alakult meg a társaság. Az elnök, Fejérváry Imre báró 1897–1905 között Baranya és Pécs főispánja volt. Nendtvich Andor akkoriban és több évtizedig Pécs polgármestere volt. Brázay (Brazovics) Kálmán, a boltosból nagykereskedő, aki az „Élet-ital”-ként reklámozott sós-

borszesz gyártása révén nagyvállalatot felépítő gyárossá is vált. 1901-ben — amúgy az 1848–49-es szabadságharcban részt vevő édesapját tízéves várfogsággal sújtó — Ferenc József udvarával együtt szállt meg pellerdi kastélyában. Jánosi Engel Gyula a Pécs történetében kiemelkedő szerepet játszó apjának, Adolfnak egyik örököseként nemes, képzett agrárszakember, uradalomvezető, a komlói szénbányászat és a vasút terén tett szolgálataiért királyi udvari tanácsosi címet kapott. Zsolnay Vilmos fia, Miklós, a Főrendi Ház tagja, a dinasztia kerámiagyárának cégvezetője volt akkortájt.

Rövid ideig tartott a zavartalan békeidő a Pécs–Dolnji Miholjac-vonalon — 1914. június 28-án a sarajevói merénnyel kezdődött az első világháború.

A háború befejeztével, a trianoni békeszerződés értelmében, 1918 októberében kikiáltották a Szerb-Horvát-Szlovén államot. További szervezőmunka és más országok, térségek csatlakozása után jött létre az új délszláv államberendezés. December elsején, Belgrádban jelentették be a Szerb-Horvát-Szlovén Királyság megalapítását, amelynek uralkodója, Sándor király 1921 szeptemberében lépett trónra. A két esemény között Drávaszabolcsot és térségét a szerb haderő foglalta el. A Magyar Királyság 1926-ban állapodott meg az új állammal — többek között — a közlekedés közös ügyeiről, aminek alapján az 1929. évi XLV. törvénycikk szabályozta a feladatoknak a két állam közti megosztását. Ennek alapján a dolnji miholjaci Dráva-híd karbantartása a királyság feladata lett. Egyúttal a határon át véglegesen megszűnt a vasúti forgalom, a magyar oldalon Drávaszabolcs lett a végállomás.

„Édesapám, Megyesi Sándor vasutas, pályamester, édesanyám, Schneider Mária varrónő volt. Szegeden esküdtek 1914 márciusában, majd hamarosan Dolni Miholjácra költöztek. (...) Édesapámnak nem kellett bevonulnia a háborúba, mivel vasutas volt. Háromkerekű triciklivel járta a vonalat Siklósig, majdnem naponta s vissza. A szerb megszállás kezdetén Drávaszabolcsra helyezték át. Emlékszem, nagy, tágas vagonban jöttünk át. Édesanyám mondta, most megyünk át a hídon. Még most is a szemem előtt van, emlékeimben látom a híd szürke vázát. (...) A szabolcsi vasútállomástól északra, két-háromszáz méterre volt egy bakterház, ott kaptunk helyet.”

Megyesi János: Éjjelente emlékezem (2008)

A Harkány–Drávaszabolcs-vasútszakasz ezzel elvesztette korábbi jelentőségét, a hasonló helyzetű szárnyvonalakhoz hasonlóan gazdaságtalanná vált, egyedül a magyarországi revíziós politikai érdekek akadályozták meg szanálását.

A húszas években Siklós és Drávaszabolcs között hetente három alkalommal járt vonat. A siklósi főszolgabíró a megyének küldött 1926-os beszámolójában kérte: a hétfőn, szerdán és szombaton indított szerelvények mellé sorakoztassanak föl még egy pénteki járatot, hogy a drávaszabolcsiak fölkereshessék a siklósi hetivásárt.

A harmincas években már naponta több vonat tette meg a két település közötti távolságot. Nagy gondot okozott ebben az időben a vonatok színvonaltalansága. A WC nélküli személyvonatokra akasztott áruszállító vagonok terhe miatt 20 km/h sebességű szerelvényeket gyalogszerrel megelőzhette a kalauz.

A magyar királyi államvasutak igazgatósága 1935. május 15-től ideiglenesen beszüntette a személy- és áruforgalmat a Harkányfürdő–Drávaszabolcs-vonalon. A bezárás mindenkit mellbe vágott, azonban alig két évvel később a képviselőházban ismét napirendre vették a vonal újraindítását.

Béldi Béla, a siklósi választókerület országgyűlési képviselője 1937. március 10-én interpellációval fordult a kereskedelem- és közlekedésügyi miniszterhez „a Drávaszabolcs és Harkányfürdő

közötti vasútforgalom helyreállítása tárgyában”. „Van-e tudomása a miniszter úrnak arról, hogy a forgalom beszüntetése milyen nagy károkat okoz az ottani lakosságnak?” — szegezte a kérdést a miniszternek. Elmondta, hogy az érintett települések a vonalbezárás tényéből értesültek a tervről. Tiltakozásukkal Baranya vármegyéhez fordultak, azonban az intézkedés visszavonását sürgető megye is elutasító választ kapott a minisztériumtól. Az indok Drávaszabolcs állomás veszteségessége volt.

„...egy igen derék és szorgalmas lakosság által lakott vidéket nem szabad megfosztani a tökéletesebb közlekedés lehetőségétől (...)” — érvelt Béldi Béla, és megpróbálta megvilágítani, hogy miért nem érdeke az intézkedés a MÁV-nak sem.

A képviselő kitért arra is, hogy a község környékén „erőteljes tejgazdálkodás” fejlődött ki, Drávaszabolcson, Drávapalkonyán, Gordisán és Mattyon primőrként újbungonyát, paprikát termesztnek, amelyekkel mindenkinél előbb jelenhetnek meg a pécsi piacon. A vasút híján szekérrel kell a 32 km-re eső pécsi piacra vinniük az árut, mégpedig egy napal korábbi indulással. Az Ormánságban akkoriban jellemző és jelentős népességfogyáshoz vezető „egykekérdés” kapcsán pedig, amellyel akkoriban a parlament is foglalkozott, szerinte egyszerűen csak annyit kellene tenni, hogy hagyják élni a kisembereket, akik nem akarnak mást, csak termelni és termékeiket eladni. Tehát áttételesen Béldi Béla is az — itt éppen az infrastruktúra hiánya miatti — elszegényedést, a nehezebb életkörülményeket látta az egykézés okának.

— 1537

Pécs-Dolnji miholjaci helyi érdekű vasut részvénytársaság felszámolás alatt. Pécs.

Pécsi kir. tvszk 1940. VIII. 13. Ct 498/64. 498/22. — Az 1940. évi június hó 28. napján tartott közgyűlés jegyzőkönyve alapján a cég felszámolása, dr. Széplaky Lajos, dr. Gyurkovics Sándor, Madarász Antal és Makay István igazgatósági tagoknak felszámolói minősége bejegyeztetett. — A cégszöveg a felszámolásra utaló tóldattal kiegészített, Nendtvich Andor, dr. Oláh Gábor, Dusbaba Vilmos, dr. Jobst Valér, Turai József, Ollé István, Makucz Jenő igazgatósági tagsága, dr. Bergmann Elemér és Hoch József cégjegyzési jogosultsága megszűnt. (Lásd 1939. évf. 44.) (III. kötet, 239. lap.) (1940–41.)



◁ Vidám vasutasok a drávaszabolcsi állomáson, az ötvenes években. A MÁV 375-ös mozdonya az akkori idők egyik leggyakoribb vasúti vontatója volt

A siklósi térség képviselője április 28-án kapott választ interpellációjára Rakovszky Tibor jegyzőtől, aki elmondta, hogy a MÁV 1934-ben tanulmányt készítettett a vasút üzemeltetésének „racionalizálása érdekében”. A vizsgálat során kiderült, hogy vonatonként négy-öt utas használta a szerelvényeket, és a ráfizetés évi 12 000 pengő volt. Még a vasút helyébe lépő buszjáratok is megszűntek a csekély forgalom miatt. A kendergyár újraindítása ugyan némileg és időszakosan növelte az áruszállítást, de összességében nem látta indokoltnak a forgalom újraindítását. Mindezzel együtt a jegyző utasította az államvasutak igazgatóságát, hogy „a helyzetet újból tegye beható tanulmány tárgyává”.

A beható vizsgálódás — és vélhetőleg egyes érdekcsoportok munkájának — eredményeként a Harkányfürdő–Drávaszabolcs-vonalon az áru- és személyforgalom 1937. szeptember elsejével újraindult.

A vonal és a működtető cég helyzete azonban nem javult, 1940. június 28-án a „Pécs-Dolniji Miholjaci helyi érdekű vasút részvénytársaság” közgyűlése a cég fölszámolásáról döntött.

▽ Az utolsó vonat indulásáról tudósított a Dunántúli Napló 1971-ben

Az 1944-es vasúti menetrend tanúsága szerint akkoriban a Harkányfürdőről induló vonatnak — Drávapalkonya–Drávaszabolcs megállóhely érintésével — húsz perc kellett a drávaszabolcsi vasútállomásra történő megérkezéséhez.

A drávaszabolcsi csata során elpusztult létesítmények közé tartoztak a vasúti épületek is. A főként a teherforgalom által érintett és a kendergyári dolgozók által használt drávaszabolcsi felvételi épületet 1945–46-ban 9000 pengős (1938-as értéken számított) költségvetéssel helyreállították. 1946-os értéken ez az összeg 1,152 milliárd pengő volt. A munka végösszege viszont már 9500 forint volt, ahogy ezt az 1947-es ellenőrzés megállapította. Drávapalkonya–Drávaszabolcs megállóhely épületét, ahol akkoriban az utasok zöme felszállt, szintén sürgősen tatarozni, sőt bővíteni kellett.

1953 októberében a Közlekedés- és Postaügyi Minisztérium minden magyarázat nélkül elrendelte a Harkányfürdő–Drávaszabolcs-vonal felbontását. A hónap végére azonban a döntést visszavonták, vélhetőleg elsősorban a Vízügyi Igazgatóság tiltakozása miatt. A társaság folyamszabályozási munkáját kedvezőtlenül befolyásolta volna a lépés, hiszen csak 1954-ben 4000 tonna követ szállítottak a Drávához.

Kossa István közlekedés- és postaügyi miniszter utasítására 1959. október 1-től a Harkányfürdő–Drávaszabolcs-vasútvonalon megszüntették a személyforgalmat, kizárólag tehervonatok közlekedhettek. A kiesett vonat pótlására autóbuszokat és teherautókat használtak. Korábban a magyar vasúttörténetben intézményes korlátozásra nem volt példa.

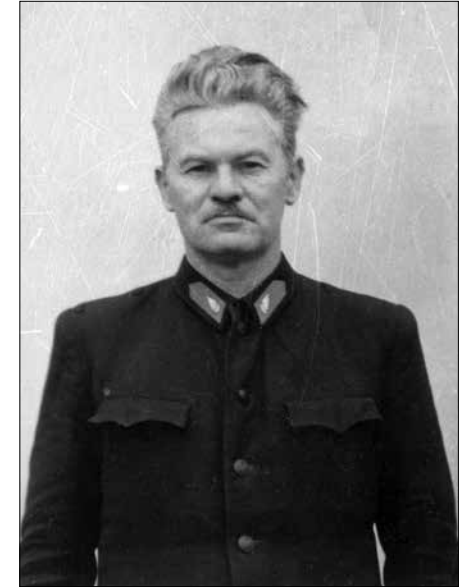
Az 1960-as évek elején komoly vasúti szállítási válság alakult ki Magyarországon, a MÁV szabad kapacitásáért szinte harc folyt a vállalatok és a minisztériumok között. 1961-ben dr. Czéze Béla kandidátus a kisforgalmú vasutak gazdasági vizsgálatával foglalkozó tanulmányában felsorolta a tizenhét legkisebb forgalmú vasútvonalat, és ezek közül messze a Harkányfürdő–Drávaszabolcs paraméterei voltak a legrosszabbak. A vonalak többségén a 400 forintot sem érte el az utaskilométerre számított önköltség, itt 3189 forint volt. . . Az árutonna-km terén a vonal szintén a legrosszabb volt.

1968-ban fogadta el az országgyűlés az MSZMP Politikai Bizottsága által többször megtárgyalt közlekedéspolitikai koncepciót. A közlekedési hálózat korszerűsítését célul kitűző állásfoglalás egyebek mellett a vasúti áruforgalom körzetesítését, valamint a kisforgalmú vasútvonalak forgalmának közútra terelését határozta el. Vasúti Tudományos Kutatóintézet 1969-es vizsgálata után a Harkány és Drávaszabolcs közötti, hétkilométeres vasúti szakasz megszüntetését javasolták. Nem sokkal később, 1971. június 30-án haladt végig a síneken az utolsó tehervonat, s ezzel a lengyár vasúti forgalma is megszűnt.

Az 1913 óta létező helyi érdekű vasútvonal utolsó szakaszán, Pécs és Harkány között 1976. szeptember elsejétől nem közlekedtek közvetlen vonatok. A vonalbezárásról beszámoló, ugyanaznap Népsszava-cikk a vasúthálózat korszerűsítéseként találta a fejleményeket. Gazdaságtalan, lassú, gyér forgalmú — írták a felszámolt vasútszakaszról, közzé téve, hogy a napi néhány vonatot száztíz autóbuszjárat váltja ki. A hajdani Pécs–Donji Miholjac-vasútvonal története ezzel lezárult.

A MÁV Levéltár által őrzött iratokból kitűnik, hogy 1972-ben még fölmerült a Harkány–Drávaszabolcs-vasútvonal átmeneti megőrzése a hídépítés érdekében, ám a területet végül átadták a KPM Közüti Igazgatóságnak és a helyi tanácsnak.

A vasútvonal témája még egyszer vetődött fel a község életében. A 2009. május 12-én átadott Harkány–Drávaszabolcs-kerékpárút ugyanis a hajdani töltés alapjain szalad a határ felé. . .



△ Az utolsó drávaszabolcsi állomásfőnök, Pesti Rezső 1956-tól a vonal megszűnéséig teljesített szolgálatot



„Kender, kender, de szép tábla kender”

► A drávaszabolcsi kender- és lengyár története

Történeti előzmények

A két rosnövény, a len és a kender termesztése és felhasználása hosszú ideig hozzátartozott a paraszti élethez, számos településen megtaláljuk a Kenderföld dűlőnevet. Ám az ipar 19-20. századi előretörése után is csak lassan veszítették jelentőségüket e termények. A már a honfoglaló magyarok által is használt kender durvább, sokszor hulladékszámba menő rostjaiból zsákot, kötelet, ponyvát, a finomabbakból durvább ruhaszövetet készítettek. A történelem előtti időkben már ismert volt a len, de a magyarság a pannonszlávok révén ismerkedett meg ezzel. A rostlenből főként finom cérnát, fonalat, szövetet, a háztartásban és ruházatként alkalmazott termékeket készítették. Az olajlen olaját az étkezésben vagy a 20. századtól több iparágban hasznosították.

Kossovits Károly írta 1842-ben *Az ipar és kereskedés története Magyarországon, a XVI. század elejéig* című művében, László és Kálmán királyaink uralkodásának idejét dicsérve: „*A gabonán kívül már a kender és len termesztése is közdivatúabbá lőn, valamint az 1092-diki országgyűlésen véghez vitt tized-szabályozás bizonyítja.*” III. Béla idején a „*kender és len, mely már sűrűbben tenyésztették, kapós volt a vásárokon; s az utolsó leginkább asszonyoktól dolgoztaték föl.*” A kötetből megtudhatjuk, hogy a 13. század vásárait is keresett terménynek számított a két rosnövény. 1295-ből fennmaradt az esztergomi kikötő és piac vámjegyzéke, amelyből kiderül, hogy a kender és a len értéke után századrésnyi adót kellett fizetni.

Hölbling Miksa 1845-ös könyvében írja Baranyáról: „*Kendert minden háziasszony termeszt, de csak családjának szükségére. Len Siklós körül terem legtöbb.*” A siklói járás „*fejérnépét*” különösen csinosnak jellemzi, „*mert lenből készült és jóálló hófehér ruhájában szép testalkotása, és bájos arcánál fogva nemcsak csinos, hanem valóban szép is, és nagy ellentétet képez a’ gondosan kizsirozott fejü szürös, bocskoros férfiak ellenében.*” Khm. . .

A Dél-Dunántúlon több kenderüzem épült a 19. század közepétől. Albrecht főherceg bellyei uradalmában már 1868-ban működött a kendergyár. Csurgón 1903-ban alapított len- és kendergyárat Fiedler János, míg Dunaföldváron 1910-ben indult a termelés. A Törtely Fülöp által 1928-ban létrehozott Hirdi Kenderfonó és Szövőgyár utódja a közelmúltig létezett. Dombóváron ugyancsak a két világháború között alapítottak kendergyárat. Joggal állapíthatjuk meg, hogy a két növény termesztésének, feldolgozásának és kereskedelmének évezredek hagyománya van Magyarországon. A kender és a len magyarországi történetének egy kis szelete Drávaszabolcshoz kötődik.

A Michels család és a kender

Az évtizedeken át, bár kisebb-nagyobb megszakításokkal üzemelő drávaszabolcsi kender-, majd lengyár alapításában jelentős szerepet töltött be az ópalánkai (ma Német- és Új-Palánkával egyesülve a Bačka Palanka nevet viseli Szerbiában) Michels Károly. A családnevet a legidősebb drávaszabolcsiak szerint *mihels*nek ejtették. A bácskai régióban ez idő tájt – a természetével, kereskedelmével elérhető jelentős haszon miatt – „Bácska fehér aranyaként” emlegették a kendert.

A Mária Terézia uralkodásának idején Elzászból Priglevics-Szentivánra (ma Priglevica Szerbiában) költöző, német eredetű család kenderkereskedő és -gyártó cégét, a Michels Fivérek közkereseti társaságot 1868-ban idősebb és ifjabb Michels János hozta létre. 1880-ban indult el Magyarország legelső kenderkidolgozó gyárában a termelés, ami mellett nagy kötélfonó gyárat is létesítettek. A cégbe 1884-ben Michels Károly is belépett. 1887-ben a *Mezőgazdasági Szemlében* nyilatkozó szakértő szerint: „... a *nyers kőrös-kender beváltására, egész Magyarországon, csak egyedül a Michels fivérek kenderkikészítő gyára N.-Palánkán tekinthető olyannak, amely cég tisztességes és határozott árakat fizet (...).*” A palánkai gyárat 1909-ben Borovszky Magyarország vármegyéi és városai című munkája európai hírűként jellemezte, ami fénykorában öt-hatszáz embert foglalkoztatott. Ebben az időben a jó minőségű magyar kender mind Európában, mind Amerikában érdeklődést keltett, és a korabeli kendertermesztési szakbiztos is megalapozottan tehetné közzé a mezőgazdasági szaklapban: „... a *nyers szálkendert okszerűen kezelve az egész világon (...)* igen előnyösen el lehet adni.” A Michelsek összesen hat kendergyárat építettek a korabeli Magyarországon – emlékezett vissza később erre az időszakra ifj. Michels Károly.

