

Bajor Tibor

A záhonyi MÁV átrakókörszet történetileg változó helyzete és szerepe



Bajor Tibor

A záhonyi MÁV átrakókörszet  
történetileg változó helyzete  
és szerepe

HUN-REN Közgazdaság- és Regionális Tudományi Kutatóközpont,  
Regionális Kutatások Intézete  
Pécs, 2023

A kutatás a „Geopolitikai folyamatok és térképzetek Közép-Európában:  
Államok, határok, integráció és területi fejlődés” című, 134903. számú  
OTKA-projekt keretében, az NKFI Alap K\_20 programjának támogatásával  
valósult meg.

© Bajor Imre

ISBN 978 615 5949 15 9

Kiadja a HUN-REN Közgazdaság- és Regionális Tudományi Kutatóközpont,  
Regionális Kutatások Intézete  
Felelős kiadó: Fertő Imre főigazgató  
Ábraszerkesztő: Szabó Tamás  
Műszaki szerkesztő: Strasserné Csapó Ilona  
Nyomdai munkálatok: Kontraszt Plusz Kft.

## Tartalomjegyzék

Szerkesztői előszó.....	7
1. Történeti földrajzi bevezetés.....	9
1.1. Záhony természeti földrajzi helyzete a Kárpát-medencén belül a vízrendezések előtt .....	10
1.2. A vasúthálózat kialakulása és fejlődése a Habsburg Birodalom és a Magyar Királyság északkeleti részén az I. világháború végéig (Osztrák, magyar szempontok a birodalmi, a nagytérségi és regionális vasútépítések során).....	13
1.3. Államterületi átalakulások és nagytérségi folyamatok 1918–1920-tól 1938-ig .....	23
1.4. A két világháború közötti folyamatok .....	26
1.5. Az új és változó államföldrajzi helyzet Záhonyt érintőleg, 1938–1945 .....	33
1.5.1. A magyar–szovjet kereskedelmi szerződés megkötése .....	37
1.5.2. A kereskedelmi útvonal kijelölése.....	40
1.5.3. Az északkelet-magyarországi vasúthálózat változásai a két világháború között.....	49
2. Záhony és a MÁV átrakókörczet 1945-től napjainkig.....	52
2.1. A második világháború utáni kezdetek, 1945–1957.....	52
2.1.1. A világháborút követő megegyezések .....	53
2.1.2. Az 1945 utáni helyzet Záhonyban .....	58
2.1.3. A MÁV záhonyi átrakó beruházásának megkezdése .....	62
2.1.4. A kétoldalú gazdasági kapcsolatok elindításának nehézségei. A vasúti és a közúti Tisza-híd helyreállítása .....	64
2.1.5. Az 1947. évi magyar–szovjet vasúti tárgyalások moszkvai tárgysorozata .....	66
2.1.6. Az átrakás/szerelés körülményei Záhonyban 1945–1948 között..	72
2.1.7. A település belső sajátosságai az időszakban .....	74
2.1.8. A kereskedelmi szállítások szervezése .....	77
2.1.9. Zavarok az átrakóban az 1956-os forradalom időszakában.....	78
2.2. Az átrakó kiépítése, szerepének változásai .....	79
2.3. A település kiemelése a járási felügyeletből.....	82
2.4. Folyamatosan változik az átrakásra kerülő áruk összetétele és mennyisége .....	84
2.5. A változás kezdete a záhonyi átrakó működésében .....	89
2.6. Az új gazdasági mechanizmus és a nemzetközi viszonyok hatása a Záhonyi Átrakóra.....	90
2.7. A határállomástól a korszerű logisztikai központig.....	94

2.8. A Kölcsönös Gazdasági Segítség Tanácsa (KGST) szerepe a folyamatban .....	95
2.9. 1976. az első záhonyi gazdasági kísérlet: A terv, amely alapjaiban változtatta meg a vasúti átrakó helyzetét.....	102
2.10. Az első komplex területfejlesztési terv Záhony térségére .....	105
2.11. Az önálló MÁV Záhonyi Üzemigazgatóság megalakítása .....	110
2.12. Záhony Üzemigazgatóság, a rendszerváltás előtti utolsó tíz év.....	110
3. Záhony a vasúti átrakó rendszerváltást követően, 1990–2010.....	112
3.1. A PHARE kísérleti kistérségi fejlesztési program.....	120
3.2. A TEN-hálózat lehetséges hatásai Magyarországra.....	121
3.3. A vasútvonalak lehetőségei .....	123
3.4. A Záhony–Moszkva/Jekatyerinburg logisztikai híd terve, 2003 .....	130
3.5. A versenytársak pozíciója.....	132
3.6. A záhonyi vállalkozási övezet. A záhonyi térség második komplex területfejlesztési terve 1994–2006.....	133
3.7. Beruházási problémák Záhony térségében .....	137
3.8. A rendszerváltás és 2020 között a Záhony és Csap Átrakó helyzete és az átalakítási elképzelések.....	142
3.9. Záhony vasúti helyzete az 2020-as években.....	149
4. A magyar vasút az Európai Unióban .....	151
5. Az ukrán vasúthálózat átalakítása és annak következményei Közép-Európára.....	154
6. Rövid összefoglalás és egyéni kibontakozási javaslat .....	156
Felhasznált irodalom.....	158
Melléklet .....	165

## Szerkesztői előszó

Az előszavak általában arra hivatottak, hogy bemutassák, hogy az adott mű miért érdekes, fontos, elolvasandó. Bajor Tibor munkája már önmagában címével is többféle alapállású olvasót szólíthat meg. Záhony neve 1945 után szinte egybekapcsolódott a magyar–szovjet közlekedési, szállítási, polgári és katonai érintkezések megjelenítésével. Ez a kapcsolat a Szovjetunió megszűnése után teljesen új kihívásokkal szembesült. Kína kiszélesedő érdeklődése az Európával való vasúti közlekedés kibővítése okán Záhony ismét új dimenzióba került.

A belső ukrán válságok, a 2014. évi orosz–ukrán konfliktus, de különösen Oroszország háborúja Ukrajna ellen 2022. február 24-től teljesen új helyzetet teremtett egész Európában, de különösen a szomszédos, „frontországokban”. Menekültek százezrei mozogtak a magyar–ukrán, a magyar–román határon keresztül, a mai fiatalabb generációk számára szinte elképzelhetetlen történések játszódtak le mind a záhonyi közúti, mind pedig a vasúti határátkelőn.

Bajor Tibor a PTE Közgazdaságtudományi Karán Horváth Gyula témavezetésével 2010-ben megvédett PhD dolgozata több érintett, érdekelt intézmény részéről érdeklődést és vitákat is kiváltott. A PhD-fokozat megszerzése után kiszélesítette és elmélyítette kutatásait, s az itthon és Ukrajnában végzett levéltári kutatásai során nagyon sok új tényt és folyamatot tárt fel, amelyek néha sajátosan árnyalják a II. világháború előtti, alatti és az 1945 utáni magyar–szovjet kapcsolatrendszerét.

Záhony és Csap (több évszázadon keresztül), Záhony és a vasút 1873-tól, Záhony és az országhatár (1918–1920-tól) fordulatokban bővelkedő kapcsolata hosszú időn keresztül alapozódott meg, árnyalódott, majd 1945 után szinte folyamatosan a gazdasági és közlekedés-fejlesztés országos szintjén is megjelent.

Záhony Magyarország, Románia, Szlovákia európai uniós csatlakozásával sok vonatkozásban új helyzetbe került. A közöttük lévő verseny és a munkamegosztás dilemmái napirendre kerültek az új feltételek között.

Bajor Tibor munkája több szempontból is rendhagyó. A kötetnek az elsődleges meghatározottsága az, hogy a Szerző minden szempontból elkötelezett Záhony (melynek 1990–1994 között polgármestere volt) és a vasút mellett. A Szerző egyszerre történeti érdeklődésű, valamint a napi társadalmi, gazdasági, politikai, települési folyamatok megfigyelője, több szinten (települési, kistérségi, megyei, országos) kisebb mértékben részvevője. Ha nem is volt meghatározó alakítója a folyamatoknak, de jelenlévőként rálátása volt azok formálódására.

A Szerző elemzési módszere, stílusa sok egyedi sajátosságot hordoz, melyeket a szerkesztők a legtöbb esetben nem változtattak meg. Vitatkozó módszere,

személyes stílusa, néhol kifejezetten átélt, érzelmi alapú megjegyzései vitára sarkallhatják az olvasót.

A Szerző rendelkezésére álló anyagmennyiség és a korlátozott terjedelmi lehetőség sajátos megoldásra kényszerítette a szerkesztőket, jó néhány feltárt, nagyobb jelentőséggel bíró dokumentumot szövegekőzi mellékletben közlünk, mivel ezek magukért beszélnek, így csökkenthetővé vált az írásos elemzés terjedelme.

Pécs, 2023. július 3.

Hajdú Zoltán – Rácó Szilárd  
szerkesztők



## 1. Történeti földrajzi bevezetés

A Kárpátok vonulata mindenkor védte a Kárpát-medencét, ugyanakkor gátolta a medencébe való belépést, illetve kijutást is. A hágókon való átjutás időigényes, nehézkes volt. Az ország északkeleti része a honfoglalástól kezdve a Vereckei-hágón keresztül kapcsolatot tartott Kelet-Európa közelebbi és távolabbi régióival. Ennek a viszonyoknak előnyös (dinasztikus kapcsolatok, kereskedelem) és hátrányos elemei (tatárjárás) is voltak.

A Felső-Tisza-vidék a honfoglalástól egyszerre volt „fogadó terület” kelet felől, összekötő kapocs a Meszesi-kapun keresztül Erdély és Észak-Magyarország között. Az alföldi „mocsárvilágból” a Nyírségen és a Hajdúságon keresztül szinte „földhíd” vezetett az ország belseje felé. A Tisza maga is tájékozódási és részben közlekedési lehetőséget is nyújtott.

A XIX. század elején az ország közúti hálózata még nem épült ki, a járt utak és csapások katasztrófális állapotban voltak. 1790-ben a valamilyen minőségben kiépített közutak 700 km-t tettek ki, ebből a Duna jobb partján 580, míg a bal partján 120 km hosszú kiépített út volt található. A közutak borzalmas állapotát jól példázza egy korabeli feljegyzés, miszerint az útviszonyoknak köszönhetően egy császári szekér egy nap alatt átlagban mindössze 15 km-t tudott megtenni. Magyarországon még 1848-ban is csak összesen 2300 km hosszú kiépített közúthálózat volt. 26 vármegyében egyáltalán nem volt épített közút.<sup>1</sup>

Angliában a XIX. század elejétől folytak a lóvasutakkal próbálkozások. A gőzvasút 1825-ben kezdte meg diadalútját, s rövid időn belül átformálta az országot. Nyugat-Európában robbanásszerű volt a vasút térhódítása. A vasúttal kapcsolatos magyar törekvéseket közvetlenül befolyásolták az angliai innovációs folyamatok, valamint a német és osztrák törekvések.

A vasút fejlesztésének kérdésében Magyarország nem maradt le a fejlett országokhoz képest. (1827-ben kísérletek folytak a lóvasút létrehozásával, de nem vált be.) A reformkorban folyamatos viták folytak az ország modernizációs szükségleteiről és lehetőségeiről. A magyar gazdaságpolitika felismerte a közlekedés- és vasútfejlesztés jelentőségét, s az Országgyűlés 1836-ban már törvényben (XXV. tc.) rögzítette az ország számára legfontosabb közlekedési irányokat. A törvényben rögzített 13 kívánatos közlekedési főirányból az 5. („Pestről Galiczia/Gácsország határszélig”) és a 12. („Miskolcra Galiczia és Oroszország felé”) volt elsősorban északkeleti irányú, s az akkori Orosz Birodalom felé tartott. A Széchenyi által javasolt vasúti szállítási fővonalak (melyek

<sup>1</sup>Lukács Ernőné: A technika fejlődése. Közgazdasági és Jogi Könyvkiadó, Budapest, 1966, 892. o.

nem teljesen estek egybe a korábbi törvény megfogalmazásaival) nagyban meghatározták a későbbi építkezéseket.<sup>2</sup>

1846-ban átadták Magyarország első vasútvonalának (Budapest–Bécs) első szakaszát Budapest–Vác között. A megindult építkezéseket, fejlesztéseket Széchenyi István 1848-as közlekedésfejlesztési koncepciója, majd a törvényhozás foglalta minden szempontból keretbe.<sup>3</sup>

A történeti folyamat elemzésben a község földrajzi helyzetének áttekintése után az 1945-ig terjedő időszakot három szakaszra (a vasút megjelenésétől 1918-ig, 1920-tól 1938-ig, 1938-tól 1945-ig) tagoljuk, melyekben Záhony kérdésköre eltérő módon jelent meg. Úgy is fogalmazhatunk, hogy ebben a hosszú időszakban nem Záhony állt a tervezetések, építkezések központjában. A község szerepe csak kicsi és járulékos volt.

### **1.1. Záhony természeti földrajzi helyzete a Kárpát-medencén belül a vízrendezések előtt**

Kiindulópontként azt kell megfogalmaznunk, hogy a magyar történelem legátfontóbb földrajzi feltételét, alapját a honfoglalástól a vízrendezésekig a Kárpát-medence vízrajzi alapstruktúrája képezte. A hegységperemen belüli területek, települések fejlődését alapvetően befolyásolta a víz borította és az árvízjárta területek kiterjedése és elhelyezkedése (1. ábra).

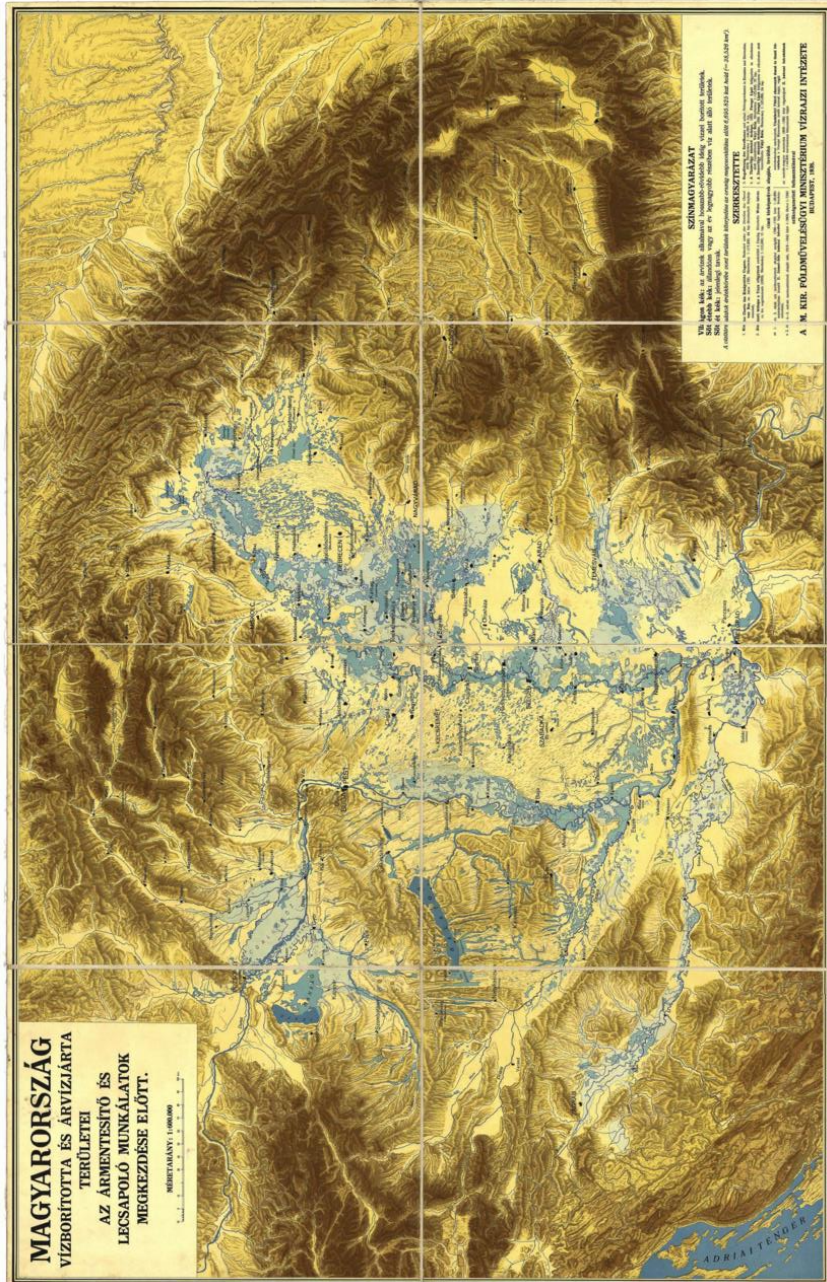
A medence északkeleti része nagy- és középtáji szinten is mintegy „iskolapéldaként” reprezentálta a medence egészének alapvető sajátosságait. A Kárpátokból érkező Tisza vízgyűjtő területe sajátos mozaik-struktúrát mutatott évszázadokon keresztül, s ennek megfelelően alakultak a közlekedési lehetőségek is.

Az 1700-as évek végére kialakult a postautak rendszere a Habsburg Birodalmon és a Magyar Királyságon belül is. A posta megszervezése, működtetése és a postautak kijelölése állami kompetenciába került. A korabeli posta közigazgatási, gazdasági, nemzetközi kapcsolattartási szerepet egyaránt betöltött. A postai járatok menetrendje, hálózati térképe fontos és nyilvános információként került terjesztésre (2. ábra). (Prinz Gyula a magyarországi hálózat megrajzolásakor bécsi kiadású térképeket használt.)

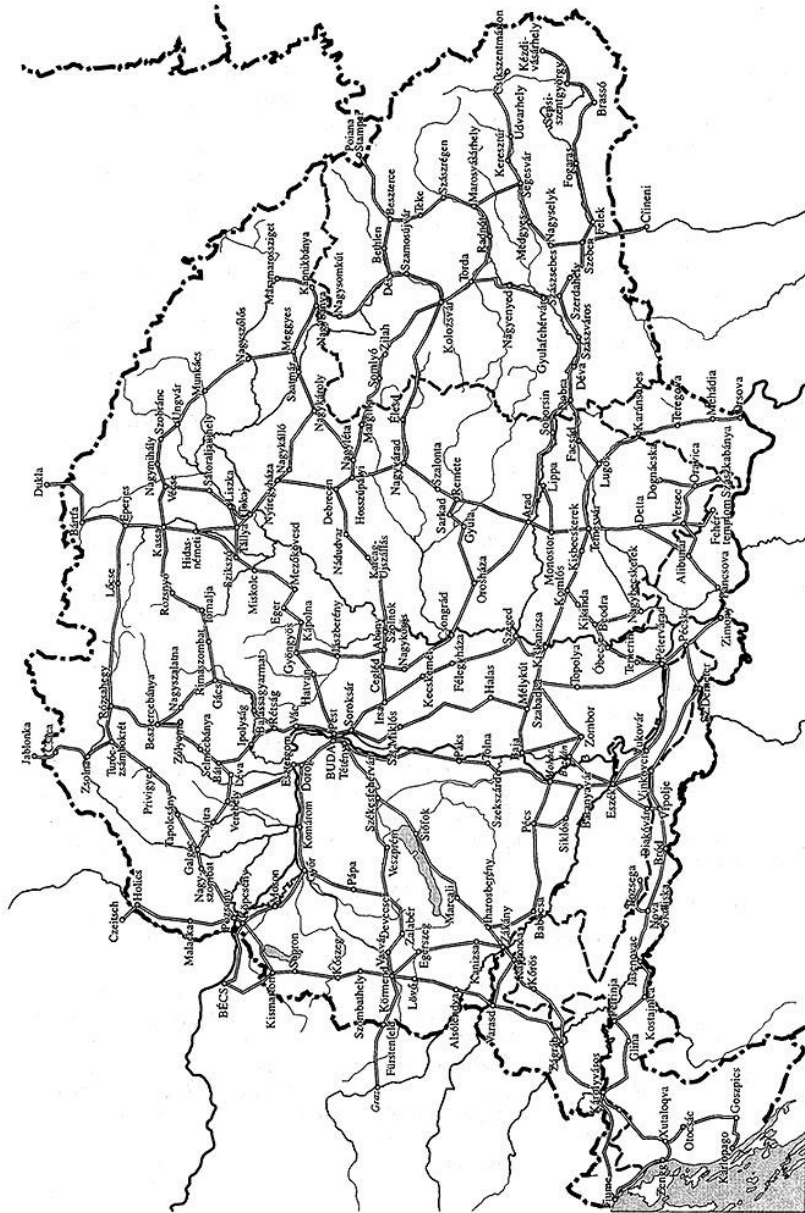
Északkelet-Magyarország postaút-hálózata alkalmazkodott a vízföldrajzi adottságokhoz és a társadalmi, gazdasági, igazgatási szükségletekhez. Záhony kicsiségénél fogva természetesen nem jelent meg önállóan a rendszerben, de potenciálisan kezelhető elérési időn belül bekapcsolódhatott a hálózatba.

<sup>2</sup>1836. évi XXV. törvénycikk.

<sup>3</sup>Széchenyi I. 1848.



I. ábra: Záhony nagytárségi helyzete Magyarországon belül az ármentesítő és lecsapoló munkálatok előtt  
 Forrás: Földművelésügyi Minisztérium, 1938.



2. ábra: A postautak rendszere a Magyar Királyságon belül az 1800-as évek elején

Forrás: Prinz-Cholnoky–Teleti-Bartucz é.n. III. 65. p

Záhony mikro-térségi települési környezetét is a szárazulati és a vizes területek határozták meg évszázadokon keresztül (3. ábra). A Tiszához sajátos kapcsolat fűzte a kis lélekszámú települést. A község alapvetően mezőgazdasági termelésből tartotta fenn magát, azzal, hogy az állattenyésztés súlya a rétek és legelők miatt jelentős volt, e mellett, mint mindenütt a Tisza mentén, a halászat a létfenntartás szerves részét képezte.

## **1.2. A vasúthálózat kialakulása és fejlődése a Habsburg Birodalom és a Magyar Királyság északkeleti részén az I. világháború végéig (Osztrák, magyar szempontok a birodalmi, a nagytérségi és regionális vasútépítések során)**

A Habsburg Birodalomban, s benne a Magyar Királyságban, rövid időn belül követtek a nyugat-európai vasútépítési, fejlesztési folyamatokat. Az Osztrák Örökös Tartományok jártak élen a vasúttal kapcsolatos vitákban, majd az építkezésekben is, de a magyarországi területek megkésettisége e tekintetben nem volt számottevő.

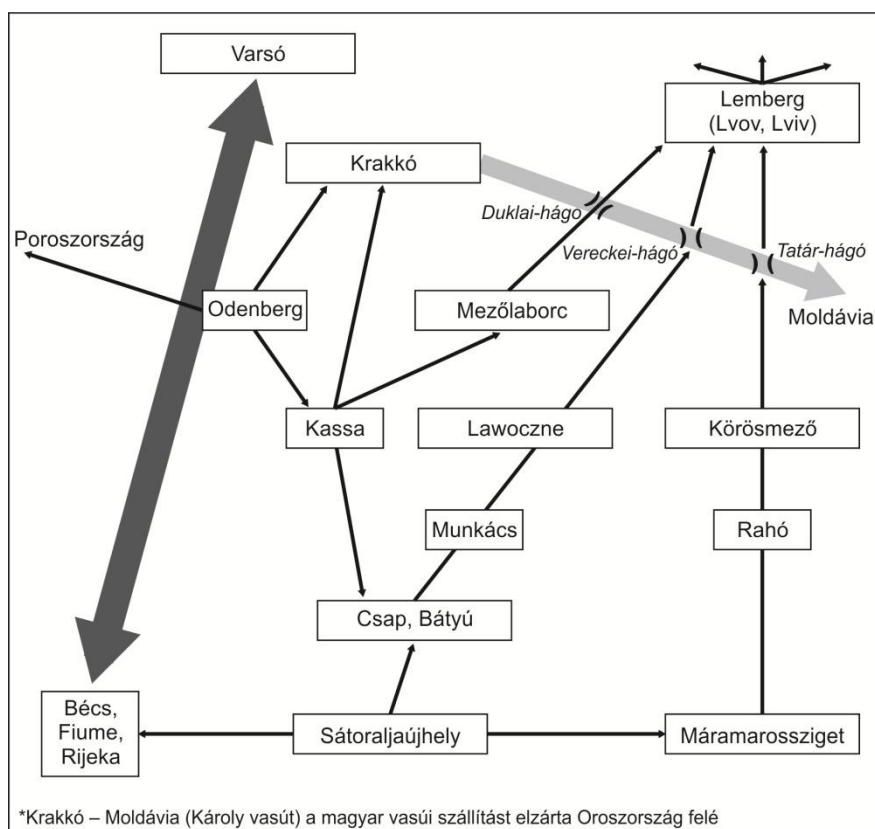
A XIX. század közepétől a vasútépítések okszerűen számoltak a természeti földrajzi környezet jellegével mind a Kárpát-medence egészét, mind pedig az északkeleti területeket illetően. A vonalak tervezésekor (költség-ráfordítási igény miatt) a vonalvezetés egyik szempontja a vízföldrajzi adottságok mérlegelése volt.

A politikai, gazdaságpolitikai vitákban, vasútépítési koncepciókban már 1848 előtt is megjelent Bécs és Budapest versenye (ezen belül a közlekedési racionalitás is, hiszen a két várost az elsők között tervezték összekötni a Duna bal partján) nevezetesen, hogy milyen, Bécs vagy két központú legyen a Habsburg Birodalom, s azon belül a Magyar Királyság vasúthálózata. 1867 után a Magyar Királyság tekintetében a Budapest-központúság vált elsődleges céllá, majd eredményé.

Ausztria galíciai és bukovinai területeinek bekapcsolása a császárság vérkeringésébe érintette az Oroszországgal való vasúti közlekedési kapcsolatok kiépítésének irányait, kapacitásait is (4. ábra). Az osztrák–orosz politikai kapcsolatok meglehetősen bonyolultan alakultak, időnként szövetségesek, máskor ellenségek voltak egymás számára. 1851–1862 között megépült a Bécs–Varsó–Szentpétervár vasút, mely stratégiai gazdasági és politikai jelentőséggel bírt. A szempontok között természetes módon megjelentek a katonai jellegűek is, még ha nem is hirdették azokat hangosan.



3. ábra: Záhony mikro-térségi földrajzi fekvése az I. katonai felmérés szerint



4. ábra: A Császári–Királyi Osztrák Államvasutak és az Északkelet Magyarországi Vasútvonalak találkozási pontjai

Szerkesztette: Bajor Tibor 2023.

Magyarország északkeleti részének nagytérségi vasútfejlesztése szempontjából fontos volt, hogy 1861. november 4-én átadták a forgalomnak a Bécs–Lemberg vasútvonalat teljes hosszában. 1866-ban a vasútvonal elérte Czernowitz városát, majd meghosszabbították a romániai Jassyig (1871). Az osztrák területeken a Károly vasút kiépítése a Kárpátok északkeleti oldalán biztosította Ausztriának a Kárpát-medencéből Oroszország felé irányuló vasutak és vasúti szállítások felügyeletét.

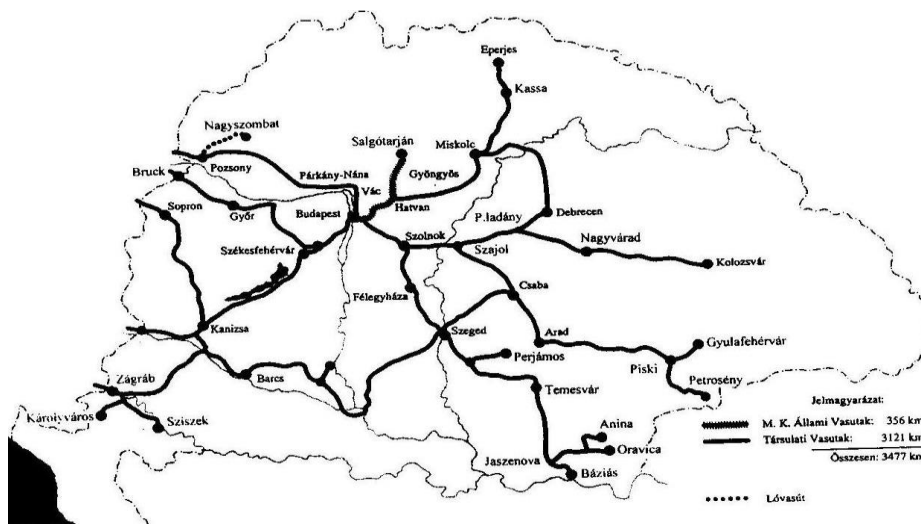
A magyar vasútvonalak Galícia felé Sátoraljaújhely–Kassa–Lemberg, valamint Sátoraljaújhely–Nagymihály–Homonna–Mezőlaborc, illetve később a Sátoraljaújhely–Csap–Bátyú–Munkács–Lawoczne vonalba kapcsolódtak.<sup>4</sup> (1915.

<sup>4</sup> MMKM D 1520 A Magyar Északkelet Vasút Építésének Története, Budapest 1874. 4–5. o.

szeptember 26-án a korszak legnagyobb balesete következett be Mezőlaborcnál. Egy harminc tartálykocsis, kőolajat szállító szerelvény belerohant egy kórház-vonatba, a baleset következtében mintegy 30-an meghaltak.)

A Gácsországi Császári–Királyi Osztrák Államvasutak és a Magyar Északkeleti Vasúttársaság a magyar–gácsországi határ találkozásánál lévő vasútállomásokra Mezőlaborc és Lawoczne, közös használati szerződést (1. melléklet) kötött.<sup>5</sup> (Ez a szerződés szolgált alapul a Szovjetunió és a Magyar Népköztársaság közötti csap–záhonyi vasúti együttműködési megállapodáshoz.<sup>6</sup>)

A magyarországi hálózat 1870-ig (5. ábra) csak Ausztria felé kapcsolódott egybe az ottani hálózattal, egyéb irányokban megindultak az építkezések, de még nem érték el a szomszédos országok hálózatait. Északkelet-Magyarország nem állt a korai vasútépítések elsődleges célterületei között.



5. ábra: A Magyar Királyság vasúthálózata 1870-ben

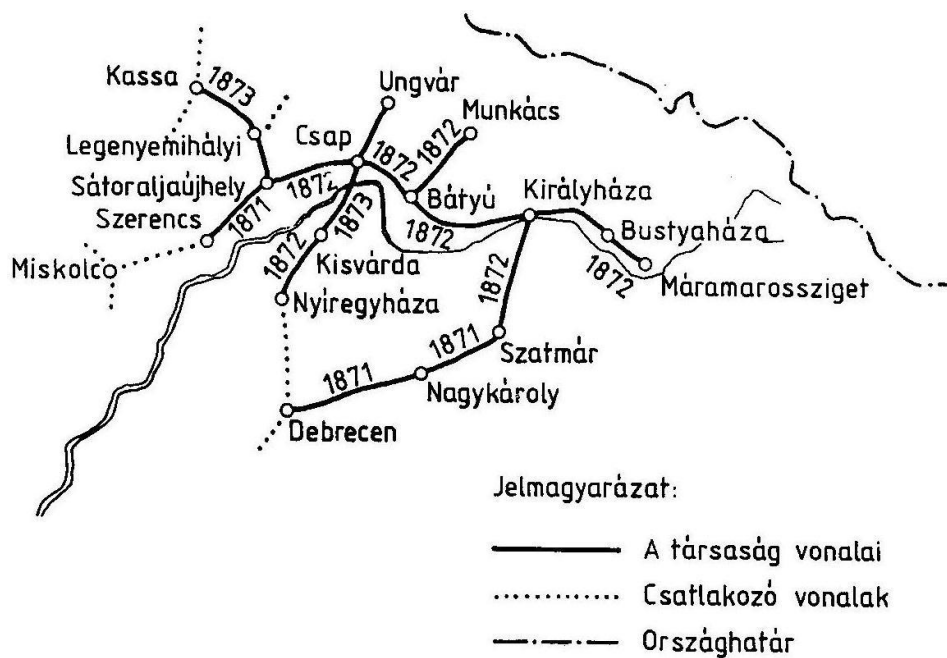
Forrás: Magyar Műszaki és Közlekedési Múzeum Archívum Térképtár.

Északkelet-Magyarországon 1870 után kezdődött meg igazán a „belső hálózat” kiépítése. Ezeknek a hálózatfejlesztéseknek köszönhetően az ország északkeleti részén egy regionálisan elfogadható hálózat jött létre, mely ki tudta szolgálni a terület személyi és áruszállítási igényeit (6. ábra).

<sup>5</sup> MNL K229 39523/1889 vasút közös használatáról szóló szerződés, a\_978\_664.jpg.

<sup>6</sup> A szerződés e) pontja szó szerint megtalálható a közvetlen magyar–szovjet-országi vasúti áru-személyforgalomra vonatkozó egyezményben. 1941. március 3-án, és az 1945. december 21-én aláírt vasúti szállításokról szóló, Szocialista Szovjetköztársaságok Szövetségének Vasútiügyi Népbizottsága és a Magyar Kereskedelmi és Közlekedésügyi Minisztérium közötti jegyzőkönyvben (Horváth, 2000).





6. ábra: A Magyar Északkeleti Vasúttársaság 1873-ig megépített vasútvonalainak hálózata

Forrás: Horváth 2000.

Magyarország északkeleti térségében a vasút építése hozott komoly gazdasági változást, fejlődést. Előbb a Tisza jobb partján – Szerencs–Csap–Királyháza vasútvonal – majd a Debrecen–Szatmárnémeti–Királyháza–Máramarossziget vonal épült meg. Ezt a vasútvonalat később tovább építették Rahó–Körösmező–Ivano-Frankovszkig, így Magyarország keleti határa felől került meg a Kárpátok északkeleti részét.

A Magyar Északkeleti Vasúttársaság megépült vasúthálózatában Csap és Sátoraljaújhely vasútállomások kerültek a középpontba. E vasútállomások meghatározók lettek az észak–déli és a kelet–nyugati forgalomban.

Az Ungvár–Csap–Nyíregyháza–Debrecen vasútvonal megépítése nem szerepelt a társaság tervei között. A vasútvonal megépítése eredetileg 1850-ben került fel az osztrák hatóságok részéről azzal a céllal, hogy összekössék a „Magyarország fában szűkölködő alföldi rónáit a dúsgazdag erdőségekkel bíró ungvári kincstári uradalommal”.

A Nyíregyháza–Ungvár vasútvonal engedélyezése, melynek keretében Záhony vasúti megállót kapott lényeges változásokat hozott a térségben. A fenti

vonala építése közben az 1870. évi XVII. törvénycikkkel engedélyezték a Nyíregyháza–Ungvár közötti másodrangú vonal építését, amelyre mérföldenként csak 20 000 ezüst forint kamatot garantáltak, és a teljes tőkét 4 960 000 forintban állapították meg.

„A szerződés a magyar királyi közmunka-, közlekedési és pénzügyminiszterek, másrészt a Magyar Északkeleti Vasúttársulat igazgatótanácsa közt mindazon igények és ügyek végleges rendezése iránt kötött, amelyek a nevezett társulat részére egyfelől az 1868. évi XXVIII. Törvény-cikk alapján engedélyezett I-ső (északkeleti) s II-od (nyíregyháza–ungvári) rendű vasút engedélyezéséből s építéséből merültek fel. 1875. XLV. t. cikket a magyar északkeleti s Nyíregyháza–Ungvár vasutak függő ügyeinek rendezéséről (módosítva az 1877. XVI. t.c. által):

- 1. § kötvénykibocsátás engedélyezése a veszteségek, illetve a sín vásárlás fedezésére,
- 3. § állambiztosítás a fedezetre,
- 9. § a veszteség fedezésére a vasút 500 000 forintnyi kölcsön felvételét tudomásul vette a bécsi Union Banktól,
- 11. § a kormány a késedelmes építkezés miatti büntetéseket elengedi.

A beruházásokhoz jelentős állami támogatások járultak. „A fentebb elősorolt vonalak után, az egyes vonalrészek megnyitásától számítandó 36,600 fjt évi tiszta jövedelemnek és 500 fjt törlesztési részletnek és így összesen 37,100 fjt-nak mérföldenként ezüstben biztosítása az állam által, továbbá minden néven nevezendő adótól való mentesség, mindaddig, míg a biztosított tiszta jövedelem elérve leend, vagyis míg az állami kamatbiztosíték igénybe vétetik. A részvény- és kötvényszelvények tíz évi adó- és illetékmentességet élveznek. Ezen adó- és illetékmentesség a tőkebeszerzés, építés, és első üzleti berendezés ügyében keletkezett szerződvényekre, beadványokra és másféle okmányokra is kiterjed. Ezenkívül azon esetre, ha az ország, a pályának Munkácstól a határszélig folytatását kívánná: a munkács–beszkédi vasút engedélyére nézve, az északkeleti vasút társaságnak, hasonló feltételek mellett, más vállalattal szemben előjog biztosított.”<sup>7</sup>

Érdekes, hogy a Kisvárdai–Csap közötti vasútvonal az ideális egyenes vonaltól nem Mándok felé (gazdasági-járési központ, közel 4000 lakos) tért el, hanem Tuzsér (kistelepülés, tiszai átkelővel, a népességszáma csak egynegyede Mándo-

<sup>7</sup> A Nyíregyháza–Ungvár másodrendű gőzmozdony vasút kiépítéséről szóló 1870. XXVIII. t. cikket, továbbá 1875. XLV. t. cikket a magyar északkeleti s Nyíregyháza–Ungvár vasutak függő ügyeinek rendezéséről [módosítva az 1877. XVI. t.c. által] az 1888. XVII. t. cikket a magyar északkeleti vasúttársaságok részére további külön állami biztosítás nyújtása tárgyában. Végül az 1890. XXXI. t.c. a magyar északkeleti vasút-részvénytársaság vasútvonalainak beváltásáról és az ennek alapján megkötött szerződést tartalmazó 1891. II. t. cikket. 1875. XLV. t.c. A magy.-északkal. és Nyíregyháza–ungvári vasutakról.

kének) felé haladt, közel ugyanolyan távolságra. Az eltérést a földrajzi terepviszonyok nem indokolták. A vasútvonal tervezésekor és a beruházás megkezdésekor gróf Lónyay Menyhért volt a pénzügyminiszter, majd miniszterelnök. A család központi birtoka Tuzsér. A Magyar Északkeleti Vasúttársaság egyik fő-résztvényese szintén Lónyay, Lónyay János, aki Lónyay Menyhért testvére (1829–1897), Máramaros megye főispánja. Nem volt tehát véletlen a vasút Tuzsér felé történő elterelése. Az ellenzék élesen támadta pénzügyi politikáját, sőt egyéni feddhetetlenségét, mire lemondott. Tuzséron van eltemetve.<sup>8</sup> Tuzséron vasútállomást létesítettek. 1890-ben Tuzsér kezdeményezte Záhony vasúti megállóhely megszüntetését – kihasználatlanságra hivatkozva – azonban miniszteri határozattal a megállóhelyet továbbra is fenntartották. Záhony megállóhely funkciója a csapi vasútállomás kiszolgálása, a szerelvények szükség szerinti várakoztatása.<sup>9</sup> A közút építésénél ugyanez a probléma merült fel és ebben az esetben is a Lónyay család érdeke érvényesült.

A kormány az 1870. évi XVII. tc.-ben elismerte a költségek megnövekedését a korábban engedélyezett vasútvonalakra. Az engedélyt egy újabb vonal, a Nyíregyháza–Ungvár vasútvonal engedélyezési törvényében hagyták jóvá, valamint a beruházások fedezetére államgaranciát nyújtottak. Az újabb és újabb garanciavállalások következtében 1878-ra a névleges tőke és a különböző kölcsönök összege elérte a 65 millió forintot. Az 1888. XVII. törvénycikk újabb kölcsönt és állami garanciát nyújtott a Magyar Északkeleti és a Magyarország–Gácsország Vasúttársaság részére.

Ha részletesebben megvizsgáljuk Záhony vasúti lehetőségeinek kialakulását, akkor azt kell megállapítanunk, hogy a térségben a vasúti tervek és építkezések nem elsődlegesen Záhonyról szóltak. Ez természetes is, hiszen egy kis lélekszámú, gazdasági teljesítménnyel, szállítási igénnyel alig rendelkező település volt ekkor.

Záhony későbbi fejlődésének gyökerei 1873. február 4-ére nyúlnak vissza. Ekkor adták át a forgalomnak a Kisvárdá–Csap vasúti szakaszt. Ettől az időponttól kapcsolódott be Záhony a vasúti szállításokba és csatlakozott a sátoraljaújhelyi központú vasúti hálózathoz, mint megállóhely, de az építés történetét leíró dokumentum Záhony nevét még nem említette. Eredetileg Zsurk vasúti megállóhely néven szerepelt az építési tervekben.<sup>10</sup>

A dokumentum a vonal leírása és okadatolás c. fejezetében a következő rész szerepel: „Keresztülvonul tehát – egészben véve az egyenestől kevéssé eltérő vonalban húzódva, a termékeny gazdag Szabolcs megyei nyírségen, és eléri

<sup>8</sup> Magyar Életrajzi Lexikon 1000–1990. Javított, átdogozott kiadás. Főszerkesztő: Kenyeres Ágnes. Arcanum Adatbázis Kft., Budapest, 2002.

<sup>9</sup> Ukrajna Állami levéltár Beregszász 5 fond, 2 opisz 279 dosszié.

<sup>10</sup> A Magyar Északkeleti Vasút Építésének Története. Budapest, 1984. Magyar Műszaki és Közlekedési Múzeum Könyvtár. D 1520.

Zsurknál Ung megyét; képezvén Csap mellett – a Tiszának lehetőleg kedvező ponton áthidalása és a csapi pályaudvarnak a fővonal által meghatározott fekvése miatt – némely nagyobb elhajlást”.<sup>11</sup> A forgalmi adatokból kiderül, hogy a megépített vasútvonal adottságait elsősorban Kisvárdai kereskedői használták ki (1. táblázat).

1. táblázat: Összesített adatok a vasúti forgalomról 1873–1888 között, utasszám, fő

Település	1873	1874	1875	1880	1885	1888
Debrecen	59 232	60 868	51 918	38 100	40 477	30 619
Nyíregyháza	7 032	24 587	21 321	18 844	20 777	19 748
Kisvárdai	24 024	26 093	21 975	22 016	21 746	19 932
Csap	30 824	30 491	26 299	25 989	30 695	27 708
Ungvár	33 585	30 305	30 111	24 371	32 130	26 527
Záhony 1880-tól				175	449	372
Összesen	154 697	172 344	151 624	129 495	146 274	124 906

*Forrás:* Magyar Északkeleti Vasút 1873–79.

Az adatokból egyértelmű, hogy Záhony nem tartozott az érdemi személyforgalmat lebonyolító települések közé. A község lélekszáma alacsony volt, a népesség mobilitása is korlátozott volt.

A teherforgalom áruösszetétele azt mutatja (2. táblázat), hogy az Északkeleti Vasút 15 éves működése alatt a főbb tételek nem változtak. Új áruféleségek szállítását gyakorlatilag Kisvárdán kezdeményezték, Nyíregyháza nem tudott igazán élni a vasúttársaság adta lehetőségekkel. Például: Nyíregyházán volt Magyarországon egyik legnagyobb huszárlaktanyája, és a katonai lovak szállítása nem változott.

2. táblázat: Szállított árucikkek és állatok

	1873	1874	1875	1880	1885	1888
<i>Szállított árucikkek, tonna</i>						
Hulladékok	16 533	1 981	2 486	27 594	23 836	23 183
Földszurok, gyanták	266	345	1 724	6 463	12 489	19 015
Gyapot, nyers	526	68	136	220	310	449
Tüzelőanyagok	8 672	652	8 215	117 396	300 404	294 526
Fedélpapír, lemez			29	417	8	161
Gyógyszerek	331	3 875	5 448	66 520	121 390	168 561
Nyomtatványok	214	68	284	1 043	1 207	1 453

<sup>11</sup> A Magyar Északkeleti Vasút Építésének Története. Budapest, 1984. Magyar Műszaki és Közlekedési Múzeum Könyvtár. D 1520.

2. táblázat folytatása

	1873	1874	1875	1880	1885	1888
Trágyaneműek	299	471	45	5 112	3 347	5 420
Vas, acél	20 415	8 501	14 769	97 660	180 167	275 432
Ércek, ásványok	1 288	673	912	815	2 508	11 002
Hordók, ládák	1 329	2 727	4 751	41 732	60 924	58 410
Gabona	47 600	107 956	113 104	788 557	1 085 932	1 495 596
Mezei termékek			9 252	49 916	64 680	106 197
Zsiradékok	2 644	1 207	1 741	234 422	38 678	33 043
Fender, kóc	269	122	204	1 827	1 726	3 324
Fonalak	159	78	154	993	1 151	2 632
Építési, házi készlet, bútorok	1 885	653	6 310	21 612	24 591	34 277
Üvegárúk	530	456	1 594	6 590	12 254	13 794
Nyers bőrök	1 079	1 138	1 314	13 120	11 983	15 907
Épület szerszámfa	24 515	60 881	70 178	1 320 419	1 637 426	1 740 916
Tüzelőfa	35 482	36 565	47 691	526 598	383 193	432 041
Kohóanyagok	478	624		51		56
Csontszén, csontliszt	225	303	1		102	162
Gyarmat, csemege, fűszer	2 583	9 449	12 871	115 678	185 693	207 419
Őrölt termékek	11 323	11 976	7 784	159 013	289 890	326 330
Só	57 343	67 043	64 474	685 420	717 359	775 577
Dohány	2 517	3 357	4 138	45 127	60 843	72 587
Bor	7 657	7 855	9 930	138 768	143 987	143 818
Rövidárúk, fényűzési cikkék	388	406	428	2 817	2 960	4 973
Kézműárúk	1 609	1 417	9 789	23 994	31 749	38 526
Gépek, gépalkatrészek	6 958	1 749	1 328	12 126	28 182	32 134
Fém, fémárúk	1 293	629	229	3 778	6 166	11 254
Katonai teher	281	372	845	8 097	24 245	33 427
Olajpogácsa, olajliszt	197	210	99	1 205	1 684	2 810
Papír, papírolemez	176	300	262	3 977	5 672	9 781
Kövek, föld, mész	76 865	19 217	20 421	243 561	432 999	1 241 386
Anyag, cserépárúk	470	159	248	1 755	3 618	5 148
Gyapjú	1 233	947	926	7 866	9 391	9 509
Egyéb árúk	4 792	4 182	13 946	53 218	42 560	90 357
<i>Szállított állatok, db</i>						
Lovak, öszvérek	1 533	1 330	902	894	1 105	1 015
Szarvasmarha	15 383	12 863	19 308	19 940	30 580	36 242
Sertés	30 721	51 844	78 218	95 180	101 903	151 696
Ürök, kecskék	17 331	8 988	14 140	5 938	12 865	12 581
Katonai lovak	182	249	219	365	470	127
Összesen	65 150	75 274	112 787	122 317	146 923	201 661

Forrás: Magyar Északkeleti Vasút 1873–79.

A Felső-Tisza déli oldala közlekedési szempontból jelentős mértékben holt térré alakult történetileg, mert ebben a térségben az év minden szakaszában biztonságosan járható közút nem volt. A Tisza sem volt hajózható egész évben. A vasútvonalak kezdeti kiépítése pedig a közutak nyomvonalát követte, így a Tiszával párhuzamosan állandó közlekedési nyomvonal nem épült, csak a folyó jobb partján.

A népességszám növekedése a nagyobb induló népességű (fejlettebb gazdasággal rendelkező) településeken volt a nagyobb. Záhony önmagához képest jelentős népességszám gyarapodást mutatott 1870–1890 között (3. táblázat).

3. táblázat: A népesség alakulása a meghatározó településeken, az Ungvár–Csap–Nyíregyháza vasútvonalon, fő

	1850	1870	1890
Ungvár	6 700	11 000	11 800
Kisvárdá	3 000	4 700	6 500
Nyíregyháza	18 630*	21 038	26 607
Záhony (a vasútvonal átadása 1873)	586	881	1 100

\*Nyíregyháza lakossága 1850-ben Fényes Elek adatai szerint 18 630 fő.

Az osztrák népszámlálás alapján 13 118 fő.

Forrás: Horváth, 1997. KSH Népszámlálás.

Az 1890. XXXI. tc. a Magyar Északkeleti Vasút-részvénytársaság vasútvonalainak beváltásáról és az ennek alapján megkötött szerződés előkészítéséről arról rendelkezett, hogy az állam kivásárolja teljes adósságállománnyal együtt a tulajdonjogot. Az 1891. II. tc. a Magyar Északkeleti Vasúttársaság megszűnését mondta ki. A társaság vonalait a Magyar Királyi Vasúttársaság Rt., a MAV veszi át és működteti.

Záhonyban történt vasúti fejlesztést Szabolcs vármegyében kezdettől fogva kifogásolták. (Az ellenérzésnek történelmi hagyományai vannak, Záhony Ung megyéhez tartozott. A záhony–salamoni tiszai rév volt az egyetlen olyan tiszai átkelő –Vásárosnaménytől Dombrádig – melyet Szabolcs megye sohasem tudott megszerezni.) A Debrecen–Ungvár hadi jelentőségű út átépítését Záhony és Tiszabedéd között (3 km) folyamatosan szabotálta a megye. Kifogásolták a vasút-közút kereszteződés kiépítését. A Kisvárdá–Csap vasútvonal épült meg utolsóként a térségben. 1890-ben kezdeményezték a Záhony vasúti megálló megszüntetését. Ung vármegye kiállt a megszüntetés ellen és miniszteri döntés alapján a megállóhely továbbra is megmaradt.<sup>12</sup>

Tulajdonképpen Tuzsér és Csap vasútállomás gazdasági pozíciójának erősítéséről szól ez a megszüntetési javaslat. Tuzsér az utolsó vasútállomás a Szabolcs

<sup>12</sup> Ukrajna Állami Levéltár Beregszász 5 fond, 2. opisz, 279. dokumentum.

vármegyei oldalon és Csap az első vasútállomás az Ung vármegyei oldalon. A két település közötti távolság kb. 10 km. Mindkét település a Tisza partján, de annak ellentétes oldalán található. Tuzsér település gazdasági-közigazgatási helyzetét erősítette volna Mándok településsel szemben, mint térségi központ. Az illetékes miniszter döntött arról, hogy a megálló továbbra is megmaradjon. A Nyíregyháza–Csap vasútvonal II. osztályú vonal, nagy teherszállítási forgalom lebonyolítására nem alkalmas. Elsősorban a Kisvárdai–Csap közötti vonalszakasz kihasználtsága megfelelő. Ez azt is jelenti, hogy a kisvárdai – a lakosság számához mérten nagyszámú – kereskedő-vállalkozó réteg inkább a galíciai és orosz kereskedelembe kapcsolódott be és nem a magyar Alföld irányában kereste a gazdasági kapcsolatát.

Egészében véve azt kell megállapítanunk az első korszakra vonatkozóan, hogy Záhony fekvése sok szempontból kedvezőtlen volt, különösen Ung megyén belül a Tisza bal partján, a folyó által elválasztva mind a megyeszékhelytől (Ungvár), mind pedig a járási központjától (Nagykapos). A község „vasúthoz jutása”, majd helyzetének megszilárdulása nehézségekkel járt. Többféle érdek (magán, település-szomszédsági, területi) jelent meg. A vasút kiépülése érdemben hozzájárult Záhony fejlődéséhez, de 1910-ben még így is csak 1231 jelenlévő lakosa volt.

Az I. világháború kezdetére kiépült Északkelet-Magyarország belső vasúthálózata, s megteremtődtek a vasúti összeköttetések a Kárpáton kívüli osztrák galíciai és bukovinai területekkel is (7. ábra). A háború alatt a vasút minden tekintetben jelentős szerepet játszott. A galíciai hadszíntér minden nehézsége megjelent a magyar katonadalokban.

### **1.3. Államterületi átalakulások és nagytérségi folyamatok 1918–1920-tól 1938-ig**

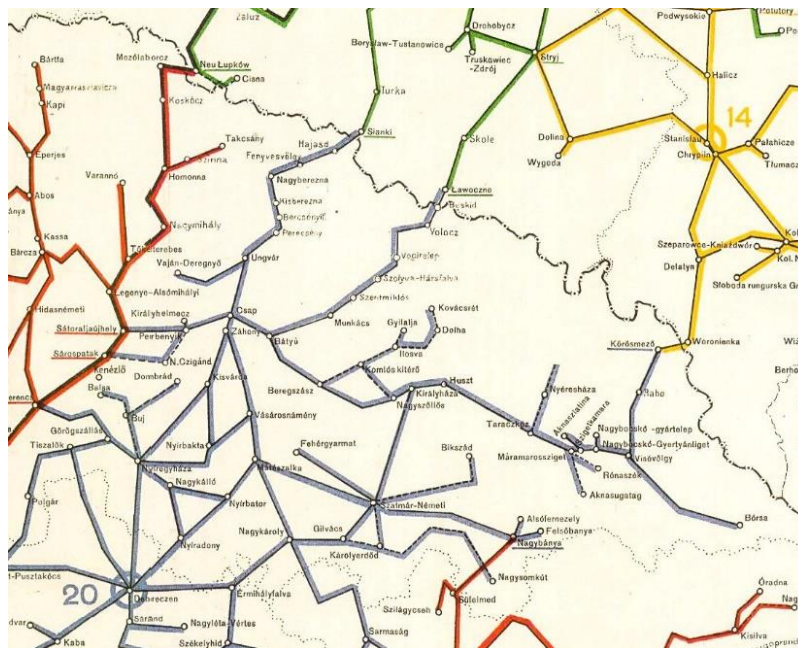
Az I. világháborús összeomlás, majd a háborút lezáró békeszerződések teljesen új helyzetet teremtettek Európa szélesebb keleti térségeiben. A legfontosabb változást az Osztrák–Magyar Monarchia megszűnése, Oroszország visszaszorítása, új államok alakulása jelentette (8. ábra).

Az európai kelet–nyugati főbb kereskedelmi útvonalak döntő többsége vagy áthaladt az Osztrák–Magyar Monarchia területén, vagy, ha csak kismértékben is a határ mellett, de érintette a Monarchia szélén lévő országrészt minden akkori szállítási eszköz esetében. Ezzel a közlekedésföldrajzi adottsággal az Osztrák–Magyar Monarchia (multimodális) közlekedési monopóliummá vált a XIX. század végére és európai – ma úgy mondanánk: közlekedés logisztikai – nemzetközi kereskedelmi központ szerepet töltött be.

Európa vezető gazdasági hatalmai a XX. század elején a legkorszerűbb közlekedési eszközt használva – ez a vasút – részben Oroszországot, a Balkánt,

Törökországot és vele a Közel-Keletet, nyugat-európai irányból csak és kizárólag a Monarchián keresztül érthették el. Ez jelentős bevételt jelentett a Monarchiának és egyben jelentős gazdasági érdekérvényesítő szerepet is biztosított számára. Ezért az I. világháborúban győztes hatalmak alapvető érdeke volt az útvonalakat ellenőrző és azok hasznát lefölöző birodalom végérvényes felszámolása vagy legalábbis megbontása. Az Osztrák–Magyar Monarchiát feldarabolták. Nem gyűlöletből, nem valamelyik nemzet elleni ellenszenvből, hanem gazdasági-politikai érdekekből.