Több érv játszhatott szerepet Michelsék dél-baranyai gyáralapításában. Közlekedési szempontból előnyös helyen feküdt Drávaszabolcs, hiszen a páli rév ekkoriban kiemelt helyet töltött be Baranya és Szlavónia kereskedelmi forgalmában, ahogy ezt az utakkal, a közlekedéssel foglalkozó fejezetben leírtuk. A bennfentesek pedig ekkoriban már tudhatták: hamarosan híd ível át a köz-ség és Dolnji Miholjac között. 1910-ben, a gyár indulása után röviddel meg is valósult ez a terv. A drávaszabolcsi alapítás további indoka lehetett, hogy a kender és a len feldolgozása, a belőle készült termékek használata Baranyában mindennapos volt akkoriban – lényegében a sok évszázados magyarországi hagyományoknak megfelelően. A korabeli szakemberek ugyancsak jó véleményvel voltak a baranyai lehetőségekről. Bakay Nándor, a szegedi Első Magyar Kenderfonó Zrt. legelső elődjét alapító gyáros írta 1877-ben, a *Békésmegyei Közlöny* hasábjain: „*Eszék mellett, az olaszországi magokból a drávaréti homokos talajban oly óriás kenderek nőttek, mint bárhol Olaszországban; csak áztatni nem értették.*”

„A drávaszabolcsi kendergyár létesítésének ideája, terve és keresztülvitele az édesatyámé volt. (...) Még 1906 őszén kezdték meg a munkálatokat, és 1908. május elsején lett üzembe helyezve. 73 katasztrális hold földet vett meg a gr. Benyovszky-féle uradalom Dázsonypusztájából és arra építette fel a gyárat. Harkányfürdőtől a gyárig egy 8,2 km hosszú vízvezetékét fektetett le, amelyhez a 40 cm belső átmérőjű betoncsöveket házilag állította elő, és ennek dacára ez a részletesítmény 180 000 aranykoronába került.

Érdekes az a körülmény is, hogy az építkezéshez felhasznált téglák legnagyobb részét az eszéki várbontásból vette meg, amelyek abnormálisan nagyméretűek voltak, és hajón szállították Drávaszabolcsra.

A gyár feldolgozó kapacitása 2 000–2 500 hold termésére, vagyis 80 000–100 000 mázsára volt elég. Az elért legnagyobb mennyiség 1938-ban volt 85 000 mázsával. A harkányi hévíz megfelelő kezelés mellett oly minőségűvé, és színben teljesen egyenrangúvá tette (ter-

mékünket) a leghíresebb nápolyi kenderrel. Ezért gyártmányainknak legnagyobb részét exportáltuk, ami óriási valutahozamot jelentett az államnak.”

Michels Károly visszaemlékezése a gyár történetére

A Harkány hévízáztató kender- és lengyár részvénytársaság

A drávaszabolcsi kenderüzemet működtető első céget 1907. május 18-án, Eszéken jegyezték be. A félmillió koronás alaptőkével létrejött *Harkány hévízáztató kender- és lengyár részvénytársaság* igazgatóságának tagjai a *Központi értesítő* 1907/64. száma szerint a következők voltak (zárójelben a nevek félig-meddig magyarított változatai, amelyek szintén előfordulnak a korabeli hivatalos papírokbán). Franjo Löblich (Löblich Ferenc) bécsi mérnök, Adolf Pessl bécsi kereskedő, Dragutin Michels (Michels Károly) palánkai kendergyáros, valamint Julijo Sorger (Sorger Gyula) és Oskar Weismayer (Weismayer Oszkár), mindketten eszéki bankárok. A következő év augusztusában jegyezte be a Pécsi törvényszék a két cégvezetőt, Michels Ákost és „nemes” Zsille Istvánt. Harkány nevének szerepeltetése nem azt jelentette, hogy a vállalkozás az akkori községben üzemelt volna, hanem nyilván az alapítók kezdettől fogva a harkányi termálvizet akarták felhasználni az áztatásnál.

»Harkány« termalna močilana, tvornica konoplja i lana, dioničarsko društvo u Osijeku	Főtelep Osijek	Az igazgatóság 2 tagjának kollektív alairása a cégnev alatt.	Alapszabályai kelte 1907. május 5. Főadata: kender és len áztatása és feldolgozása. Tartama: 32 év, a mely 5 évvel lejártá előtt közgyűlési határozattal meghosszabbítható. Alaptőkéje 500.000 korona, mely 1000 drb 500 korona névértékű elő- mutatóra szülő részvényre oszlik. Ezen- kívül 250 drb alapítási igazolványt adott ki névérték nélkül, melyek az évi tisztá jövedelem 1/3 részére jogosítanak az alapszabályok 5 §-ában megjelölt föltételekkel. Elsőbbségi részvény nincsen. Képviseli a céget 2 igazgató tagja. Hirdetéseit a hivatalos lap közli. Igazgatóság tagjai: Franjo Löb- lich, Adolf Pessl, Dragutin Michels, Julijo Sorger, Oskar Weismayer.
---	---------------------------	---	--

◁ A kendergyárat
működtető cég
alapítása 1907-ben

Még ugyanebben az esztendőben a vállalkozás főtelepe Drávaszabolcs lett – ekkor már működött a kendergyári ipartelep –, egyúttal cégvezetővé választották Zsille Istvánt és Michels Ákost, akik közül az előbbi egy év múlva leköszönt. Weismayer Oszkár hamarosan az igazgatóság elnökévé lépett elő. 1908-ban újabb előrelépést jelzett, hogy a társaság alaptőkéjét nyolcszázezer koronára emelték. Ennek az évnek a szeptemberében lépett be gyakornokként ifj. Michels Károly a gyárba. 1909-ben elkészült a harkányi termálvizet Drávaszabolcsra szállító főnyomócső. Egy 1910-es képeslap már működő üzemként mutatja be a kendergyárat.

Az üzem az 1910-es népszámlálás adatai között is megjelent 133 főnyi segédzeméllyel. Közülük hárman-hárman tartoztak az igazgatási tisztviselők, s a művezetők, gépészek közé. Az adatok között szerepel a nemzetiségi megoszlás is, ami érdekes kiegészítő információkat nyújt számunkra a vállalkozás nemzetközi csapataról: 79 magyar, 28 német, 6 tót (ez itt szlovén vagy

▷ „Cantin és munkásház” – 1910-ben már képeslapon jelent meg a kendergyár, tévesen Harkányba helyezve azt



szlovák nemzetiségűt jelent), 2 oláh (cigány) 12 horvát, 4 szerb és 2 egyéb nemzetiségű. A vezetők valamennyien tudtak magyarul, míg rajtuk kívül 99-en beszéltek a magyart.

A *Budapesti Hírlap* 1912. augusztus 20-én megjelent sorai az aktuális viszonyok bemutatásán kívül tudósítanak bennünket a továbbfejlődés lehetőségéről. „Meg kell említenünk még a drávaszabolcsi híres kender- és lengyárat hévíz áztatójával, mely már eddig is évi 90,000 métermássa félgyártmányt szállított külföldre. Lehetséges, hogy az új vasút megnyitása után lassankint ez a gyár is be fog rendezkedni egész gyártmány előállítására.” A vasúti közlekedés novemberben elindult, de a cég szekere ennek ellenére megakadt. 1913. április elsején máris bezárt a drávaszabolcsi üzem. A fővárosi újság 1914 márciusában közölt *Reorganizált kendergyár* című hírből viszont megtudhatjuk, hogy mik voltak az előzmények, és a gyár további sorsa is körvonalazódott. „A gyár érdekeltsége most

▽ Michels Károly életrajza

Michels Károly gyárigazgató, százados. *1891, Palánka. Önkéntesi évét 1911–12-ben szolgált a 38. k. tábori ágyúezrednél Eszéken. 1914-ben az első mozgószításkor ismét anyaezredéhez vonult be Eszékre. Azonnal a szerb határra került. A Klenák–Sabác körüli harcokban esett át a tűzkeresztségen, majd a macsvai előnyomulási harcokban vett részt. 1914 nov. 5-én a majnowi ütközetben megsebesült. Felgyógyulása után az orosz hadszíntéren küzdött a kárpáti, keletgalíciai, orosz-lengyelországi és wolhyniai harcokban 1916 jún. 21-ig, amikor mint felderítőtszisz ismét megsebesült. — Ennek folytán jobbalsó lábszárát amputálták, majd mint 50%-os hadirokkant végleg leszerelt. Kitüntetései: bronz Sign. Laud. a hdm. és kard., K. cs. k., Seb. é. 2 sávval és H. e. é. sisak és kard.

újból kedvet kapott a finanszírozásra; sikerült a vukovári kendergyár által Frigyes királyi herceg uradalmából lekötött, de föl nem használt kender megszerezni. Mivel a gyár főképpen a komlókender hiánya miatt volt kénytelen üzemét megszüntetni, most ez az akadály is elhárult s az üzem megkezdik.” Május 15-én újraindult a kendergyártás.

Az ismert előzmények után, 1914. július 28-án kitört a világháború. Idősebb Michels Károly fiai, sok más fiatalemberhez hasonlóan megjárták a világháború harctereit. Az 1879-ben született és New York államban, 1951-ben elhunyt Ákos népfelkelő főhadnagyként küzdött Szerbiában és Isonzónál a 29. horvát-szlavón gyalogezerd géppuskás osztagában. 1915-ben a *Budapesti Hírlapban* is közzé tett, két alkalommal is megítélt „legfelső dicséző elismerést”, majd bronz katonai érdemérmet kapott helytállásáért. Az 1891-ben született ifjabb Károly 1916-ban, a keleti hadszíntér harcaiban, szintén többszörösen kitüntetett tüzetiszként hadirokkant lett — jobb lábszárát amputálni kellett.

„A csalánrostok kiválasztása és továbbfeldolgozása terén a trautenau, deutschbrod, oberaltstadi stb. cseh és német gyárakon kívül nagy sikereket ért el hazánkban a perbenyiki kendergyár, a Fiedler-féle lengyár (Komárom), a szegedi kenderfonógyár (Komádi), a Michels-gyár (Drávaszabolcs) és a Kaessmann-féle lenfeldolgozógyár (Kinorány), melyek legtöbbje a tilológép mellett még rázógépeket is alkalmazott.”

Halmi Gyula: A csalánrostok értékesítése a fonó- és szövőiparban (1916)

„A jelentékeny fonóanyag hiányra való tekintettel a m. kir. földmivelésügyi miniszter a cs. és kir. hadügyminiszter felkérésére intézkedett a fonóipari célokra alkalmas rostot adó csalánnak polgári lakosság által való gyűjtése iránt. (. . .) A csalánkórót a földszínenél kell levágni, kellően megszáritani és a száraz kórót, amelynek levele ekkor már nem csíp, leveleitől megfosztva vagy levelestől kis kévékbe kötni és elszállításig megőrizni. A községi lakosok által gyűjtött kisebb mennyiségeket a községenként kijelölt bizalmi férfiú veszi át és gondoskodik a katonai parancsnokságok által való elszállításáról. (. . .)

A csalánkóró és levél átvételére kijelölt gyárak: A lenkikészítőgyár Kinorán (Nyitra vm.), Perbenyik (Zemplén vm.), kenderkikészítőgyárak: Kornádi (Bihar vm.), Újszeged (Csongrád vm.) és Drávaszabolcs (Baranya vm.). A kellően száraz csalán-kóróért (amelyet dróttal átkötni nem szabad) a kicsinyben gyűjtők 100 kg-ként 6 koronát, a bizalmi férfi 2 koronát kap (. . .).”

Nyírvidek, 1916. augusztus 20.

1917 során Michels Ákos testvére, ifj. Michels Károly kapcsolódott be újabb családtagként a cégvezetésbe. 1918 elején a cég alaptőkéjét kétmillió koronára emelték. Ebben az évben hunyt el idősebb Michels Károly, akinek munkáját fiai folytatták.

Szintén az 1917-es esztendő története volt, hogy a Harkány Rt. építési engedélyt kapott a Pécs–Dolnji Miholjac vasútvonal drávaszabolcsi vasútállomásától a gyártelepére vezető iparvasút létesítésére. A munkálatok költségeit a részvénytársaság viselte, ennek ellenére a vonal aléptítménye a vasútvonalat működtető cég tulajdonába ment át, csak a vonal többi része (például a mérlegház) maradt a kendergyárat üzemeltető vállalkozásé. A keskenyvágányú szakaszon, ami a szerb megszállás idején megépült és működni kezdett, lovak vontatták a kocsikat, vagyis ez egy „lóüzemű iparvasút” volt. 1920-ban 89-en éltek a kendergyárban (69 magyar, 15 német, 5 horvát), közülük ötven voltak 6–11 évesek.

Az iparvasutat 1923. június 5-én újra szemrevételezték a hatóságok. A korabeli kifejezésekkel élve közigazgatási és *útanrendőri* bejárást tartottak — mert akkoriban a hivatalos, minden részletre kiterjedő műszaki átvizsgálást, átadást ezzel az utóbbi szószörrnyel fejezték ki. A szemle eredményeként kapott végleges működési engedélyt a létesítmény.

1922 májusában továbbra is a nyersanyaghiány okozott gondot. A drávaszabolcsi kendergyár a *Köztelekben* újsághirdetésben kérte a rosnövényeket termelőket, hogy értesítsék az eladásra szánt terményről. A közzé tett szöveg szerint a gyár képviselői aratás előtt akarták megsejlemlélni a kender- vagy lentáblákat, „előre is biztosítva a termelőket, hogy az eladásra szánt kenderkóró, illetve lenszalmáért az akkori legnagyobb napi árat fogja felajánlani”. A korábban fölhalmozott készletekért úgyszintén jó árat kínált a részvénytársaság. További bevételt reméltek a bácskai kendervetőmag értékesítéséből, amit ugyancsak meghirdettek a mezőgazdasági szaklapban.



◁ Michels Károly tisztii egyenruhában, a Magyar tüzér című kötetben

▽ A gyár hirdetései 1922-ből



A húszas évek előtt kevés drávaszabolcsi dolgozott a gyárban, lenézték az ott végzett munkát. Az Alföldről, Szlavóniából, a későbbiekben még Olaszországból is érkeztek idénymunkások az üzembe. A húszas években, illetve 1936-ban szabolcsiak és csanádpalotaiak jöttek ide idénymunkára vagy letelepedni.

Ugyancsak a háborús idők után, 1922 elején három társával alapította meg a Michels testvérpár a tízmillió koronás alaptőkével elindított Linum Fonóipari Részvénytársaságot. Erre a minisztertanács 1921 októberében keltezett határozata adott alapot, amelynek alapján bérbe adták a kelenföldi Bakancsgyárat Michels Ákosnak. A határozatban lakóhelye alapján pécsinek, a sajtóban horvátországinak titulált „lenkikészítő gyáros” finom lencsnát kívánt gyártani a katonai ruhátár telepén. Ahogy Budapest székesfőváros törvényhatósági bizottságának ülésén elhangzott: „... a katonai kincstár hasznosítani óhajtván a bakancsgyár épületét, elfogadta Michels Ákos pécsi lakosnak, mint a harkányi és drávaszabolcsi kender- és lenkikészítőgyár tulajdonosának ajánlatát, mely szerint ő a románok által kifosztott és gépeitől megfosztott bakancsgyár épületét a kincstártól 35 évre bérbeveszi s ott a legmodernebb technikai vívmányok értékesítésével felszerelt lenfonódát és cérnázót, valamint szövőgyárat helyez üzembe és tart fenn.” A cérnagyárral foglalkozó márciusi sajtóhír szerint májusban kezdődött el a gyártás.

Külön érdekesség, hogy az alapítók között szereplő Szántó Jenő és az igazgatóság munkájához később csatlakozó Benedict Jenő évtizednyi idővel később a drávaszabolcsi kendergyár tulajdonosa lett. (Az utóbbi vállalkozó neve számos helyen Benedikt írásmóddal jelenik meg, ám későbbi cég levelezéjén és a gyár falán is c-vel írták családnevét.)

„A kender- és lentermelés jövedelmezőségének kérdésében megindult vitát nem kívánom megnyújtani. Azonban eddig csak a mezőgazdasági körökből jelentek meg a gyakorlatból vett adatok. Azért engedtessek meg, hogy másik oldalról alulírott, mint egyik nagyobb magyarországi (a dráva-szabolcsi) kender- és lenkikészítő gyár igazgatója, egész rövidesen szóljak hozzá a kérdéshez, illetőleg a kendertermelés jövedelmezőségének lehetőségéhez. Teszem ezt olyan módon és formában, amely minden beszédnél meggyőzőbb, midőn közlöm azokat a szerződési feltételeket, amelyek mellett a kender- és lenkórót a termelőktől átvenni hajlandó vagyok. (...)

Michels Ákos, gyárigazgató
Köztelek, 1922. március 18.

Az ismétlődő hirdetések dacára a cég 1925-öt komoly hiánnyal zárta, majd 1926-ban a *Linum–Taussig Sámuel és Fiai Lenfonó- és Szövőgyár Rt.* nevet vette fel – a két részvénytársaság összeolvadásával. Később további átalakulások következtek be, de Michels Ákos 1938-ig tagja maradt az utódvállalkozás igazgatóságának.

1929-ben kitört a világgazdasági válság. A gabonatermesztés és az állattenyésztés jövedelmezősége erősen visszaesett. A Baranya vármegyei Gazdasági Egyesület 1929 őszén már elsősorban a lent és a kendert ajánlotta termesztésre, mert a rostoknak még mindig jó volt a hazai és a nemzetközi piaca. Az egyesület a termelők összefogására Alsódunántúli Kender- és Lentermelők Szövetkezete néven hozott létre szervezetet Baranya, Somogy, Tolna és Zala megye területén, amely nyolcszáz holdon kezdte meg a termesztést. A termények feldolgozása pedig elvileg a Harkány Rt. gyárában biztosított volt.

A gyárat működtető részvénytársaság azonban nem volt képes előfinanszírozni az áztatást, holt már volt egy osztrák vásárló a Drávaszabolcson kiáztatott kenderre. Végül a külföldi partnerrel

kötött megállapodás kútba esett, a termelők maguk végezték el az áztatást és a szárítást. A termést csak Szegeden, a drága vasúti szállítás miatt igen kis haszonnal tudták eladni.

A drávaszabolcsi gyár életében a következő évtized igen rosszul kezdődött. Nincsenek pontos adataink a bezárásról, de vélhetőleg a harmincas évek első esztendejében tettek lakatot a gyárkapura – képletesen szólva. A *Harkány hévízáztató kender- és lengyár részvénytársaság* felszámolója 1934 végén kezdődött el, majd 1936. április 28-án, kevesebb, mint húsz évvel alapítása után, bejegyezték a cég megszűnését. Az elnevezést azonban Benedict és Szántó is használta, és a gyár falára is felíratta.

Benedict és Szántó megveszi a gyárat

A drávaszabolcsi kendergyárat fő hitelezője, a zágrábi Erste Chroatische Sparkasse (Prve Hrvatske Stedionice) vette meg az 1934-ben tartott árverésen. Ám a bankárok még a nyolcvanötezer pengős árat sem kapták vissza, mert következő tulajdonosaik, a nagylaki Benedict Jenő és Szántó Jenő kendergyárosok és -kereskedők cége csak ötvenötezer pengőt fizetett érte a banknak 1935-ben. Az új tulajdonosok közös, drávaszabolcsi közkereseti társaságát 1936. január 7-én jegyezte be az illetékes Pécsi királyi törvényszék.

1937 elején Benedict és Szántó kérte a kereskedelem- és közlekedésügyi minisztériumtól a „lóüzemi iparvasút” építési és műszaki engedélyének átruházást a megszűnt cégről saját társaságukra. Ennek érdekében a Harkány Rt. 280 pengős korábbi adósságát is kiegyenlítették.

A térség akkori parlamenti képviselője, Béli Béla az országgyűlésben igyekezett támogatni az újraindult gyár tevékenységét. 1937. március 10-i interpellációját főként azért érdemes idézni, mert

▽ Négy fiatalember a Benedict és Szántó cég drávaszabolcsi kendergyára előtt



a létesítmény működésének számos tényét sorolta fel indokai között. „1935-ben ugyanis megindult ott egy kendergyár, amely természetesen sok nyersanyagot és kész gyártmányt forgalmaz. 1936-ban 586 kocsi rakomány áru, nyersanyag érkezett ehhez a kendergyárhoz, természetesen a legutolsó forgalomban lévő állomásra, Harkányra, ahonnan kitolták ugyan a kocsikat Drávaszabolcsra, de ezért különdíjat kellett fizetni, holott a kendergyár működésének előmozdításának — mezőgazdasági ipari üzem lévén — kétségtelenül kívánatos, hiszen többszáz embernek ad megélhetést. Ez az üzem azonban 6-8000 pengőt fizet rá ezekre a külön kocsiállításokra amiatt, hogy nem Drávaszabolcsra van az állomás, hanem Harkányra. Ez a kendergyár azonkívül 31 vágón kikészített árut is szállított. Érkezett ezenkívül számára 300 küldemény darabáru Harkányra, amelyet szekéren kellett elszállítani.”

Rakovszky Tibor jegyző április 28-i válaszában finomította a képet. „A helyzet az áruforgalom terén az 1936. év tavaszán megváltozott annyiban, hogy Drávaszabolcsra a kender gyár öt évi szünetelés után újból megnyílt. A gyár forgalma azonban időszakos. Mintegy 700 kocsit (kenderkocsi, kender) állított ki, illetve hozott be a vasút külön indított (összesen 86) menettel a gyártelepre és vissza. A kendergyár kiszolgálása biztosítva van és a vasút a nyílt vonali illetéket is mérsékelte. Nagyobb sérelmet a fuvardíjszámítás tekintetében a gyár csak ott szenvedhet, ahol a 7. kilométer távolság — forgalom felvételét feltételezve — ugyanabban a mértékben esnek. Hátrányos a mai helyzet esetleg a kedvezménytel bíró tisztviselők kis számára is.” (1 méter = 10 000 m vagy 10 km)

1938-ban az új cég vezetői a keskeny nyomtávú iparvasutat egy újabb, kitérő vágánnyal bővítették a „kendergyár erősen növekvő forgalma” miatt. 1941 és 1945 között a gyárba többek között a bácskai Apatin környékéről hoztak kendert. Az uszályokon szállított árut a volt Páli rév környékén létesült rakodóhelyen hajózták ki, és szállították kocsin a feldolgozóüzembe.

A siklósi járás főszolgabírájának 1944. októberi határozata alapján Michels Károlyt bejegyezték vállalatvezetőnek. A hivatalos közleményből nem derül ki, miért történt ez a változás, de elmondható, hogy a Michels család sarja volt az utolsó igazgató a szocializmus évei előtt.



▷ A kendergyár a 2. világháború előtti időszakban

Az 1945 márciusában lezajlott hadműveletek során mind Drávaszabolcs, mind a gyár megsemmisült. A Baranya megyei főispánnak készített 1946-os összegzésben, a gyárak állapotáról szóló részben ezt írja dr. Kertész Endre főispán. „Kenderáztató és Lengyár, Drávaszabolcs. A hadműveletek során teljesen leégett, helyreállítási költsége ez idő szerint meg nem állapítható.” Ahogy egy 1957-es újságcikkben fölidézte a korabeli állapotokat a szerző, szinte csak a Harkányból induló melegvíz-vezeték és a nyolc áztatómedence maradt meg valamennyire épen.

Új üzem épül a romokon

„A drávaszabolcsi lengyár területe az 1950-es évek elején, a »láncos kutya« időkben a legszigorúbban zárt határsávnak számított, ha egy reflektor átvilágított a túlpartra, onnan figyelmeztetés nélkül átlőttek.

Szerettem volna beszélgetni valakivel, aki itt dolgozott a háborút megelőző és az azt követő néhány évben, a kedvemért behívtattak egy nyugdíjas munkásnőt, D.-nét.

— 1943-ban vitték el a férjemet katonának, pályában látta utoljára a lányunkat, öt évet töltött kint fogságban, már iskolába járt a gyerek, mikor hazajött.

Minden énrám maradt, szerencsére volt állásom, itt dolgoztam a faluban a Szántó–Benedikt cégnél. Hatkor kezdtük a munkát a tilolóban, és este hatkor végeztünk, nyolcvanfilléres napszámot kaptunk és a kommenciót: babot, búzát, pozdorjás kályhát, villanyt. A kommencióból megéltünk, a pénzt el tudtuk rakni. Sokan visszasírják azokat az időket, vissza kellene adni nekik emlékeztetőnek, én még a saját részemet is nekik adnám.

Jött a háború, 1944 decemberében kitelepítettek minket a harcok elől Diósvizlóra, öt hónapig laktunk ott, ezalatt a gyárat szétbombázták. Minden tönkrement, amit lehetett, igyekeztünk magunkhoz menteni, az áztató helyét mi hadiasszonyok felszántottuk, bevetettük búzával és krumplival, a termést szétosztottuk magunk között. Lebontottuk a régi munkáslakásokat is — ahová nyáron az áztató bandákat telepítették be —, és széthordtuk az anyagot. Én is beraktam egy nagy kupacot az udvarunkba, hátha valaha még építeni tudunk, jól kiégett régi téglák voltak, annak idején az eszéki vár falaiból hozták el őket.”

Moldova György: Szent tehén

Drávaszabolcsra is új idők új szelei, avagy ahogy akkoriban a Népi Kollégiumok Országos Szövetségének indulójában szerepelt, „fényes szelek” fújtak az ötvenes évek végén. 1956-ban a Dunántúli Rostkikészítő Vállalat, a drávaszabolcsi kendergyár új tulajdonosa, elhatározta a rekonstrukciót, és ez már önmagában munkaalkalmat teremtett a község életében. A kendergyárat Oláh Károly telepvezető irányította kezdetben. A faluból a háború után toborzott első munkások eleinte a romeltakarítással foglalatoskodtak. De az év során már új, betonpadlós, hullámbádog-borítású terménybegyűjtő raktár is épült a tsz területén, egy kisebb darab erejéig a MÁV, vagyis a vasútállomás területét használva.

A háborúban lerombolt kendergyár helyén emelkedő vasszerkezetekről számolt be a megyei napilap 1957 novemberében. „Itt, a régi gyár helyén építik fel a Dunántúli legnagyobb kendergyárat” — állapította meg a szerző. A telep vezetőjét idézve megtudhatjuk, hogy repülőgéphangár méretű lesz a gépterem, ami Magyarország egyetlen kendergyárában sincsen. Az igazgató arra is utalt, hogy ekkor már folyt a termelés a régi üzem helyreállított raktárépületében, de a létesítmény környékén fölhalmozott kenderbálák feldolgozására csak az új, napi kétszáz mázsa kapacitású gépekkel felszerelt gyár lesz képes. A kenderáztatást továbbra is a harkányi termálvízzel fogják meg-



△ Az újjáépülő kendergyár az ötvenes években

oldani, tudhattuk meg, amit „a tőkés, a régi gyár tulajdonosa” vezetett ide hét kilométeres zárt vezetékkel. A beruházás befejezését 1958 végére tették a cikkben.

Az írás érdekes és meglepő lehetett az átlagolvasónak, de a sorokat olvasva a MÁV Pécsi Igazgatóságán is elámulnak. A háttérben zajló eseményekről a MÁV Levéltár által megőrzött iratokból értesülhetünk. A vasúti szállítás szemszögéből nézve igencsak érintett szervezet ugyanis ebből a forrásból értesült először a gyár felújításáról. „... az újságcikk megjelenéséig minket a szükséges bővítések, iparvágány létesítés céljából senki sem keresett fel (...)” — írta az illetékes vezető a törtenéseket összegző levelében.

A Könnyűipari Tervező Iroda illetékes tervezője, Ivanics László „mérnök elvtárs” mutatta be a vasutasoknak egy megbeszélésen a terveket, amelyek évi hetvenezer mázsa kender feldolgozásával számoltak, amelyből ötvenezret vasúton fognak beszállítani a gyárba. A legnagyobb mennyiséget augusztus közepétől október idusáig várták a termelőktől, a vasút is ebben az időszakban kapott csúcsterhelést.

A pécsi igazgatóság összefoglalójából kiderül, hogy ekkoriban még használható állapotban volt meg a hajdani donji miholjaci vonal „csonkavágánya”, mintegy 180 méteren. Ezt kétszáz méterrel hosszabbították meg. Azonban az új gyárhoz az állomástól ötszáz méteres új vágányt (negyedik számú vágány) is javasoltak építeni a volt kendergyári kisvasút helyén — és ez így is valósult meg, bár végül háromszáz méteresre egészítették ki. A félmillió forintossal költséggel megvalósítható vonalbővítési munkák mellett egy ötven tonnás hídmérleg beépítését is javasolták. Az építési engedélyben 14 vagonos (108 tonnás) átlagos és 30–40 vagonos legnagyobb forgalommal számoltak.

1958 júliusában már számos további részlet tisztázódott. A palafedésű, szellősnek jellemzett gyárpépület szellőzését maga a beruházó készítette, hogy a dolgozókat megvédje a kendergyártás

során keletkező nagy portól. Igaz, szociális épületeket — öltözőket, fürdőt — és irodát csak 1960-ra reméltek felépíteni. Ekkor egy pozdorjafeldolgozót is a gyár mellé álmodtak a melléktermék hasznosítására, amit akkoriban pénz híján nem valósítottak meg. A termelés végül valóban elindult az év folyamán, ahogy erre Moldova György *Szent tehén* című, a textiliparral foglalkozó riportkönyve is kitér.

A vasút iparvágányát és 760 mm-es nyomtávú iparvasútjának engedélyét 1959 áprilisában adta ki a Közlekedési és Postaügyi Minisztérium I. Vasúti Főosztálya. A „csonkavágány” mellett az építési engedély ismét csak egy 760 mm-es, vagyis keskeny nyomtávú lóvasút (visszaemlékezések szerint öszvéreket használtak a vontatásra) üzembe helyezéséről szólt.

„A tsz-esítés után, 1959 áprilisában nem volt semmi munkalehetőség a környéken, ezért elmentem és jelentkeztem a kendergyárba. Föl is vetek. A gyár vezetője nagyon emberséges volt a munkásokkal. A környékbeli, kötelezően természetesen kender dolgozták föl a gyárban a fonásig.

A két-három méter magas kender levágták, áztató betonládákba rakták, ráeresztették a vizet és egy-két hétig áztatták. Volt egy áztató brigád, akiknek a tagjai Érsekcsanád és környékéről jöttek, családotól. Idénymunkások voltak. Ez a művelet iszonyúan nehéz volt, a környékbeliek nem is vállalták volna. Lakásokat is építettek nekik a gyár területén.

Áztatás után kiszedték a kender, a lomb nagy része lehullott, ami rajta maradt, azt ki kellett verni. Ezt a munkát férfiak végezték. Kitergették száradni, utána gúllákba rakták, majd mikor megszáradt, kazlat raktak belőle.

A kazlakból csillébe került a kender. A csilléket öszvérek vontatták a feldolgozóba, kiépített pályán. Nagyon nehéz volt velük dolgozni, sokszor nem indultak el, vagy fölborították a rakományt és akkor újra kellett pakolni.

Beszállítás után a kender gépekkel összetörték, majd préselték. Egy részéből kócszerű anyag lett, illetve szálakká állt össze a kender. Ezt követően, az így előkészített kender Szegedre vitték további feldolgozásra.

A gyárba többnyire a környékből — Harkányból, Kovácsdáról — jöttek dolgozni, azok, akik a tsz előtt „menekültek”. Sok nő is dolgozott itt. A munkaidő reggel 5-től 13 óráig tartott, a kereset 1100 Ft volt. Körülbelül 50–60 ember dolgozott a gyárban. Én a szállításnál voltam, de pár hónap után, mivel hivatásos jogosítványom volt, el tudtam helyezkedni a Vízügynél.”

Kustos János siklósi nyugdíjas a kendergyárban szerzett élményeiről.

Augusztusban már kész épületeket, a gépek beszerelésének mozzanatait is láthatták a *Dunántúli Napló* olvasói a lap képein. A tizenhatmillióos gyár hatvanezer — más források szerint hetven-ezer — mázsa nyers kőrő feldolgozására volt képes (bár ekkor még mindössze feleannyi kender tudtak áztatni), ami a feldolgozás során, a gépsoron haladva a magyar törőgépből a csehszlovák kenderturbina gyomrába érkezett. A „sok mindenre használható” kenderkóc a szintén csehszlovák kócsoron nyerte el a további felhasználás előtti végső formáját.

A gyár annak rendje és módja szerint, eleinte egy műszakban kezdett termelni. A legközelebbi híradás, egy 1961. augusztusi Napló-cikk szerint már júliusban elindult a „nagy szezon” az üzemben, immáron kétműszakos termelési rendben, 375 dolgozóval. Ugyanis ebben az évben, május elején kezdődött el a len feldolgozása, mert 1959 óta, a remek termésnek köszönhetően sok feldolgozatlan lenkőrő halmozódott fel az országban. A munkások egy több tekintetben eltérő gyártási módszerrel ismerkedhettek meg.

„(...) — Valahogy úgy van, hogy mi fiatal gyári munkások is szinte együtt növekedünk, fejlődünk a gyárunkkal. A gyár is új, korszerű épületeket kap, állandóan bővítjük, modern gépekkel látjuk el és nincsen messze már az a nap, amikor az itteni bútorlapból készülő új kombináltszobákban nézhetjük a televíziót.

Csoszor Imre ügyes keze villámgyorsan adogatja a kendernyalábokat a gép éhes szájának. A tépőpófák haragosan marnak bele a barnássárga szárba, hogy aztán puhán, finom csomókba rendezetten tűnjék elő a kender a gépsor végén. A gépek mellett mindenütt fiatalok. Kerti Károly átkiált Imrének:

— Ma megint meglesz a 110 százalék, Imre, holnap este pedig, ha hazamegyünk, elmegyünk egyet táncolni. Ugye ti is jöttök?

Imre rábólint. De szeme éberen figyel a gépet. A társát. . .”

Csoszor Imre, a gépetető (Dunántúli napló, 1961. január 25.)

A kendernél korábban érő rostlen feldolgozására a már működő gépek alkalmasak voltak. Viszont az áztatáshoz kifejezetten meleg vízre volt szükség, ehhez a harkányi termálvízet tervezték felhasználni — bár nem számolhattak a fürdő hamarosan bekövetkező és a terveket megváltoztató fejlődésével. Szó volt azonban a gyártelepen elkészítendő, ugyancsak meleg vizet ígérő mélyfúrásról. A korabeli kutatások 4–500 méteres mélységben harmincfokos termálvizet találtak a Dráva partján.

A lenkórót Baranyán kívül Fejér és Somogy megyei termelőktől vásárolták, összesen majd nyolcvanezer mázsányit. A kazlakban tárolt lent először a gubózó gépbe tették, és az így feldolgozott alapanyagból kétharmad részt osztályozott kóró, s 13–14% lenmag készült. (A lenkazlakat legalább fél évig nem mozgatták, ezért kenderkóróval takarták le, amit hajazásnak neveztek. E nélkül a lenrost sokat veszíthetett a minőségéből.) Utóbbiból részben csávázott vetőmagot állítottak elő a termelőknek, részben lenolajat ütöttek. A kórót 4–5 napig meleg vízben áztatták, majd pihentetés után feldolgozták.

A másik végtermék a lenszál volt, ami osztályba sorolás után a fonodák alapanyagaként folytatta útját az ipari üzemek között. 1962-ben exportra is jutott ebből: tizenöt vagonnyit vittek Olaszországba és Nyugat-Németországba.

Ám az újdonság ellenére a kender átvétele, illetve feldolgozása sem szünetelt. Kora hajnaltól késő estig, akár villanyfénynél is tartott a szállítmányok fogadása. Az ekkor már összesen huszonkétmillió felújításon átment Drávaszabolcs ekkoriban 5000 mázsa, kiváló minőségű, kimagasló rosttartalmú kendert vett át már a megye termelőszövetkezeteitől, de további tizenötezer mázsát terveztek fogadni. A kisebb beszállítók ebben az időben a kémesi, a sellyei, a szentlőrinci, az újmohácsi és a bolyi tsz-ek voltak. A legnagyobb mennyiséget a mohácsi Új Barázda tsz-től, és a drávapalkonyai szövetkezettől vásárolták. Lényegében az egész Dél-Dunántúl kendertermését itt dolgozták fel ekkoriban. A termelés összességében a tervet majd hat százalékkal meghaladóan alakult, elégedettséggel töltte el a vállalat vezetőit.