Az államterületek alakításakor (megcsonkítás, megnövelése) fontos szerepet játszottak a vasútvonalak. Fontos szempont volt, hogy egyetlen utóállam se kerülhessen monopolhelyzetbe a szállítások területén, ugyanakkor biztosítsák a nemzetközi vasúti fővonalakon a zavartalan közlekedést a Kárpát-medence területén, az Adriai-tengerhez való akadálytalan eljutást. Az Osztrák–Magyar Monarchián belül a Kárpát-medence vasúthálózata tudatos jól megtervezett a sugaras és a körháló szerkezet ötvözése volt. Ez azt jelentette, hogy bárhol bármilyen probléma következett be a rendszerben, a másik irányból a probléma helyét ki lehetett kerülni.



7. ábra: Északkelet-Magyarország és Galícia határon átnyúló vasúti kapcsolódásai, 1913

Forrás: Az Osztrák–Magyar Monarchia vasúti térképe, 1913.





8. ábra: Az Osztrák–Magyar Monarchia felbomlása és utódállamai

*Jelmagyarázat:* 1 – Osztrák–Magyar Monarchia határa; 2 – Történelmi Magyarország határa; 3 – Párizs környéki békek határai; 4 – Lengyelországhoz csatolt terület; 5 – Olaszországhoz csatolt terület; 6 – Szerb–Horvát–Szlovén Királysághoz csatolt terület; 7 – Romániához csatolt terület.

*Forrás:* Hóman–Szekfü, é.n.

Ez a körvasút hálózat az utódállamok esetében egy „fő vonalas” rendszerré alakult, amelyhez a mellékvonalak csatlakoznak. A magyarországi vasúthálózat pedig Budapest központú sugaras hálózattá alakult át. Több esetben a határtérési vasútvonalak használhatatlanná váltak (a vasútvonalak a határt több esetben átlépték). A határ elválasztotta – részben vagy egészben – egymástól a térségi központot a vonzaskörzetétől. Például Ungvár–Csap–Záhony, a Latorca és Tisza-vidék, Bereg és Munkács–Beregszász.

A trianoni szerződés után létrejövő új, megnövelt területű államok, illetve a világháborút lezáró szerződések alapján függetlenségüket visszanyerő államok teljesen átalakították az Elbától keletre fekvő Európa államigazgatási határait. Ezzel együtt az európai kereskedelmi-szállítási viszonyokat is. Adott esetben korábban az ország belső részén lévő település hirtelen határátkelő lett<sup>13</sup> vagy határszéli település az adott ország belső területén „találta” magát. Egyik napról

<sup>13</sup> A gazdasági átrendeződés folyamatát megzavarták a finn–orosz és a lengyel–orosz–litván–ukrán–német háborús események és a Szovjetunió létrejötte. Az Osztrák–Magyar Monarchia – az 1919-es Magyar Tanácsköztársaság függetlenségi harcát is figyelembe véve – gyakorlatilag a lengyel eseményekhez képest békésen és gyorsan megszűnt.

a másakra teljesen új gazdasági-társadalmi funkcióknak kellett megfelelni a határvonal megváltoztatása következtében számtalan településnek, köztük Záhonynak és Csapnak is.

Záhonyt és térségét legjelentősebben Csehszlovákia létrejötte érintette. Az utódállamok a közlekedés fenntartása érdekében azonnal kénytelenek voltak valamilyen szintű megállapodást kötni egymással. A nemzetközi kereskedelem biztonságos megvalósításához kiemelt fontosságú volt az Osztrák–Magyar Monarchia alatt megépült körvasúthálózat, amely belgazdasági (birodalmi) szállítások kielégítésére épült, egyes vonalai most nemzetközi fővonallá váltak. Északkelet-Magyarország legfontosabb vasúti határátkelője Sátoraljaújhely lett Magyarország felől Csehszlovákia és részben azon keresztül a Szovjetunió és Lengyelország felé.

A régi Magyar Északkeleti Vasúttársaság vasútvonalának egy jelentős része – közel kétharmada – a határon túli nemzetközi/nemzeti vasúti hálózathoz került (Csehszlovákia, Szovjetunió, Románia). Sátoraljaújhely vasútállomást a határvonal ketté vágta és a vasútállomás északi részén a Kassa–Sátoraljaújhely–Királyhelmece–Csap–Munkács–Voloc–Lemberg/Lvov felé vezető vasúti sínpar Csehszlovákiához került, az attól délre eső vágányok Magyarország birtokában maradtak).<sup>14</sup> Mivel Sátoraljaújhely elvesztette nemzetközi forgalom elosztó és szervező szerepét, és ezt a szerepet magkapta – a most már Csehszlovákiában lévő – Csap (öt irányból találkoztak itt a vasútvonalak). Sátoraljaújhely fejlődése lelassult, míg Csap gyors fejlődésnek indult, a vasútállomás környéke jelentős gazdasági-szolgáltatási központtá vált (9. ábra).

A szétdarabolt közlekedési hálózat elég magyarázatot ad arra a kérdésre, miért tiltották meg, hogy az utódállamok valaha is újra egyesüljenek. 1920-ban még nem gondolhattak az Európai Unió majdani megalakulására.

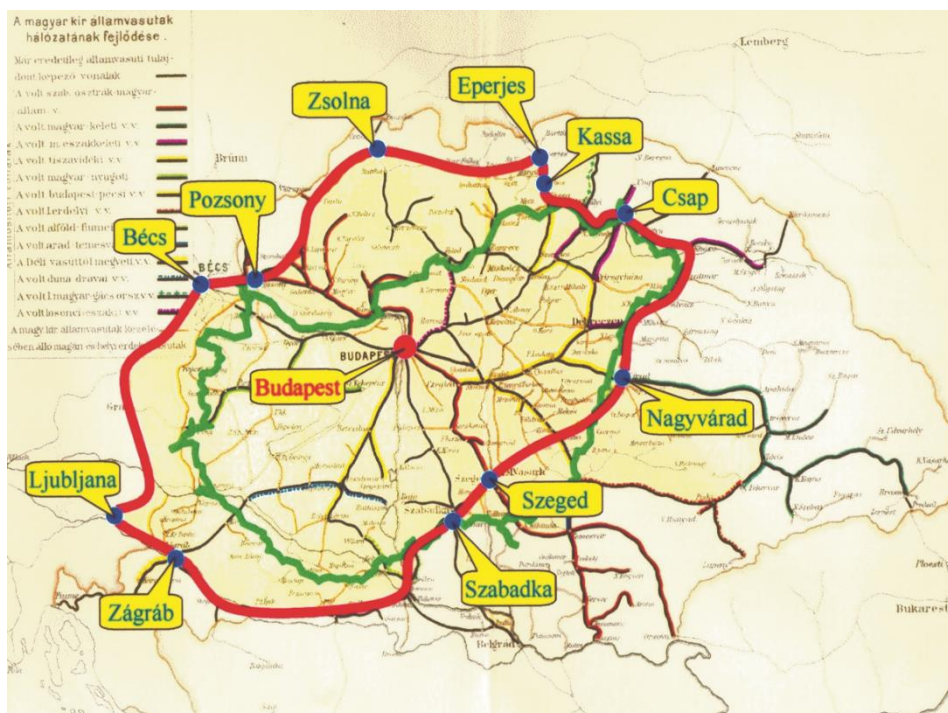
#### 1.4. A két világháború közötti folyamatok

A világháborús vereség, majd a trianoni békeszerződés alapvető változásokat hozott Záhony államföldrajzi, közigazgatási, közlekedési stb. helyzetében. A község államhatár menti településsé vált. Záhony mind szociális, mind gazdasági szempontból nagyon kényes helyzetbe került. Elszakították történelmi kapcsolataitól, a közigazgatási rendszertől, a gazdasági kötelekeitől. A záhonyi gazdák földjei csehszlovák fennhatóság alá kerültek. A földterületeket a Záhonyban élő

<sup>14</sup> 1921. évi XXXIII. törvény 27. Cikk. Magyarország határai következőképpen állapítatnak meg 4. pont: a helyszínén megállapítandó vonal, amely Cseh-Szlovákiának hagyja Tárkány, Perbenyik, Örös, Kiskövesd, Bodrogszerdahely, Bodrogszög és Borsi helységeket s Magyarországnak Dámócz, Lácza, Rozvágy, Páczin, Karos és Felsőberezcki helységeket, áthalad a Bodrogon és átvágja a Sátoraljaújhelytől délkeletre fekvő vasútháromszöget s oly módon halad e várostól keletre, hogy az egész kassa–csapi vasútvonalat a cseh-szlovák területen hagyja;

gazdától csehszlovák hatóságok nem vették el, művelésüket engedélyezték és a termés elszállítását is vámmentesen biztosították. Szabolcs megye, amelynek eddig csak problémája volt Záhonyal, a határ menti kis településsel közlekedés miatt, örült, hogy nem kell vele tovább foglalkoznia. Hiába volt vasútvonala, ha nem volt alkalmas a szállításra, semmit sem ért (10. ábra).

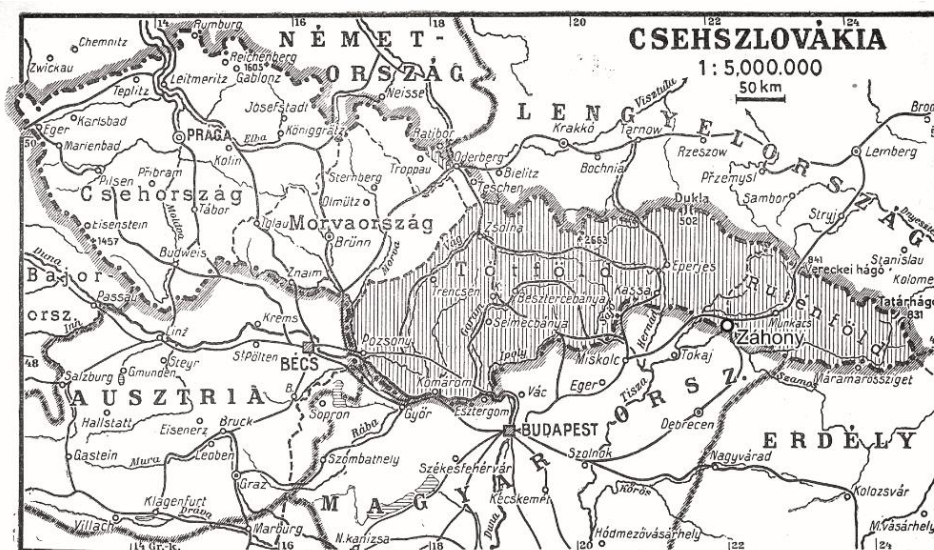
A XIX. század végén Szabolcs megye Debrecen felé akarta fejleszteni az infrastruktúrát, így forráshiány miatt az Ung megyei határt elhanyagolta. Ung megye – mivel szeretett volna bekapcsolódni az alföldi mezőgazdasági piac lehetőségeibe – a záhonyi tiszai híd térségének a fejlesztését rendkívüli módon szorgalmazta.<sup>15</sup> Az új helyzetben mintegy kényszerből is részben „az ország belseje felé fordult” Záhony, amellett, hogy a lehetőségek szerint élni kívánt határfekvésének külső potenciális előnyeivel is.



9. ábra: Az Osztrák–Magyar Monarchia működőképes körvasút-hálózata

Szerkesztette: Bajor Tibor, Salánki József, 1999.

<sup>15</sup> Ukrajna Kárpátaljai Területi Állami Levéltár Ungvár, Beregszász részlege 4. fond 18 opisz 1698 dokumentum 192.; Ukrajna Kárpátaljai Területi Állami Levéltár Ungvár, Beregszász részlege 4. fond 13. opisz 964 dokumentum.



10. ábra: Záhony új, határ menti vasútföldrajzi pozíciója

Forrás: Bátky–Kogutowicz (szerk.) Zsebatlasz, 1922.

Záhony a békeszerződés eredményeképpen államhatár menti településsé és államhatáron fekvő vasútállomássá vált. A Csehszlovákiához került szomszédos Kárpátalja tulajdonképpen 1920 után lett érdekes mind a nemzetközi, mind a magyar–csehszlovák, mind pedig a szovjet szállítmányozás számára. A Monarchia határszéli kisforgalmú vasútja Csap–Munkács–Voloc/Lawoczne–Lemberg hirtelen egy fontos nemzetközi vasútvonal lett. Csap gyakorlatilag európai jelentőséget kapott. Záhony–Kisvárdá–Nyíregyháza felé nem lehetett szállítani, mert a vasúti pálya nem volt alkalmas rá. (A II. osztályú vasútvonal teherszállításokra csak korlátozott mértékben volt alkalmas.)

1920-tól a cseh állam és nagytőke gyorsan, tervszerűen és ha kellett erőszakkal szerezte meg a kárpátaljai gazdasági egységeket, üzemeket. Ügyesen tette rá a kezét kárpátaljai mezőgazdasági és ipari lehetőségekre, üzemekre és nyersanyag kincsekre. A csehszlovák hatalom a nemesi nagybirtokok felosztásával és azok cseh és szlovák nemzetiségű földművesek kezébe adásával, valamint szervezett betelepítéssel is hatékonyan érvényesítette érdekeit. A határ menti kisbirtokokat – általában 10 km-es sávban, azonban nem vette el a magyarországi tulajdonosoktól ezért azok – ha nem is zavartalanul – továbbra is birtokolták és

művelhették földtulajdonukat.<sup>16, 17</sup> A záhony–salamoni/csapi hídon a gyalogosok 2–4 fillért, a lovas kocsik és az ökrös szekerek 4–14 fillért fizettek. A helyi lakosok nem fizettek.<sup>18</sup>

Záhony – korántsem egyedi – problémája 1920. június 16-án megjelent interpelláció formájában a Nemzetgyűlésben is:

Hornyánszky Zoltán: Tisztelt Nemzetgyűlés! Ebben már azután igazán egészen rövid leszek. Záhony község Ung megyében, a határszélen van. Ennek a községnek lakosai a Tisza által ketté vannak osztva, úgyhogy a község földjei a Tiszán innen, de már megszállt területen vannak, míg a község maga a Tisza túlsó oldalán, de a mi területünkön fekszik. A község lakosai, ha meg akarják művelni a földjüket, kénytelenek esetről-esetre útlevelet kérni. Ez lehetetlen és tarthatatlan helyzet. Azt hiszem, módjában volna a kormánynak ezen segíteni, mert hiszen egy generális útlevéllal, vagy egy általános legitimációval lehetővé teheti, hogy ezek a falusiak átjárhassanak földjeik megmunkálására.

Van szerencsém a külügyminiszter úrhoz, aki megint nincs jelen, a következő interpellációt előterjeszteni:

1. Van-e tudomása a külügyminiszter úrnak, hogy Záhony község lakosai csak útlevéllal tudnak a községet a földjeiktől elválasztó Tisza folyón átjárni azoknak megmunkálása céljából?

2. Hajlandó-e a külügyminiszter úr a revizionáris bizottság eljárásának befejeztéig közbenjárni, hogy a község lakosai nem esetről-esetre kért útlevéllal, hanem egy általános, minden, a megszállt területen földtulajdonnal bíró községi lakos részére adott meghatalmazással vagy útlevéllal járhassanak át földjeik igazolt megmunkálása céljából?<sup>19</sup>

A külügyminiszter az interpellációra nem válaszolt, de a záhonyi gazdák a földjeiket Kárpátalján folyamatosan művelhették 1945-ig.<sup>20</sup>

Kárpátalján keresztül vezetett az egyetlen vasútvonal a Kárpát-medence felől Szovjet-Oroszországba, majd 1922 végétől a Szovjetunióba.<sup>21, 22</sup>

<sup>16</sup> MNL K 269. 636. csomó I-a dosszié magyar–csehszlovák kihatárszéli forgalom. 637. csomó II-b dosszié Csehszlovák magyar határszéli útvonalak, II-d magyar panaszok a Csehszlovák határ – és vámörtség ellen, II-f A kettős birtokosok úti-igazolvánnyal.

<sup>17</sup> VII. CÍM Az állampolgárságról szóló rendelkezések 63. Cikk. Jogukban áll azonban megtartani azokat az ingatlanokat, amelyeket annak a másik Államnak területén birtokolnak, amelyben opciójukat megelőzően laktak.

<sup>18</sup> Dr. Horváth Ferenc: A Nyíregyháza–Ungvár vasútvonal 125 éves története. Záhony, 1997. Kiadó: Közlekedéstudományi Egyesület Szabolcs-Szatmár-Bereg megyei Területi Szervezetének Pályafenntartási Szakcsoportja és Logisztikai Szakcsoportja.

<sup>19</sup> Nemzetgyűlési napló, 1920. III. kötet. 1920. május 18. – 1920. június 26. Ülésnapok. 1920-61 52. o.

<sup>20</sup> Határirtoktár. Magyar–Csehszlovák viszonylat. Kiadja A Magyar Királyi Pénzügyminisztérium, Budapest, 1934. Magyar Királyi Állami Nyomda 3703/1933.

<sup>21</sup> I. Grancsak: Kárpátalja a Csehszlovákia területén. 1955. Országos Ruszin Önkormányzat.

<sup>22</sup> Saját személyes tapasztalatom, hogy idősebbekkel való beszélgetés során rendre kijelentették: a csehek erőszakosak voltak, de akkor jobban éltünk.

Kárpátalja Csehszlovákiához kerülésével a közlekedési útvonalak nem változtak meg alapvetően, de átrendeződés és átértékelődés volt megfigyelhető.

Az Ivano-Frankovszk–Máramarossziget vasútvonal jelentős forgalmat nem bonyolított le így ennek a vonalnak kiesése nem okozott problémát. (A vasútvonal jelenleg is létezik, de rendszeres vasúti forgalom nincs rajta.) A nemzetközi vasúti forgalmat (Megfelelő felújítást követően bármikor át lehet terelni a vonalra, de nagy kerülő ezért ráfizetéses.)

Az Uzsoki-hágón átvezető vasútvonal nehezen járható maradt.

A kárpátaljai vasúti fővonal a Voloc–Munkács–Bátyú–Csap–Sátoraljaújhely–Kassa/Miskolc vonal Sátoraljaújhelyig semmit sem változott. Azonban a trianoni szerződés megkötésekor Csehszlovákia kifejezetten ragaszkodott ahhoz, hogy a sátoraljaújhelyi vasútállomás adott része csehszlovák fennhatóság alá kerüljön, így Kárpátalja irányában a vasúti forgalom irányítása, szervezése teljes egészében csehszlovák kézbe került. (Ennek következtében felértékelődött a záhony–csapi vasúti átmenet, csak az volt a probléma, hogy a Nyíregyháza–Csap vasútvonal alacsony teherbírású II. osztályú vasúti pálya, ezért jelentős szerepet ekkor még nem tudott betölteni).

Új vasútvonal építéséről egyelőre nincs szó. A kárpátaljai vasúthálózat fésűs szerkezetű A vasútvonal a Tisza által kialakított sík területen haladt Csaptól Nagybecskó végállomásig és ehhez a vonalhoz csatlakoztak a Kárpátok völgyeiben egy-egy nagyobb város, vagy üzem felé kialakított helyi vasúti vonalak. (Nincs közvetlen vasúti összeköttetés Ungvár, Munkács és Huszt között.) Románia (Nevetlenfalu) felé a vasútvonal megmaradt, és a mai napig forgalmat bonyolít le. (Nemzetközi expresszvonatok járnak pl. a román tengerpart és Varsó között.)

1921. évi XXXIII. törvénycikk<sup>23</sup>

II. RÉSZ Magyarország határai

27. Cikk. Magyarország határai következőképpen állapítatnak meg.

4. Cseh-Szlovákországgal. Záhony nem kerül megemlítésre.

III. CÍM Vasutak. 302–307. cikk. a Cseh-Szlovákország és Magyarország közötti vasútvonalak használatával kapcsolatos megállapodásokban, előírásokban és kötelezettségekben a Csap–Záhony–Nyíregyháza vasútvonal nem szerepel (Záhony jelentéktelen határ menti településsé vált), tehát sem kereskedelmi, sem katonai jelentősége sincs a kétoldalú, nemzetközi szállítási kapcsolatokban.

<sup>23</sup> Az Északamerikai Egyesült Államokkal, a Brit Birodalommal, Franciaországgal, Olaszországgal és Japánnal, továbbá Belgiummal, Kínával, Kubával, Görögországgal, Nicaraguával, Panamával, Lengyelországgal, Portugáliával, Romániával, a Szerb–Horvát–Szlovén Állammal, Sziámmal és Cseh-Szlovákországgal 1920. évi június hó 4. napján a Trianonban kötött békeszerződés becikkelyezéséről.

Inkább Tokaj, Sátoraljaújhely, Kisvárdá, Munkács, Huszt kereskedelmében kapott szerepet.

A Nagykároly–Mátészalka–Mándok–Csap vasútvonal a trianoni döntés következtében lerövidült, már csak Ágerdómajor–Mátészalka–Mándok–Záhony vasútvonalként funkcionált (4. táblázat).

4. táblázat: A vasúttársaság 1923-ban a XVIII. évi Üzletjelentésében szereplő forgalmi adatok

Település	I. oszt.	II. oszt.	III. oszt.	Összesen	Poggyász	Gyorsáru	Teheráru	Összesen
Mátészalka	580	8 550	47 206	56 336	20	14	2 211	2 245
Vásárosnamény	3	756	10 234	10 993	14	7	8 307	8 328
Mándok	38	390	8 251	8 679	1	23	15 133	15 157
Tiszaszentmárton	–	10	344	354	–	–	4 310	4 310
Záhony	–	279	3 466	3 745	–	–	163	163

*Forrás:* MNL K 269 80. tétel 404. csomó 439. tétel Nagykároly–Mátészalka–Csap Helyiérdekű vasút.

Az adatokból egyértelműen rögzíthető, hogy a térség gazdasági és kereskedelmi központja Mándok (Felsőtiszaújhelyi járás).<sup>24</sup> Záhony, mint határállomás a személyforgalom terén – az olcsóbb személyforgalom területén – messze megelőzi az állomás teherszállítási forgalmát. Trianoni határ meghúzásával nem lett automatikusan fontos település Záhony.

A község helyzetének korabeli összefoglalása kiemelte: „1919-ben a cseh megszállás következtében néhány tanyáját és dűlőjét, mintegy 808 kat. hold területet elcsatoltak, és így mint határ menti község maradt meg Csonka Magyarországon. Kisközség a tiszai járásban. Területe 1090 kat. hold, amelyből szántó 702, kert 68, rét 19, legelő 124, erdő 60 és terméketlen 116 kat. hold. Lakosainak száma 1267 (640 férfi, 625 nő) akik 3 egyén kivételével magyar anyanyelvűek, és közülük 238 ró. kat., 130 gör. kat., 835 ref, 9 ág. ev., 53 izr. és 2 egyéb vallású. Lakóházak száma 238. Ref. templom van a községben. A községben 1 állami kisdudor, 1 állami elemi népiskola, 1 állami általános továbbképző működik. Lakosainak fő foglalkozása az őstermelés és ipar. Határa kis- és törpebirtokok között oszlik meg. Allatállománya 1935-ben 327 szarvasmarha, 95 ló, 289 sertés, 3 juh (!). Gyár üzeme: 1 fűrésztelep és 1 hengermalom. A község gazdaságilag Kisvárdára gravitál. Körorvos helyben. Legközelebbi gyógyszertár Mándokon 11 km-re, kórház Kisvárdán 24 km-re van. Hősi halottainak száma 28. Vasútállomás helyben a nyíregyházi–záhonyi vonalon. Postahivatal, táviró- és távbeszélő-állomás helyben” (Dienes, 1939).

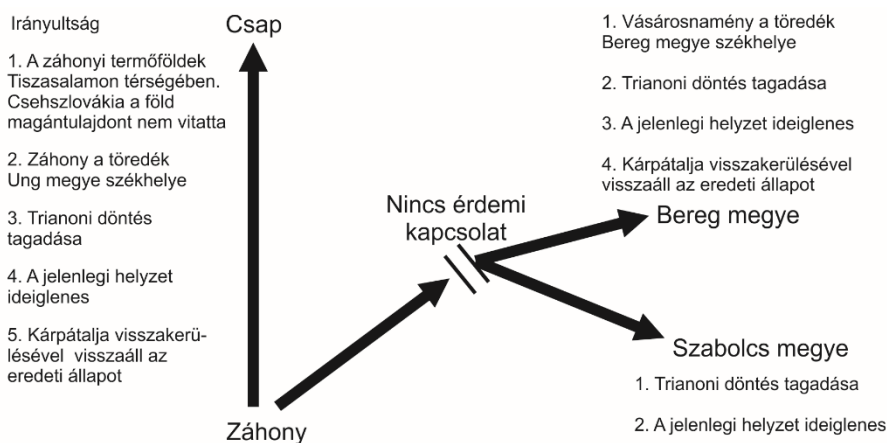
<sup>24</sup> Mándok, mint járási központ 1970-es évekre teljesen háttérbe szorult. Záhony elviszi a középiskoláját és a térségi szerepét is, bár Záhony sohasem lett térségi hatású település.

Záhony népességszáma a vasút kiépülése utáni lendületét elvesztette, a XX. század első felében igen lassú gyarodás volt jellemző (5. táblázat, 11. ábra). A kistelepüléseken nem szokványos posta, távíró és távbeszélő szolgáltatás kiépítését, azonban már ekkor annak köszönheti, hogy határtelepülés lett és határ-vasút-állomás.

5. táblázat: A lakosság számának változása 1850 és 1940 között

Záhony	1851	1890	1939
Lakosok száma	586	1100	1267

Forrás: KSH Népszámlálás.



11. ábra: Záhony helyzete: 1920 és 1945 közötti viszonyok a települések között

Forrás: Bajor Tibor: Záhony település térségi kapcsolati viszonyai az Osztrák–Magyar Monarchiától napjainkig. Pécsi Tudományegyetem Közgazdaság-tudományi Kara Regionális Politika és Gazdaságtan Doktori Iskola Évkönyv 2008. 7–19. o.

Az I. világháború után Záhony közigazgatási szempontból nehéz helyzetbe került. Az 1923. évi XXXV. tc. alapján megalakult Szabolcs és Ung közigazgatásilag egyelőre egyesített (k.e.e.) vármegye lett, a csak néhány települését elvesztő Szabolcs vármegye és az Ung vármegyéből itt maradt Győröcske és Záhony összevonásával. Ung és Szabolcs k.e.e. vármegyét kilenc járásra osztották, Nyíregyháza székhellyel. Záhony és Győröcske a Tiszai járáshoz került, Mándok székhellyel. (Az 1938-as I. bécsi döntést követően újra szétválasztották a két vármegyét, de Záhonyt és Győröcskét nem csatolták vissza Unghoz. A két település ekkor került végérvényesen Szabolcs vármegyéhez.)



A Magyarország és Csehszlovákia közötti határ meghúzása Magyarországon északkeleti részén teljes egészében a vasútvonalat követte. Biztosítva ezzel a „Kisantant” országok között a vasúti – szállítási közvetlen összeköttetést, és ez ad magyarázatot arra, hogyan és miért alakulhatott ki a „Csonka Bereg”.<sup>25</sup> Beregszász a Bereg „fővárosa” a határ másik oldalára került, míg gazdasági térsége Magyarországhoz maradt.

A trianoni határ által metszett MÁV-vonalak határpontjainak összeállításakor Szabolcs vármegye vasútvonalai nem csökkentek. A fő szállítási irány keletre továbbra sem a záhonyi, hanem a Nyíregyháza–Tokaj–Sátoraljaújhely, illetve a Nyíregyháza–Debrecen–Nagyvárad vasútvonalak maradtak. A záhonyi vasútvonal teherbírása korlátozott, kifejezetten kiegészítő szerepe volt. Tulajdonképpen „ráhordta” a forgalmat a nyíregyházi fővonalra.