Bár viszonylag sokan dolgoztak 1962-ben a drávaszabolcsi kendergyárban, további munkásokra volt szükség a három műszakos munkarendhez, vagyis a termelés növeléséhez. A dolgozók jelentős hányada eredetileg földműves volt, ezért elsősorban a kapálás idején vették volna ki szabadságnapjaikat. Az áztatás igen nehéz munkáját, amit a mély drávaszabolcsi áztatók tovább nehezítettek, áztató alagutak építésével akarták megkönnyíteni.

A korábban tervezett, bútórpari alapanyagot előállító pozdorjalemezgyár megvalósítása egyre sürgetőbbé vált, mert évente hétszázötven vagonnál több, egyedül elégetéssel hasznosítható melléktermék keletkezett a gyárban. Ám e téren nem volt előrelépés. Ugyanebben az időszakban szakmai vita kísérte a létesítmény munkáját: a len vagy a kender feldolgozása-e a jövő útja? Más érvek mellett fontos volt, hogy a gépek alapvetően a kenderhez készültek, viszont a növény termesztése

épp visszaszorulóban volt. Itt dolgozták fel az egész Dél-Dunánúl kendertermését. 1962. május elsején mégis áttértek a lenfeldolgozásra.

Előtérben a lenfeldolgozás

A következő, 1963-as esztendő ugyancsak jól alakult. Az olasz és a német exportpartnereken túl francia vevők is vásároltak Drávaszabolcsról. Az utolsó negyedév előtt hetvenötezer tonnányi lent dolgozott föl a gyári gárda. Megkezdődött az 58 m hosszú, új gubózó kivitelezése, és építeni kezdtek egy 64 személyes munkásszállást is. A berendezések listája ebben az évben négy Binder-rendszerű turbinával, a következőben egy Deperter-turbinával bővült.

1963-ban számos ipari vállalatot összevontak, ettől remélve teljesítményjavulást. A korabeli döntési mechanizmusoknak megfelelően az MSZMP határozatot hozott a szegedi központú, de országos hatókörű *Rostkikészítő Vállalat* életre hívásáról. Ebben a *Délmagyarországi Rostkikészítő* és a *Tisántúli Rostkikészítő* alkotott triumvirátust a szabolcsi gyárat addig üzemeltető *Dunántúli Rostkikészítővel*. Szintén ekkor hozták létre a budakalászi *Lenfonó* és *Szővőipari Vállalatot*, ami a hetvenes évek végétől a *Buda-flax Lenfonó* és *Szővőipari Vállalat* elnevezést használta. A Buda-flax közismert terméke volt ekkoriban a Trapper farmernadrág.

1964. július 19-én indult a szezon az ekkor már egyértelműen lengyárnak nevezett üzemben. Beremend, Diósvizlő, Hegyszentmárton és Siklós termelőszövetkezetei 300 holdon (ez 175,5 hektár) új-rakezték a lenrosttermesztést, ezért ebből a körből származott a feldolgozott százezer mázsa len ötöde. Kizárólag a *Wiera* elnevezésű, jól aratható holland lenfajtát vetették. Az országos termésátlagot jelentő holdankénti húsz mázsás termést negyedével meghaladó eredmények meggyőzőek voltak. Ez az első osztályú minőségre is vonatkozott, amit a kézi, „lennyűvésnek” tulajdonítottak — ez a növény betakarítását jelentette. A beremendiek bizonyultak a legjobbnak a kézi szedésben, országos ismertséget szerezve terméküknek.

A szigetvári járásban a gyors és nagy kapacitású csehszlovák TLZ–4-es lennyűvő géppel arattak, míg a három másik siklói járásbeli tsz-ben TLZV–4-est használtak. Mindkét berendezés gyorsította a len betakarítását, de a napi negyven vagonos átvételi sebesség sem volt elég arra, hogy a késő ősznél előbb befejezzék a baranyai szövetkezetek termékének átvételét. Bács, Fejér és Somogy termelői kazlakba gyűjtötték a lent a télre. Ezeket a rostkészleteket csak tavasszal használták föl. A gondok megoldására a gyár a MÁV-val a vasárnapi szállításra és átvételre is szerződést kötött.

A gyár új berendezéseket kapott. 1964 nyarán nagy kapacitású lenfeldolgozó gépet állítottak üzembe, és a teljesen automatizált munkát ígérő belga lenturbina beszerzését is tervbe vették.

A *Dunántúli Napló* 1965. októberi, *Az ország peremén* című cikke bevezetőjében lehangelő képet festett a gyár környezetéről. A Drávához közel fekvő üzem kapu, porta és kerítés nélkül búj meg a nyárfák között. A falu szélső házeitól a gyárig terjedő szakaszon egyre elvaduló tájat



<| „Női és férfi munkaerőt felvesz...” – kendergyári hirdetés 1964-ből

így írta le Békés Sándor: „... mocsaras, gazos, megműveletlen földek között állnak a háznagyságú lenasztagok (...).” A forgalom mind a rossz utakat, mind az elgázosodott vasutat elkerülte.

Az alcímben már jelzett gond — *Miért cserélődik ki évente a teljes munkaslétszám Drávaszabolcson?* — elemzése sajátos helyzetet mutatott be. A lengyár akkoriban hozzávetőlegesen 450 embert foglalkoztatott, ám az év addig eltelt hónapjaiban 480-an belépő mellett 440-en mondtak fel. A község és környéke nem szolgáltatott elegendő munkáskezet, ráadásul a termelőszövetkezet megerősödése versenyhelyzetet teremtett a foglalkoztatás terén. Így a kétszáz helyi és környékbeli dolgozó mellé kétszázötven — zömében harminc évnél fiatalabb — munkást kellett felvenni, akik az ország minden tájáról sereglettek ide. Betanított munkások voltak ők legnagyobb részét, iskolai végzettségük a nyolc osztálytól a lényegében analfabéta szintig terjedt. Aztán néhány hét után ők is továbbálltak... És ebben a hajdani KISZ, másként a Kommunista Ifjúsági Szövetség helyi szervezetének titkára, a 24 éves Nagy László sem tudott segíteni, amely ekkoriban a fiatalokat igyekezett — nevéből következően kommunista szellemben — összefogni.

A fizetésekkel sem volt gond, állította Bakos Mihály üzemvezető, aki 1300 forintos átlagkeresetről, és az áztatók szezonban elérhető 2500–3000 forintos béréről számolt be. A munka viszont hosszú ideje nem változott: kemény feladat volt helytállni a gyárban.

A javarészt, 70–80%-ban fiatal férfi dolgozók 8–10 ágyas, a nők 16 ágyas szobában kaptak szállást a két munkásszálláson. A „kulturált szabadidő eltöltéséhez” az adott korban televíziót, rádiót, magnetofont (a zenét, hangot mágnesszalagon rögzítő eszközt), játékokat és nyolcszáz kötetes könyvtárat kínált a gyár klubja. (Akkoriban hétfőn adásszünet volt, bár játékfilmekkel, „Ki mit tud?” vetélkedőkkel, s esetenként külföldi hírekkel már némi választékot kínálhatott az 1957-ben elindított, eleinte a Magyar Rádió főosztályaként működő Magyar Televízió. Ebben az időszakban a készülékek kis száma miatt a tv-tulajdonosok lakásában esténként sokszor a szomszédok is megtekintették a műsort, nem egyszer tucatnyian.)

Orvosi ellátást azonban a dolgozók ekkoriban nem kaptak a helyszínen, a betegek Harkányba gyalogoltak át vizsgálatra.



▷ A község májusi elsejei ünnepsége a lengyárban. Balról a harmadik az álló sorban Németh Rózsa. A kép tetején jobbról a második Szabó Géza iskolaigazgató



◁ A tisztornás daruval. Balról jobbra: Dudók Sándor, Csáki Gusztáv, Ábrahám Sándor, Jakab András. A vezetőfülkében Csáki Ágnes ül.

A magyar termelőket sújtó aszály és az ezzel járó terméskiesés miatt 1968-ban átszervezésekre kényszerült a Drávaszabolcsi Lengyár. A szezont 290 dolgozóval indító vállalat majd egy évre leállította az idényben ötven főre tervezett bővítést. A gondtalan működéshez szükséges százezer mázsányi „gubós lenkórónak” alig több mint a fele, 53 000 mázsa állt rendelkezésükre, ám ehhez is be kellett vetniük tartalékaikat. A feldolgozás ütemét lassították, egyes feladatokat belső létszámukkal oldottak meg. Az értékesítés terén arra számítottak, hogy „a már ismert osztrák cég idén is elvisz vagy 100 tonna lenkócot” — ahogy a megyei napilap cikke fogalmazott.

Gondok nem csak a község, hanem egész Baranya iparában is jelentkeztek ekkortájt. dr. Zala György 1971-ben megjelent elemzésében, amely *A gazdasági növekedés és a társadalmi fejlődés egyes területi problémái Baranya megyében* címet viselte, a térség egyik fő gondjaként a területi szétaprózottságot említette. Drávaszabolcson ekkoriban — szemben Harkány és Siklós közvetlen környezetével — csökkent a lakosságszám. A joggal ipari megyének nevezett, a nemzeti jövedelem termelésében az országos átlagnál többet nyújtó Baranya azonban már ekkor is főként Pécs és Komló térségére koncentrált. A község a megye határ menti térségével együtt a fejlődésben elmaradó, depressziós zónába tartozott.

Az 1971-es év későn beérő, ám jó minőségű lent eredményezett. Augusztus közepére már 87 000 mázsát vásároltak fel a gubós lenből a Lenfonó és Szövőipari Vállalat Drávaszabolcsi Lengyárában. A *Dunántúli Napló* írásában a feldolgozás korabeli lépéseit is végigkövethették az olvasók. A lengubózó gép különválasztotta a szárat és a magot. A 80 000 mázsányi alapanyagból különválasztott, 12 000 mázsa magból a Növényolajipari Vállalat állított elő lenolajat. Az említett

magmennyiségért 8,4 millió forintot fizettek a drávaszabolcsi üzemnek. A gubóból 6400 mázsa polyva (pelyva) keletkezett, ami takarmányként hasznosítottak, és 190 000 forint bevételt értek el vele. A legubózott lencsákat kévékbe kötötték, amikre a mérlegelés után a tíz, két és fél méter mélységű áztatómedence egyikének harmincfokos vize várt. A medencékben anaerob, oxigén híján is funkcionáló, a lencsál fás részében lévő pektint lebontó baktériumok vették kezelésbe. 52 000 mázsa osztályozott kóróból 41 000 mázsa tömegű len lett az áztatás végére.

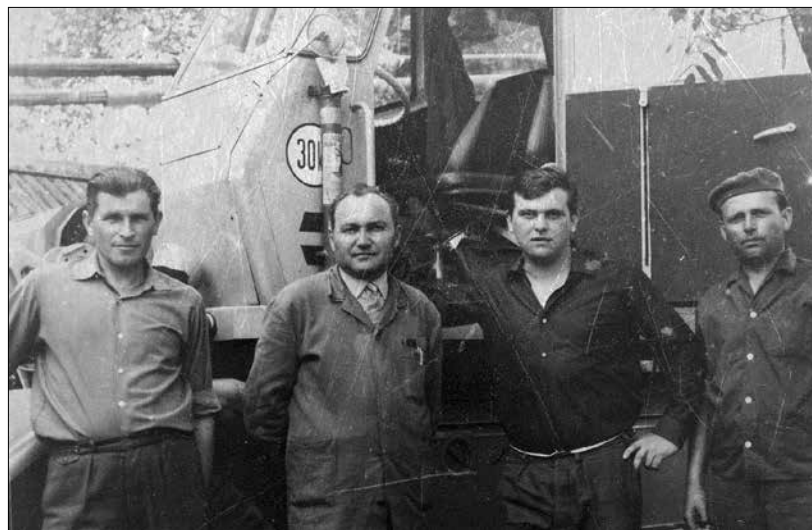
Az öt-hat napig áztatott lent kézi erővel, „szorgos asszonykezek” közreműködésével „sátrazták” a szárítás idejére. A megszáradt lent kazlakba rakták és idővel feldolgozták. A megmaradt fás részeket a törőgéppel összezúzták, és a keletkező pozdorját a tilolóban eltávolították. Továbbra sem készült el tehát a pozdorjalemezgyár, egyedül fűtésre, főzésre használták a nap mint nap dombnyi mennyiségben keletkező mellékterméket. . . Összesen 3300 mázsa tilolt lencsál és 6000 mázsa lenkóc volt a munka eredménye, amit 19,8 millió forintért adtak el. A gyártási folyamat végtermékei, a „lenszőke fonatok” a gyárból a fonodába utaztak, ahol vászon, ruhaszövet készült belőle.

A nyolcvanezer mázsa anyag feldolgozásával majd harmincmillió forintos árbevételt értek el összesen.

Romló feltételek, gyenge eredmény

1971-ben 221-en dolgoztak a gyárban, de közel kétszer ennyinek, négyszáz főnek tudtak volna munkát adni. Az átlagkereset „nem túl sok”, viszont a munka továbbra is nagyon megterhelő volt. Egyértelműen ők voltak a legmegbecsültebb munkások. Kicsi, az öszvér egyedül a szökés lehetőségének gyakori kihasználásában bízhatott – sajátos jutalomként. A „lóvasút” tehát még ekkor is megvolt.

A gazdasági gondok megoldását újra a központosításban, a még nagyobb vállalatok életre hívásában találta meg a korabeli párt- és egyben állami vezetés. 1973-ban a Rostkikészítő Vállalat



▷ Kendergyári dolgozók: Kiss Lajos, Vörös József igazgató, Begovác Tibor és Ábrahám Sándor

latat beolvadt a Lenfonó és Szövőipari Vállalatba, így az utóbbi cég vált a drávaszabolcsi lengyár üzemeltetőjévé, amely az évtized végén már a Buda-flax nevet használta. Az ekkortájt 297 fővel termelő gyáregységben kétmilliósi beruházással új lenpozdorjaprés-üzemrészt építettek, és gépi daruzásra váltottak az áztatóknál. Az évente keletkező 4-500 tonnányi préselt pozdorját a komáromi bútorlapüzem használta fel.

A lengyár teljes létszáma 252 fő volt 1975-ben, a jövedelmek évi 27 000 forint körül alakultak, de a szocializmus jellemzőjeként a munkások valamivel jobban kerestek az adminisztratív területen dolgozóknál. 69 000 mázsa lenkórót gubóztak le ebben az esztendőben – Pincehelyen és Attalán. A három műszakban dolgozó munkásokat busszal szállították a gyárba 1976-ban. Ekkor épült bálarakta a pozdorjaprés üzemhez, és megszűnt az állati vontatás. Sokat fejlődtek a szociális létesítmények, felújították a belső utakat. Hat-hat fős szállást építettek az ezt igénybe vevő dolgozóknak. Összesen 31 vállalati bérlakást emeltek a lengyár dolgozóinak.

Újabb hat év múlva ismét hírt adott a Baranya megyei napilap a lengyárról. Ekkor már a korábban is ott dolgozó Vörös József igazgatta a gyárat. A cikk alcíme beszédesen foglalja össze a vállalat gondjait: „A tavalyinál mérsékeltabb átlaghozamok”, „Munkaerőhiány – gépesítés.” A drávaszabolcsi gyárnak Baranyában és Tolnában 1500 hektáron termesztettek lent 1977-ben, nagyjából 1:2 arányban. A májusi, „aranyat érő” eső elmaradásával az átlaghozamok húsz százalékkal csökkentek. A gyárat ekkor 65 000 mázsa kapacitásúként mutatták be, ami több volt az adott esztendőben várható termésnél, de az egy évvel korábban fölvásárolt 71 000 mázsányi alapanyag tartalékából a szükséges mértékben kiegészíthették.

A munkaerőhiány, ami szinte kezdettől végigkísérte a szocialista időket, ekkor is jellemző volt. A feldolgozás és a belső anyagmozgatás gépesítésével segítettek valamelyest e gondon. A kötözés részbeni gépesítésével, a gubózó üzem francia bálázógépének beállításával 1977-ben tovább csökkentették az élőmunka-igényt. A munkaerő megtartását segítette, hogy júliustól bevezették a második műszak 20%-os pótlékát. Az éjszakai műszakban dolgozók korábban már kaptak – ma már ismeretlen mértékű – többletjuttatást, de azt megvonták. Számukra a 40%-os éjszakai pótlék egyértelműen jobb fizetést hozott.

„Lejebb egy csoport cigány »sátoroz«: a medencéből kikerült kévék felállítva száradnak sátorhoz hasonló alakzatban, a »sátor« belseje nedves, ki kell fordítani, hogy ott is érje a levegő. Többnyire cigányasszonyok, -lányok hajladoznak a kévék fölött, férfi csak mutatóban akad köztük; egy-két iskolás korú fiú és a művezető: Marci bácsi. Ahogy figyelem, az ő munkája inkább olyan távoli felügyeletből áll, a havi háromezer forintját azért kapja, mert embereket toboroz és összetartja őket; tavaly huszonegy sátorozót hozott, idén már csak tizennégyet, és ezekből is sok elszökne, reggelenként végig kell járni utánuk a falut, és költségetni őket: gyertek már dolgozni.

— Mi a baj? Keveset keresnek?

— Keresnek ezek négyezer forint fölött, de sokallják a tíz-tizenkét órás műszakokat meg a bent hagyott szabad szombatokat.

Én valaha még eljártam a gazdákhöz, és ingyen dolgoztam egy-két napot, hogy majd az aratásra biztos felvegyenek, de ma sok a munka, és mindenütt jól fizetnek, ez rontja meg a cigánynépet is. Elmehetnek a térszbe borsót szedni, egy kilóért három forintot kapnak, egy szorgalmasabb nő reggeltől estig leszed másfél mázsát, rögtön kifizetik neki – és ráadásul másutt megvan a bejelentett állása, csak betegállományba véteti magát. Vagy vesszőt fonnak, egy semmi kis kosárért megkapnak harminc-negyven forintot.”

Moldova György: Szent tehén
(A hetvenes évek végének állapotáról.)



△ A lengyár végnapjairól írt 1979-ben a megyei napilap. A Szellőző Művek végül visszalépett

nem lesz düledező kísértetkastély, átveszi és berendezkedik benne másik cég, új munkalehetőséget kínálva a környékbelieknek. Tevékenységcseréről van tehát szó, ami például a két világháború között sokkal gyakoribb volt, és nem számított rendhagyó eseménynek.” Roszmájúság talán a szerzőtől, de meg kell állapítani: eddig a tőkések által folytatott gyakorlat nem igazán szolgált döntések alapjául a szocializmusban. Talán ezekben az időkben született a találós kérdésbe rejtett vicc: Mi a különbség a létező és a működő szocializmus között? Nos, az, hogy a létező nem működik, és a működő nem létezik. . .

A tréfa éppúgy tömören összegezte a drávaszabolcsi lengyár háború utáni évtizedeinek történetét, ahogy az országét is.

Utóhang: a Mezőgép és a Drávafém

December közepére született meg az egyezség a MEZŐGÉP Tröszttel a lengyár átvételéről. Az új tulajdonos, a MEZŐGÉP Cserkút 15-20 000 000 forintot szánt a már leszerelt és „meglehetősen elhanyagolt” gyár tatarozására. Az akkorra megmaradt 130 dolgozónak munkát ígértek és átképzéseket szerveztek helyben és a MEZŐGÉP villányi telepén. Az átképzést, az új munkáltatót a *Népszava* szóhasználatával „több hetes meggyőző munka eredményeképp” vállalták. . . Végül hetvenen szánták rá magukat az új munkára.

1980 márciusában negyvenötén már panelházakba szánt alumíniumlemez szellőztetőket gyártottak a gyárban. A száznegyven dolgozóból harmincötön katonaiidejüket töltötték (a kötelező bevonulás időszakát éltük) vagy gyermeküket nevelték – korabeli kifejezéssel gyesen voltak.

A többi munkás január elejétől a beruházáson munkálkodott. Feladataik közé tartozott műhelyek kialakítása, rendbe hozták a szociális épületeket, a belső utakat, korszerűsítették az energiaellátást. Ekkor – gyakorlatilag ingyenmunkával, úgynevezett „kommunista műszak” keretében – kerítették be a gyárat, elválasztva a termelő üzemet a volt lengyári szolgálati épületektől. A gyár környékét a Bólyi Mezőgazdasági Kombinát tette rendbe, „felszedve a kisvasút kacskaringós sineit”.

A mindezekről tudósító *Új Dunántúli Naplós* cikk megemlékezett az első üzemi nőnapról is, amit megelőzően harmincöt, nagyrészt nődolgozó végezte el a hegesztőtanfolyamot. Vicencz

Az átszervezések sem tüntették el a szocialista ipar problémáit, így a hetvenes évek végére újra a gazdaságtalan működés miatt gomolyogtak sötét fellegek a kétszáz fős, veszteséggel működő üzem fölött. A gazdaságélénkítés új varázsszere a gyárbezárás lett. A Buda-flax „szigorú önvizsgálatot tartott”, és 1979-re jutott el a drávaszabolcsi üzem kapcsán a megállapításig: „... a gazdaságtalanul termelő és reménytelen jövőjű üzemeket be kell csukni (. . .).” A megyei napilap szeptember 9-i cikke a címben megfogalmazott kérdéstől (Az első áldozat?) eljutott a nemleges válaszig, felsorolva számos már bezárt gyárat.

Az indoklás nagyon eltért a hősi szocialista idők nézeteitől. „Drávaszabolcs (. . .) tulajdonképpen nem is áldozat, hiszen a lengyárból

Ottó villányi gyáregységvezető jobb teljesítményre, míg a dolgozók emelkedő bérekre számítottak a jövőbe tekintve.

Megyeszerte érdeklődtek a drávaszabolcsi fejlemények iránt, az év közepén a megyei napilap ismét beszámolt az átalakításról. A munka ekkor egy 1500 négyzetméteres üzemcsarnokban zajlott. Kóródi János üzemvezetővel együtt hatan irányították ekkor a gyáregységet és száz ember munkáját. Az elkészült öt köbméteres alumínium szállítótartályokra volt kereslet, viszont a panelházakhoz használt szellőzőidomokra kevés vásárló akadt. Gondot elsősorban a vasas szakemberek és az alapanyag hiánya jelentett. Ekkor még épült a nagyobb üzemcsarnok és több kiszolgálórészleg.

A következő években lassanként növekedett az árbevétel és a dolgozók jövedelme. A korabeli elvárásoknak megfelelően a dolgozók nagyobbik része öt szocialista brigádba szerveződött. 1984-ben önállósult a Mezőgép drávaszabolcsi üzeme. Ekkor alakult meg két gmk, vagyis gazdasági munkaközösség a legjobbnak tartott szakmunkásokból. Ők havonta 1200 órányi többlettel járultak



◁ Napjainkban a lengyár mégis „düledező kísértetkastély”

hozzá a termeléshez. Ezt a sajátos polgári jogi társaságot két évvel korábban iktatták törvénybe, mint kisvállalkozási formát.

A következő négy évben a 32 milliós árbevétel 78 millióra emelkedett, míg a hárommilliós nyereség megduplázódott. Az itt dolgozó 120, felerészben harminc évnél fiatalabb ember éves átlagkeresete 56 000 forintról 72 800 forintra emelkedett. Egyes teherautók légfékhengereit kizárólag itt forgácsolták az országban. Egyedi acélszerkezeteket, különféle tartályokat, házgyári szellőztetőket gyártottak, dolgoztak a németországi központú, Lurgi világcégnek. Még egy magyar építész indiai hőerőműbe is készítettek egy ötventonnás légkompenzátort.

Aztán a Mezőgép sikerei is véget értek. 1991 októberében alakult meg az utolsó cég, amely a hajdani lengyár területén működött. Az utoljára 61 főt foglalkoztató Drávafém Kft. 1994-ben szűnt meg felszámolással. Az 1995-től ugyancsak itt működtetett Dr. Gyimothy és Ellinghaus Tartályjárműgyártó Kft. 1997-ben jutott a felszámolás sorsára. A kendergyár szellemvárossá alakult. . .

„...azt hittük, kicsi helyen vagyunk”

► A második világháború harcai

Drávaszabolcs és környékének második világháborús története egy klasszikus regény vonalvezetéséhez mérhető, ahogyan a kezdeti békés hétköznapokat felváltja a rideg valóság, miközben a szereplők saját sorsuk mind mélyebb bugyraiba szállnak alá. Egy kis település jellemzőinek, földrajzi fekvésének és a háborús évek múlásának következményeit Csöme Lajosné visszaemlékezése a maga egyszerűségével foglalta össze, miszerint: „... a kirobbant háború mind közelebb ért hozzánk, azt hittük, kicsi helyen vagyunk, és nem gondoltuk, hogy a határátkelő, a Dráva-híd közelsége miatt lakóhelyünk és környéke nagy harcok színtere lesz.”

A háborút és a harcokat a falu lakóinak kezdetben csak az idősek első világháborús élménybeszámolói, az európai német hadműveletekről szóló híradások jelentették. A folyótól délre fekvő, szomszédos Jugoszlávia 1941. áprilisi német lerohanásával már a helyiek is megérezhették a mindennapi híradásokban szereplő harcok közelségét. A Harkány és Donji Miholjac között húzódó,



◁ A felrobbantott híd a magyar oldal felől

▷ A híd megmaradt darabján összegyűlt drávaszabolcsiak szemlélik a pusztítást



Drávaszabolcsnak is jelentőséget biztosító közút és a vasútvonal, a Dráva folyónak a területvédelemben játszott szerepe évről évre közelebb hozta a háborút. 1941 tavaszán még csak a felszín látszott. Csatamozgások, tapintható feszültség, a határvadász őrök felkészülése, a híd magyar oldalának aláaknázása és a délre vezető út műszaki lezárásának előkészítése.

A jugoszláv területek 1941. április 6-i német megszállásával egy időben, virágvasárnapon a horvátok felrobbantották a híd déli oldalát. [Az akkor gyermek Ábrahám Sándor az idősebbektől úgy tudja, a drávaszabolcsi Karácsi János nevű katona vágta el a magyar oldalon elhelyezett töltetek gyújtószinórait — ezért nem robbant fel teljesen a létesítmény. — A szerk.] A német támadás megindulásával egyidejűleg a környékbeli határvadászokat riadóztatták, és megbízták a folyón való átkeléssel, a német csapatokkal történő kapcsolatfelvétellel. A kémesi őrön szolgáló Varga Antal, drávapalkonyai lakos így emlékezett vissza a napra: „... *nagypénteken este voltam szolgálatban, két térsenfi levelet. Mikor hazaértem, éppen csak lefeküdtem, riadóztattak. Mindenki kapott a 40 éves töltény mellé még 80-at, és 4 kézigrándót. Kocsin vittük a csónakot a Dráváig. Mikor átkeltünk, heves hőzúgás sűrűt végig a folyón, még örültünk is, hogy ettől nem látnak bennünket [a jugoszláv határőrök]. Mikor átértünk, átvizsgáltuk a laktanyát, s a nyomok gyors távozásáról árulkodtak: a tűzhelyen még ott volt az odakészített tojás és burgonya. Megvártuk, míg a németek jöttek, és felvettük velük a kapcsolatot.*”

A rövid háborús epizód után az 1942-es és az 1943-as esztendőket csendesebbnek ígértek. Magyarország hadba lépése, a Szovjetunió elleni műveletek megindulása, a doni áttörés és a védekező harcok mind közelebb és közelebb húzták a harcok peremvonalát hazánkhoz. A helyiek továbbra is a híradásokból, a besorozott lakosok frontról hazaküldött zöld tábori leveleiből, a szabadságos katonák elbeszéléseiből, az egyre gyakoribb gyászjelentésekből, a bombázástól való félelmükben a városból kitelepülők megérkezéséből érezhették a sorsfordító, majd Drávaszabolcs szempontjából tragikussá váló 1944 végi és 1945 eleji hónapok közeledtét.

Németország 1944 tavaszán, hogy megakadályozza a háborúból történő kiválásban, katonailag megszállta Magyarországot. Az 1944. március 19-i események egyik epizódjaként a Drávától délre állomásozó német csapatok gumicsónakokon, pontonokon és más vízi járműveken, ellenállás nélkül keltek át a folyón, majd leszerelték a magyar őrök telefonját. A békés megszállásnak és

a csapatok vonulásának a gyerekek örülhettek a legjobban, amire Dani Lajos így emlékezett vissza: „... *az átkelést magam is láttam, mert a falu fölött alacsonyan egy repülőgép húzott el, és az a hír terjedt, hogy a falu végén leszállt. Mi gyerekek elkezdünk futni, látni a csodát, de a hír nem volt igaz. Ezután elmentünk a roncs hídig, és azt láttuk, hogy már javában folyik az átkelés. A híd felüljárójára felmehettünk és a hídfőtől néztük végig, mi történik.*”

A német megszállást követően, részben annak következményeként a szövetséges légierő 1944. április 3-án hajtotta végre első bombatámadását Budapest ellen, amit november végéig az ország több célpontja ellen intézett további támadások követtek. A dél-olasz területekről startoló több száz bombázóból és kísérő vadászból álló kötelékek útjuk során szinte vonalzóként használták a Duna vonalát, amire Eszék–Baja légterében fordultak rá. A korábbi évek magyar és német csatamozgásai után ez volt az első alkalom, hogy a drávaszabolcsi és környékbeli lakosok megérezhették az addig csak hírből ismert háború közelségét és az ország hadszíntérre válását. Az 1944 nyarától tapintható változást Csöme Lajosné így foglalta össze: „... *addig csak a nagy magasságban csapatosan vonuló repülőgépek zúgásától féltünk, ezek azonban csak ezüsthéjű, fecsenagyságú madaraknak látszottak. 1943 őszén, telén csak a háború rossz hírei terjengtek, 1944 nyara pedig már a félelem nyara volt. Jugoszláviából a Dráva-hídon át éjjel-nappal áradt a menekültek tömege. Amit tudtak, lovas kocsira pakoltak, az állatokat (teheneket, borjakat) vonszolva, vége nem volt a menekülteknek, akik németek voltak és az ország belseje felé igyekeztek.*”

Az 1944. augusztusi sikeres román áttámadást követően a támadó szovjet csapatok déli irányból megkerülték a Kárpátok vonalán húzódó magyar erődítéseket, majd délről-délkeletről átlépték a trianoni határokat, és Magyarország 1944 szeptemberétől 1945 áprilisáig hadszíntérre vált. Az alföldi harcokkal párhuzamosan megkezdődött a Duna és a Dráva vonalának megerősítése, amiben munkaszolgálatosok és helyi lakosok egyaránt részt vettek. Épültek a lövészárkok, a fa-föld óvóhelyek, a műszaki csapatok előkészítették a baranyai hidakat és utakat a felrobbantásukhoz. A szovjet támadás irányának középpontjában Budapest (és Bécs) állt, ezért a nyugati irányú hadművele-

▽ A drávaszabolcsi csatát hősiesség küzdelemként ábrázoló festmény. A képet az 1. bolgár hadsereg propagandaszázada készítette a terepen



tekhez több ponton, így először Kiskőszegnél, majd a Mohács–Baja-szakaszon átkeltek a Dunán, és hídfőt foglaltak a folyó nyugati oldalán. A novemberi szovjet átkelés hatására a német és a magyar csapatok és csapattörédek nyugati-északnyugati irányba vonultak vissza.

A harcok hetek alatt végigsöpörtek Baranyán, és úgy tűnhetett, Drávaszabolcs és környéke a szórványos lövöldözés és gránátbecsapódás ellenére könnyen túljut a háború megpróbáltatásain. A gyorsan zajló eseményekről Csöme Lajosné így emlékezett meg: „November közepén már az ágyúk dörgése is hallatszott. Mentettük, amit tudtunk, a lakosság idő előtt levágta a hízó-állatokat, így még nagyobb esélyt adva arra, hogy a katonaság felpakolja és elvigye.” Dani Lajos is tanúja volt, ahogy „Siklós és Harkány irányából naponként erősödött az ágyúdörgés, ami a harcok közeledtét jelezte. A nagy esőzések következtében az utca egy sártengerre vált. (...) Délután én is a kertünk végéből néztem, hogyan vonulnak motorkerékpárokon és terepjáró autók. (...) Utánuk érkezett meg a romboló különítmény, hogy felrobbantsák a környező hidakat. Ez csak részben sikerült.” Csöme Lajosné emlékei szerint: „az első orosz akna belövése december 1-jén volt, a délutáni órákban. A házunk összes ablaka kitört, abrosszal, tollas fejpárnákkal kellett beszegezni a hideg miatt. Mivel Drávapalkonya felé még köves út nem volt, a front pedig abba az irányba haladt, a németek, oroszok az ágyúikat az utcánkban is csak lovakkal tudták húzatni a házak tövében, mert a sok esőzés miatt a sár félméteres volt az út közepén. (...) Mi a házból a kerti bunkerbe zsúfolódtunk be. Egész délután és éjszaka robbantak a lövedékek körülöttünk, némelyik oly közel, hogy a füstje a bunkerbe hatolt. Mi gyermekek apánk, anyánk köré húzódtunk. Anyánkat kérte mindenki, hogy imádkozzon hangosan és folyamatosan, mert itt senki nem marad életben, ha csak a Mindenható Isten meg nem kegyelmez nekünk. Hajnal felé csendesedett, távolodott a front. Virradatkor egy orosz katona emelte fel a bunker deszkanyílását, német katonát keresve. Nekünk nagyon idegenek voltak az orosz katonák, a beszédük is, és féltünk is tőlük, csak annak örültünk, hogy vége a háborúnak, legalábbis a mi falunkban – de tévedtünk.”

▽ Zsákmányolt német páncél-vadász



◁ A Drávaszabolcson folyt elkeseredett harcok nyomán hívták a szovjet katonák „Kis-Sztálingrádnak” a települést és környékét. A felvétel eredetileg propagandakép, de jól érzékelteti a katonák elé táruló látványt

[Tragédiává alakult az oroszok megérkezése Kiss József családjában, aki *Az ekeszarvtól a katedráig* című írásában így örökölte meg a novemberi napokat: „Azon a november végi estén, amelyen a németek már elhagyták a falut, még bejött hozzánk egy német katona, aki odahozta a tisztjének bizonyos katonai felszereléseit. Szüleim mondták neki, hogy már elmentek a németek, de ő azt felelte, hogy a zászlós úr ezt az éjszakát még itt tölti. Azzal letette az asztalra a felszerelési tárgyakat.

Azonban valamikor az éjszaka folyamán nem a német tiszt jött, hanem az oroszok érkeztek meg. A német tiszt tárgyait látva azt hitték, hogy édesapánk (ifjabb Kiss János) valami partizán tevékenységet folytatott. Elkísérték az orosz parancsnokságra, ahol kihallgatták. Édesanyámnak, aki követte őt, mondták, hogy hozzon valakit, aki jótáll a férjéért. (...) A pincében találta meg Sólyom Lajos helyettes bírót. Azonban a falu első emberét a felesége nem engedte, hogy – a még zajló lövöldözés miatt – kijöjjön a pincéből.

Egy pár napig nem tudtunk semmit. A harcok végeztével kirendelték a falusi embereket, hogy temessék el az elesett német és orosz katonákat. Ekkor találták meg halva drága jó édesapánkat.” Hasonló körülmények között halt meg ugyanekkor Baksa Lajos, decemberben pedig gránátszilánk sebezte halálra Szabó Erzsébetet. — A szerk.]

Az 1944. novemberi és decemberi gyors eseménysorozat csupán nyitánya volt az 1945 tavaszi, Drávaszabolcs környéki hídfőharcoknak. A települést decemberben először szovjet katonák szállták meg. Nyomukban megérkeztek, majd rövid idő után továbbvonultak a szedett-vedett jugoszláv partizáncsapatok, 1945 januárjában pedig bolgár alakulatok rendezkedtek be a Drávától északra fekvő településeken. A nélkülözés hónapjaiban, amikor katonák tömegeit kellett elszállásolni a helyi lakosoknak, közben túrni a visszaéléseket és a fosztogatásokat, tovább folyt Drávaszabolcs és környékének megerősítése és a védelemre történő felkészítése. A pár hónappal korábban kialakított magyar védműveket a bevonuló szovjetek, majd az őket felváltó szövetséges bolgár alakulatok bővítették. A települést körkörös védelemre rendezték

▷ Szovjet katonák
szemlélik a
zsákmányolt német
páncélvadászt



be, délről és keletről tankcsapdák, géppuskafészek, gyalogsági árkok és más erősítési elemek uralták a tájat.