A Nyíregyháza (Záhony)–Csap vasútvonalon „Az ideiglenes határ 1919. IV. 29-től 673+09 szelvényben (Tisza-híd közepe vált). Az 1924 VIII. 12–13-án Csap állomáson felvett jegyzőkönyv szerint a határ 673+52.60 szelvényben van megállapítva.”<sup>26</sup> A megállapításban a Tisza-híd közepe helyett a folyó sodorvonalára került új határvonalként meghatározásra.<sup>27</sup>

### **1.5. Az új és változó államföldrajzi helyzet Záhonyt érintőleg, 1938–1945**

A Csehszlovákia körüli európai politikai alkuk ( müncheni egyezmény 1938. szeptember 29–30.) elvezettek a magyar–csehszlovák megállapodási kényszerhez, de nem jött létre kétoldalú megállapodás. Ennek hiányában Németország és Olaszország döntőbíráskodására került sor (I. Bécsi döntés 1938. november 2.), melynek eredményeként visszakerült Magyarországhoz a Felvidék és Kárpátalja déli, döntően magyar anyanyelvű népessége és annak szállásterülete.

Az államhatár-változás természetes módon érintette Záhonyt is. Ungvár visszatért az országhoz, Záhony kapcsolatrendszere kiszélesedett, de a község maradt Szabolcs vármegye közigazgatási egységében. A Nyíregyháza–Kisvárd–Záhony–Csap vasútvonalat ismét hadiúttá nyilvánították és a későbbiekben megerősítették. Alkalmassá vált jelentősebb katonai vasúti szállítások lebonyolítására.

<sup>25</sup> Magyarország közigazgatási határainak változása a XX. században. Szakdolgozat földtudományi alapszak. Készítette: Patkó Máté térképész és geoinformatikus szakirányú hallgató Témavezető: Faragó Imre tanszéki mérnök ELTE Térképtudományi és Geoinformatikai Tanszék Budapest, 2016.

<sup>26</sup> Magyar Országos Levéltár Z1610 MÁV-gyűjtő 1455/09. Határállomások, határszelvények változása.

<sup>27</sup> Ennek következtében jelenleg Magyarország területe folyamatosan nő, mert a folyó a határ túlsó oldalán lévő partoldalt folyamatosan rombolja, ezt az oldalt pedig folyamatosan építi.

Az I. bécsi döntést követően (1938: XXXIV. törvény) a magyar területi revízió folytatódott: 1939. március 15-én – Németország hallgatólagos jóváhagyásával – Magyarország önálló katonai akcióval birtokba vette az egész Kárpátalja területét, hosszabb szakaszon ismét létrejött a közös magyar–lengyel államhatár. A független Szlovákia létrejöttével ismét változott az államföldrajzi környezet és a vasútforgalmi helyzet Záhony számára is.

1939. szeptember 1-jén Németország megtámadta Lengyelországot, majd a Szovjetunió hátba támadta a védekező szomszédját. A Szovjetunió és Németország lényegében felosztotta Lengyelországot, a Szovjetunió közvetlen szomszédként megjelent Magyarország számára az Északkeleti-Kárpátokban.

A II. világháború kirobbanása és Lengyelország felosztása után a német–szovjet kereskedelem növekedésének alapvető akadálya volt az igényeknek nem megfelelő vasúti pálya.<sup>28</sup> A vasúti pálya az I. világháború előtt a Varsó–Bécs, illetve a Varsó–Szentpétervár irányba épült ki, de csak az előbbi felelt meg a nemzetközi kereskedelmi feltételeknek. Német–szovjet viszonylatban nagy teherbírású vasútvonal a XX. század első felében nem épült meg.

1939. december 30-án német–szovjet vasútforgalmi megállapodás született: „A vasútforgalmi megállapodás megállapítja az átmenő pályaudvarokat német–szovjet viszonylatban, továbbá a teherforgalomban érvényes tarifákat, rendezi egyes cikkekre (gabona, olaj, paraffin, vas, acél, kender, lenfonal, vas és mangánérc) pedig egyes megállapított állomások között kedvezményes tarifát létesít. ... Aláírásra került a határforgalmi egyezmény a teherkocsik kölcsönös használatára vonatkozó egyezmény – egyelőre mindkét állam a saját kocsijaival szállítja az árut és a határpályaudvarokon átrakodással bonyolítják le a forgalmat. .... Nem hanyagolható el, hogy német–orosz teherforgalom mindkét részről fennálló széles és rendszeres nyomtávra átállítható vagonok bonyolíthatván le ez meglehetősen nehézségeket fog jelenteni”.<sup>29</sup> Ez a megállapodás rendkívül fontos Magyarország számára is. Közép-Európában határállomáson átrakási gyakorlattal és tapasztalatokkal csak Magyarország rendelkezik. (Az osztrák vasút a trianoni megállapodást követően kiesik.)<sup>30</sup>

1940. január 25-én a német–szovjet kereskedelmi tárgyalásokon megállapodás született a szovjet szállításokról: mangánérc, galíciai olaj, egymillió tonna takarmány. A szovjetek repülőgép-konstruktőröket kértek a finnországi tapasztalatok alapján. A romániai olaj szállítások a német–szovjet szerződés ellenére Magyarországon keresztül bonyolódik le.<sup>31</sup> Ismételten bebizonyosodott, hogy az Osztrák–Magyar Monarchia idején kiépült vasútvonalak közép-európai viszony-

<sup>28</sup> Magyar Országos Levéltár K 69 1940-I-6 – Szovjetunió 1940. XI. 4 Német – orosz vasúti határforgalmi megállapodás felterjesztés.

<sup>29</sup> Magyar Országos Levéltár K 69 1940-I-6 – Szovjetunió 37. lap.

<sup>30</sup> I. fejezet Lawocze–Voloc.

<sup>31</sup> Magyar Országos Levéltár K 69 1940-I-6 – Szovjetunió 34. lap.

latban kikerülhetetlenek. A kialakult tengeri blokád következtében voltak olyan nyersanyagok, amelyek csak vasúton, a Szovjetunióból voltak beszerezhetőek a németeknek.<sup>32</sup> Ez a helyzet tovább erősítette Magyarország pozícióját a német tranzitszállítások esetében.

A II. világháború első időszakában kibontakozott német–szovjet politikai, katonai, gazdasági együttműködés európai jelentőségű volt 1941 nyaráig. A német–szovjet szállítási megállapodások több tekintetben „revidálták” az I. világháború utáni viszonyokat. Az 1918. évi breszt–litovszki békeszerződés Lengyelország keleti határainál a breszti térséget hozta fontos helyzetbe. Ugyanis az Osztrák–Magyar Monarchia megszűnése előtt ez az egyetlen nemzetközi vasútvonal Európa és Oroszország között, amelyik nem vezet át a Monarchián. Aki birtokolja a vasútvonalat és a határátkelőt, az ellenőrzi az északi (balti) vasúti szállítási forgalmat és kereskedelmet. A forgalom ellenőrzéséhez a breszti erőd birtoklása létfontosságú volt. Breszt a cári orosz birodalomban fontos közlekedési centrumszerepet játszott. Az 1860–70-es évek fordulóján nyitották meg a Varsó–Breszt, a Breszt–Moszkva és a Breszt–Kijev vasútvonalakat. 1886-ban, a Gomel–Breszt vasútvonal megindításával egy időben avatták fel az akkori vidéki Oroszország legmodernebb pályaudvarát, amelyet már akkor villamos energiával működtettek. A vasútvonal felgyorsította a kapitalista fejlődést. A 47 ezer lakosú városban a XIX. század végén öt dohánygyár, bőrfeldolgozók, gyertyagyárak és élelmiszer-ipari üzemek működtek. A Moszkva–Breszt vonalszakaszt 1891–1892-ben kétvágányúra fejlesztették (Kusner–Levenko, 2004). A Molotov–Ribbentrop paktum alapján 1939. szeptember 22-én a német csapatok átadták az erődöt a szovjet hadseregnek.

Breszt jelentősége a mai napig kiemelkedő. Míg Breszt városában több átrakó vasútállomás van, addig a lengyel oldalon semmilyen jelentősebb vasúti átrakó beruházás sem történt soha. (A szovjet vezetés a meg szállás után nem is erőltette.) Ennek következtében viszont a mai napig Breszt tulajdonosának van kiszolgáltatva a Moszkva–Breszt–Varsó–Berlin vasútvonal. A II. világháború kitörése után, Lengyelország német megszállását követően, a breszti határ a vasúti szállítások területén német–szovjet viszonylatban kitüntetett feladatokat kapott.

Magyarország számára már ebben az esetben is kereskedelmi okai voltak a szerződéskötésnek. Szükség volt egy olyan útvonalra a Szovjetunió és Nyugat-Európa között, amely nem Németországon keresztül vezet. Természetesen a Szovjetunió kereste a kapcsolatokat Európa felé Németország kikerülésével (Románián és Törökországon, a Balkánon át). A legkisebb ráfordítással, a legrövidebb idő alatt Magyarország felé lehetett megoldani ezt a kérdést. A kapcsolat felvételére Magyarországnak szintén igen alapos indokai voltak.

<sup>32</sup> Magyar Országos Levéltár K 69 1940-I-6 – Szovjetunió 51. lap.

1940. február 16-án a moszkvai magyar nagykövet a német–szovjet gazdasági egyezmény tárgyában ír jelentést: „Hírek szerint részlet-megállapodások már eddig is jöttek létre, így a nyersolajszállításra vonatkozólag, azonban az a körülmény, hogy az általános gazdasági egyezmény letárgyalása öt hónapig tartott, kellően jellemzi a felmerült nehézségeket. Német részről az egyezmény tartalmára, nevezetesen a remélt nyersanyagokra és azok mennyiségére nézve nem nyilatkoznak. Hallani azonban igen elégedetlen megjegyzéseket a szovjet tényezők magatartására nézve a megbeszélések folyamán. E megjegyzések megerősítik azt a feltevést, hogy szovjet részről meglehetősen kíméletlenül igyekeztek kihasználni a német nyersanyaghiányt... Kétségtelenül az utóbbi időben javult a német tárgyalók helyzete a szovjet finnországi nehézségei folytán... Más kérdés azonban, hogy egy nagyméretű áruforgalom, feltételezve a legjobb akaratot is, mily mértékben lesz a gyakorlatban megoldható. A szovjet és a német vasutak jelenlegi állapota mellett, miután más szállítási lehetőség alig jön tekintetbe, ez az a pont, amelyen a gazdasági megállapodás könnyen illuzórikussá válhat. Ha ez bekövetkeznék, német részről politikai szempontból nagy jelentőségű elhatározások előtt fognak állni.”<sup>33, 34, 35</sup>

Csehszlovákia felbomlásával (1939) az önálló Szlovákia gazdasági kapcsolatba lépett a Szovjetunióval közel Magyarországgal egy időben. A szlovák–szovjet egyezmény<sup>36</sup> szerint: „Moszkvában a szovjet–szlovák kereskedelmi és hajózási egyezmény aláírásáról a következő hivatalos közleményt adták ki 1940. december 6-án: A Szovjetunió és a Szlovák Köztársaság kereskedelmi és hajózási szerződést, valamint árucseré és fizetésforgalmi megállapodást írt alá. A szerződés kölcsönösen biztosítja a legnagyobb kedvezményeket és szabályozza a Szovjetunió és a Szlovák Köztársaság kereskedelmi képviselőinek jogi helyzetét. Az árucseré és fizetésforgalmi egyezmény értelmében Szlovákia sodronyt, villamos gépeket, acélcsöveket, fonalat és egyéb árut szállít a Szovjetunióknak, míg a Szovjetunió gyapotot, gabonát, foszfátot, és egyéb árut szállít Szlovákiának. A szerződés életbeléptetésének első esztendejében az összes forgalom 4,8 millió amerikai dollárt fog kitenni”.<sup>37</sup> A Szovjetunió és Szlovákia között csak Magyarországon keresztül a Dunán lehet hajóval szállítani. A vasúti közvetlen szállítás lehetősége a két ország között adott volt a XIX. században kiépült Gácsországi vasút révén.

<sup>33</sup> Magyar Országos Levéltár. K69 1931–1941-I-a-9-Szovjetunió.

<sup>34</sup> Magyar Országos Levéltár K 69 1940-I-6 – Szovjetunió 2. lap.

<sup>35</sup> Magyar Országos Levéltár K 69 1940-I-6 – Szovjetunió 74–76. lap.

<sup>36</sup> Magyar Exportkurir Budapest I (XIII.) évfolyam 136. Budapest, 1940. december 11.

<sup>37</sup> MNL Z36 Szu-magyar kereskedelmi forgalom lebonyolítása 1945–1947.

### 1.5.1. A magyar–szovjet kereskedelmi szerződés megkötése<sup>38</sup>

A német–szovjet kereskedelmi szerződés megnyitotta az utat a magyar–szovjet gazdasági kapcsolatok felvételére is, mintegy legitimálta azokat a németek szemében. Az új útvonalra nem csak a Szovjetunió, hanem Európának is szüksége volt. Az alkalmas partnert a Szovjetunió 1939. szeptember közepétől közvetlen szomszédjává váló Magyar Királyságban találta meg. A szovjetek igyekeztek Magyarországgal partneri, jó szomszédi kapcsolatokat kialakítani. Nem a „népek közötti barátságról” volt szó. A Szovjetunió piacra volt szüksége a bányászott nyersanyagai számára, illetve biztos bevételre törekedett, hogy a saját belső ellátásához szükséges eszközöket folyamatosan biztosítani tudja. Magyarországnak szüksége volt a nyersanyagokra, a Szovjetunió pedig élelmiszerre, mezőgazdasági termékekre.

Voltak korábbi próbálkozások is a kapcsolatok felvételére. 1922. december 23-án Bethlen István Diósy Ödönhöz írt levelében fogalmazta meg, hogy kívánatos a magyar–orosz gazdasági kapcsolat felvétele, de ezt a magyar politika akkor még elutasította.<sup>39</sup>

A németek a kapcsolatfelvételt és az új szállítási nyomvonal kialakítását nem kifogásolták. Magyarországnak pedig nagyon fontos volt a nemzetközi kereskedelem útvonalába való bekapcsolódás, de legalább annyira fontos volt a nyersanyagokhoz való hozzájutás, illetve a magyar főlős mezőgazdasági termékek értékesítése. A német–szovjet gazdasági együttműködés 1925-től folyamatos nyersanyag és gépek cseréje fontos háttérrel adott a magyar döntésekhez. Ez a szerződés azért fontos, mert indokot ad a magyar szerződés megkötésére.<sup>40</sup> A magyar félelemre, hogy az orosz kormány rossz adós lesz, a londoni magyar követ válasza: Nagy-Britannia felé a szovjet kormány eddig mindig pontosan fizetett.<sup>41,42</sup>

Szovjet javaslat a gazdasági együttműködésre:

- a magyar kormány oldja fel velünk szemben fennálló kivételes intézkedéseit. Engedje meg, hogy üzleti érdekeink megóvása céljából saját közgeinket küldhessük Budapestre.<sup>43</sup>
- Javaslat a magyar moszkvai kirendeltség nyitására. A Szovjetunióban a külkereskedelem állami monopólium, nincs lehetőség egyedi ügyekre.

<sup>38</sup> Seres Attila: Orosz levéltári források a magyar–szovjet diplomáciai kapcsolatok történetéhez (1939). Eötvös Loránd Tudományegyetem Bölcsészettudományi Kar Történettudományi Doktori Iskola Kelet-Európa története a 19–20. században doktori program. Budapest, 2006.

<sup>39</sup> K69 I-12 1921–1922 Vegyes II 1922-3 Szovjetunió.

<sup>40</sup> K69 1931-1941-I-a-9-Szovjetunió.

<sup>41</sup> K69 1931-1941-I-a-9-Szovjetunió 1932 ápr. 1.

<sup>42</sup> K69 II-b 18 Berlieni követ távirat:

<sup>43</sup> K69-1932/35 IIb 38 Szovjetunió.

- 1934-ben végre, a nagy nyugat-európai országok mögött jóval lemaradva, sor került a magyar–szovjet diplomáciai kapcsolatok felvételére. A kereskedelmi kapcsolatok fejlődése majd csak az évtized végére indul jelentős fejlődésnek.

1934-ben Rómában megtörtént a diplomáciai kapcsolatok felvétele, s az erről szóló jegyzőkönyv<sup>44</sup> kiemelte:

- a diplomáciai képviselő mellett
- csak három tagja lehet
- nem lehet tagja az előtt magyar állampolgár (nem lehet tagja átadott, vagy átszökött magyar kommunista)
- Nickl követtel egyeztetve a nagykövetségen kereskedelmi tanácsos beosztás kialakítása (területen kívüliséget élvezve).

Magyarország a világgazdasági válság hatására – a német példát követve – próbált nyitni a Szovjetunió felé. Elsősorban a mezőgazdasági termékek exportja és az ipari nyersanyagok importja volt a fontos, de a vasúti szállítási lehetőségek a Távol-Kelet felé is jelentőséget kaptak. A szovjet–magyar kereskedelmi kapcsolatok fő szervezője és felelőse Nickl Alfréd rendkívüli és meghatalmazott nagykövet. Nickl már jelentős tapasztalatokkal rendelkezik. A magyar–csehszlovák kereskedelmi szerződés megkötése során ő képviselte Magyarországot és ő volt felhatalmazva a szerződés megkötésére.<sup>45</sup> A magyar–szovjet gazdasági kapcsolatokban a második világháború előtt csak 1940-ben került sor áttörésre, szoros összefüggésben a német–szovjet kapcsolatok alakulásával és a háborús konjunktúrával. A magyar–szovjet gazdasági kapcsolatokat illetően szovjet javaslat a gazdasági együttműködésre: a magyar kormány oldja fel velünk szemben fennálló kivételes intézkedéseit: „Engedje meg, hogy üzleti érdekeink megóvása céljából saját közegeinket küldhessük Budapestre. Javaslat a magyar moszkvai kirendeltség nyitására. Oroszországban a külkereskedelem állami monopólium, nincs lehetőség egyedi ügyekre. Levelezéssel semmire sem megyünk”.<sup>46</sup> A kapcsolatot a szovjet berlini nagykövetségen keresztül létesítette Magyarország. Ez azt is jelentette, hogy a magyar–szovjet kapcsolatok kialakítása teljes német felügyelet alatt történt. A későbbiekben is Magyarország csak német engedéllyel bonyolíthatta a kereskedelmi kapcsolatait a Szovjetunióval.

A kapcsolatok sok kérdést érintettek: 1940-ben az import a Szovjetunióból olaj, érc, foszfát-szuperfoszfát, azbeszt, terpentín, „1940. november 25. VII.1. Feljegyzés A Magyar Gépjárműkereskedők Országos Egyesülete kéri, hogy: amerikai és japán eredetű személy és teherautó gumiabroncsok transitja Vladivostokon keresztül Magyarországra biztosítsák”. Megkezdődött a lapkőszén-

<sup>44</sup> K69-1935-1941 – I – d – 1 Szovjetunió 6942/16.

<sup>45</sup> 1927. évi XVII. törvénycikk a Csehszlovák Köztársasággal 1927. évi május hó 31-én kötött kereskedelmi szerződés becikkelyezéséről.

<sup>46</sup> K69-1932/35 IIb 38 Szovjetunió.

kátrányolaj és távvezeték oszlopok importja is 1940-ben a Szovjetunióból”.<sup>47</sup> Ez azt jelenti, hogy az ország kereskedelmi kapcsolati érintettsége potenciálisan „Vladivostok”-ig” terjedt 1940-ben.

A Szovjetunió érdekeltsége a kereskedelmi kapcsolatok kialakításában a magyar igényeknél alacsonyabb szinten volt. Sem gazdasági, sem politikai érdekeik a Magyarországgal való együttműködést – figyelembe véve a korábbi magyar álláspontot – nem szorgalmazták. 1940 nyarán a Szovjetunió elfoglalta Romániától Bessarábiát és Észak-Bukovinát. Ez a helyzet már megváltoztatta a szovjet álláspontot, új szövetségest lehet találni Romániával szemben. (Kárpát-alja ekkor már újra Magyarországhoz tartozik.) 1940 augusztusában Moszkvában magas szintű tárgyalások kezdődtek, amelyeken a magyar fél fő célja a minél több nyersanyag megszerzése volt a magyar ipari és mezőgazdasági termékekért cserébe. Magyarország továbbra is – rettegve a tanácsköztársaság kommunistáitól – igyekezett megakadályozni a budapesti szovjet képviselő kereskedelmi részleggel való bővítését. A németek saját érdekeiket is figyelembe véve meggyőzték a Horthy államvezetést a kereskedelmi részleg fontosságáról.

Nickl Alfréd, a Külügyminisztérium Gazdaságpolitikai Osztályának vezetője, aki a magyar delegáció feje volt a moszkvai kereskedelmi tárgyalások folyamán, nem sokkal hazaérkezésük után, szeptember 16-án találkozott a budapesti szovjet követtel, Nyikolaj Saronovval, akinél elégedettségét fejezte ki a kereskedelmi szerződés és az áruforgalmi egyezmény miatt, de szóba hozta az infrastrukturális kérdések rendezésének szükségességét is. Elmondta, hogy Magyarország számára a vasúti forgalom megindulása a Szovjetunió felől általában véve is elsőrangú kérdés.<sup>48</sup>

Magyar Királyi Követség Moszkva 5066/1940. december 9. „a Szovjet-Unió Legfelső Tanácsának Prezidiuma a magyar–szovjet kereskedelmi és hajózási szerződést f.é. november 30-án ratifikálta.” Horthy 1940. november 28-án írta alá.<sup>49</sup> A szerződés kiemelt fontosságú, mert a magyar tulajdonú hajók számára biztosította a Szovjetunió belső hajózható folyóinak használatát. Ez felmérhetetlen juttatás. A magyar Duna-tengerjáró hajók a Szovjetunió belvizein is hajózhatnak. A szovjet belvízi hálózat Moszkváig biztosítja a tengeri szállítást. Magyarország, amennyiben élni tudott volna ezzel a lehetőséggel, monopolhelyzetbe került volna az európai–szovjet kereskedelemben. Nem tudott élni vele. Attól tartok fel sem ismerte a lehetőséget, annyira félt a szovjet ideológiától.

A tranzitszállítások feltételeinek egy fontos kitétele is volt, a levélből kiderül, hogy nem csak USA dollárral fizettek a szállításokért, hanem a szállított áruféle-

<sup>47</sup> K69 I-12 1921–1922 Szovjetunió 855–857 lap.

<sup>48</sup> Seres Attila: Magyar–szovjet kereskedelmi kapcsolatok 1939–1941. Történelmi Szemle L (2008)1:73–94.

<sup>49</sup> K69 1940-I-h-Szovjetunió.

ségek bizonyos százalékának átadása a szovjet félnek, melyet a következő dokumentum bizonyít: „(Bemutatandó Nickl követ úrnak)”.

Feljegyzés 1941. március hó 31. Oroszországi üzleteket lebonyolító szervezet Kereskedelmi Hivatal Moszkvai megbízottja részvételével értekezlet egységes kereskedelmi feltételek kialakítása a magyar vállalatoknak  
A hosszú távú kereskedelmi szerződések megkötéséhez magyar állami garanciákra van szükség. április 1. kereskedelmi, április 2. pénzügyminisztérium értekezlet.

Tranzit. Az orosz fél hajlandó Magyarország számára a transzszibériai vasúti szállítások lehetőségét biztosítani a szállítmány 50%-ának átengedése fejében. A jegyzőkönyv szerint még így is megéri, mert a szállítmányok csak Dél-Amerikából vagy Japánból szerezhetők be és az még drágább, mint az orosz felvétel. Az oroszok hajlandók az USA-ból vásárolt termékek hajón és vasúton történő leszállítására hasonló feltételekkel Vlagyivosztonon keresztül. A Nemzeti Bank vizsgálja meg a rendelkezésre álló devizakeretet! A szűkös keret miatt elsősorban nyersgumi és pneumatikákra volna szükség, ezt követően pamut, olaj csak ezt követően.

Német–magyar–orosz cserekereskedelem kialakulhat. magyar vasúti alkatrészek (Weiss Manfréd, MÁVAG) nehézipari szállítmányokért cserébe réz, nikkel, molibdén melyet átvennének a németek. Nehézipari termékek mehetnek, motorok, generátorok egyelőre nem, mert nekünk sincs hozzá nyersanyag. Államközi tárgyalások. További tárgyalások nyáron lesznek, Magyarország a szerződéseket nem kívánja felmondani.<sup>50</sup>

Észak-Erdély visszacsatolása következtében a magyar nyersfa ellátás megoldódott. A szovjet fél végül foszfátot és pamutot szállított a fa helyett. A másik tétel, ami jelentősen változott, a magyar hajók szállítása volt. Erre az egyezmény 800 ezer dollárt irányzott elő, de a szovjet fél igényei nagyobbak voltak, és 1940 decemberében a Ganz szerződést kötött a szovjet importvállalattal két darab, egyenként 950 ezer dollár értékű hajó szállítására 1941. szeptemberi határidővel, amihez – a magyar állam szokatlanul kemény nyomására – a vállalatnak két darab, magyar hajózási vállalatok számára már készülő hajót kellett „átirányítani” erre a célra.

### 1.5.2. A kereskedelmi útvonal kijelölése<sup>51</sup>

A kereskedelmi szerződés megkötése mellett megindult az infrastrukturális kérdések rendezése is. Gyors megegyezés született a postai, távíró- és távbeszélő kapcsolatok felvételéről (2. melléklet).

<sup>50</sup> HU\_MNL\_OL\_K0069\_SZU\_6941/16 51.394 41 178 iratjegyzék.

<sup>51</sup> HU\_MNL\_OL\_K0069\_SZU\_I\_0012\_1939\_október\_16\_840jpg.



Jelentés a moszkvai magyar–szovjet/országi kereskedelempolitikai tárgyalásokról 1940. szeptember 16. „Mereven ragaszkodtak még forma szerint is, az általuk más relációban már elfogadott szövegekhez”.<sup>52</sup> Tulajdonképpen ez a német–szovjet és a finn–szovjet szerződés szövegét jelenti.

Az 1940. évi 6400 M E számú rendelet a hajózási szerződésről. Az áruforgalmi egyezmény a mellékletét képezi. Vagyis az általános, bárkire érvényes lehet. A szerződés megkötésének lényege a mellékletekben rejtőzik (3. melléklet).

„Elvi döntést kell hozni, hogy a két ország közötti vasúti személy és teherforgalom melyik vonalon indulhat meg”.<sup>53</sup> A közvetlen vasúti kapcsolatok megteremtése azonban – részben az eltérő nyomtáv miatti technikai problémák miatt – elhúzódott. Az első vonat, ami az 1848–49-es honvédtaszolókát is szállította, 1941. március 22-én érkezett meg a határállomásra, ami magyar oldalon Volóc, szovjet oldalon Lavoczne volt. (Ez a két állomás adott helyt az Osztrák Államvasutak és az Északkelet Magyarországi Vasúttársaság között létrehozott átrakó pályaudvaroknak.) A kereskedelmi szerződésben rögzítették, hogy elvi döntést kell hozni, hogy a két ország közötti vasúti személy- és teherforgalom melyik vonalon indulhat meg.<sup>54</sup>

Erre három útvonal adott lehetőséget:

1. Kijev–Lemberg/Lvov–Uzsoki-hágó–Ungvár–Csap–Sátoraljaújhely/Záhony.

A hágó terepviszonyai a nyereséges szállítást nem tették lehetővé. Nagyobb szerelvény esetén két mozdonyt is össze kellett kötni, hogy elbírja a szállítmányt. Kárpátalja közigazgatási központján halad át. A vasúti pálya megfelelő volt a szállításokhoz. A Záhony–Nyíregyháza–Debrecen III. osztályú vasútvonalat a háború alatt megerősítették a hadiszállítások igényeinek megfelelően.