Nem volt önmagáért való a készülődés. A Dunántúl nyugati felén és a Balkánon német és magyar csapatok állomásoztak, és 1945 elején két sikertelen próbálkozást hajtottak végre a főváros és a szovjetek által megszállt területek visszafoglalására. A harmadik, márciusi ellentámadást három irányból mérték: a Balaton és a Velencei-tó körzetéből, a somogyi hadszíntér középső részén Kaposvár irányába; míg a harmadik kisegítő támadásnak („Erdei ördög” fedőnéven) a Drávától délre fekvő Donji Miholjac és Valpovo körzetéből kellett kiindulnia északi irányba. A déli támadás sikere esetén visszafoglalta volna Pécsét és Baját, valamint elvágta volna a Dunántúlon állomásozó szovjetek és szövetséges csapataik egyik utánpótlási vonalát.

A települést már 1945. február 14-én kiürítette a bolgár haderő, és hivatalosan 5-10 házanként egy-egy 55 évnél idősebb férfi maradhatott vissza vigyázni az értékekre. A szovjet parancsot sem mindig tartották be, volt, aki életét kockáztatva visszaszökött, vagy fertőző betegsége miatt nem hagyhatta el a községét.

A támadás 1945. március 6-án érkezett el. Egyik fő irányában, a Donji Miholjac–Harkány-vonal mentén helyezkedett el Drávaszabolcs és vált a két hétig tartó, a környező településeket is földig romboló összecsapások helyszínévé. Partraszállásukat követően a német csapatok több irányba próbálták továbbvinni az előző napok kezdeti sikereit, de Harkányt nem tudták elfoglalni. Ezért fokozatosan védelemre rendezkedtek be a megszállt településeken és tanyákon. A szemben álló bolgárokat kivetették állásaikból, akik súlyos veszteségeket szenvedtek. Ezt követően a bolgár tarta-léknak – jelentős szovjet támogatással – egyrészt sikerült megakadályoznia a német hídfő további kiszélesítését, másrészt egy alig ötször tíz kilométeres területen kellett komoly áldozatokkal járó harcot vívnia, mielőtt a német csapatok visszavonultak a Drávától délre fekvő kiindulási állásaikba.

Jordan Hrisztov Kiradzsijiski bolgár tüzértiszt így emlékezett vissza a támadás megindulására és a német csapatok hajnali folyami átkelésére: „...hirtelen tüzérségi tűzre ébredtünk. Nem sokkal

múlhatott éjfél. (...) Csengett a telefon a drávapalkonyai parancsnokságon. A figyelők jelentették a Dráva partjáról, hogy a németek megkezdtek a csendes átkelést a Dráván. ... Szétlőtték a telefonkábélünket, megszakadt minden összeköttetés. Kiszaladtunk a parancsnokságról a szabadba, ahol megdöbbentő kép tárult elénk. Hatalmas robbanások kíséretében rakéták százai, ezrei röpködtek a levegőben. Pokoli tűzijáték volt. (...) Körülöttünk ablakok törtek és háztetők repültek a levegőbe.” A reggeli órára már a Drávától pár kilométerre északra, a Drávapalkonyától keletre fekvő állásban lévő tüze-
reket is elérte a támadás. „Híradósaink az összeköttetést közben helyreállították és a főparancsnokságtól parancsot kaptunk: A tüzérség alacsony tüzet adjon! Amikor a németek megközelítettek bennünket, alacsony tüzzel kezdtük el őket lőni. Láttuk a levegőben röpködni az ellenséges katonák végtagjait: ugyanúgy röpködtek, mint előbb a drávapalkonyai háztetők. Késé-
gbe esve földre vetették magukat, elkeseredetten harcoltak. Ahhoz, hogy elfoglalhassák a Tenkest reggel nyolc órára, és délre Pécsre érkezzenek, túl kellett volna jutniuk rajtunk.”

A németek hajnalra öt helyen szálltak partra a drávaszabolcsi híd romjaitól nyugatra, és beke-
rítették, majd elfoglalták Drávaszabolcsot. A visszavonuló bolgár katonákat és a támadó csapo-
kat a bolgár védelem második vonalában, Harkánytól délre sikerült megállítania az oroszoknak. A németek a falutól északkeletre lévő „hosszúerdőben” és a településen rendezkedtek be. Először a keleti, majd a nyugati irányból sikertelenül próbálták átkarolni a bolgár védelmet. Daszkalov Hriszto bolgár elhárító tiszt Gordisára ment le, hogy a kaotikus helyzetben a német támadásról és a saját csapatok helyzete felől tájékozódjon. Elbeszélése szerint: „...újabb feladatot kaptam, egységeből kiválasztott pár emberrel Matty községen át Gordisára kellett mennem, hogy a had-
osztály-parancsnokság és a Gordisán harcoló egységek parancsnokával kapcsolatot hozzak létre. Az este Gordisán ért, ahol drámai harcok folytak. A német egységek több irányból támadták a települést hatalmas túlerővel, aminek következtében a községet védő csapataink kénytelenek voltak az éjszaka
folyamán a második vonalban lévő védőállásaikat elfoglalni. Úgy éreztem, ez lesz életem utolsó ütközete. A Matty–Siklós közötti erdők alatt állást foglaló tüze-
rektől telefonértesítést kaptunk, hogy



◁ A bolgár
páncélos osztály
Szödöny-
majort támadja
1945. március 9-én.
Az ellenséges tűz
elől a páncélosok
mögött keresett
fedezéket a
gyalogság. A majort
védő németek
12 támadást vertek
vissza, mielőtt
elfoglalták állásaikat



a német egységek balszárnnyunkon áttörve Gordisa és Matty között elfoglalták az országutat. Visszavonulásunkra csak egy lehetőség maradt: keresztüljutni a német egységeken, Siklós irányába.”

A német támadások sikertelenségével egyidejűleg a bolgárok tartósabb településvédelemre rendezkedtek be, hogy ezzel is jelentősebb csapategységeket kössenek le: a Drávától északra kialakult, alig ötször tíz kilométeres terület védelme a korábban épített és tovább erősített védművekre, természeti adottságokra, így a holtágakra, vizenyős területekre, csatornákra, töltésekre alapult. A körkörös

védelemre berendezkedett Drávacséhi, Drávapalkonya és – kiemelt jelentősége miatt – Drávaszabolcs meghatározó szerepet töltött be. Hasonló jelentőséggel bírt a folyótól északra a csatornák és árvízi töltések védelmére támaszkodó Dázsöny-major a jobb és a „kerekerdő” a bal szárnnyakon, valamint hídfő legészakiabb pontja, a harcokban és ellentámadásokban tizenkétszer gazdát cserélt Szödöny-major. Az első jelentősebb, német gyártású, de bolgár harcokcsikkal végrehajtott támadás is Drávaszabolcs ellen irányult a harkány–donji miholjaci út mentén. Az akció sikere esetén a bolgárok kettévágták volna a német hídfőt, de már az első napokban beleütköztek az erős német védelembe. Petar Hadzsiivanov ezredes Harkányból érkezett a falu határába és írta le a látványt. „A légierő már reggel óta támadta az ellenséget, különösen Drávaszabolcsnál. Az ellenlökés akkor kezdődött, amikor 200–300 méterre megközelítettük a zászlóaljait. . . A harcokcsikk elhagyták kiindulási állásaikat és lövegekkel tüzet nyitva megindultak előre. Azt vártam, hogy. . . előrehatolnak, hogy utat törjenek, de nem ez történt. Az ellenségtől mindössze száz méternyire, tökéletesen sík terepen megálltak, és lövegeik, valamint géppuskáik tüzét állóhelyből összpontosították az ellenség tüzelőállásaira. . . Ez azonban ilyen közelről végzetes volt rájuk nézve. Egy perc sem telt el, az egyik harcokcsikkból láng csapott ki, s a fegyverei elhallgattak. Közvetlen közelből egy páncélöklöt talált el. Aztán ugyanilyen módon egy másik harcokcsikk is harc képtelenné tettek. Láttam, hogy a nyílásán át kihúzták belőle az összegezt fiatal harcokcsikk tiszteit, egész arcát vér borította. A többi harcokcsikk. . . visszavonult.”

Az ezt követő hídfőharcban, a támadások és ellentámadások sorában, a település harcban, a bolgár és szovjet tüzérség tűzcsapásaiban elpusztult mindhárom falu temploma, az épületek többsége lakhatatlanná vált. A harcok szünetében a németek által megszállt Drávacséhi egyik „nyugodt” napjára így emlékezett Ábrahám Sándorné: „. . . apámat elvitték a lovakkal ki a temetőbe, hogy segítse a halottakat eltemetni. . . A német katonák szekrényeket vágtak el, meg deszkát kértek, mert annyi idejük még volt, hogy a halottaikat eltemessék, fejét csináljanak. . . Belecsavarták őket a sátorlapjukba, a cédulát rájuk kötötték, és a temetőben sorban eltemették őket. . . Édesapám mindig azt mesélte, hogy »engem az édesanyám sírköve mentett meg«, mert felülről géppuskázták a katonákat; egy se ment el a sírtól, ott imádkoztak, még a sisakot is levették. Apám bebújt a sírkövhöz, az mentette meg.”

A szovjet és bolgár csapaterősítések beérkezésével és a veszteségek növekedésével a hídfőharcok mind kilátástalanabbá váltak mindkét oldalon. Az ostromlott Drávaszabolcsról a leghitelesebb pillanatképeket Frank Lashinsky, egy találat következtében Gordisán lezuhant B–24-es amerikai bombázó géppuskása őrizte meg emlékezetében, aki Drávaszabolcs felett ugrott ki ejtőernyővel a lángoló repülőgépből. Visszaemlékezése szerint: „. . . körbenéztem, hogy hova is kerültem. Szögesdrótkadályok között voltam. 20 yardra [~18 méterre] tőlem lövészárk húzódott. Egy fedetlenfős arc

tűnt fel a mellvéd mögül, a kezével intett, hogy menjek oda hozzá. Az arc eltűnt, ledobtam az ejtőernyőmet és odaszaladtam. Úgy gondoltam, ha nem lőtt, hát megyek. . . Odafutottam hozzá, és begrogtam az árokba. Legelőször annak a katonának a kinyújtott kezét láttam meg, aki az imént engem hívott. Felfordította a tenyerét, és azt mondta: Pistol. Ekkor pillantottam meg a náci sást és a hímzett horogkeresztet a zubbonya bal zsebe felett. Körülbelül még 10 további férfi volt ott uniformisban, puskákkal, felcsatolt szuronyokkal. Kicipzártam a kabátomat és átadtam a 45-ös pisztolyomat. Nem vertek vagy motoztak meg, végimentünk a lövészárkrendszeren, és hátravitték a frontvonalból. Egy fegyveres őrt, akit úgy 16 évesnek tippeltem, továbbvezetett hátrafelé. Beszélt angolul, és azt mondta: »Ha kibírod két hónapig, szabad vagy.« Német katonák vonultak a front felé, elhaladtak mellettünk az út túloldalán. Percekben belül megérkeztünk egy kis fa-föld bunkerhez. Az őrt átadott a bent lévő tisztnak, aki a földön ült és egy kis hordozható, vas tábori asztalkán dolgozott. Intett, hogy üljek le a földre, szemközt vele. 4–5 órán át szinte észre sem vett, úgy el volt foglalva magával. Úgy tűnt, az éjszakát várják, hogy tovább induljunk. . . A sötétség beálltával egy őrt kivezetett a bunkerből. Egy sáros úton mentünk végig. Velünk szemben, a front felé vonuló különböző típusú páncélosok egy csoportja tűnt fel. . . Ahogy elhaladtunk a csoport harmadik tankja mellett, az. . . hirtelen lángokba borult. . . Az őrt kiabált, hogy schnell, schnell, és elfutott a tank közeléből. A lángok mellett csaptak fel, leléptem az útról. Ezzel egy időben az őrt elkezdett gesztikulálni ordítani és mutogatni. Megfordultam, hogy lássam, mire mutat, és szögesdrótot láttam az út mentén, valamint egy kis táblát, rajta egy koponyát, keresztbe tett csontokkal, alatta



△ A Gordisa fölött lelőtt amerikai gép túlélője, Frank Lashinsky 2004-ben ellátogatott a községbe. Hajdani egysége, a 455. Bombázó Csoport lapjában megjelent cikk számolt be az útról: Visszatérés Gordisára

◁ Lashinsky Gordisán Szabó Jánossal, aki a lelőtt B-24-es szárnyának darabjait mutatja a géppuskásnak

a szó felfestve: MINEN. Koromsötét lett, mire elértük a partot, ahol 10-15 katona várakozott. Keresztbe a folyón kötelek voltak kifeszítve, azok segítségével húzták át a csónakokat a túloldalra.”

A német csapatok visszavonulás előtti drávaszabolcsi küzdelmeit Hegelmann hadnagy örökölte meg naplójában: „... az ellenség folytatja nyomását. Mi reménykedve várjuk az éjszaka sötétjét. Csak egy tiszt van mellettem, a többi – elesett. Drávaszabolcs az alegység temetője. Éjszaka kivonulunk a falu északi oldaláról, mivel kevés az emberünk. A szomszédnál, jobbról is, balról is, szintén ádáz harcok dúlnak. Mindenünnen hatalmas a nyomás. . . A három zászlóaljban összesen 150-en vagyunk. Az alegységem 50 főt számlál. Elhagyjuk a községet. Nincs már egyetlen ép ház sem. A falu fele lángokban áll. . .”

A szélsőséges képet festő beszámolók ellenére a németek szervezett visszavonulással hagyták hátra a hídfőt, miután az tarthatatlannak és további védelme időszerűtlennek tűnt. Az elkövetkező napokban Drávapalkonyára és Drávacsehre zúdult a nyomás, amit a németek településharcban és a településekről délre fekvő Feketevíz töltéseiről indított ellentámadásokkal tartottak meg. A töltés a Folyamménöki Hivatal évekkal később készült beszámoló tanulsága szerint is „... teljes hosszúságában futóárkokkal, lövészgödörrel, búvóhelyekkel van teletűzdelve, s számos helyen aknátalálattal megrongálva”. Miután mindkét település elesett, a németek már csak a Dráva folyó part menti sávját tartották, amit a visszavonulás ideje alatt a töltésről fedeztek, és visszavonulásukig a szovjet-bolgár csapatoknak nem sikerült megközelíteniük. Már két hete éjjel és nappal, szünet nélkül folytak a harcok, amikor március 19-én az utolsó német katona is elhagyta a korábban birtokba vett területeket.

A drávaszabolcsi hídfő kis alapterülete ellenére jelentős áldozatokkal járó harcok színtere volt. Mindkét oldal csak nagy veszteségekkel tudott egy-egy települést vagy védőállást visszavenni. Bár a harcok véget értek, a megpróbáltatások még csak most kezdődtek a lakosok számára. Akit nem telepítettek ki 1945 februárjában, azok közül többen csapdába estek, amikor márciusban bevonultak az első német csapatok. A harcok ideje alatt már nem lehetett eldönteni, hogy a hadszíntér melyik oldalán esélyesebb a túlélés. A hídfő területén rekedtek közül többen meghaltak, és osz-



▷ A visszavonuló németeket üldöző bolgár katonák kelnek át a jeges Dráván



◁ A harcok után Gencso Dimitrov bolgár katona emlékfotót készítettett magáról és bajtársáról Drávaszabolcson 1945. március 20-án. A képet 1970-ben személyesen hozta el a romos ház tulajdonosainak, a Kiss családnak

tozniuk kellett a német csapatok sorsában. A pincék rejtekéből csak az éhínség hajtotta ki őket, és igyekeztek túlélni az elkövetkezendő napokat. Március végén, a harcok elültével visszatértek az első emberek eltakarítani a romokat, és április 28-án a hivatalos visszatelepítéseket is engedélyezte az orosz parancsnokság.

Hogy hova lehetett visszatérni, visszaköltözni? A falvak házai, attól függően, hogy a hídfő területén vagy a frontvonalban helyezkedtek-e el, 60-100%-ban rommá váltak. A pusztítás mértéke Drávacsehi, Drávapalkonya, Drávaszabolcs és Matty esetében elérte a 90-100%-ot, míg a környező települések kára 40-50% alatt maradt. Az épületekben keletkező sérüléseknél csak a vagyontárgy-, az élelmiszer- és az élőállat-vesztés volt magasabb. Ezeket hol rekvirálták, erőszakkal elvették a harcoló katonák, vagy egyszerűen megsemmisültek a bombázásokban és a tűzben. A visszatért lakosságot nem kímélték a bolgár katonák sem. Többeket ki akartak végezni azzal az ürüggyel, hogy a harcok alatt támogatták a német katonákat. Drávaszerdahelyről néhány lakost elhurcoltak, máskor 50 embert akartak hadbírószám elé állítani.

Számos hasonló eset mellett az egyik eseményről szólt Ábrahám Sándorné beszámolója, akit bolgár katonák akartak többedmagával kivégezni. „Az imaház mellé állítottak bennünket, hogy most agyonlőnek, de akkora szerencsénk volt, hogy jöttek az oroszok, és nem engedtek agyonlőni. . . Miután elmentek, újra összeszedtek bennünket, és elkísértek egész Kovácsdaiig, mivel nem tudtak összeszámolni. A kovácsdai régi temetőnél ki voltak ásva a sírok, ott is megállítottak. A kocsik hordták a halottakat. . . nekünk meg megnézték, kinek milyen ruhája, cipője van, mert hogy azt vessék le. . . Kálmán bácsi, aki dolgozott hajókon, értette őket, és azt mondta, hogy most itt fognak minket lelőni, mert szerintük mi bűnözők vagyunk. . . Odaállítottak 5-6 embert egy gödörhöz, hogy belelőnek minket. . . Megint szerencsénk volt, mert oroszok jelentek meg, akik nem engedték, hogy lelőjenek bennünket.”

Drávaszabolcs és környékének második világháborús történetében képesnek kell lennünk meglátni az embert, a közösséget, és átlátni szerepe kilátástalanságát egy vészidőszak tükrében.