2. Kijev–Lemberg/Lvov–Vereckei-hágó–Munkács–Csap–Sátoraljaújhely/ Záhony.

Az 1873-as évektől ez a vonal a nemzetközi fő vasúti szállítási irány Magyarország és Kijev/Moszkva között. A Beszkidi alagút lehetővé teszi a biztonságos és nyereséges szállítást. A vasúti társaságok közötti teheráru átrakásnak kialakított infrastruktúrája és gyakorlata van. A munkafolyamatoknak megfelelő működési szabályzata, valamint képzett munkaerő forrása van. Kárpátalja ipari-kereskedelmi központján, Munkácson halad át.

3. A Kijev–Lemberg/Lvov–Ivano Frankovszk–Máramarossziget–Szatmárnémeti–Debrecen.

<sup>52</sup> HU\_MNL\_OL\_K\_0069\_SZU\_I Nickl követ 54.400/4 1940.

<sup>53</sup> HU\_MNL\_OL\_K\_0069\_SZU\_I Nickl követ 54.400/4 1940 74. p.

<sup>54</sup> HU\_MNL\_OL\_K\_0069\_SZU\_I Nickl követ 54.400/4 1940 74. p.

A nemzetközi vasúti forgalom számára kerülő útvonal. A vasúti pálya teherbírása néhány szakaszon nem megfelelő.

Részlet a magyar–szovjet kereskedelmi szerződést előkészítő jegyzőkönyvből:<sup>55</sup> A 2. melléklet részleteiben rögzítette a két fél törekvéseit. A magyar álláspont a vasúti közlekedés határátmeneti szakaszára.<sup>56</sup> A magyar–szovjet kereskedelmi egyezmény megkötését a magyar kormány kezdeményezte 1940. július 5.<sup>57</sup> „A vasútforgalom számára megnyitott útvonalakon kívül a vámáruforgalom engedélyeztetik a Tatárhágó–Jablonica és az Uzsok–Turkai közutakon A vasúti vámhivatal látja el a közúti hivatalt is. A nyitvatartást közösen kell meghatározni. Két ország közötti forgalom és tranzit forgalom is működik. A két vasútigazgatóság egyezik meg a vasúti forgalom lebonyolításában. Kereskedelmi és hajózási szerződés XI. cikk a vasúti forgalom megnyitása, a legnagyobb kedvezményelv betartása mindkét fél részéről.<sup>58</sup> (12. ábra, 4–5. melléklet)



12. ábra: Csap–Munkács–Lawoczne vasútvonalra 1940-ben tervezett két átrakóállomás Valócz és Lawoczne (Vereckei-hágó)

Forrás: Horváth, 2000.

<sup>55</sup> HU\_MNL\_OL\_K\_0069\_SZU\_I\_h\_54445\_1940\_szeptember\_16\_25\_rjpg.

<sup>56</sup> HU\_MNL\_OL\_K\_0069\_SZU\_I\_1940\_június\_24\_160rjpg.

<sup>57</sup> HU\_MNL\_OL\_K\_0069\_SZU\_Aide – memorie 53478 102 lap.

<sup>58</sup> HU\_MNL\_OL\_K\_0069\_SZU Melléklet: a 117.27661940. XII fő. számhoz.

A MÁV és a közlekedésért felelős kormányzat, okulva a trianoni döntés hazai és nemzetközi közlekedési-szállítási útvonalakon okozott hatásaiból, az ország északkeleti vasúthálózatának működésében alapvető módosításokat hajtott végre Kárpátalja „visszatérése után”:

- A csapi vasútállomást egyértelműen vasúti csomóponti kiszolgáló vonatok fogadására alkalmas megálló-rakodóhelyé, csatlakozó állomássá kívánták fejleszteni, de fejlesztését a háború következtében befejezni már nem tudták.<sup>59</sup>
- A terv megvalósításához a volt Magyar Északkeleti Vasúttársaság által megépített (Miskolc)–Szerencs–Csap–Bátyú–Munkács fővonal mellett a Nyíregyháza–Kisvárd–Csap–Ungvár vasútvonalat is alkalmassá kellett tenni a nagy tengelynyomású tehervonatok használatára. „Elsőrendű vonallá való átépítése Kárpátalja visszatéréseivel időszerű lett, az átépítés már folyik is” – fogalmazott Dienes István 1939-ben.
- A vasútvonalak felújítása tette lehetővé, hogy a hirtelen jött nemzetközi szállítási-kereskedelmi lehetőséggel a Magyar Királyság azonnal élni tudjon.

A minisztertanács 1940. október 4-i ülésén a 2. napirendi pont szerint „a külügyminiszter kéri, hogy a kormányzó felé a magyar–szovjet kereskedelmi és hajózási egyezmény magyarországi utólagos megerősítéséről előterjesztést tehessen. Kéri, hogy még a megerősítés előtt életbe léphessen a szerződés.”<sup>60</sup> Azt is bejelenti, hogy 1940. szeptember 13-án a 6400 M.E. számú Budapesti Közlöny hivatalos lapban a kihirdetés meg is történt (6. melléklet).

A nemzetközi gyakorlatban ritka, hogy egy kereskedelmi szerződést az aláírástól számított tíz napon belül hivatalos kormányzati közlönyben közzé tegyenek. Főként úgy, hogy a kormány még nem is tárgyalta. Valószínűleg a magyar kormányt kész helyzet elé állították, vagy erre megy a nemzetközi szállítás vagy Románián keresztül. Természetesen ez azt is jelenti, hogy Magyarország nem jut hozzá, vagy csak igen drágán a szükséges nyersanyagokhoz. A minisztertanács mindenhez hozzájárult, utólag.

Azt azért látni kell, hogy Magyarország döntési kényszerhelyzetben volt:

- a) Magyarország, Románia és Szlovákia versenyzett egymással, hogy ki szerzi meg a Németország (ma úgy mondanánk, hogy Európa) és a Szov-

<sup>59</sup> 1.2.12. Csatlakozó állomás: Olyan állomás, ahonnan idegen vasút vonala ágazik ki. Ide sorolandók a vámhatárállomások is; 1.2.13. Csomóponti kiszolgáló vonat: Elegyrendezést végző szolgálati hely és a kiszolgálás szempontjából hozzátartozó szolgálati helyek között közlekedő vonat, amely útja során igénybe veszi a nyílt hozzáférésű országos pályahálózatot; 1.2.59. Megálló-rakodóhely: Személy- és áruforgalmi szolgáltatásra berendezett nyíltvonali szolgálati hely, ahol a fővágányon (fővágányokon) kívül egy vagy több mellékvágány is van. A vonattalálkozásokra berendezett megálló-rakodóhelyekre az állomásokra vonatkozó előírások érvényesek.

<sup>60</sup> Magyar Országos Levéltár minisztertanácsi jegyzőkönyvek.

[http://www.digitarchiv.hu/faces/framecontentgenerator.jsp?adt\\_id=143865&mt](http://www.digitarchiv.hu/faces/framecontentgenerator.jsp?adt_id=143865&mt).

jetunió közötti szállítási monopóliumot. Románia felé nagy kerülő, de mindenben teljesíti a kéréseket. Szlovákia a legrövidebb út, de nincs

- a Szovjetunió felé alkalmas fogadóállomás, amely el tudja látni a vasúti teheráru átrakását, nincs ásványanyag, pl. kőolaj;
- a Délnyugat- és Délkelet-Európából érkező vasúti szállítmányok Magyarországon találkoznak és haladnak északkelet felé;
- nincs mezőgazdasági áru, amelyre szüksége van Németországnak és elsősorban gépipari és közlekedési eszközök, amire szüksége van a Szovjetuniónak.

- b) Gyakorlatilag itt megjelent Magyarország számára egy olyan gazdasági szerepkör, amelyet korábban senki sem gondolt és a vasút tett lehetővé. Ez pedig az európai kereskedelmi központ kialakítása. Ezt a lehetőséget a Horthy-rendszer a háború miatt, az 1945 utáni rendszer és az azt követő társadalmi rendszer politikai–ideológiai okok miatt nem használt ki.
- c) Az I. bécsi döntést meg kellett szolgálni. A német érdekeknek megfelelő szállítási szolgáltatásokat biztosítani kellett.
- d) A magyar vállalatok számára biztosítani kellett a nyersanyagot és a termékeknek a piacot.

A minisztertanács 1940. október 18-i ülésén a pénzügyminiszter a következőket mondja a Magyar Királyság és a Szocialista Szovjet Köztársaság Uniója között Moszkvában 1940. évi szeptember hó 3-án aláírt kereskedelempolitikai megállapodások ideiglenes hatállyal való életbeléptetése témában: „Kereskedelempolitikai tárgyalások 1940. évi szeptember hó 3-án kereskedelmi és hajózási, valamint áruforgalmi és fizetési egyezmények aláírásához vezettek. Az előbbi kölcsönösen biztosítja a legnagyobb kedvezmény elvének megfelelő elbánást a vám-vasúti és hajózási ügyekben, és azon kívül az S. S. S. R.-ben a kereskedelem terén való állami monopóliumra való tekintettel szabályozza a Budapesten felállításra kerülő szovjet kereskedelmi képviselő jogviszonyait... a szóban forgó megállapodások véget vetnek a két ország közötti, az 1914. év óta fennállott szerződésen kívüli viszonyoknak, és megkönnyítik a két ország gazdasági javainak kicserélését, amely körülmény Magyarországnak az S. S. S. R. birodalmának bőséges természeti kincseire és szinte korlátlan árufelvevő képességére való tekintettel igen messzemenő gazdasági lehetőséget nyújt.”<sup>61</sup>

Az 1940. december 5-i minisztertanácsi ülésen a kereskedelem- és közlekedésügyi minisztérium vezetésével megbízott iparügyi miniszter kérte a minisztertanács hozzájárulását, hogy a közvetlen vasútforgalmi egyezmény megkötéséhez tárgyaló delegációt küldhessen Moszkvába. Előadja, hogy: „a Szovjet-Oroszországgal kötött kereskedelempolitikai szerződésben sikerült a megkö-

<sup>61</sup> Magyar Országos Levéltár Minisztertanácsi jegyzőkönyvek. [http://www.digitarchiv.hu/faces/kereso.jsp?radt\\_id=58273](http://www.digitarchiv.hu/faces/kereso.jsp?radt_id=58273).

tendő vasúti egyezményekben a legnagyobb kedvezmény elvének a biztosítása. A közvetlen vasúti forgalomra vonatkozó egyezmények megkötése azonban függőben maradt, miután az oroszok csak az általuk készített tervezet alapján voltak hajlandók a tárgyalásokat felvenni.”<sup>62</sup>

A Szovjetunió hivatalos álláspontja gazdasági vonatkozásban az volt, hogy az ország működéséhez nincs szükség külföldi segítségre. Vagyis a külföldnek nagyobb szüksége van azokra az árukra, amelyeket a Szovjetunióból szerez be, mint a Szovjetunió a külső termékekre. Ezt a nézetet igyekeztek a nemzetközi kapcsolataikban minden eszközzel érvényesíteni. A Szovjetunió részéről szó sem volt két egyenrangú ország megegyezéséről! A Szovjetunió külpolitikai céljainak elérése érdekében politikai gesztust tett a partnerországok felé.

Moszkva 1941. évi február hó: A vasúti közlekedésről szóló jegyzőkönyv, amely nagyon lényeges megállapodásokat rögzít. A szovjet–magyar vasúti szállítások rögzített határ átmeneti pontja:

1. A szerelvények átvételének helye Lavocsne település,
2. a szerelvény termékeinek átrakása Lavocsne állomás,
3. üres kocsik kiállítására igénybejelentés táviratilag Voloc állomásra a távirat kézhezvételét követő 6 órán belül teljesítik, ha nem kártérítés.

Moszkva 1941. február 13.

1. Moszkva–Lemberg rendes vasúti pálya (orosz nyomvonal) de onnét tovább nincs orosz nyomvonalú vasúti pálya, csak többszöri átszállással, a szárnyvonalakon keresztül biztosítható a szállítás.
2. Helyreállítható lehetne a Budapest–Munkács–Lawoczne–Lemberg gyorsvonat (1939-ben menetrend szerint közlekedett a gyorsvonat.)

Az M. Kir. Központi Szállításvezetőség jelentése Nickl Alfréd rk. és meghatalmazott nagykövet és miniszter részére:

- Lavoczne–Stryen át Lembergig a szélesítések VII. 6-án elkészültek.
- Stry-Lemberg között VI. 27-től a szélesített vágányon személy és áruforgalom halad, VII. 15-én a határig kész.
- Körösmező Tartarov–Stanislau (VII. 25. kész) között a szélesítés folyamatban.

Jegyzőkönyvek 1941. évi február hó 3, 4, 5, 6, 7-én Lawoche állomáson az Egyesült Szocialista Szovjet Köztársaságok vasútjainak – S.S.S.R. – és a Magyar Királyi Államvasutak (MÁV) képviselőiből alakult vegyes bizottság: alagutak állapota, A szovjet vasúti szerelvények áthaladási lehetősége, kombinált vágány fektetés lehetősége, határidők:

- 1941. május 6. 1201 sz. Távirat Moszkvából kéretik a menetrend, a hálókocsi és jegyárak megállapítása.

<sup>62</sup> Magyar Országos Levéltár, K27 (1940. 12. 05.) 23R/63.

- 1941. ápr. 30. 38.956/VII. Kéretik „a Voloc–Lawocnei vonalon közlekedő legnehezebb mozdonyok tengelynyomásait és tengelyelrendezéseit diplomáciai úton soron kívül megküldeni Külügyminisztérium – Kereskedelmi és Közlekedési Miniszterhez”.<sup>63</sup>

1941. március 3-án Moszkvában aláírták a közvetlen magyar–szovjet vasúti áru- és személyforgalomra vonatkozó egyezményeket. Összesen öt egyezményt kötöttek:

1. A közvetlen vasúti áru- és személyforgalom felvételére vonatkozó általános egyezményt;
2. Az áruk fuvarozására vonatkozó tarifaegyezményt;
3. A tarifaegyezményhez tartozó szolgálati utasítást;
4. Vasúti határforgalmi egyezményt;
5. A tárgyalás eredményeinek összefoglalását.

A szerződéseket magyar részről dr. Tarköy Miklós, a MÁV igazgatóhelyetese írta alá.

A szerződés lényeges pontjai: Az áruk érkezése és átrakása a Voloc–Lavoczne határ-pályaudvarokon történik. A Magyarországról érkező áruk átrakása és személyek átszállása Oroszország felé Lavoczne állomáson fog megtörténni, míg az Oroszország felől érkező szerelvények széles nyomtávon Volócig közlekednek. Ehhez a megoldáshoz „az oroszok mereven ragaszkodtak hivatkozván arra, hogy a forgalom általuk minden más relációban is ilyen módon bonyolítottatik le.”<sup>64</sup> Ezen a határvonalon két átrakó állomás került kialakításra a mezőlaborci és a lavocznei. A mezőlaborci gyakorlatilag funkciótlanná vált 1940-re, mert a nemzetközi szállítás útvonala elkerülte, a belföldi forgalom, pedig nem ért el számottevő szintet.

Az orosz fél hozzájárult, hogy ideiglenesen, amíg az állomások el nem készülnek, a személy- és teherforgalom helyszíne Lavoczne legyen.

Az áruk szállítására, a személyek és személy-poggyász-szállításra vonatkozó rész gyakorlatilag megegyezik a finn–orosz szerződés szövegével (és nagyon hasonló a Magyar Északkeleti Vasútnak a Gácsországi Vasúttal aláírt szerződéséhez: nemzetközi fuvarlevél, saját díjszabás a határig stb.).

Külön kiemeli a szerződésről 1941. március 5-én készült követségi jelentésben dr. Perényi Lukács követségi titkár:

1. „A Budapest–Moszkva gyorsvonal beállításával kapcsolatban: „Ha az oroszok képesek néhány hét alatt 2000 km-es távra egy vonatot beállítani, akkor ez nem jelenthet gondot pár száz km-re. Annál is inkább kívánatos, mert a mai körülmények közepette a moszkva–budapesti vonal egyetlen járható utat képez nemcsak Szovjet-országból, hanem a Távol-

<sup>63</sup> K69 1941-I-j-Szovjetunió.

<sup>64</sup> Magyar Országos Levéltár, K 69-1941-50966 24. oldal.

Keletről is a Balkán és a délnyugat-európai országok felé, tekintettel a Németországon keresztül való utazás politikai és gyakorlati nehézségeire, valamint arra, hogy a szovjet–román vonalakon sincs közlekedés.”<sup>65</sup>

2. „A tárgyalások folyamán a legnagyobb előzékenységet és megértést tapasztalhattuk. A tárgyalások hosszadalmassága csupán az anyag terjedelmének és az ismeretes lassú és túlzottan aprólékos szovjet tárgyalási szisztémának tulajdonítható, semmi esetre azonban a jóindulat hiányának! Benyomásunk szerint, tényleg sürgősen meg akarják indítani a két ország közötti közvetlen forgalmat, e célból máris gondoskodtak az összes technikai előfeltételekről, és most már csupán a Magyar Államvasutakon múlik a gyors lebonyolítás.”<sup>66</sup> (7– 8. melléklet)

A jelentés megállapítja, hogy a Szovjetunió a megkötött megállapodás maradtalan betartására törekszik.<sup>67</sup>

A kereskedelmi és hajózási (vasúti) szerződés igen részletes, csak német nyelven.<sup>68</sup>

Közvetlen magyar–szovjet/országi vasúti áru- és személyforgalomra vonatkozó egyezmény aláírása. 50966 KÜM érkezett 1941. márc. 6-án 4. ügyosztály: Jegyzőkönyv 1941. évi február hó 3, 4, 5, 6, 7-én Orosz I-j Lawocne állomáson az Egyesült Szocialista Szovjet Köztársaságok vasútjainak S.S.S.R. és a Magyar Királyi Államvasutak MÁV képviselőiből alakult vegyes bizottság 118/ eln. számú 1941. év február 1-jei rendelet alapján igen részletes állapotfelmérés és feladatmeghatározás, a MÁV bejelenti, hogy 50 nap alatt kész teljesíteni a feladatokat.<sup>69</sup>

„A vasúti forgalom megnyitása, a legnagyobb kedvezmény elv betartása mindkét fél részéről”.<sup>70</sup>

Még a szerződés megkötése előtt kiszállt a helyszínre egy munkacsoport, amely megállapította, hogy a tervezett 2-2 normál és széles sínpár – tekintettel az úrszelvényekre – nem fér el egymás mellett, ezért javasolták, hogy csak 1-1 normál és széles nyomtáv épüljön meg. Mellette épüljön egy három sínszázból álló, úgynevezett fonódott sínpár, ahol egy vágány mind a széles, mind a normál kocsik számára alkalmas, míg vele párhuzamosan fektessenek le egy sínszálat a normál és egy sínszálat a széles kocsik számára (13. ábra). A várható forgalmat ez nem fogja zavarni. (A „fonódott sínpár” érdekes magyar technikai újítás. Öt évvel később 1946-ban, Záhonyban, illetve Csapton meg is épül, csak nem

<sup>65</sup> Magyar Országos Levéltár, K69-1941-50966 25. oldal.

<sup>66</sup> Magyar Országos Levéltár, K69-1941-50966 26. oldal.

<sup>67</sup> MNL\_ K70.

<sup>68</sup> MNL\_ K70 48. p.

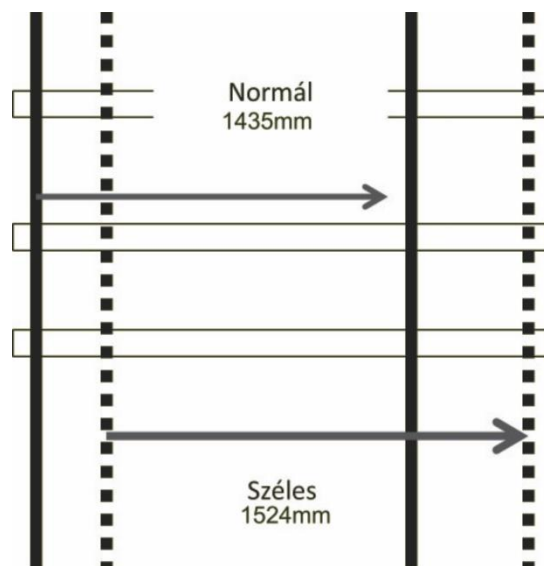
<sup>69</sup> K69 1940-I-h-Szovjetunió Melléklet: a 117.27661940. XII. fő. számhoz.

<sup>70</sup> K69 1940-I-h-Szovjetunió Kereskedelmi és hajózási szerződés XI. cikk.

három, hanem négy sínt használnak az egyenlőtlen kopás elkerülése érdekében. A két sínpárt közös betonra rögzítik.) (14. ábra)

Az orosz fél hozzájárult, hogy ideiglenesen, amíg az állomások el nem készülnek, a személy- és teherforgalom helyszíne Lavoczne legyen. Az áruk szállítására és a személyek és személypoggyász-szállításra vonatkozó rész gyakorlatilag megegyezik a finn–orosz szerződés szövegével (és nagyon hasonló a Magyar Északkeleti Vasútnak a Gácsországi Vasúttal aláírt szerződéséhez: nemzetközi fuvarlevél, saját díjszabás a határig stb.). Ezt külön kiemeli a szerződésről 1941. március 5-én készült követségi jelentésben dr. Perényi Lukács követségi titkár.

A munkálatokban több szervezet vett részt. A Transkárpátia Kft. jelentést készített a munkákról: a részlet bemutatja milyen jelentős munkákat kellett elvégezni a Kárpátokban a szovjet–magyar vasúti forgalom szerződésben rögzített feltételek melletti beindításához (9–10. melléklet).<sup>71</sup>



13. ábra: A vasúti nyomtávok jellemzői

Szerkesztette: Bajor Tibor, 2010.

<sup>71</sup> MNL\_SZU\_I\_K69.





*14. ábra: A fonódott sínpár*  
Sipos Attila felvétele, Eperjeske, 1995.

### **1.5.3. Az északkelet-magyarországi vasúthálózat változásai a két világháború között**

A MÁV és a közlekedésért felelős kormányzat, okulva a trianoni döntés hazai és nemzetközi közlekedési-szállítási útvonalakon okozott hatásaiból, az ország északkeleti vasúthálózatának működésében alapvető módosításokat hajtott végre Kárpátalja „visszatérése után”. A csapi vasútállomást egyértelműen vasúti csomóponti kiszolgáló vonatok fogadására alkalmas megálló-rakodóhellyé, csatlakozó állomássá kívánták fejleszteni, de fejlesztését a háború következtében befejezni már nem tudták.<sup>72</sup>

A terv megvalósításához a volt Magyar Északkeleti Vasúttársaság által megépített (Miskolc)–Szerencs–Csap–Bátyú–Munkács fővonal mellett a Nyíregyháza–Kisvárd–Csap–Ungvár vasútvonalat is alkalmassá kellett tenni a nagy tengelynyomású tehervonatok használatára. „Elsőrendű vonallá való átépítése

<sup>72</sup> 1.2.12. Csatlakozó állomás: Olyan állomás, ahonnan idegen vasút vonala ágazik ki. Ide sorolandók a vámhatárállomások is; 1.2.13. Csomóponti kiszolgáló vonat: Elegyrendezést végző szolgálati hely és a kiszolgálás szempontjából hozzátartozó szolgálati helyek között közlekedő vonat, amely útja során igénybe veszi.

Kárpátalja visszatérésével időszerű lett, az átépítés már folyik is” – fogalmazott Dienes István 1939-ben.

A vasútvonalak felújítása tette lehetővé, hogy a hirtelen jött nemzetközi szállítási-kereskedelmi lehetőséggel a Magyar Királyság azonnal élni tudjon.

A kombinált vágányú vasúti határállomás azonban csak június 16-ra készült el. Bárdossy miniszterelnök ekkor értesítette Kristóffy követet, hogy a kétoldalú forgalom június 20-i megindulásának nincs akadálya.

### *Kárpátalja*

Kárpátalja nem egységes térség sem kulturálisan, sem gazdaságilag, sem etnikailag, sem történelmileg:

- Kelet-Kárpátalja (a Tisza felső folyása, a Visó völgye Máramarossziget térsége) Erdélyhez tartozik, Szatmár és Ugocsa vármegye a Partiumhoz.
- Közép-Kárpátalja (Verecke, Bereg vármegye) a Tisza vonaláig egyéni sajátos egység.
- Nyugat-Kárpátalja (Ung vármegye) a Felvidékhez tartozik.
- A Tisza-völgyében zömében magyarok laknak, de Kelet-Ukrajnában román nemzetiségűekkel.
- A Kárpátokban a ruszinok eredetüket tekintve a Kárpátokhoz kötődnek és még most is a Kárpátok lejtőin élnek (Kárpátalján, Kelet-Szlovákiában, Délkelet-Lengyelországban). Soha nem tartoztak Galíciához vagy a mai Ukrajna területéhez.<sup>73</sup>

Kárpátaljának meghatározó ipara nincs. Termékei fa, kő, ásványvíz, só (Aknaszlatina). Fő szállítási útvonala a Tisza, a vasút megépítéséig.

### *Trianon és következménye Kárpátalján*

A Felső-Tisza jobb oldalán lévő térségekre a román politika nem tartott igényt.<sup>74</sup> Cseh-Szlovákiához kerülését, a magyar belpolitikai változások nemzetközi politikai következményei is nagymértékben elősegítették.<sup>75</sup> A csehszlovák idősorban Kárpátalja – annak is elsősorban a nyugati területei és városai – jelentős mértékben fejlődtek. Keleti területein azonban a fejlődés megállt, sőt a gazdaság és a társadalmi viszonyok visszafejlődtek. Ez a térség kizáródott az ország gazdaságából. A Visó-völgyének és a Tisza forrásvidékének turisztikai fejlődése a közlekedés ellehetetlenülése következtében – a megépített vasútvonal három ország határát lépi át – megállt, és a térséget a turizmus elkerüli.<sup>76</sup>

<sup>73</sup> A huculok a hegyvidéki ruszinok. A ruszinok alcsoportját képező huculok is többségében görög-katolikus vallásúak.

<sup>74</sup> Erdély története III. kötet. Főszerkesztő: Köpeczi Béla, Szerkesztette: Szász Zoltán 1986. Budapest, Akadémiai Kiadó.

<sup>75</sup> Margaret Macmillan: Peacemakers, 2001. ISBN 978-07191-6237-2 UK.

<sup>76</sup> Schermann Szilárd: A Tisza forrásvidékének kis turistakalauza Magyar Turista Élet, 1939.

Ennek ellenére Kárpátalja gazdasági viszonyai ebben az időben 1921–1939 között – a korábbi és későbbi időket is figyelembe véve – kiemelkedően fejlődtek. Kárpátalja nyugati irányba – a korábban, történelem során kiépített, közlekedési és gazdasági kapcsolatok következtében – akadály nélkül beilleszkedett Cseh-Szlovákia gazdasági–társadalmi viszonyai közé. Lényeges szempont, hogy a tulajdonviszonyokat – pl. föld nem minden esetben – módosította az „országváltás”. Szabolcs, Bereg és Ugocsa megyék esetében több esetben előfordult, hogy a földtulajdonosa és a föld tényleges területe nem egy országban volt.<sup>77</sup>

### *Csap*

1919. szeptember 10-i saint-germain-i békeszerződés értelmében Csap csehszlovák uralom alá került, de csak a trianoni békeszerződésben csatolták el Magyarországtól. A csehszlovák időszakban közigazgatásilag a szlovákiai Királyhalmeci járáshoz (Kráľovský Chlmec), Kassa megyéhez tartozott.

A két világháború között lakosai ekkor őstermeléssel, iparral és kereskedelemmel foglalkoztak. Tanügyét ebben az időben 1 állami rendszerű kisdédóvoda, 2 állami, 1 római katolikus népiskola, 1 községi iparos tanonciskola, 1 állami polgári és 1 községi gazdasági szakiskola látta el.<sup>78</sup>

Az I. bécsi döntést követően (1938. november 2.) visszacsatolták a Magyar Királysághoz. A Debrecen–Nyíregyháza–Záhony–Csap vasútvonal átépítésével – a hadi szállításokra alkalmassá tételével – átveszi a Sátoraljaújhely korábbi szerepét és megkezdődik a vasútállomás bővítése, átalakítása.

A magyar kormány a Voloc–Munkács–Csap vasúti pálya rekonstrukcióval határidőre elkészült. A szovjet oldal is. Megkezdődhetett előbb a terheléses próba, majd ezt követően a rendszeres szállítások folyamata (11. melléklet).

A táviratban foglaltak lehetővé tették a Csendes-óceántól Ázsián és Európán át az összefüggő vasúti közlekedést Magyarországon keresztül. Ezzel Magyarország a világkereskedelem európai központjává válhatott volna. A forgalom nem indulhatott meg – bár mindkét fél a szerződésben vállalt kötelezettségeit maradéktalanul teljesítette – mert a távirat átadását követően, néhány nap múlva, 1941. június 22-én Németország megtámadta a Szovjetuniót. Kassa bombázását (1941. június 26.) követően (melynek szereplői ma sem ismertek teljes bizonyossággal) Magyarország is belépett a Szovjetunió elleni háborúba.

<sup>77</sup> Kárpátalja helyzete a Kárpát-medence közigazdasági viszonyai között. „15 év a kárpátaljai közigazdaság szakma magyar sikereiért”. Gazdasági fejlődés kihívásai és lehetőségei a nemzetközi együttműködések és európai tapasztalatok összefüggésében. Konferencia. Beregszász/Berehovo 2016. május 6–7.

<sup>78</sup> Cserniczkó István (2003): Csap. In: Lokális világok. Együttélés a Kárpát-medencében. Magyarország az ezredfordulón. Stratégiai tanulmányok a Magyar Tudományos Akadémián. Műhelytanulmányok. MTA Társadalomkutató Központ, Budapest, pp. 333–346.

A háború lehetlenné tette a kibontakozó folyamatok kifutását. Hiába kötött szerződést a két ország a gazdasági-kereskedelmi kapcsolatokról.<sup>79,80</sup> A Moszkva–Kijev–Lvov–Munkács–Csap – (előbb Sátoraljaújhely, azt követően Záhony) vasútvonal ekkor lesz első ízben a két ország közötti vasúti szállítás kiemelt fontosságú vonala. A két eltérő nyomtávolságú vasútvonalon Voloc és Lawoce állomások között került volna sor az átrakóállomás kialakítására. Az átrakóállomás kialakítására és működtetésére meg volt a mintaszerződés: az 1884-ben megkötött „Gácsországi Császári–Királyi Osztrák Államvasutak és a Magyar Északkeleti Vasúttársaság a magyar–gácsországi határ találkozásánál lévő vasútállomások közös használatáról”. A szerződés e) pontja szó szerint megtalálható a közvetlen magyar–szovjet/országi vasúti áru- és személyforgalomra vonatkozó egyezményben. 1941. március 3-án, és az 1945. december 21-én aláírt vasúti szállításokról szóló, Szocialista Szovjetköztársaságok Szövetségének Vasútügyi Népbiztossága és a Magyar Kereskedelmi és Közlekedésügyi Minisztériuma közötti jegyzőkönyvben.<sup>81</sup> Kassa bombázása miatt a szállítások nem indultak el.

## **2. Záhony és a MÁV átrakókörzet 1945-től napjainkig**

### **2.1. A második világháború utáni kezdetek, 1945–1957**

A II. világháborút követően ismét változtak a közép-európai országok határai. A Szovjetunió további területeket olvasztott magába és átlépte a Kárpátok vonulatát. A Szovjetunió az ukrán terület teljes megszerzését követően Csehszlovákiától elvette Kárpátalját. Így újabb közös országhatár-kapcsolat jött létre Közép-Európában, a magyar–szovjet határ. Ez a továbbiakban nagyon fontos szerepet kapott a nemzetközi vasúti forgalomban. Újra nemzetközi fontosságú szerephez jutott a Sátoraljaújhely–Csap–Munkács–Vereckei-hágó–Lvov vasútvonal. Az államterületek változása következtében Sátoraljaújhely szerepét 1947-től átvette Záhony. A háború végétől ez a vasútvonal – kezdetben a szlovákiai Ágcsernyő határállomástól indulva – a jövátételi vasúti szállítások fő útvonala lett. A Kárpát-medencei országok (főként Magyarország) ezen a vasútvonalon szállították a jövátételi árukat, gépeket, alapanyagokat, vasúti vagonokat és mozdonyokat a Szovjetunióba. Az átrakás ekkor már Munkácson történt. A Tisza-

<sup>79</sup> MNL\_K69 1941-I-j-Szovjetunió,

<sup>80</sup> Dr. Bajor Tibor Záhony, a vasút és a vasúti átrakó. Doktori disszertáció 2010. Pécsi Tudományegyetem

<sup>81</sup> Dr. Horváth Ferenc: A Nyíregyháza–Ungvár vasútvonal 125 éves története. Záhony, 1997. Kiadó: Közlekedéstudományi Egyesület Szabolcs-Szatmár-Bereg megyei Területi Szervezetének Pályafenntartási Szakcsoportja és Logisztikai Szakcsoportja,

híd helyreállítását követően – magyar javaslatra – az átrakás 1947. május 21-től áttevődött Csapra és Záhonyba.

Ettől kezdve Moszkvából Európa felé két vasúti fővonal működik a Moszkva–Breszt–Varsó–Berlin és a Moszkva–Kijev–Lvov–Munkács–Csap/Záhony. Záhony az 1950-es évek közepétől – a jóvátételi szállítások csökkenése okán – folyamatosan felveszi a Kelet-Európa, Dél-Európa és Délnyugat-Európa felé a Szovjetunióból, illetve a Szovjetunióba irányuló vasúti szállítások fő átrakási feladatait. A breszti átmenet az észak-német, Benelux államok, Franciaország és Nagy-Britannia felé irányuló szállítások útvonala. (A szentpétervári vasúti átrakás nem témája a tanulmánynak.)

Ezek az útvonalak nem voltak hivatalosan kijelölve a volt szocialista országok vasúti együttműködésében. Tulajdonképpen az 1920-ig kialakult szállítási útvonalakat használták, most már nemzetközi szinten. Egyetlen új vonal erősödött meg, a Moszkva–Minszk–Breszt vonal. Ez annak köszönhető, hogy ennek a vasútvonalnak a jelentősége Moszkva számára mind katonai, politikai, gazdasági potenciálja is fontossá vált.

### 2.1.1. A világháborút követő megegyezések

Az 1945. február 4–11. között megtartott jaltai konferencián történt egyezkedést követően Kárpátalját Csehszlovákiától Szovjet-Ukrajna területéhez csatolták. A csehszlovák–szovjet egyezményt Kárpátalja Szovjetunióhoz csatolásáról (cseh, szlovák és orosz nemzetiségűek áttelepülhettek az utód országba) 1945. június 28-án Prágában írták alá.

Ezzel a döntéssel a XIX. században az Északkelet-Magyarországi Vasúttársaság által kiépített közép-európai vasúti csomópont – Csap – már a harmadik országhoz került át. A Budapest–Miskolc–Sátoraljaújhely–Csap–Munkács–Verecke vasúti nemzetközi fővonal három országon vezetett át (Magyarország, Csehszlovákia, Szovjetunió). A Nyíregyháza–Kisvárd–Csap–Ungvár vasúti mellékvonal megerősítése elkezdődött, de a háború végéig nem fejeződött be.

A kárpátaljai vasútvonalak négy csoportba oszthatók ekkor:

1. Rendes nyomtávú vonalak: Országhatár–Tizsalamon–Csap–Királyháza–Körösmező, Bány–Munkács–Lavocsne, Csap–Ungvár;
2. Rendes nyomtávú mellékvonalak;
3. Beregi-völgyek kisvasútjai;
4. Közforgalmi erdei vasutak.

Kiépítésre került a Voloc/Verecke–Munkács orosz/széles nyomtávú vasútvonal is. A vonal kiépítése katonai szempontok szerint történt. Közvetlenül nem lehetett az európai nyomvonalú vasúti vágányról csatlakozni az Oroszországban kialakított vasúti hálózatra.

A területi változások következtében előtérbe került a vasúti nyomtávok kérdésköre. A közép-európai általános vasúti nyomtávolság 1435 mm. Ezt a nyomtávolságot hívják a laikusok – nem kevés európai önteltséggel – normálnak. A cári orosz birodalomban kialakított vasútvonalakon a sínek nyomtávolsága 1520 mm. Ezt nevezi a köznyelv „széles nyomtávnak”. Ezt a nyomtávot használta és bővítette később a Szovjetunió, majd az utódállamok. Azt kevesen tudják, hogy a portugál és a spanyol vasútvonalakon a sínek nyomtávolsága szélesebb, mint Oroszországban.

A kárpátaljai vasútvonalakról 1945-ben a Külügyminisztérium Békeelőkészítő Osztályán készült feljegyzésben ezt olvashatjuk: „Ha a terület közlekedési térképére nézünk, mindjárt feltűnik, hogy a terület három fő centrumát: Ungvárt, Munkácsot és Husztot nem köti össze közvetlen vasútvonal, mely ezt a fontos és éles vásárvonalat sokkal életképesebbé tenné. Ezt a hiányt a csehszlovák rezsim igyekezett pótolni, de csak a vonal kitűzéséig jutottak el, a magyar uralom alatt pedig a terveket félretették. Mivel ezt a kitűzött vonalat aránylag gyorsan el lehetne készíteni, így a terület magyar lakta részek Magyarországhoz csatolása esetén is életképes közlekedési egység, maradna.”<sup>82</sup>

Az 1945-ben kötött jóvátételi egyezmény szabályozta: „A termékek átadásának helyszíne dunai szovjet kikötő, frankó szovjet–csehszlovák határ, frankó szovjet–román határ”.<sup>83</sup> A frankó magyar–szovjet határ nem került rögzítésre. Záhony, mint a szovjet–magyar vasúti határátkelő még nem került kijelölésre. (A Tiszán átvezető vasúti és közúti hidat a németek felrobbantották.)

Az 1945. április 13-án kelt dokumentum első ízben jelöli Záhonyt, mint konkrét határátkelőt a Szovjetunió és Magyarország között Sátoraljaújhellyel együtt.<sup>84</sup> Sátoraljaújhely 1920-tól meghatározó nemzetközi vasúti határátkelő lett. Záhony azonban, mint nemzetközi határátkelő lehetőség most került rögzítésre. A záhonyi–csapi vasúti határátkelő közvetlenül a háború után még nem volt meghatározó.

Magyarország jóvátételi kötelezettségének tárgyában 1945-ben készült bizalmas feljegyzés azt állapítja meg, hogy: „Ehhez az összeghez azonban jelentékeny járulékos terhek csatlakoznak, mert a június 15-i egyezmény értelmében a szállításoknak a Szovjetunió kívánsága szerint dunai szovjet kikötőkbe, vagy a szovjet–csehszlovák, vagy a szovjet–román határon kell történniük. Noha feltehető, hogy Kárpátaljának a Szovjetunióhoz való csatolása után a szovjet–csehszlovák határ helyébe a szovjet–magyar határ lép, mégis egyes szakértők szerint

<sup>82</sup> Magyar Országos Levéltár. Küm. Bé. O. XXVI/8.

<sup>83</sup> Magyar Országos Levéltár. Küm. Bé. O. XXVI/8.

<sup>84</sup> Magyar Nemzeti Levéltár Országos Levéltára Publisher Határátlépő állomások (Hegyeshalom, Sopron, Szentgotthárd, Murakeresztúr, Gyékényes, Kelebia [...], Szőreg, Lökösháza, Biharke-resztes, Nyírábrány, Somoskőújfalú, Szob, Hidasnémeti, Komárom, Záhony, Sátoraljaújhely) kijelölése 153.000/1945.IV-13. 1945.08.31. originated\_date 1945-08-31 1945.08.31.

a jelenlegi nehéz közlekedési viszonyok mellett számolni kell azzal, hogy a teljesítés helyére való szállítás kiteheti az előállítási, elszállítási és beszerzési ár 15–20%-át.”<sup>85</sup>

A magyar–szovjet határ megállapítása, lezárása és valóságos lezárása elkülönül egymástól. A záhonyi gazdák esetében a mezőgazdasági termőföld tulajdonuk – a II. világháborút követően – a szovjet és csehszlovák államhatárokat átlépve terült el. „A magyarországi területen elenyésző záhonyi birtokok voltak. (Egy több százéves záhonyi család esetében: az apa és a fiai reggel átmentek a salamoni határba a saját földjeiken összeszedni a termést. Napközben lezárták a határt. Éjszaka a család férfi tagjai a terméssel visszafelé a csónakban jöttek haza. Elmondások szerint a szovjet katona látta őket, de nem lőtt rájuk).”<sup>86</sup>

A jóvátételi szállításokat a Budapest–Miskolc–Sátoraljaújhely–Csap–Munkács vonalon azonnal meg lehetett kezdeni. (Bizonyos korlátozásokkal.) A Szovjetunió hadászati szempontból Munkácsig megépítette a széles nyomtávot, azonban tovább nem akarta építeni. A breszti tapasztalatok azt mutatták, hogy esetleges támadás során a nyomtáv váltás lelassíthatja a csapatmozgást. A Munkács–Vlodymyr–Lvov vasútvonalat a magyar jóvátételi szállítások terhére átvett cement felhasználásával építették át. A szállítások érdekében: „A magyarországi Szállítások Hivatala november 22-i 2072. sz. átirata szerint a jövőben a jóvátételi szállítások Munkácsra és Galacra (*Románia a Duna-delta kezdete*) át lesznek irányítva. A szállítmányokat magyar őrség kíséri. A vagonok és az őrség átengetése kérdésében a magyar állam az érdekelt államokkal kössön megegyezést”.<sup>87</sup>

Az országhatárt a magyar fegyveres alakulatok nem léphették át! Kérdés, hogy hol volt a határ: az európai vagy a szovjet vasúti nyomtáv határánál? A franko csehszlovák–szovjet határ a valóságban egy „képzeltbeli határ volt” a valóságos vasúti forgalom ezt nem fogadta el.

Az új csehszlovák–szovjet határon Tiszacsernyő ugyanolyan kis vasúti megállóhely volt, mint Záhony. A szerelvények okmányokkal történő átvétele szinte lehetetlen volt. Gondot jelentett, hogy a magyar fél a szerelvényeket (a jóvátételi szerződésnek megfelelően) Sátoraljaújhelynél átadta a csehszlovák vasútnak. Sátoraljaújhely nem a jóvátételi szállítások átvétele helye, hanem a szovjet szervek szerinti kijelölt szállítási útvonal határállomása volt. A szerelvények azonnali továbbítására nem volt lehetősége. A jóvátételi szállítások átvétele csak akkor teljesült, ha a szovjet–csehszlovák határon a szovjet szervek a szerelvényt átvették, majd Munkácsra az átvételei állomáson, illetve a szerelvényeket kísérő személyzet az átadás-átvételi jegyzőkönyvet hitelesítette. A

<sup>85</sup> Magyar Országos Levéltár. XIX-J-1-a IV-180.

<sup>86</sup> Csáki Jenőné Hegedüs Gizella visszaemlékezése.

<sup>87</sup> HU-MNL-OL-XIX-J-1-J (1945-1964)-145 Szovjetunió 1945–1946 sorozat-19 Kisdoboz feljegyzések 40. lap.

hitelesítés helyszíne szintén Munkács. (Volt, hogy a szovjet átvételi bizottság nem adott át átvételi elismervényt a magyar szállításokról.<sup>88</sup>) Ha az átvétel nem történt meg a meghatározott időben, akkor Magyarországnak késedelmi díjat kellett fizetni. Magyarország a szerelvények átadását követően, már nem tudta befolyásolni azok megfelelő időben történő mozgását, így a csehszlovák fél jóindulatától függött, hogy Magyarországnak a jóvátételi szállításokon kívül mennyi késedelmi díjat kell még fizetnie.

A késedelmi díj megfizetése valószínűleg súlyos plusz terhet jelenthetett, erről tanúskodnak az alábbi feljegyzések:

- Az IKART<sup>89</sup> (Iparművek Képviselői Államérdekű Részvénytársaságot) munkácsi fejjelöltése<sup>90</sup> volt a magyar jóvátételi szállítások átadási pontja.
- A munkácsi átszerelő központ 10 fő ellátása 5–100 000 Rbl.<sup>91</sup> (Ez igen jelentős összeg, az 1938-as pengő – rubel átváltási árfolyamon számolva, amely a jóvátételi elszámolások árfolyama volt.)
- A munkácsi kirendeltség haladéktalanul induljon útnak 1945. december 17.<sup>92</sup> A kirendeltség működését és az alkalmazottak ellátását, szállítását, határátlépését a Külügyminisztérium intézte.
- „Külkereskedelmi Igazgatóság összekötő tisztviselője bejelenti, hogy Gábor miniszter úr megbízása folytán az orosz jóvátételi szállítmányok átvételének igazolási kérdését, továbbá a jóvátételi szállítmányoknak külföldön való kísérését kéri, az oroszok előtt szóvá tenni, hogy e téren valami történjék, tekintettel egyrészt a pönalé-fizetési kötelezettségre, másrészt pedig arra a veszélyre, ami a jóvátételi szállítmányokat külföldi országokban való áthaladásukkor érheti.”<sup>93</sup>
- „Sürgősen tisztázni kell, hogy a jóvátételi szállításokat hol adjuk át az oroszoknak, mert a magyar őrzés csak a határig lehetséges.”<sup>94</sup>
- Dálnoki Miklós Béla miniszterelnök levele Vorosilov marsallnak: „A magyar kormánynak semmi befolyása sincs a magyar határtól az orosz

<sup>88</sup> HU-MNL-OL-XIX-J-1-J (1945-1964)-145 Szovjetunió 1945–1946 sorozat-19 Kisdoboz feljegyzések 380 lap.

<sup>89</sup> Káposztás István: Új Magyar Központi Levéltár Közleményei I. (Budapest, 1982) II. Igazgatástörténet, fond ismertetések.

<sup>90</sup> HU-MNL-OL-XIX-J-1-J (1945-1964)-145 Szovjetunió 1945–1946 sorozat-19 Kisdoboz feljegyzések 246. lap.

<sup>91</sup> HU-MNL-OL-XIX-J-1-J (1945-1964)-145 Szovjetunió 1945–1946 sorozat-19 Kisdoboz feljegyzések 252. lap.

<sup>92</sup> HU-MNL-OL-XIX-J-1-J (1945-1964)-145 Szovjetunió 1945–1946 sorozat-19 Kisdoboz feljegyzések 253. lap.

<sup>93</sup> HU-MNL-OL-XIX-J-1-J (1945-1964)-145 Szovjetunió 1945–1946 sorozat-19 Kisdoboz feljegyzések 232 lap.

<sup>94</sup> HU-MNL-OL-XIX-J-1-J (1945-1964)-145 Szovjetunió 1945–1946 sorozat-19 Kisdoboz feljegyzések 243 lap.



határig történő szállítások időtartamára, mégis viselnie kell az időtartam szempontjából a felelősséget.”<sup>95</sup>

- Feljegyzés a minisztériumi összekötőkkel 1945. évi november hó 16-án tartott értekezletről: „A Nemzeti Bank képviselője közli, hogy a jótételi szállításokban késedelem áll elő, azért is, mert a szállítmány egy része szomszéd államokon keresztül megy, míg az orosz határt eléri, ahol az áruk átadására kötelezve vagyunk. ... A pönalé súlyos kérdésére való tekintettel jegyzéket kellene intézni az illetékes orosz hatóságokhoz, amelyben kérjük, hogy a jótételi szállítmányok a magyar határon vétesenek át<sup>96</sup> az oroszok részéről.”<sup>97</sup> (Záhonynál csak ideiglenes, rendszeres nagyforgalmi terhelésű forgalomra alkalmatlan helyreállítás történt 1945-ben elsősorban hadászati céllal. Majd 1947-ben történt egy jelentős helyreállítás.) A záhonyi Tisza-híd használhatatlan, ezért Csehszlovákián keresztül lehet csak vasúton közlekedni.<sup>98</sup>
- A szovjet válasz meglehetősen elutasító kezdetben: „A nem hajón történő szállításokat Romániával kellett volna egyeztetni nem Kárpátalját javasolni.”<sup>99</sup>

Az Ideiglenes Magyar Nemzeti Kormány és a Szocialista Szovjet Köztársaságok között 1945. évi augusztus 27-én aláírt kölcsönös áruszállításra vonatkozó egyezmény (amelyet Gerő Ernő és Mikojan Anasztaz Ivanovics írt alá) már a magyar–szovjet határon való átadásról szólt. Magyarországról elsősorban élelmiszert szállítanak, de kőolaj származékot is. Az árukat díjmentes vasúti kocsiba rakják a szovjet–magyar határon (FOB).<sup>100</sup> Záhony ebben az időben még semmi-féle átrakási és forgalmi tevékenységre nem volt alkalmas. A vasútállomás létszáma 1945 áprilisában 12 fő volt, ebből:

- egy állomásvezető,
- három forgalmi szolgálattevő,

<sup>95</sup> Magyar Országos Levéltár. XIX-J-1-a Küm Bé XXVI/7.

<sup>96</sup> 1910–11-ben épült meg az első, állandó jellegű Tisza-híd Záhony és Csap között, felváltva a korábbi fa szerkezetű, Howe-rendszerű hidat. A háromnyílású, keszonalapozású, csonkaszegmens alakú, acél, rácsos hidat 1944-ben felrobbantották (a visszavonuló német csapatok). Hajós Bence: hidász mérnök – Magyar Közút Nonprofit Zrt. Szabolcs–Szatmár–Bereg Megyei Igazgatóság A Záhony és Csap közötti Tisza-határhíd saruzsámoly károsodás Vis Maior helyreállítási munkálatairól In: közúti és vasúti hidász almanach 2010. Lánchíd füzetek 19.

<sup>97</sup> Magyar Országos Levéltár, XIX-J-1-j SZU TÜK. 59/b. Jegyzőkönyvek összekötő megbeszélésekről 1945. VIII. 16-1946 I. 23. 135. oldal.

<sup>98</sup> HU-MNL-OL-XIX-J-1-(1945-1964)-145 Szovjetunió, 1945-1964 (Sorozat) 14.560/1946.I/1. Közl. Min. 12.632. 1946. február 21.

<sup>99</sup> HU-MNL-OL-XIX-J-1-J (1945-1964)-145 Szovjetunió 1945–1946 sorozat-19 Kisdoboz feljegyzések 193. lap.

<sup>100</sup> Magyar Országos Levéltár, XIX-J-1-j Szu TÜK. 59/b. Jegyzőkönyvek összekötő megbeszélésekről 1945. VIII. 16-1946 I. 23. 240–241 oldal; FOB = Free on Board. Költség és kockázat az elhajózási kikötőben való berakástól a vevőt terheli, import esetén a vámértéket növeli.

- hat váltóőr,
- egy raktárnok,
- egy értesítő-málházó.

*Ahhoz, hogy Záhonyt megértsük, rögzíteni kell néhány fontos tény: Itt nem a szovjet, magyar és csehszlovák vasutasok együttműködéséről van szó. Hanem például Nagy Béla a csapi vasutas fia, aki Tiszacseryőn él a felesége kistárkányi és a sógora győröcskei, akinek a záhonyi testvére tizaásványi lányt vesz feleségül Zsurkon lakik és most Záhonyban dolgozik az itt teljesen természetes. Vagyis itt adott esetben a határ három oldalán élő családok dolgoztak a saját megélhetőségükért valamelyik oldalon. A hétköznapiakban itt nem országok közötti vasúti szállítások összehangolásáról van szó, hanem helyi emberek kölcsönös megélhetési feltételeinek közös biztosításáról, függetlenül attól, hogy ki melyik országban él. Nagyon sok legenda vagy legalábbis nehezen ellenőrizhető történet kering a városban, a várossal és az itt élő emberekről. Ezeknek a történeteknek minden esetben van valamilyen valóságtartalma.<sup>101</sup> Természetesen vannak olyan történetek is, amelyek többségében légből kapottak.*

*Záhony az Eldorádó! A Szovjetunióból kivándorló izraelita vallásúak között terjedt el az a mondás, hogy: „Ha elolvastad az állomás épületén, hogy Záhony, szabad vagy!” A Szovjetunió távoli, keleti területeiről családi kirándulási program volt elutazni a csap–záhonyi Tisza-híd vörös vonaláig és átnézni Magyarországra, ahol teljesen más az élet).<sup>102</sup>*

### 2.1.2. Az 1945 utáni helyzet Záhonyban

1945. július 11-én meghatározott igazolás alá eső vasutasok száma (a MÁV záhonyi állomásfőnökség beosztott vasúti alkalmazottai) 35 fő, 18 főt forgalomban és 17 főt a fenntartásban alkalmaztak.<sup>103</sup> Ez a létszám csak arra volt alkalmas, hogy a csapi vasútállomás előállomási feladatainak eleget tegyen.

A helyzetet végérvényesen rendezte a Moszkvában 1945. augusztus 14–29. közötti a Szovjetunió Vasútügyi Népbiztossága és a Magyar Kereskedelem- és Közlekedésügyi Minisztérium megbízottjai által előkészített és 1945. augusztus 29-én aláírt ideiglenes egyezmény: az áruk, személyek és poggyászok szállítására és járművek átadása a Szovjetunió vasútvonalairól Magyarország vasútvonalaira:

Az egyezmény a fuvarozási feltételeket az alábbiak szerint állapította meg:  
1. §: A Szovjetunió és Magyarország vasútvonalai között áruk és poggyász száll-

<sup>101</sup> Egeresy Zsigmond: Záhony története.

<sup>102</sup> Bajor Tibor.

<sup>103</sup> Magyar Országos Levéltár, XIX-J-1-a IV-179.

lítása átrakás útján, a személyszállítás átszállítás útján kerül lebonyolításra Csap és Záhony állomásokon. Az áruk átrakása az átvevő vasút állomásán és annak eszközeivel megy végbe, a küldemény címzettjének terhére, a poggyász átrakása az átvevő vasút eszközeivel és annak terhére. (Megjegyzés: Ideiglenesen az áruk és a poggyász átrakása mindkét irányban Munkács állomáson megy végbe.)<sup>104</sup>

Az egyezmény több pontja gyakorlatilag 1990-ig érvényben volt, nevezetesen:

- I. fejezet 3. §: A szükséges járművek soron kívüli biztosítása a Szovjet Vörös Hadsereg katonai szállítmányozási főnökének jogköre;
- II. fejezet: Fuvarozási okmányok;
- III. fejezet 9–10. §: Kölcsönös áruszállítások belföldi díjszabásai;
- IV. fejezet: Az áruk, poggyász és járművek átadása;
- V. fejezet: A vasutak felelőssége;
- VI. fejezet: Kocsibérek;
- VII. fejezet: Tolatószolgálat.

C. A vasutak közötti elszámolások (különösen a 3. § a Lvovi Vasúti Igazgatóság és a Magyar Vasutak Üzletvezetőség feladatai). Az egyezményben visszaköszön száz évre visszamenőleg az összes határállomásra és átrakóállomásra vonatkozó szerződés szövege, több esetben szó szerint.

Magyarország esetében a helyszín változik, de az aláíró országok nem. Magyarországon ekkor még polgári kormány van. Az együttműködési megállapodásokhoz az alapot minden esetben a korábbi Sztálin–Horthy vasúti szállítási szerződés adta. A Szovjetunió délnyugati határait – katonai és politikai okokból – a Kárpátokon túlra terjesztette ki, és megszerezte a térség meghatározó vasúti csomópontját, Munkácsot. (Az elnevezés nagyon fontos 1945-től napjainkig, a Kárpáton túli területek, olyan, mint a „tengeren túli gyarmat a távolban”). Gyakorlatilag a határvonal meghúzása kizárólag a Szovjetunió gazdasági–politikai érdekeitől függött. Magyarországgal, mint tartósan katonailag megszállt országgal, ekkor még nem számoltak: „Majszkij feljegyzésében érthető módon azoknak az országoknak szentelt nagyobb figyelmet, amelyek a Szovjetunió közvetlen szomszédjai voltak. Ebből a szempontból Jugoszlávia és Magyarország nem volt különösen érdekes a szovjetek számára. (Magyarországnak csak 1945. június 29-e, Kárpátalja Szovjetunióhoz csatolása után lett nemzetközi jogilag közös határa a Szovjetunióval.)