▷ A Berkecz-
kocsmá a harcok
után



A drávaszabolcsi hídfőben folyó értelmetlen harcok történelmi örvényébe a sors bolgár, szovjet, német, jugoszláv és amerikai katonákat sodort, de a kilátástalanságot már a magyar falvaknak hagyta hátra. Ez mély nyomokat hagyott nem csak a falu, de lakóinak kollektív élettörténetében, meghatározta az egyes családok emlékeztétét. Drávaszabolcs fokozatosan került kapcsolatba a háború borzalmaival az 1941 és 1945 közötti időszakban. A falu történetének e négy évén a drávaszabolcsi hídfő alig két hétig tartó eseményei törésvonalként húzódnak végig, és kihatottak az azt követő évekre. A halottak elföldelésének, a lövészárkok betemetésének időszaka után az újjáépítések, az aknaveszély és az utóbbiakat követő még több felesleges áldozat, vagyis az újra-kezdés évei következtek.



▷ Drávaszabolcs
romfaluvá vált:
az iskola és
a templom
maradványai

Adattár

Az 1767. évi Urbáriumban felsorolt jobbágyok

Daczi Istók Akváj (?), Dömös István, Dömös János, György Ferenc, György Istók, György József, Hitre Samu, Horváth Balázs, Kis Solyom Ferenc, Kis Solyom Istók, Kis Solyom János, Kovács András, Kovács Ferenc, Kovács László, Kovács Miska, Kőrösi György, Nagy György Ferenc, Nagy Solyom András, Nagy Solyom Ferenc, Nagy Solyom Istók, Nagy Solyom Samu, Pandur Ferenc, Solyom Máté, Varga Ferenc, Varga Jakabné, Varga János, Varga József.

„Oskolás gyermekek, leányok 1817-ben”

Daczi József (Jósef), Dávid Zsuzsa (Susa), Dömös Ilona, György Éva, György István, György János, Jaksa Éva, Jaksa János, Katona Eszter, Kis András, Kis Solyom Eszter, Kis Solyom Zsuzsi (Zsusi), Kovács István, Kovács Panni, Kovács Péter, Kőrösi Eszter, Pintér Rozi, Solyom Erzsébet (Erzse), Solyom Eszter, Solyom Márton, Solyom Miklós, Solyom Péter, Solyom Zsófia (Sofi), Szolga János, Törő János, Török Rozália (Rosalia), Varga Istók, Varga Zsófia (Sofi).

Az 1866. évi összeírás névjegyzéke

Kazamér József, Tóth Dávid János, Solyom József, Kiss István, Dömös István, Kőrösi József, ifjú Solyom István, Kiss Sámuel, Daczi Gábor, Daczi András, Kőrösi János, ifjú Dömös János, Tomics András, Kovács Dániel, Ledő Éva, Szava Mátás, Kurucz József, Solyom Rozalia, Daka Dániel, Tar János, Búte János, nagy Solyom István, Molnár Sámuel, Molnár János, Solyom Jánosné, Solyom János, Jaksa János, Varga József, ifjú Varga János, Pintér József, Bada Sámuel, Daka József, Kovács István, Jozsán Mátás, Bathány gróf örökösei (korcsma), Czuni Ferencné, Kovács János, Győr Gábor, Győr Sámuel, Kiss Ferencz, Kiss József, Kovács József, Hitre Sámuelné, Solyom István, ifjú Kovács József, Kovács Sámuel, Kapronczai Andrásné, kis Tóth Jánosné, ifjú Solyom András, Tóth István, Tóth Mihály János, Nagy János, Vajda János, Damján András, öreg Varga János, Győr Péterné, nagy Solyom Péter, Kovács István (megtartva az eredeti írásmódot). Dázsony-pusztán Batthyányi gróf örökösei éltek.

Tanköteles gyermekek az 1885–86-os tanévben.

Vasárnapi iskolások*	Balázs József, Dávid Rozália, Dömös József, Gölle János, Kis János, Sólyom József, Sólyom Lajos, Tar Julianna *A vasárnapi (ismétlő) iskolába a mindennapos iskolába járásra már nem kötelezett gyerekek jártak 15 éves korig, 1868-as népoktatási törvény előírása szerint. Tantárgyaik: az olvasás, az írás, a számtan, a mértan, a történelem, a polgári jogok és kötelességek, az ének és a rajz (nem kötelező jelleggel). Gazdasági és kertészeti gyakorlatot, testgyakorlást is szerveztek számukra.
Első osztály	Jaksa Julianna, Kis Benjámin, Kiss János, Korsós József, Kovács József, Nagy Sólyom János, Schenk Mária, Szaklai József, Szakó József, Tar János, Váradi Mária
Második osztály	Kis János, Teleki János, Peti József, Fehér Rozália, Dömös Julianna
Harmadik osztály	Ábrahám István, György János, Berta Julianna, Sértő Ida, György Rozália, Tar Mária
Negyedik osztály	Gazsi Sándor, Kovács Lajos, Szösz János, Korpás József, Tóth Rozália, Fehér Fáni, Daka Julianna
Ötödik osztály	Jaksa István, Rab István, Szabó Rozália, Kiss Mária, Sólyom Zsófia, György Julianna

Az első világháborúban harcoltak

Ábrahám Sándor; Bagi István; Bakó József; Dávid József; Gergely Sándor; György Dániel; Hanga József; Hir János; Hitre Lajos; Horváth J.; Illich István; Jaksa István; Jaksa Lajos; Kelemen János; Kis Markó J.; Kiss József; Kiss Lajos; Kiss Sólyom Sándor; Kórósi József; Kurucz József; Nagy Sólyom I.; Pál Sándor; Peti Lajos; Rab István; Sólyom András; Sólyom Lajos; Soós János; Szava János; Széll Márton.

Az 1. világháború hősi halottai

Baksa Lajos, Kecskeméti Lajos, Keresztes István, Kiss János, Kovács Lajos, Kun József, Marton István, Selymes János, Sólyom Lajos, Szakó Sándor, Sznopek Ferenc, Varga József



◁ Sólyom Lajos,
Szakó Sándor,
Sznopek Ferenc

A 2. világháború hősi halottai

Baksa Lajos, Csókás András, Csöme János, Deli János, Feller Henrik, György Sándor, Illich István, Jakab Endre, Jakab Ferenc, Jéger József, Kiss János, Kiss Lajos, Kovács Lajos, Megyesi Sándor, Oszlár Béla, Pintér Ferenc, Pintér Ferencné, Sólyom Imre, Sólyom János, Sólyom Lajos, Szabó Erzsébet, Szügyi András, Tar János, Varga György, Viola Imre, Viola István

Eltűntek 1944-ben

B. Kiss Lajos, Borbély Sándor, Csoztor Imre, Győri Árpád, Kovács Ferenc, Ónody Zoltán, Pintér András, Somogyvári József, Vajda János, Varga Frigyes, Varga József

Drávaszabolcsi tanácsi vezetők, polgármesterek, képviselők

Tanácselnökök: Németh Sándor (1950–1956), Simon János (1956–1957); Hanics Sándor (1957–1977), Balogh Antal (1977–1990). Végrehajtó-bizottsági titkárok: Póra István (1950–1966), Gyovai Lajos (1966–1983), Szél Józsefné (1983–1990).

Polgármesterek: Ambach László (f) (1990–1992 és 2000–2006), Maros István (f) (1992–1993), Varga Ferenc (f) (1993–2000), Baráth Attiláné (f) (2006–...).

Jegyzők: Illosfai Péterné dr. Hatvani Judit; dr. Kovács Julianna; Nádoriné dr. Rohi Éva; dr. Németh Lajos; Szél Józsefné dr.; Tamás Gábor, dr. Zsolt Tamás.

A képviselőtestületek összetétele

1990 Csiszár Imre, dr. Falusi István, Maros István, Simon Lajos, Teszárik Sándor, Varga Györgyné (valamennyien függetlenek).

1992 (Időközi önkormányzati választás): Hajnal Péter, Iványi István, Kati János, Kállai Júlia, Kovács Ferenc, Lakatos Lajos, Varga Ferenc (valamennyien függetlenek).

1994 Baráth Attiláné, dr. Falusi István, Kállai Júlia, Maros István, Simon Gyula, Várdaróczi József, Vörös Antal (valamennyien függetlenek).

▷ Baksa Lajos,
Kecskeméti Lajos,
Kovács Lajos,
Marton István

1998 Baráth Attiláné, Csöme Lajos, dr. Falusi István, ifj. Györkő Jenő, Hegyi Gyula, Kállai Júlia, Lőrincz Istvánné (valamennyien függetlenek). *Cigány nemzetiségi önkormányzat*: Gyurgyovics Ibolya (f), Horváth Mihály (Siklói Roma Klub–Siklósvidéki Cigányokért), Jovánovics László (f).

2000 (Időközi önkormányzati választás): Baráth Attiláné, dr. Falusi István, Fábos Imre, ifj. Györkő Jenő, Hegyi Gyula, Lőrincz Istvánné, Maros István (valamennyien függetlenek).

2002 Baráth Attiláné, ifj. Györkő Jenő, Hegyi Gyula, Jakab Istvánné, Lőrincz Istvánné, Maros István, Teszárik Sándor (valamennyien függetlenek). *Cigány nemzetiségi önkormányzat*: Gyurgyovics Ibolya (Siklós és Vidéke Cigányokért Érdekvédelmi Szervezet), Henzler Gyuláné (SVCÉSZ), Jovánovics László (f).

2006 Csoszor Csaba, Györkő Jenő, Hegyi Gyula Ferenc, Horváth József, Jakab Istvánné, Lőrincz Istvánné, Maros István (Dezső) (valamennyien függetlenek). *Cigány nemzetiségi önkormányzat*: Gyurgyovics Ibolya, Jovánovics László, Jovánovics Lászlóné, Katona József, Radáné Balogh Ágnes (valamennyien a Siklós és Vidéke Cigányokért Érdekvédelmi Szervezet jelöltjei).

2010 Hegyi Gyula, Heklerné Eckstein Anita, Solti Dezső, Teleki Lászlóné (valamennyien függetlenek). *Cigány nemzetiségi önkormányzat*: Gyurgyovics Ibolya, Jovánovics Józsefné, Radáné Balogh Ágnes, Szilágyi Tiborné (valamennyien a Lungo Drom jelöltjei).

2014 Fekete Andrea, Vass Szilárd, Solti Dezső, Vörös Antal (valamennyien függetlenek). *Roma önkormányzat*: Horváth Valéria, Szilágyi Tibor, Szilágyiné Bors Livia.

Drávaszabolcsi leviták, rektorok, tanárok és tanítók

(A zárójelben lévő évszámok azt az esztendőket mutatják, amelyből biztos információnk van a személyek drávaszabolcsi munkájáról. Egyes esetekben kizárólag a tanító nevét ismerjük.)

Erős Sándor (1762); Bekessi (Békessi) Mihály (1762); Györfy János (1782); Ujvári Mihály (1827); Barta János (1833); Bagaméri Benő; Csépan János; Varga Péter (1851); Szekeres Károly; Munkácsy Menyhért (1861–67); Csoknyay (Csoknyai) Dániel (1866–73); Bagaméri Károly (1873); Hazay Gábor (1880); Nagy István orgonista-tanító (1884–1905); Várady Gyula (1906–1940).

Igazgatók: Győri Ilona (1950–1952?), Szilágyi Gyuláné Mafafán Etelka (1952(?)–1955), Szűcs Ferencné Győri Gizella (1953–1955), Szabó Géza (1972–1976), Dr. Váradi János (1976–1983), Dede Ilona (1983–1990), Imri Sándor (1990–1994), Krizsán Gáborné (1995–2000), Maros István (2000–2010), Hekler Szilárd (2010–. . .).

Tanítók, tanárok: Amrein Ildikó; Ár Gyöngyi; Bába Istvánné, Bába Livia; Bajnai Martina; Bakóné Aradi Éva; Balogh Éva Enikő; Baranyai József; Baranyi Tiborné; Baráth József; Barkóné Viola Orsolya; Bencs János; Bencs Jánosné; Bene Dezsőné; Berta Krisztina; Borbás János; Boris Gábor; Boros János; Boros Melinda; Bozsoki Zoltán; Bögyös Jánosné; Böröcz Ágota; Cséfalvay Ágnes; Csík Judit; Cs. Molnár Ibolya; dr. Csongorné Gérecz Mária; Falusi Boglárka; dr. Falusiné Török Erika; Farkas Judit; Farkasné Polgár Izabella; Fazekas Zsuzsanna; Ferencz Mátyásné; Fogaras Virgil; Gálné Feledi Mariann; Gécz Ferenc; Gérecz Mária; Guzsvány János; Gyanó János; Halmosné Kerekes Irén; Hambalkó Katalin; Hencz Csaba; Henczné Vadkerti-Tóth Beáta; Hernádi Mária; Horváth Ella (Péteri Ferencné), Horváth Józsefné (Nyirati Magdolna); Horváth Zsoltné; Imri Sándorné; Jandrók Anita;

Kárpáti (Kampf) Imre; Kálócz Vilma; Kedves László, Keresztes Zoltánné; Kiefer Andrea; Kirchner Tünde; Koloszar Anna; Komárné Ábrahám Tünde; Komáromi Józsefné; Kovács Antónia; Kovács Erzsébet; Laurinyecz Tünde; Lévai Eszter; Lódri Katalin; Lőrincz Gyuláné; Lukács Lászlóné; Major Judit; Magyar László; Mangult Andrásné; Markovics Jánosné; Marosné Lukács Judit; Mecseki Lászlóné; Nagy Jenő; Nyirati János; Nyirati Jánosné (Jandó Magdolna); Ottó-Becze Ágnes; Palotás Béla; Papp Henrietta; Podobni Sándor; Polyák Erika; Pruzsina Istvánné; Radnai Vera; Radnai-Kiss Anett; Révész Beáta; Rojcsik Mária; Rónai Gáborné; Schultz Tibor; Sebőkne Vető Júlia; Simon-Horváth Zsüliet; Somogyi Anita; Somos Mihályné; Sörfőző Zoltánné; Stepper József; Stocker Vilmos; Szabó Gézané; Szabó Jenő; Szabó Mariann; Szabóné Pap-Szász Pálma; Szakó József; Szép Ilona; Szilovics Adrián; Tamás Eszter; Tomic Katalin; Tóth Judit; Ulakcsai Veronika; Varga Katalin; Varró Károly; Zsili Jenő.

Technikai dolgozók: Bogdán József; Horváth Jenőné; Horváth Valéria; Jakab Lajosné; Mózes Erika; Rekettye Józsefné; Schmidt József; Szopka László; Szopka Lászlóné; Törjéki Lajosné; Varga Tiborné; Varnyú Pálné; Vörös Antal; Vörös Antalné.

Iskolatitkárok: Hajnal Emese; Lőrincz Istvánné; Solti Dezsőné.

Drávaszabolcsi lelkészek

Mózes Mihály (1810–1847. december 20.); Jeremiás Sámuel (1848–1851. május 5.); Bernáth István (1852–1897); Sebestyén Pál (1898. május 15.–1903); Paál József (1903–1918. okt. 19.); Csukás Endre (1925–1944); Révész István (1945–1946); Halász Imre (1947–1948); Dr. Agyagási Sándor (1950–1952); dr. Kis János (?) 1952 szeptemberében; Balogh Sándor András (1952–1964); Varga Árpád (1964–1980); Erdős István siklói lelkész helyettesként (1980–1989); Boruss Mária siklói lelkészneő helyettesként (1989–1994); Czuni József, Kanalas János, Szabó Mihály helyettes lelkészek (1994–1998); Szabó Lajos Róbert (1998–. . .).

Szegédlelkészek: Bosznai Adolf (1870); Kulcsár Sándor (1870); Svarkay Lajos (1871–1872); Gózon Gyula (1872–73); Kőrösi György (1883–1891); Pap Albert (1892); Bosznay Sándor (1894); Bús József (1895); Szakács Imre (1896).

A drávaszabolcsi csendőrors parancsnokai és állományának létszáma; (A csendőrszabkönyvek alapján)

	Az őrsparancsnok neve	Őrsvezető	csendő	összesen
1904	„felállítása zajlik” – nem volt megnevezett őrsparancsnok	1	3	4
1905–1907	Takács Fer. János őrsvezető	1	3	4
1908	Kiss István II. őrsvezető	1	3	4
1909–1910	Almásai Imre őrsvezető	1	4	5

1911–1912	Kardos József őrsvezető (majd címzetes őrmester)	1	4	5
1913	Lázár Alajos őrsvezető; címzetes őrmester	1	4	5
1914	Gyukli Ferenc őrsvezető; címzetes őrmester	1	4	5
1915–1916	Sziva Lajos őrsvezető; címzetes őrmester	1	4	5
1917	Dobos Lajos alőrmester	1	4	5
1918	Vámossi József alőrmester	1	4	5
1919	szerb megszállás, nincs adat			
1920	nincs adat		6	6
1921	nincs adat		6	6
1923	nincs adat			
1924	nincs adat			
1925	Gedeon Emil 2. o. tiszthelyettes	1	8	9
1926	betöltetlen		9	9
1927	Richtarek János tiszthelyettes	1	8	9
1928	betöltetlen		9	9
1929	Vajda József tiszthelyettes	1	8	9
1930	Miedt Ferenc tiszthelyettes	1	8	9
1931	Szkotovics István tiszthelyettes	1	8	9
1932–1933	Szkotovics István tiszthelyettes	1	9	10
1934–1935	Pintér János I. tiszthelyettes	1	7	8
1936	Palotás János törzsőrmester	1	7	8
1937–1938	Szilágyi István törzsőrmester (ideiglenes őrsparancsnok)	1	7	8
1939	Szilágyi Ferenc törzsőrmester (ideiglenes őrsparancsnok) – 1940-ben már tiszthelyettes; őrsparancsnok	1	7	8
1941	Csuha Ferenc tiszthelyettes	1	8	9
1942	Molnár Vendel törzsőrmester (ideiglenes őrsparancsnok)	1	9	10
1943–1944	Nagy Sándor III. tiszthelyettes (a második évben törzsőrmester)	1	9	10

Drávaszabolcson szolgált vasutasok – a MÁV adatai alapján

év	név	beosztás
1914–15	Szedlák István	állomásfőnök
	Gyurcsik Antal	váltókezelő
1916–1918	Altmayer Fülöp	kiadóőr
1914–1918	Hennecz András	pályaőr
1918–1923	Megyesi Sándor	pályamester
1923	Warinszky Jenő	állomás-elöljáró

	Béres János	váltókezelő
1926	Angyal József	állomás-elöljáró
	Béres János	váltókezelő
1930–1934	Angyal József	állomás-elöljáró
1943	Táblás megállóhely; nincs vasúti személyzet.	
1946	Száraz József	állomáskezelő
1956–1972	Pesti Rezső	állomásfőnök

A község díszpolgárai 2016-ban

Ambach László; Balogh Antal; Maros István.