A Magyarországgal szembeni „érdektelenség” abból is látszik, hogy a feljegyzés mindössze néhány sort szentel az ország háború utáni sorsának: „A Szovjetunió nem érdekelt erős Magyarország létrehozásában. [Kiemelés az eredetiben.] Ezen kívül Magyarországnak, úgy, mint Olaszországnak is, értésére kell adni, hogy a szövetségesek nem felejtették el a jelenlegi háborúban elfoglalt

<sup>104</sup> Szabolcs Sztálmár Bereg Megyei Levéltár, XXXV db 668/1946 183. sz. kimutatás.

pozícióját. Ezért a Szovjetunió politikájának Magyarországgal kapcsolatban arra kell korlátozódnia, hogy megőrizze a magyar államot, de lehetőség szerint szűkítse területét, a néprajzi elvet szigorúan követve. Azokban az esetekben, ha az adott elv alkalmazásában valamilyen kétség merül fel, a kérdést Magyarország ellenére kell megoldani. Az Erdéllyel kapcsolatos háromhatalmi döntést felül kell vizsgálni a nemzetiségi elvnek megfelelően, de bizonyos előnnyel Románia javára, amelynek, mint fentebb már említettem, a háború után kölcsönös segélynyújtási egyezményt kell kötnie a Szovjetunióval, és amely ily módon délkeleten védelmünk fontos tényezőjévé válik. Magyarországot, legalábbis a háborút követő első években, nemzetközi elszigeteltségben kell tartani. Magyarországra ugyancsak jóvátételt kell kiróni.”<sup>105</sup>

Magyarország továbbra is mint gazdasági kapu szerepelt a szovjet elképzelésekben. „Ennek a ‘forgatókönyvnek’ egyik eleme már az 1945. augusztus 27-én megkötött, a kizárólagos szovjet befolyást erősítő magyar–szovjet gazdasági együttműködési egyezményrel megvalósult. 1946 folyamán pedig a legfontosabb iparágakban létrejöttek a magyar–szovjet vegyesvállalatok is. Mindezek következményeként a szovjet gazdasági behatolás megelőzte a politikai behatolást, a szovjet típusú politikai rendszer kiépítését.”<sup>106</sup>

„A szovjet gazdasági terjeszkedésre a nagyhatalmak potsdami nyilatkozata (1945. február) adott nemzetközi felhatalmazást. Ennek értelmében a Szovjetunió jóvátétel gyanánt megkaphatta a megszállása alatt álló volt tengelyhatalmak területén található német tulajdonokat. Ugyanakkor nem határozták meg, hogy milyen jellemzők alapján minősíthető egy-egy vállalat németnek. Ez gyakorlatilag azt jelentette, hogy a Szovjetunió önkényesen jelölhette meg, hogy e jogcímen, amely vállalatokra tart igényt. Jóvátétel címén a Szovjetunió jelentős befolyást szerzett a magyar gazdaságban. Ezt a befolyást erősítette az 1945-ben aláírt magyar–szovjet gazdasági egyezmény. Az egyezmény két részből, egy kereskedelmiből, illetve egy gazdaságiból állt. A kereskedelmi egyezmény megítélése a kortársak részéről általában pozitív volt, hiszen nyersanyaghoz, illetve piachoz juttatta a magyar gazdaság egyes szektorait.”<sup>107</sup>

A magyar vállalkozásoknál azonban volt némi félreértés. Itt nem egyenrangú kereskedelmi felek üzleti kapcsolatáról volt szó. A magyar vállalatok egyenrangú felek közötti együttműködésre gondoltak. Keresték a kapcsolatot, de nem ismerték teljes mértékben a szovjet kereskedelmi lehetőségeket, valamint a szovjet vezetés terveit. A csehszlovák politikai álláspont ismeretében keresték a közvetlen szállítási csatornákat. Záhony akaratán kívül hirtelen a szovjet–

<sup>105</sup> I. M. Majszkij feljegyzése „a jövő világválság kívánatos alapelveiről”. Közreadja: Baráth Magdolna. *Külpolitika*, 1996/3–4. sz.

<sup>106</sup> Magyar Országos Levéltár, XIX-J-1-a Küm Bé O XXVI/6. 38. oldal.

<sup>107</sup> Baráth, 2006.

magyar gazdasági kapcsolatok központi kérdésévé vált: adott lett a kapu (12. melléklet).

A megszálló szovjet vezetés támogatta a kommunista párt megerősítését. A Szovjetunió gazdasági érdeke fűződött a biztonságos vasúti szállítások megszervezéséhez. Nemcsak a jótételi szállítások miatt, hanem az európai-szovjet gazdasági kapcsolatok újbóli kiépítése miatt is.

„Az eddig ismert dokumentumok (a Majszkij-terven kívül a kommunista párt ún. Külföldi Bizottságának 1944. őszi programmegbeszélései, Sztálin instrukciói a kommunistáknak az 1944. december eleji tanácskozáson) arról tanúskodnak, hogy a szovjet vezetés – vagy stratégiai jellegű megfontolásból, vagy csupán taktikai elgondolásból – a háború befejezését követő években még nem készült az ország azonnali „szovjetizálására”... Makarov alezredes, a SZEB ipari csoportjának vezetője egy 1945. augusztus 6-án kelt, Vorosilov marsall számára készített feljegyzésben gyakorlatilag felvázolta a szovjet gazdasági behatolás forgatókönyvét. Már ekkor javaslatot tett a legfontosabb iparágakban vegyesvállalatok létrehozására, az ezen cégek gazdasági ügyleteit biztosító orosz–magyar kereskedelmi bank felállítására, valamint egy olyan hosszabb távra szóló kereskedelmi egyezmény megkötésére, amelynek alapján Magyarország nyersanyag-igényének zömét az alapvető iparágakban a Szovjetunió elégítené ki.”<sup>108</sup> (13. melléklet)

A szovjet hadsereg Munkácsig kiépítette a szovjet vasúti vonalat, de a tovább építés egyelőre nem állt szándékában. (Katonai biztonsági szempontok alapján.) A helyzet nagyon hasonlít az 1940-ben megkötött finn–szovjet szerződéshez. Akkor is ideiglenes átrakóban egyeztek meg.

A vasúti szállításokról szóló szerződés aláírását követően a szerelvények már nem Csehszlovákián keresztül haladtak volna, hanem Záhony–Csapon keresztül, de az átadás helye továbbra is Munkácson volt: „1946. március 12. MÁVAG által leszállított mozdonyokat 10 db Széles és 2 db Diesel Munkácson került átadásra.”<sup>109</sup>

Ez a helyzet továbbra is problémákat okozott. A vasúti szállításról szóló ideiglenes szerződés III. fejezet 8. §: „A magyar vasutak tartoznak a visszatért javak szállítása után a Szovjetunió belföldi díjszabásának díjtételei szerint a magyar vasutak határ menti állomásától a Szovjetunió vasúti vonalain fekvő rendeltetési állomásig esedékes szállítási és mellékilletékeket a szovjet vasutaknak kifizetni!”<sup>110</sup> Vagyis Záhonytól Sátoraljaújhelyen át Munkácsig, vagy igény szerint Vereckéig a szállítási költség Magyarországot terhelte.

<sup>108</sup> Borhi, 2003.

<sup>109</sup> Baráth, 2006.

<sup>110</sup> Magyar Országos Levéltár XIX-J-1-j Szu TŰK. 59/b Jótételi szállítások megindításával kapcsolatos tárgyalások, feljegyzések és összefoglalók, táblázatok és kimutatások. 384–385. oldal.

A minisztériumi összekötőkkel 1945. évi december hó 14-én tartott értekezletről készült feljegyzés szerint: „Mivel nem látszik megengedhetőnek, hogy a vonattal járó 10 főből álló munkásság és a már a határon tartózkodó 14 Ganz--gyári kiküldött az orosz területekre pénz nélkül érkezzenek, utána jártunk illetékes helyeken, hogy a Munkácsra irányított különítmény legalább 500 000, de legalább 100 000 rubel birtokába jusson.”<sup>111</sup>

A záhonyi Tisza-híd használhatatlansága következtében a vasúti szállítások a Sátoraljaújhely–Csap–Munkács vonalon történtek és a magyar szakemberek Munkácson szerelték át a szovjet vasúti nyomtávú forgalomra alkalmasnak. A magyar kormány több esetben tiltakozott a szerelómunkások elhelyezése és munkakörülményei miatt. A szerelők utaztatását a Külügyminisztérium intézte.<sup>112</sup>

A MÁV a következő kérdéssel fordult a Jóvátételi Bizottsághoz: „A szovjet hadsereg szállítmányainak ingyenes biztosítása a fegyverszüneti egyezmény alapján fennáll-e még a kötelezettség 1945 májusa után.”<sup>113</sup> Már nincs hadiesemény. 1945. május 9-én Európában véget ért a háború.

### 2.1.3. A MÁV záhonyi átrakó beruházásának megkezdése

A záhonyi vasútállomásnak 1946. február 5-én még nem volt fogadó épülete. A háború előtt megépített és megrongálódott épületek helyreállítását az átrakó létesítésének valószínűségére hivatkozva megtiltották.<sup>114</sup>

1946-ban átrakó munkást Záhony vasútállomás létszámában nem tartottak nyilván. Ez alapján kijelenthető, hogy rendszeres átrakást 1946-ban még nem végeztek (6. táblázat). Már csak azért sem, mert nem volt átmenő forgalom Csap felé.

6. táblázat: 1946 novemberében Záhony vasútállomáson szolgálatot teljesítő vasutasok megoszlása

Szakirány	Fő
Forgalom	54
Vontatás	12
Vonatkíséret	10
Pályafenntartás	30
Összesen	106

Forrás: MÁV Irattár, 16/1946/15278.

<sup>111</sup> Magyar Országos Levéltár XIX-J-1-a Küm Bé O XXVI/6. 41. oldal.

<sup>112</sup> 56 db Z 414 – 1946 – 1949 45. tétel. 958 és 28835 l.

<sup>113</sup> HU-MNL-OL-XIX-J-1-(1945-1964)-145 Szovjetunió, 1945-1964 (Sorozat) 50.253/4-945.

<sup>114</sup> MÁV Irattár 16/1946/2607.

Az állomáshoz kapcsolódóan volt oktatóterem, pénztár, raktár (vám, darab-áru), kocsivizsgáló, pályamesteri iroda és műhely. A vonatkísérő laktanya ágy-száma és felszerelése a minimális igényeket sem tudta kielégíteni.

Záhony helyzete 1945-ben hasonló volt a többi magyarországi településhez, mint kis falu, nagy kárt az épületekben és a lakosságban nem szenvedett. A Tisza-hidak felrobbantása a település hétköznapijaira nem volt jelentős hatással, a vasútállomás épületei<sup>115</sup> – egy őrház kivételével – jelentősen nem rongálódtak meg.<sup>116</sup> A mezőgazdasági földterületek elvétele viszont tragikus megélhetési következményekkel járt volna, ha nem találnak más megélhetési lehetőségeket.

1945-ben sem köztisztviselő, sem műszaki értelmiségi nem élt a faluban, valamint nem volt orvos sem. Igazolás alá eső iparos Záhony és Győröcske településeken összesen 22 fő volt. 1946-tól jelentősen javult a közszolgáltatás Záhonyban. Községi alkalmazott összesen 5 fő, egy-egy fő körjegyző, segédjegyző, körorvos, szülésznő és kisegítő. Az iskolaigazgató fogságban volt valahol. 1947. július 12-től már gyógyszerész és állatorvos is lett a településen. Nem csak a nagyobb településeken, hanem Záhonyban is volt társbérlet, a vasút érdekében oldották meg így a lakás gondokat. Például Bessenyei György MÁV-alkalmazottat helyezték id. Pócsik János egy szoba-konyhás házába, 1946-ban Béres Béla házából egy szoba-konyhát kiutaltak Huszár Jánosnak, a későbbi MDP-titkár számára. B-listázás miatt a körjegyzőt leváltották, és az eperjeskei körjegyzőt bízzák meg a jegyzőséggel 1946 októberében.

1947-ben a község lélekszáma az ideiglenesen „idehelyezett” vasutasok, vámtisztviselők és más állami alkalmazottak létszámnövekedése következtében 1860 fő lett. Például Székely Dezső vámszaki főtiszt Hegyeshalomról került ide.<sup>117</sup>

<sup>115</sup> Tévesen állították – különböző források –, hogy a visszavonuló németek felrobbantották a vasútállomás épületeit. Az megfelel a valóságnak, hogy az egész vasútállomást aláaknázták, de a Záhonyban lakó Szógyényi testvérek elvágták a vezetékeket. Mikor megkérdeztem az idősebb testvért, hogy tényleg ilyen hősök, akkor nevetve így felelt: „Tudod Tibikém. A mi házunk fala szomszédos volt az állomás épületével, ha az robban a mi házunk is elszáll. Szóltam az öcsémnek, Bertinek és éjjel kimásztunk a hátsó ablakon és elvágtuk a madzagokat.”

<sup>116</sup> MÁV Központi Irattár BG 10001. 30. oldal.

<sup>117</sup> Szabolcs-Szatmár-Bereg Megyei Levéltár V. 452. II. 1945. jan. 19-től 1947. okt. 6-ig.

#### **2.1.4. A kétoldalú gazdasági kapcsolatok elindításának nehézségei. A vasúti és a közúti Tisza-híd helyreállítása**

A Szovjetunióban történelmi hagyományok alapján a vasúti szállítások kaptak elsőbbséget. A közúti szállítás – a közel két évszázados közutak állapota alapján – másodlagos.<sup>118</sup> Ezért a háborút követően a szovjet fél előbb az ideiglenes vasúti hidat építi meg saját hadi szállításai érdekében. (Ez a híd rendszeres kereskedelmi szállítások lebonyolítására alkalmatlan. A jóvátételi szállítások is Sátoraljaújhely kerülővel érkeznek Csapra. A tényleges, a rendszeres vasúti szállításokra alkalmas híd 1947-ben épül meg. A közúti hidat is ideiglenesen helyreállítják a szovjet csapatok. (A tényleges helyreállítás, illetve az új híd majd csak 1963-ban épül meg. Meglehetősen furcsa körülmények között.)

A kétoldalú szállítások és a kereskedelem tényleges beindítása folyamatos nehézségekbe ütközött. Míg a magyar fél két egyenrangú partner megállapodásában érdekelt, addig a szovjet fél az erő pozíciójából tárgyalt. A magyar érdeket a magyar tárgyaló delegáció és vezetője Gerő Ernő minden lehetséges eszközzel védte.

Szovjet–magyar árucseré-forgalommal kapcsolatos fuvarozás lebonyolításáról szóló 1946. február 5-i csapi forgalmi tárgyalásra a szovjet határőrség nem engedte beutazni a magyar tárgyalófelet.<sup>119</sup>

A szovjet fél nem akar svájci frankban fizetni a MÁV-nak a tranzitszállításokért. Forintban vagy munkával (átszerelés, kocsik javítás) fizetne.<sup>120</sup> Ez a MÁV-nak, de Magyarországnak sem jó, mert csökkennek a valutaszerezés lehetőségei. A magyar érdek a tranzitszállítások esetén, hogy a magyar határtól a magyarországi számlázás szerint kerüljenek a díjak kifizetésre, így a valutabevétel Magyarországra.<sup>121</sup> A szovjet igény az egész tranzitszállítási díjra vonatkozott.

1946 őszére Záhonyban készen álltak az átrakás lebonyolítására, de a határforgalomra nem. Magyarországnak alapvető gazdasági érdeke volt, hogy az átrakás Záhonyban legyen, és a szovjeteknek is érdekében állt a határig elvinni az átvéő/átadó pontot. Az 1945. augusztus 27-én aláírt ideiglenes egyezmény alkalmas volt arra, hogy véglegesítsék. Ezért az 1946. októberi kezdeményezést kedvezően fogadták az akkor zajló moszkvai tárgyalásokon. Erről tanúskodik a következő távirat:

<sup>118</sup> Az autópálya-építéseket 2000 után kezdték el egy-egy szakasz kiépítésével. Nincs jelenleg összefüggő autópálya Moszkvától keletre. Én 2005-ben utaztam Jekatyerinburg felé, egy közel 50 km-es szakaszon se előtte, se utána (európai mércével nézve) főút nincs, csak sok kilométerrel később.

<sup>119</sup> HU-MNL-OL-XIX-J-1-(1945-1964)-145 Szovjetunió, 1945–1964 (Sorozat) 40407/46.

<sup>120</sup> HU-MNL-OL-XIX-J-1-(1945-1964)-145 Szovjetunió, 1945–1964 (Sorozat) 167/Res.-4.1946.

<sup>121</sup> HU-MNL-OL-XIX-J-1-(1945-1964)-145 Szovjetunió, 1945–1964 (Sorozat) 68.844/I/3. sz. 1946.



1946. X. 2. fegyverszüneti ügyosztály 2533, F.D. Távirat.

„Kérem Eröss János államtitkárral közölni: Moszkva Hotel Metropol. A jóvátételi mozdonyokat és waggonokat normál nyomtávról szélesre Munkácson szerelik át. Igen nagy érdekeink fűződnek ahhoz, hogy a jövőben, Záhonyban szereljenek. A záhonyi ideiglenes átszerelő állomás elkészült, azt használatba vehetnénk, hogyha szovjet részről a széles nyomtávot Munkácstól Záhonyig megépítenénk. Ez kétheti munka. Az M. Sz. H. szerint ezt az ügyet csak Moszkvában lehet elintézni Eröss államtitkár úrnak Mikojan és Kovalev miniszter urakkal. Sebestyén F. Jóvátételi Hivatal Rumbach S. u. 12.”<sup>122</sup>

Miközben Moszkvában folytak a magyar–szovjet tárgyalások a két ország közötti szállítások elveiről és a kereskedelem kialakításáról, Záhony és Csap között egyeztetni kellett a határforgalom zavarmentes lebonyolítását. Erre így emlékezik vissza egy szemtanú: „Mindezek előjelei voltak az 1946-ban megkötött első magyar–szovjet határforgalmi egyezmény, melyet magyar részről Bebrics Lajos közlekedésügyi miniszter és Bescsev elvtárs a Szovjetunió Közlekedésügyi Minisztériumának megbízásából írtak alá.

Ebben az egyezményben rögzítették a Szovjetunió és Magyarország vasútjai között az átadó határállomásokat, a személy- és áruforgalmat, a vonatok rendjét, a szolgálat ellátását a vonatoknál. Az egyezmény tartalmazza többek között a pályalétesítmények és állomási berendezések, valamint a szolgálati helyiségek használatának rendjét, illetve a távíró és távbeszélő összeköttetések létesítésének, biztonsági berendezések kezelésének, üzemeltetésének módozatait.

A nagy jelentőségű egyezmény megkötésének színhelyéről Balogh Bertalan ny. áruépítész az alábbi levélben tájékoztatót:

„1946 júniusában az akkori közlekedésügyi miniszter, Bebrics Lajos telefonon kereste Záhonyt. A helyzet úgy hozta, hogy az amúgy is kevés személyzet egyik tagjaként én vettem fel a telefont, mint forgalmi szolgálattevő. A főnöknek, Magdó Jenőnek ez időben nem volt külön irodája és telefonja, egyébként is valamilyen ügyben távol volt.

A miniszter megfelelőnek találhatta személyemet és szavai szerint aziránt érdeklődött, hogy Záhonyban milyenek a lehetőségek tárgyalásra alkalmas helyiségek tekintetében. Én válaszoltam neki, hogy a meglévő váróterem alkalmas arra, hogy kissé rendbe hozva megfelelhessen erre a célra. Ő szavai szerint felhatalmazott arra, hogy ez ügyben az állomásfőnök bevonásával intézkedjek és étkezési lehetőségekről is gondoskodjak.

Az előzetes újabb értesítés után a tárgyalás napján mozdony által vontatott külön kocsival, néhány ember kíséretében megérkezett Bebrics elvtárs, köztük ugyancsak néhány szovjet elvtárs.

<sup>122</sup> Magyar Országos Levéltár XIX-J-1-j Stu TŰK (1945-64) 59/c. A jóvátétel teljesítését nehezítő gondok és problémák, ezzel kapcsolatos tárgyalások és megbeszélések. 1945–55. 384. o.

A tárgyalásra nem a váróteremben, hanem a lakásomon került sor, melyet szépen rendbe hoztunk. Az étkezésről a feleségem gondoskodott, melyet nagy megelégedéssel nyugtáztak.

Búcsúzóul, jól emlékszem Bebrics elvtárs szavaira, melyet az ún. Huzinatanya irányában mutatva mondott: „Záhony nagy lesz!”. Őszintén mondom, hogy mindezt kételkedve fogadtam. Csupán csak az idő igazolta, hogy neki lett igaza!”<sup>123</sup>

Az átszerelő állomás költségeit nem az állami költségvetésből fedezték, vagyis a záhonyi átrakóállomás létesítése kezdetben nem volt állami beruházás. Erről tanúskodik a Magyar Királyi Államvasutak 36945. sz., a Záhonyban építendő tengelyátszerelő telepek költségei tárgyában írt levél: „A záhonyi tengelyátszerelő telepek építési költségei a jóvátételi számlát terhelik. A felmerült költségeket a tengelyátszerelés munkaközösségének vezetője a MÁVAG fogja megteríteni. A felmerülő költségeket „Igazgatóság, hitelezők és adósok, MÁVAG Záhony állomáson átrakó tengelyátszerelő telep építése” számla terhére számolja el. Mivel a MÁVAG-gal adópengőben kell elszámolnunk, azért a felmerülő költségeket adópengőben is számolja el, illetve az átszámításban tüntesse fel. 1946. június 8.”<sup>124</sup>

Magyarország abban volt érdekelt, hogy minél előbb megkezdődjenek a normális kereskedelmi szállítások és érjenek véget a háború utáni jóvátételi szállítások. Ehhez Záhonyt teljes egészében alkalmassá kellett tenni a forgalomra, de ezt el kellett fogadtatni a szovjetekkel is.

#### **2.1.5. Az 1947. évi magyar–szovjet vasúti tárgyalások moszkvai tárgysorozata<sup>125</sup>**

4. A záhonyi Tisza-híd.
5. A Záhony–Csap közötti vasúti forgalommal összefüggő trakcionálás ügye.
6. A csapi szovjet átvételi határállomás korlátozott teljesítőképességéből kifolyóan felmerülő szállítási nehézségek kiküszöbölésére vonatkozó megállapodások ügye, illetve a vonatok késedelmes fogadásával és átvételével kapcsolatos ügyek.
10. Budapest–Munkács közti közvetlen polgári vasúti személyforgalom ügye.

<sup>123</sup> Egeresi Zsigmond, Kisvárdai 1981. augusztus. Az 1979-ben három példányban megírt Záhony átrakóközetről kéziratot a szerző átírta, kibővítette. Mindkét kéziratból hiányzik 5 oldal. A kézirat szerkesztéséből valószínűsíthető, hogy a katonai átrakásról volt szó ezeken az oldalakon.

<sup>124</sup> MÁV Irattár 16/1946/8613.

<sup>125</sup> HU-MNL-OL-XIX-J-1-(1945-1964)-145 Szovjetunió, 1945-1964 (Sorozat) 14.714/1947/-1/2

„1947. év közepére a vasúti szállítások bonyolítására Csap–Záhony vasútállomások készen álltak! Csak a híd nem. A záhony-csapi Tisza-hídat ideiglenesen állították helyre a jótételi szállítások lebonyolítására, de arra is csak korlátozottan volt alkalmas.

Az állandó szovjet–magyar vasúti szállítások megkezdését nem csak a széles nyomtávú vasútvonal kiépítésének hiánya, hanem a vasúti Tisza-híd németek általi felrobbantása is akadályozta. A kétoldalú megállapodás értelmében a híd alapjait a magyar fél, a felépítményt a szovjet fél készítette el.

Gerő Ernő levele a Szovjet Szocialista Köztársaságok Szövetsége közlekedésügyi miniszterének 12.264/1947. I. 2. 1947. április 3.: „A vasúti híd újjáépítéséről 1946. november 13–15. között a Csapi Vasútállomáson magyar–szovjet vegyes műszaki bizottság kötött megállapodást, ennek értelmében a hídnyílás vasszerkezetét a Szovjet Szocialista Köztársaságok Szövetsége Közlekedésügyi Minisztériuma fogja leszállítani 1947. március 1-ig. A levél szerint (figyelembe véve a magyar szabványokat, határidőre (1947. vége) csak akkor tudja a magyar fél elkészíteni, ha a szovjet fél tervei legkésőbb április hónapban megérkeznek.<sup>126</sup> (14. melléklet)

A híd dokumentumait Magyarország később sem kapta meg (15. melléklet).

A Tisza-híd minőségével folyamatosan gondok voltak a későbbiekben. Lényeges, hogy nincs aláírt szerződés a híd építéséről, üzembe helyezéséről és átadásáról (16. melléklet).

A dokumentumok alapján egyértelműen kijelenthető, hogy a záhonyi átrakó nem a szovjet áruk fogadására, hanem a magyar jótételi szállítások költségeinek csökkentése érdekében jött létre, magyar kezdeményezésre. Azonban a magyar Prágai Nagykövetség értesítése megerősítette, hogy lehetővé vált – amennyiben a híd elkészül – a záhonyi vasútállomáson keresztül a nemzetközi szállítás. Nem kell Csehszlovákia felé kerülni. „Prágai Nagykövetség levél a Külügyminiszterhez Csapon a széles pályaudvar építése befejeződött. Az első széles szerelvény május 8-án futott be.”<sup>127</sup>

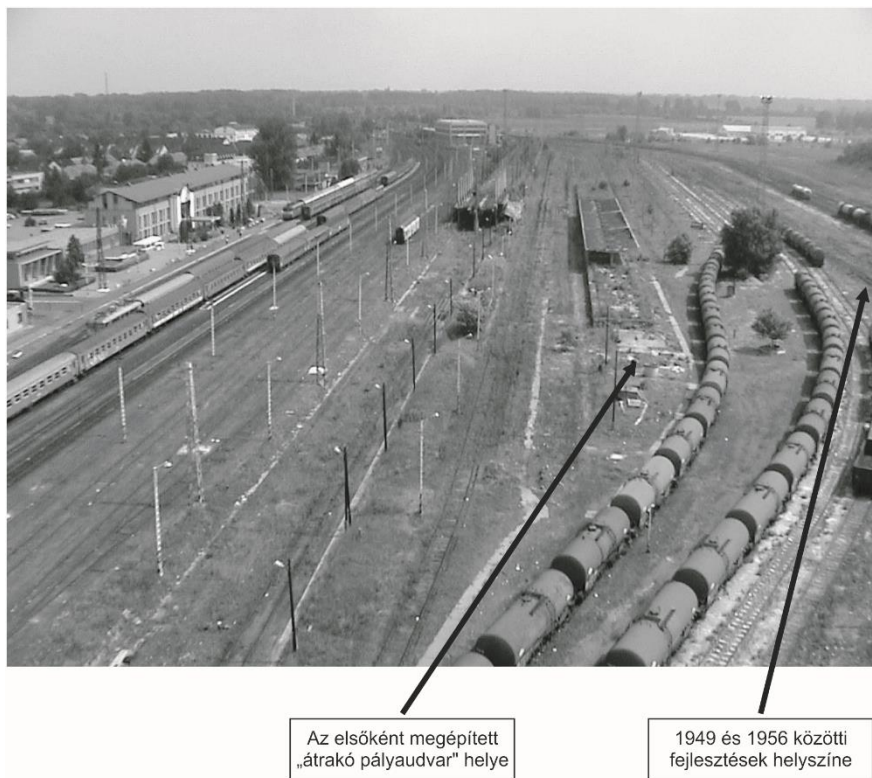
A széles nyomtávolságú pálya Záhonyig 1947 februárjában ért el Csaptól Záhony vasútállomásig a Tisza-hídon keresztül. Ám Záhony ekkor még nem volt alkalmas az átrakási forgalom fogadására. A vágányok kialakítását megkezdték, de sem az irányító épületek, sem a laktanyák (vonatkísérő és más), sem a szolgálati épületek kialakítását nem kezdték el időben. Az átrakó pályaudvart eredetileg Záhony állomás területére tervezték. Az „átrakó pályaudvar” a meglévő vasútállomás bővítéséből állt. Egy széles és egy normál vágány helyezkedett el egymás mellett. Betolták a két szerelvényt egymás mellé, és kézzel átrakták a szállítmányokat (a vasércet, a farönköt, a kokszt stb. a két szerelvény között

<sup>126</sup> Magyar Országos Levéltár XIX-J-1-a Záhonyi Vasúti Tisza-híd 1947 IV-562.5.