Köszönet!

Sokan segítettek kisebb-nagyobb mértékben e kötet készítésében. Ezúton is köszönjük jó szándékukat. A legtöbb munkát végzők nevét külön megemlíjtjük, remélve, hogy senki sem hiányzik a névsorból. És említsük meg a környékben és Drávaszabolcson íródott személyes visszaemlékezések szerzőit, a korábban itt élt helytörténészeket, akiknek cikkei, visszaemlékezései, könyvei ugyancsak hozzájárultak e kötet megírásához: Csöme Lajosné; Dani Lajos (Drávapalkonya); Kásádi Jenő (Drávapalkonya); dr. Kaszás József (Gordisa); dr. Kecskeméty Zoltán (Harkány); Kiss József (Harkány); Kovács Sándor (Drávapalkonya); Végi Jenő (Drávapalkonya), Zetényi Csukás Endréné Holló Mária.

Ábrahám Sándor; Ábrahám Sándorné; Ács Marianna, a Baranyai Református Egyházmegye Levéltára levéltárosa; Ambach László; Bencs Jánosné; Boruss Mária, Csöme Lajos, özv. Dani Lajosné; Hekler Szilárd; Hönig Anett; Horváth József; Györki Andrea harkányi könyvtáros; Jakab Ernő; Jaksa Attila; Kajus Arnold József; Kálóczi Vilma; Katzentorfer Károly; Kazsamér Szilvia; dr. Kecskeméthy Zoltán családtagjai; Kiss József; Komárné Ábrahám Tünde; Kovács Ferenc; Kövesi János; Kövesi Szilvia; Kustos Ilona siklósi könyvtáros; Maros István; Marosné Lukács Judit; Mózes Erika; Pesti Gábor; Pestiné Borza Erzsébet; Solti Dezső; Solti Dezsőné; Szabó Róbert, Szalacsi Zsuzsi és a Szalacsi család; Somogyvári Erika harkányi könyvtáros; Szilvásiné Vörös Tünde; Szopka Lászlóné; Szűcs Ferencné Győri Gizella; Török István; Vajda Ilona; Vassné Diódsi Judit; Vörös Antal és családja; Zetényi Csukás Ferenc; Nagy Edit és Szatmári Judit — a budapesti Ráday Levéltár munkatársai.

A felhasznált fényképek, ábrák, térképek eredete

(Kivéve, ha a képalírásban feltüntettük a forrást.)

Felhívjuk tisztelt Olvasónk figyelmét, hogy a kötet felvételeit digitális utómunka keretében mester-séges karcokkal láttuk el a régi és az újabb keletű fotók egységes megjelenítésének érdekében. Egyes archív felvételek teljes retusálása olyan szintű pluszmunkát igényelt volna, amelyre nem volt idő. Ezzel együtt – helytörténeti értékük, az adott korok szellemét tükröző témájuk miatt – szerepeltetünk élet-len, hibás és sérült képeket. (A szerk.)

Borító – A háttérben és a hátsó borítón a szerencsi Zemplén Múzeum gyűjteményében található képeslapok láthatók. A címoldal bal alsó képe a budapesti Ráday levéltár gyűjteményéből, az 1930-as egyházlátogatás képalbumából származik. A jobb alsó kép Solti Dezső gyűjteményéből való.

9. oldal – Varjú Vilmos felvétele, Drávaszabolcs önkormányzatának gyűjteményéből.

10. oldal – Györffy György nyomán.

12. oldal – Várady Ferenc – Baranya múltja és jelene (1 – 2., 1896 – 1897) Zelesny K. fényképe után készítette.

13. oldal – Országos Széchényi Könyvtár, Régi Nyomtatványok Tára, Apponyi Metszetek 195.

14. oldal – Az 1715. évi országos összeírás drávaszabolcsi adatai. A Magyar Országos Levéltár engedélyével.

16. oldal – Planum cursum fluvii Dravi ad Oppidum Shokacz Miholyacz, una cum projectatis transectionibus ... praesefrens. Div. XIII. – No. 511. – A Dráva Shokac Miholjac /Verő-ce m./ és Gordisa /Baranya m./ közötti szakaszának szabályozási térképe – a Magyar Nemzeti Levéltár Országos Levéltárának engedélyével közöljük.

17. oldal – Bencs János felvétele.

18. oldal – Ábrahám Sándor gyűjteményéből.

19. oldal – A www.vatera.hu oldal alapján.

20. oldal – A portré Jaksa Attila családi gyűjteményében, a képeslap a szerencsi Zemplén Múzeum gyűjteményében található.

21. oldal – Képeslap özv. Dani Lajosné gyűjteményéből.

22. oldal – A bal oldali kép a Janus Pannonius Múzeum, Történeti Osztály, Pécs gyűjteményében, a képeslap a szerencsi Zemplén Múzeum gyűjteményében található.

23. oldal – A fénykép Maros István gyűjteményéből való.

24. oldal – A légi felvételek a Földmérési és Távérzékelési Intézet fentrol.hu oldaláról származnak, közlésükre az Adatszolgáltatási Osztály, Králikné Vajda Anna adott engedélyt. A boltot ábrázoló felvétel a Berkecz család gyűjteményéből származik.

26. oldal – Bencs János felvétele.

27. oldal – Varjú Vilmos felvétele, Drávaszabolcs önkormányzatának gyűjteményéből.
 28. oldal – Pesti Gábor gyűjteményéből.
 29. oldal – Relief Trajanus oszlopáról, a második dák háború témaköréből – Trajanus utazása. Conrad Cichorius „Die Reliefs der Traianssäule” című művéből. (Verlag von Georg Reimer, Berlin 1900) Forrás – Wikimedia Commons, közkincs.
 30. oldal – Magyar Királyi Földművelésügyi Minisztérium Vízrajzi Intézet Ny. M. Kir. HTI, Budapest. Forrás – Wikimedia Commons, közkincs.
 31.; 32.; 34.; 36.; 37; 38.; oldal – Az Eszéki Városi és Egyetemi Könyvtár (Gradska i sveučilišna knjižnica Osijek) engedélyével. Az eredeti felvételek tulajdonosa az eszéki Iktus Evezős Klub (Veslački klub Iktus Osijek).
 40. oldal – Sz. Zagarevič rajza drávaszabolcsi hajómalmok fényképe alapján. (Az eredeti felvétel elveszett.) Vörös Antal tulajdona.
 42. oldal – A felső térkép forrása T. Mérey Klára A „Dráva a magyar történelemben” című munkája. Az alsó térképet Buchberger Pál „A Dráva-völgy árvédelmének története” című dolgozata alapján közöljük.
 44. oldal – A Baranya Megyei Levéltárban őrzött térképek. Felső kép – „Tettye és a Dráva folyam” XV. 3. a. 260. (1833). Alsó kép – „Az egerszegi és több egyesített vizek Drávába vezetése” XV. 3. a. 258. (1843)
 48. oldal – Bencs János felvétele.
 49. oldal – Kovács Ferenc felvétele.
 52. oldal – Forrás: <http://www.leporollak.hu/egyhtori/magyar/herczkan/HERCZ3.HTM>
 53.; 54. oldal – A Ráday levéltár gyűjteményéből.
 58. oldal – A Baranya Református Egyházmegye Levéltárának gyűjteményéből.
 60. oldal – Ráday levéltár, az 1930-as egyházlátogatás képalbumából.
 61. oldal – Felső kép: Ráday levéltár gyűjteményéből, az 1930-as egyházlátogatás képalbumából; alsó kép: Solti Dezső gyűjteményéből.
 62. oldal – Felső kép: Jaksa Attila gyűjteményéből. Alsó kép: Bencs János felvétele.
 65. oldal – A Baranya Református Egyházmegye Levéltárának gyűjteményéből.
 70. oldal – <http://lazarus.elte.hu/hun/digkonyv/topo/200e/36-46.jpg> (közkincs)
 72. oldal – A szerencsi Zemplén Múzeum gyűjteményéből.
 73. oldal – Hanga Lajos felvétele – Kiss József gyűjteményéből.
 73.; 74. oldal – Jakab Ernő gyűjteményéből.
 78. oldal – Varjú Vilmos felvétele, Drávaszabolcs önkormányzatának gyűjteményéből.
 81. oldal – A Baranya Megyei Levéltárban őrzött térkép. „Az egerszegi és több egyesített vizek Drávába vezetése” XV. 3. a. 258. (1843)
 83. oldal – Derzsi Elekes Andor felvétele. Forrás: Wikimedia Commons, közkincs.
 85. oldal – Solti Dezső gyűjteményéből.
 88.; 90. oldal – Jaksa Attila gyűjteményéből.
 89.; 91. oldal – Jakab Ernő gyűjteményéből.
 92. oldal – Kazsamér Szilvia gyűjteményéből.
 93. oldal – A pécsi Tudásközpont gyűjteményéből.
 98. oldal – A budapesti Ráday levéltár gyűjteményéből.

100. oldal – A budapesti Ráday levéltár gyűjteményéből. Bencs János felvétele.
 103. oldal – A Sólyom család gyűjteményéből.
 104. oldal – Felső kép: Solti Dezső gyűjteményéből. Alsó kép: A budapesti Ráday levéltár gyűjteményéből.
 105. oldal – Kiss József gyűjteményéből.
 106. oldal – a Berkecz család gyűjteményéből.
 107. oldal – Pesti Gábor gyűjteményéből.
 108. oldal – Jakab Ernő gyűjteményéből.
 109. oldal – a Drávaszabolcsi Általános Iskola gyűjteményéből.
 111. oldal – Bencs János felvétele.
 112. oldal – Bencs Jánosné felvétele.
 117. oldal – Vörös Antal gyűjteményéből.
 118. oldal – Solti Dezső gyűjteményéből.
 121. oldal – A Magyar Rendőr című lap archívumából, a Fotómúzeum révén.
 122.; 123. és 125. oldal – Laufer László felvételei.
 130. oldal – a Vasárnapi Újság felvétele nyomán.
 132. oldal – Vörös Antal gyűjteményéből.
 133. oldal – ismeretlen szerző műve.
 137.; 138. oldal – A MÁV Levéltár gyűjteményéből.
 141.; 143. oldal – Pesti Gábor gyűjteményéből.
 148. oldal – A Mezőgazdasági Múzeum gyűjteményéből.
 149. oldal – Michels Károly képe „A magyar tüzér” című könyvben – Káspári Tamás tulajdona.
 151.; 152. oldal – Solti Dezső gyűjteményéből.
 154.; 158. oldal – Jakab Ernő gyűjteményéből.
 159.; 160. oldal – Ábrahám Sándor családjának gyűjteményéből.
 163. oldal – Kovács Ferenc fényképe.
 165. oldal – A pécsi Janus Pannonius Múzeum, Történeti Osztályának gyűjteményéből.
 166. oldal – Foto: Fortepan/Plesovszky Ákos adományozó
 167.; 169.; 171. oldal – Bojnijat pat na balgarszkata narodna armija. Darzsavno Boenno Izdatelstvo, 1966.
 168.; 170.; 172. oldal – Archer, Lee-Auerbach, William: Panzerwrecks II., 2006.
 173. oldal – Felső kép: Cerignola Connection (455th Bomb Group Association Newsletter) – Spring 2010. Alsó kép: http://www.15thaf.org/304th_BW/455th_BG/Photo%20Gallery/Photos.htm
 174. oldal – A pécsi Janus Pannonius Múzeum, Történeti Osztályának gyűjteményéből.
 175. oldal – Kiss József gyűjteményéből.
 176. oldal – Felső kép: a Berkecz család gyűjteményéből. Alsó kép: a drávaszabolcsi református gyülekezet tulajdona.

Forrásjegyzék

A kötet elkészítéséhez jelentős mennyiségű cikket, írást, tanulmányt és könyvet használtunk fel, amelyek egyenkénti felsorolása szinte lehetetlen. Kérem, kedves Olvasó, fogja föl úgy, hogy az alábbiakban – nem teljes körűen felsorolt – írások egyfajta ajánlott olvasmányként szolgálhatnak Önnek, amennyiben további tájékozódásra támad kedve Drávaszabolcs történetével kapcsolatban. Ezek egy része az interneten, ingyenesen is hozzáférhető. Aki pedig valamely témában tovább szeretne kutatni – például szakdolgozat-készítés miatt – forduljon hozzám bizalommal, segítek.

Bencs János szerkesztő

Internetes források

Hungaricana Közgyűjteményi portál – <http://hungaricana.hu/hu/>

ADT Arcanum Digitális Tudománytár – <http://adtplus.arcanum.hu/>

Írott források

A Drávaszabolcsi Dózsa Tsz Híradó egyes számai

A Drávaszabolcsi Határszél egyes számai

A Dunamelléki Református Egyházkerület Jegyzőkönyvei

A Magyar Királyi Csendőrség története (Különlenyomat a Csendőrségi Lapok 1933. évi 4. számából)

A Népszava egyes számai

Az Új Dunántúli Napló és elődeiének egyes számai

BALÁZS GYÖRGY: Vízimalmok, szárazmalmok, szélimalmok a 18–19. században

BÁNDI GÁBOR: Baranya megye története az őskortól a honfoglalásig

Baranya megye települései az első katonai felmérés idején.

Baranya megye útjai és útmenti települései a 19. század elején.

BERKI TAMÁS: A magyar hadihajózás rövid története

BÓDAI FERENC: Baranya Vármegye Topographiai és Históriai Leirása

BORSY JUDIT: Baranyai uradalmak a XVIII-XX. században

BORZAVÁRI BÉLA: A Dráva árvízvédelmi rendszerének fejlődése

CLAUS HEINRICH GATTERMANN: Die Baranya in den Jahren 1686 bis 1713

CSÖME LAJOSNÉ: Visszaemlékezések

DÁVID FERENC: A drávaszabolcsi hídfő harcai

DR. DÓKA KLÁRA: A folyammérnöki hivatalok története

DR. KASZÁS JÓZSEF: Visszaemlékezés

ENDREI WALTER: A magyar hajómalom

ERDŐSI FERENC: Baranya megye XIX. század végi helyiérdekű vasútjai

ERNYES MIHÁLY: Szerb impérium Baranyában

FÜZES MIKLÓS: Hallja kend, Táncsics!

GLASER LAJOS: Dunántúl középkori úthálózata

GODÓ ÁGNES: Baranya megye a felszabadító harcok időszakában 1944–1945

HAAS MIHÁLY: Baranya
HÖNIG ANETT: Drávaszabolcs határforgalmi kirendeltség története
HÖBLING MIKSA: Baranya vármegyének orvosi helyirata
JAKUS JÁNOS: Az államhatár biztosításának problémái az ötvenes évek elején
KÁLDY-NAGY GYULA: Magyarországi török adóösszeírások
KÁRMÁN PÉTER: A drávaszabolcsi közúti Dráva-határhíd.
KEVEHÁZI LÁSZLÓ: „A kereszti ígét hirdetni kezdtem” — Szt. Mihály élete és szolgálata
KISS GÉZA: Ormánság
KISS JÓZSEF: Az ekeszarvtól a katedráig (családtörténeti írás)
KISS JÓZSEF: Részletek Drávaszabolcs történetéből
KISS Z. GÉZA: A baranyai reformáció történetéhez
KISS Z. GÉZA: Az ormánsági települések változásai a 18–19. században
KOPASZ GÁBOR: Az 1929–1933. évi világgazdasági válság hatása a Dél-Dunántúlon
KOVÁCS SÁNDOR: Drávai hajósok és talpasok
MAJDÁN JÁNOS: Baranya első vicinálisa (A dráva-völgyi helyiérdekű vasút)
MANTUÁNO JENŐ — KERESKES GYÖRGY: A Dráva árvízvédelmi múltja és jelene
Maros István főiskolai szakdolgozata
MÉREY KLÁRA: Baranya megye települései az első katonai felmérés idején
ÓDOR IMRE (szerk.): Baranya megye évszázadai (Tanulmányok és források Baranya megye történetéből 3.)
PARÁDI JÓZSEF: A csendőrség magyarországi története
PARÁDI JÓZSEF: A polgári magyar állam rendőrségei 1867–1945
PETROVICH EDE: Baranya megye népoktatása a reformkorban (1810–1848)
POLOHN ISTVÁN, SZAPPANOS FERENC: Vízgazdálkodási társulatok a Dráva völgyében
REKTOR BÉLA: A Magyar Királyi Csendőrség oknyomozó története
REMEINYIK BULCSÚ: Adatok a Dráva-szabályozás történetéből
RUSZCSÉV-JANACSKOV: A drávamenti harcok
SOM KRISZTIÁN: A magyar úti okmányok 1848–2012
SUBA JÁNOS: A déli határszakasz határokmányainak története
SZABÓ JÓZSEF: A rendőrség — határőrség integrációja a teljes jogú schengeni tagság tükrében
Széchenyi Ferenc királyi biztosi tevékenysége idejében
SZÜTS EMIL: Baranya megye 1848–1849-ben
T. MÉREY KLÁRA: A Dél-Dunántúl településhálózatának változásai (1914–1950)
T. MÉREY KLÁRA: A Dráva a magyar történelemben
T. MÉREY KLÁRA: Baranya megye gyáriparának helyzete a második világháború idején, és az azt követő években
NAGY IMRE GÁBOR: Baranya megye évszázadai (1000–1918). Tanulmányok és források Baranya megye történetéből Baranya Megyei Levéltár, Pécs, 1996.
T. MÉREY KLÁRA: Dél-Dunántúl iparának története a kapitalizmus idején
T. PAPP ZSÓFIA: Baranya vármegye vallási és oktatási helyzete
TAKÁCS JÓZSEF: Az I. bolgár hadsereg drávamenti harcai a visszaemlékezések tükrében
TARJÁN M. TAMÁS: 1846. július 15. — Az első magyar vasútvonal átadása (Rubicon)
TEGLÁS FERENC: A rómaiak hadihajószolgálat Pannónia és Moesia területén Diocletianusig
TEGYES FERENC: Baranya vármegye Közigazgatási Bizottságának „különleges alakulatai” a dualizmus időszakában
TEMESI FERENC: Az állami közútkezelés története Baranya megyében
TIMAR GYÖRGY: 16. századi rovásadó összeírások a mai Baranya megye területéről
TÓTH FERENC: A Magyar és Erdély országai protestáns eklézsiák története
Város a Tenkes alján — Siklós évszázadai
ZÁMBÓ PÉTER: Aknák és veszélyek az államhatár mentén
ZENTAI JÁNOS: Adatok Ormánság néprajzi határának megállapításához