<sup>127</sup> HU-MNL-OL-XIX-J-1-(1945-1964)-145 Szovjetunió, 1945–1964 (Sorozat) 1947. V. 23.

tartózkodni is életveszélyes volt). Természetesen kitérővágány hiányában a szerelvény rendezéséről szó sem lehetett (15. ábra). Amilyen sorrendben érkeztek a vagonok a Szovjetunió felől, olyan sorrendben rakták át a szállítmányokat a magyar vagonokba. A jóvátételi szállítások alatt még Magyarországon rakták át a Szovjetunió felé továbbküldésre kerülő rakományokat (17. melléklet).

A távirat alapján kijelenthető, hogy Záhonyban a tényleges átrakási munka 1947. május 20-án kezdődött el. Ez a dátum Záhony vasúti átrakóállomás születésnapja.



15. ábra: Záhony vasútállomás, az első átrakó  
Sipos Attila felvétele, 1995.

1947-re a szállítási feltételek alapvetően megváltoztak. Már nem a jóvátételi szerződés, hanem a megkötött békeszerződés szabályozta a szállítást, amely Magyarország számára sokkal kedvezőbb feltételeket biztosított. Erre utalt Gerő Ernő is levelében: „Orosz katonai szállítmányoknak nemzetközi fuvarokmányokkal való átadása: Gerő Ernő levele Kovaljovnak, 1948. március. A béke-

szerződés életbelépésével a szovjet katonai mozgások polgári vasúti szállításnak minősülnek, kéretik polgári fuvarokmányokkal ellátni és kifizetni.”<sup>128</sup>

A magyar hatóságok azonnal felléptek az ország érdekei érvényesítéséért. A dokumentumok alapján itt már szó sem lehetett a szovjet hadsereg szolgai kiszolgálásáról:

„A szovjet szocialista köztársaságok katonai szállítmányainak vámkezelése nélküli kiléptetés körül követendő eljárás. 1948. január 16. Jegyzőkönyv Kis Ferenc vámszaki tanácsos pénzügyminisztérium: ...ismeretes a Központi Vámigazgatóságnak 1947. évi november hó 19-én 36979/1947 IVa szám alatt kelt felterjesztéseként, azzal áll kapcsolatba a záhonyi eset is, ahol 1947. október havában a záhonyi vámhivatal egy kiléptetésre váró 25 tartálykocsiból álló olajszállítmányt három napig visszatart, mivel a kísérő levél a Nemzeti Bank kiviteli engedélyével és a szállítmány szovjet katonai jellegét tanúsító igazolvánnyal ellátva nem volt.”<sup>129</sup>

A híd átadását követően azonnal, a vasúti tranzitszállításokkal kapcsolatban javaslattal állt elő a magyar kormány: „Gerő Ernő levele Kovaljov I.W. A Szovjetunió Közlekedésügyi Miniszterhez: A szovjet vasúti szállítások Magyarországon keresztül 20–50% kedvezményt kapnak. Kéri megszüntetni a Csehszlovákián keresztüli passzázsforgalmat és áterelni Magyarország felé. Magyarországot vonják be a lengyel, román, csehszlovák vasúti forgalomba.”<sup>130</sup>

Az 1948-as évre már oly mértékben növekedett a forgalom, hogy a kezdetben ideiglenesnek tervezett átrakóhelyen további bővítések, illetve beruházások váltak szükségessé. Változtak az átrakás feltételei is. A Szovjetunió felől Magyarország számára érkező és más tranzit rakományokat, Záhonyban raktak át széles kocsiból normálba. A Szovjetunió felé feladott rakományokat, pedig Csapon raktak át, normál kocsiból széles kocsiba. (Ez a megállapodás a mai napig érvényben van.)

1948. január 2-án már a további széles nyomtávú fogadó vasútvonal létesítésével kapcsolatos problémákat írja le a MÁV Debreceni Üzletvezetőség III. Osztály feljegyzésében: „A fentiekkel kapcsolatban kérek megértést tanúsítani, mert így a jelenlegi korlátolt kapacitású széles pályaudvarral (egy széles vágány) csak kisebb és korlátolt átrakó forgalmat tudunk lebonyolítani. Meg kell még jegyezni, hogy a fent említett problémák most merültek fel, mert ilyen irányú, illetve természetű áruforgalmunk még nem volt, tehát a tapasztalatra kell építenünk, és ennek megfelelően kell az átrakót kiépítenünk, hogy minden irányt meg tudjunk felelni a szinte naponta felmerülő újabb és újabb problémáknak.”<sup>131</sup>

<sup>128</sup> Magyar Országos Levéltár XIX-J-1-j 1945-64 Szu TÜK 58. tétel 373. oldal.

<sup>129</sup> Magyar Országos Levéltár 278./62 ö. e.

<sup>130</sup> HU-MNL-OL-XIX-J-1-(1945–1964)-145 Szovjetunió, 1945–1964 (Sorozat) 22.046/1948.I/3.

<sup>131</sup> MÁV Irattár 16/1949/9.

Ekkor kezdődött el az a folyamat, amely egészen 1979-ig tartott, hogy az átrakáshoz szükséges beruházások megkezdését követően a szükséges kisajátítások, műszaki engedélyeztetés és a közigazgatási ügyintézés csak utólag történt (7. táblázat).

7. táblázat: Az 1949-es szállítási adatok

Textilipari nyersanyagok	Tonna	Fa- és papíripari nyersanyagok	M <sup>3</sup>
Gyapot	30 000	Fenyőgömbfa	65 000
Gyapjú	1 700	Tűzifa	160 000
Teveszőr	500	Papírfa	40 000
<b>Nehézipari nyersanyagok</b>			
Kocsz	400 000		
Vasérc	40 000		
Nyersvas	60 000		
Ferrosilícium	800		
Ferrowolfram	230		
Ferromangán	5 150		
Egyéb ferroféleségek	735		
Réz	1 400		
Nikkel	300		
Ólom	1 500		
<b>Vegyipari nyersanyagok (sókkal és foszfátokkal)</b>			
Toluol	2 000		
Anódmassza	9 000		
Azbeszt	3 000		
Alumíniumfluorid	550		
Só	10 000		
Kálisó	9 500		
Apatítkoncentrátum	40 000		
<b>Mezőgazdasági cikkek</b>			
Cukorrépagam	1 000		
Állati és növényi zsírok	2 050		

*Forrás:* Magyar Országos Levéltár. Szovjet–magyar külkereskedelem 1947, 1949, 1950, 1952, 1954, 1956, 1960. IV-570-579.

Az átrakáshoz használatos első bakdaru beállításának kezdeményezése 1948. augusztus 7-én került dokumentálásra.<sup>132</sup> 1948-ban még nem államközi szerződés alapján történtek a szállítások, csak 1949-től. Ebben az esetben már megközelítette a szerződés két egyenrangú ország közötti megállapodás színvonalát, de még mindig a szovjet érdekek érvényesítése az volt elsődleges. A magyar–szovjet szállítások értéke 1948-ban 25 millió, 1949-ben pedig már 75 millió dollár volt.

Az átrakóállomáson 1949-ben uralkodó helyzetet írja le a KPM, a MÁV Debreceni Igazgatósága Nyíregyházi Osztálymérnökség Záhony állomáson felvett jegyzőkönyve: „A bizottság Záhony állomás átrakó berendezéseit behatóan megvizsgálta és megállapította, hogy ezeken egy 24 óra alatt napi egyszeri kocsi-kiállítás mellett mintegy 35–40 széles nyomtávú kocsit lehet átrakni. Az eddigi széles nyomtávú forgalom szerint az évi átlagos széles nyomtávú befutás napi 20 kocsi körül van. Ez a forgalom rendkívül egyenlőtlenül oszlik meg, voltak olyan hónapok is, amikor a havi átlag napi 37–40 kocsi volt, és sok esetben a legnagyobb napi befutás a 80 kocsi is meghaladta. Nehézség mutatkozik a rönkfa átrakásnál, mert a gépi berendezések hiányában az átrakás kézi erővel történik, azonkívül a rönkfa legtöbb esetben, úgynevezett „gondolakocsiban” (oldalfal nélküli vagon, lefordítható, az oldalához rögzíthető rudazattal, a rögzítő rudazat elmozdítása nélkül az átrakás nem megoldható, mert ebben az esetben át kell emelni a több mázsás rönköt a rögzítő rudazaton, a rögzítés elmozdítása esetén azonban a rönkök bármikor leborulhattak a vagonról) érkeznek... a bakdaru rönkfa átrakására nem alkalmas... A rönkfa átrakása kézi erővel nemcsak rendkívül nehéz (1 rönkfa 3-4 q), hanem életveszélyes volt, ha megindult a farakás, mindent elsodort.<sup>133</sup> Nehézáru átrakására homlokrakodó, hozzátartozó széles és rendes nyomtávval megépítése indokoltnak látszik. ... Amennyiben a széles nyomtávon nagyobb mennyiségű áru befutására kell számítani, azért, mert Csap felől a rendes nyomtávon az árubefutás megszűnik.”<sup>134</sup>

A Szovjetunióból 1949-ben még érkeztek normál kocsiban is áruküldemények a dokumentum szerint. Lvov volt a normál nyomtávú vasútvonal határa. A várostól keletre és északra már csak széles nyomtávú vasútvonal volt.

Részlet a már idézett, 1949-ben Záhony állomáson felvett jegyzőkönyvből: „Megjegyzem, hogy a vasérc- és kokszküldemények átrakásának mechanizálását is vizsgálat tárgyává tettem, de az időjárástól erősen befolyásoltan különleges és oly nagy költséget jelentő berendezéseket igényel, amelyek ez idő szerint rendelkezésre nem állnak.”<sup>135</sup>

<sup>132</sup> MÁV Irattár 16/1948/12991.

<sup>133</sup> Záhonyban rendszeresek voltak a halálos és csonkolásos balesetek az átrakóban.

<sup>134</sup> Szabolcs Szatmár Bereg megyei Levéltár V. 452. Záhonyi Körjegyzőség I. 1925, 1945 jan. 30-tól 1950 jan. 19-ig.

<sup>135</sup> MÁV Központi Irattár 9/1949/10684.

A téli időszakban a vasérc belefagyott a vagonba, ezért ezt kezdetben csá-kánnal előbb fel kellett törni, majd csak ezt követően lehetett átlapátolni. A későbbiekben kidolgozták a robbantásos technológiát. A befagyott vasércbe lukakat fúrtak azokban robbanóanyagot helyeztek el, és robbantással lazították fel a szállítmányt. A pakura és olaj szállítványok esetében kezdetben az egész tartályva-gont melegítették, de ez nagyon költséges és lassú volt. Ezért új eljárást dolgoz-tak ki. Forrásig hevített pakurát vagy olajat folyattak a tartályvagonba, amely így megolvasztotta a megfagyott szállítmány egy kis részét, ezt kiszivattyúzták, újra felhevítették, és újra visszaengedték. Addig folytatták ezt a tevékenységet, amíg a szállítmány teljes egészében fel nem olvadt.<sup>136</sup>

### **2.1.6. Az átrakás/szerelés körülményei Záhonyban 1945–1948 között<sup>137</sup>**

- V22 1324 41951 Pál József MÁVAG főmérnök Szovjetunióba történt kirendelésének utólagos jóváhagyása Hiv, sz. 33.695/1948 1948. június 7. (A munkácsi tengelycsere irányítója.)
- 04126 Záhony szerelőcsarnok bekapcsolása a mándoki centrálé vezetékbe 1949. január 19.
- 2255 1949. január 24. Fényezőműhely átalakítása a 3. vágány szerelőakna építés és meghosszabbítás.
- 2243 Barakkhelyiség bérleti díj felmondás (150 Ft/hó).
- 2242 A MÁV Debreceni Igazgatósága Záhonyban lakószobákat bérelt, 1949. január 31.
- 06898 „A záhonyi szerelőállomáson egy harckocsiból kiszerelt kis kompresszorral végzik az átadandó mozdonyok légfékének kipróbálását és az ottani üzemi diesel-motor indítását. A kis kompresszor erősen elhasznált állapotban van, üzemképessége már csak néhány hónapra tehető”. Záhonyban nincs esztergapad, egy kiselejtezett gép rendbehozatalára kérnek engedélyt.
- 2202 a mozdonyátadást kísérő kocsiban az átadó munkások max. 100 kg. csomagot vihetnek magukkal, 1948. október 11.
- 2197 az emelő csigasor a MÁVAG tulajdonát képezi, a MÁV-nak nincs gépe, 1948. november 5.
- 1645 Záhonyi vasútállomáson nincs térvilágítás és alacsony a kút teljesítménye, 1948. október 15.
- 1648 A kölcsönbe kapott 4 szerelőbakot visszakerik, 1948. október 7.

<sup>136</sup> A hevítéshez a Biatorbágnál Matuska Szilveszter által kisiklatott szerelvény mozdonyának gőzfejlesztő kazánját használták.

<sup>137</sup> Z 414 – 1946 – 1949 45. tétel 56 db. Magyar Királyi Állami Vas-, Acél-, Gépgyárak Igazgatóság 45 t Záhonyi mozdonyát szerelő.



- 51030/1948 A záhonyi létszámnövekedés miatt a városból bojler vásárlását engedélyezik, 1948. június 20.
- 51.203/948 „A záhonyi mozdony és vagonátszereléseknél a mozdonyok kerékpárjainak és a vagonok forgószámolyainak kicserélésénél az emelést ez idő szerint kézi erővel végezzük”, kéri 2 db 5 tonna teherbírású csigasor beszerzését, 1948. június 20.
- 51.281/948 Záhonyban egy tolatómozdony van csak, 1948. június 21.
- 2341 Ütemesen szállítsa a MÁVAG a mozdonyokat, minden hó végén torlódás van, 1948. december 10.
- 2298 A Népligetben (Budapest) széles nyomtávú próbapálya van.
- B33 Sz. K. A mozdonyátszerelés kezdete Záhonyban 1947. június 1. Bodrogi József az átszerelés vezetője.
- B33 A szovjet mozdonyátvevők a Záhonyban felajánlott barakkszobákat nem fogadják el ideiglenes lakásnak, 1948. május 29.
- B++ a mozdonyátszerelőben 9 fő dolgozott, 1948. május 26.
- II. 251 ideiglenes jelleggel a mozdonyok próba futása Budapesten, a Józsefvárosi vasútállomáson történik, 1948. augusztus 7.
- B33 A mozdonyok átszerelése (4 fő) Munkácson történik, 1948. szeptember 8.
- Leitner József állomásfőnök önzetlen munkájáért 10 q barnaszén kiutalását kezdeményezik, 1948. május 4.

Záhonyban egyetlen épület épült a mozdonyok átállítására. (A mai napig áll az épület. Még pengőben számolták el a költségeket. A MÁVAG építette a jóvátételi szállítások megoldására.)

A Szovjetunió felől folyamatosan érkező árut át kellett rakni mindenáron. Az átrakáshoz az alapvető feltételeket meg kellett teremteni. Az áru érkezett, így sok esetben nem volt idő az engedélyezési eljárásra, sem a vasút keretein belül, sem azon kívül. Nem véletlen, hogy az átrakást megelőző és az azt követő kocsi-rendezéshez szükséges vágány helyi döntés alapján történt megépítését követően az illetékes minisztérium csak nagyon mérsékelten tiltakozott. Erőteljesebb fellépés esetén nem a helyieket, hanem a minisztériumi ügyintézőket vonták volna felelősségre, hogy miért nem gondoskodtak addig a vágány megépítéséről, ha szükség volt rá. (1950 a legkeményebb Rákosi-időszak.)

A Lvovi Vasúti Igazgatóság Csap vasúti állomásán 1950. év június hó 23-án vette fel a jegyzőkönyvet a záhony–csapi vasútvonal szakaszon lévő Tisza-híd műszaki szemléjével kapcsolatban a szovjet–magyar műszaki vegyes bizottság: „A csap–záhonyi Tisza-hidat 1948. június 18-án helyezték forgalomba. A híd fenntartását a Lvovi vasútigazgatóság tartja karban. A hídon fonódott sín pár van”.<sup>138</sup> (A vasúti hidat ténylegesen 1947-ben helyezték forgalomba!)

<sup>138</sup> HU-MNL-OL-XIX-J-1-(1945-1964)-145 Szovjetunió, 1945-1964 (Sorozat).

A két vasútigazgatóság (Debrecen, Lvov) közötti kapcsolatok kényszerhelyzetek megoldására is szolgáltak: „Jelentse, hogy milyen rendeletre építette meg a vágányt. Az Igazgatóság előtt is ismert, hogy minden beruházási munkához jóváhagyott terv és költségszámítás, valamint tervhitelek szükségesek. Az Igazgatóság mindezek nélkül mégis olyan helyen kezdett vágányépítésbe, ahova 1950. évben a mechanikai ércrakodó építését tervezzük. Eljárása felett rosszzallásunkat fejezzük ki”. Közlekedési és Postaügyi Minisztérium Vasúti Főosztály Pályafenntartási és Építési Szakosztály.<sup>139</sup>

A teherforgalom és átrakás mellett a polgári közlekedés helyreállítására is történtek lépések: „1950. április 15-től két új gyorsvonatot állít be a szovjet vasút Moszkva és Csap között. A szovjet vasúti vezetés kéri a magyar minisztert, hogy a magyar csatlakozó vonat menetrendjét úgy állapítsák meg, hogy Csapon max. 3 órát álljon a szerelvény. Az új szerelvények beállítását Magyarország kezdeményezte. Menetidő Moszkva és Budapest között 80 óra 25 perc. (Az I. világháború előtt 65 óra 10 perc, illetve 63 óra volt.)”<sup>140</sup>

### 2.1.7. A település belső sajátosságai az időszakban

Záhony településen 1949. szeptember 23-tól fokozatosan kettős „hatalom” alakult ki. Ekkor vált külön az üzemi és a községi pártszervezet. A tanácselnököt, a községi MDP-, majd az MSZMP-titkárt minden esetben a vasút adta. (Általában olyan vasúti középvezető, vagy politikai aktivista, aki valamiért nemkívánatosá vált a vasútnál.) A település egészen az 1970-es évek közepéig élte a sajátosságos szabolcsi kis falu életét, a vasút ügyeihez semmi beleszólási lehetősége nem volt, csak a közellátás területén, de ott is inkább csak az élelmiszer-ellátás biztosításában. Gyakorlatilag a vasút ügyeihez annyi köze volt Záhonynak, hogy a nevét adta a vasútállomáshoz (16. ábra).

Miközben 1949-ben az átrakó munkások létszáma 1500 fő, és már visszaköltöztetik az építésvezetőséget a további fejlesztések kivitelezéséhez, addig a községi tanács az alábbi rendeleteket adta ki:

- |                    |   |
|--------------------|---|
| 1949. január 29.   | Az átrakóban éjjel dolgozók között tejet és szalonnát osztanak.   |
| 1949. május 1.     | A Világifjúsági Találkozó tiszteletére először rendezik meg az éjszakai fáklyás felvonulást. (A fáklyás felvonulást azóta is, minden évben megtartják.) |
| 1949. november 12. | Megnyílik a második péküzem.  |
| 1949. október 28.  | Mindenki állítson fel madárijesztőt a varjak ellen!   |
| 1949. december 24. | Részletre vezetik be az áramot a lakásokba.   |

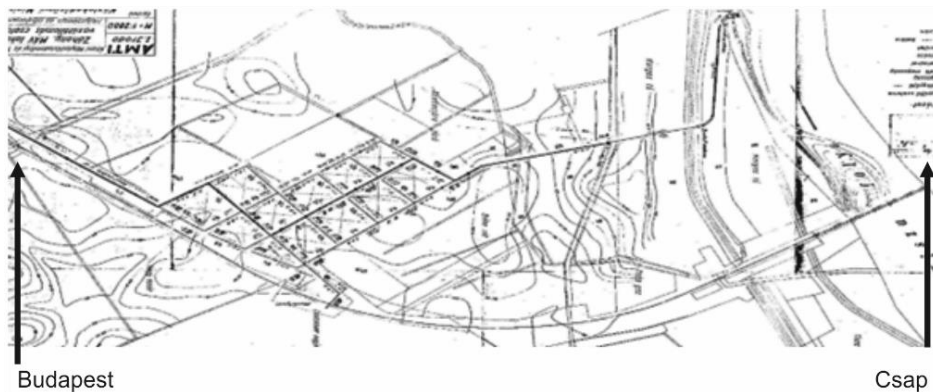
<sup>139</sup> MÁV Központi Irattár 9/1949/14568.

<sup>140</sup> HU-MNL-OL-XIX-J-1-(1945-1964)-145 Szovjetunió, 1945–1964 (Sorozat) 01152/1950.

1949. december 31. 25 db egészségjeles lámpa van a község területén, még legalább 10 db szükséges!

1950. évi munkaterv:

- Január: Tűzelőanyag biztosítása az iskolának és az óvodának.
- Február: Győröcskei bekötőút, kőelhordás kézi erővel.
- Március: Közérdekű hírszolgálat előkészítése.
- Április: Gyalogjárda-építés, kerítésegyenesítés.
- Május: Döggút vállalatba adása.
- Július: Használhatatlan utak javítása, iskolaudvar feltöltése.
- Augusztus: Közintézmény, iskola, jegyzőlakás, festés, takarítás.
- Szeptember: A meg nem nevezett hónapokban mezőgazdasági munkák.<sup>141</sup>



A település a távolság miatt nem szerepel a térképen

16. ábra: Záhonyi vasútállomás és vasutas lakótelep helyszínrajza, 1949

Forrás: Bajor Tibor, 2009 MÁV Központi Irattár BG10001 alapján.

Az 1948 és 1956 között a MÁV záhonyi átrakó területén dolgozók három kategóriába sorolhatók: 1.) Helyi lakosok, akiknek az egyetlen megélhetést az átrakó biztosította, hozzáállásuk a vasúthoz feltétel nélküli pozitív. 2.) Komoly szakmai munkát végző szakemberek, akik szakmai előre lépésnek vették az itt végzett munkát, s zömében letelepedtek a faluban. 3.) Politikai, vagy egyéb személyes okokból áthelyezett vasutasok. Igen éles belső hatalmai harcot vívtak egymással, és mindenre hajlandók voltak azért, hogy Záhonyból elkerüljenek (nekik büntetőtelep volt Záhony). Minden-naposak voltak köztük a zsarolások, a megfélemlítések, a rágalmozások.

<sup>141</sup> MÁV Központi Irattár 9/1949/19208.

„Az irányítás és ellenőrzés lazasága megmutatkozik az odahelyezett szakvonalai vezetők laza munkájában, a személyi felelősségtől való félelmében. A debreceni (MÁV Igazgatóság) politikai osztály, mint a (MÁV Vezérigazgatóság) politikai főosztály, osztálya felelős az odahelyezettek helytelen kiválasztásáért, amelynek következtében az ellenség komoly mértékben építette be embereit (ezek között csendőrök, nyugatos katonatisztek, kulákok vannak).

Például Imre József, a politikai osztály volt helyettes vezetője „nem csatolható rendelet” alapján helyezte Püspökladányból Záhonyba embereit (K.P.M. 334.517/949/2. sz. rendelet). Ezekről az áthelyezésekről sem a debreceni igazgatóság, sem a politikai osztály nem tud. A politikai osztály tudta nélkül ezelőtt egy hónappal is helyeztek Záhonyba embereket. Az ilyen úton odahelyezettek magukhoz ragadták a párt és tömegszervezetek vezetését, ugyanakkor családtagjaik és baráti körük részére is funkciót biztosítottak. Ennek alapján kialakult egy széles klikk, amelynek döntő tevékenysége a párt dezorganizálása volt. A szakvonalai vezetést is igyekeztek befolyásolni saját embereik beépítésén keresztül, valamint a kevésbé öntudatos szakvonalai vezetők hibáit eltúlozva a dolgozókat ellenük hangolták. Ezzel lejárátták a szakvonalai vezetés tekintélyét, dezorganizálták a termelést, elősegítették a munkafegyelem meglazulását, amelynek következménye a sorozatos balesetekben, átrakódaruk motorjainak leégetésében stb. mutatkozik meg. (Mindennaposak a halálos balesetek.)

A Szabolcs-Szatmár megyei pártbizottság egy politikai tisztre bízta a záhonyi községi tanács tagjainak kijelölését (!). A baráti kapcsolat és az ellenség beépítése itt is érvényesült. Így lett tanácselnök a volt vasutas dolgozó, aki a II. világháború alatt járási nyilas vezetőségi tag, pénzügyőrtiszt volt. ... Az ellenség elleni harcot egyes személyekre korlátozták, ami sok esetben személyi ellentétekből indult ki.”<sup>142,143</sup>

Az „ellenség” elleni harc minden területen jelen volt. Külön KPM-rendeletben szabályozták, hogy ki és milyen dokumentum birtokában léphet Záhony állomás területére.<sup>144</sup> Az átrakóállomás építése szigorúan védett volt.<sup>145</sup>

A politikai vizsgálat megállapításait erősíti meg szakmai oldalról egy 1950. november 8-i úti jelentés: „Hogy a felsorolt gyakori és lényeges hibák előfordultak, és a záhonyi átrakó munkateljesítménye visszaesett, nem csak a fent említett szolgálati vezetők által megadott okoknak tulajdonítom, hanem annak is, hogy

<sup>142</sup> Magyar Országos Levéltár M-KS-278f. 62 ö.e. 40-47 oldal.

<sup>143</sup> A vasúti vezetők, illetve a Záhonyba helyezett, kirendelt szakemberek közötti személyes harcban résztvevők nevét a továbbiakban a személyiségi jogok védelme miatt nem írom le.

<sup>144</sup> Magyar Országos Levéltár M-KS-278f. 62 ö.e. 104. oldal.

<sup>145</sup> 1950-ben az állomás bővítése és az átrakó építése során talált értékes régészeti leleteket kincs reményében a munkások összetörték. Az ÁVH intézkedett. a helyszínre utazó régészt nem engedték be a záhonyi vasúti területekre, mert nem volt engedélye a belépéshez. Bajor Tibor Záhony a kezdetektől 1817, Záhony 2021.

egyéb okok miatt Záhony állomáson a központi ellenőrzés nem volt lehetséges úgy a forgalomnál, mint a kereskedelemnél és a többi szolgálati ágnál, és ha volt is időközben ellenőrzés, az nem volt hatályos és eredményes, mert félreértett záhonyi példák miatt az ellenőrző közegek megfelelően eljárni vonakodtak.”<sup>146</sup>

### 2.1.8. A kereskedelmi szállítások szervezése

A kereskedelmi szállításokra való átállás szervezése Záhony és Csap között: „Szovjet–Magyar Vasúti Határforgalmi Bizottság Jegyzőkönyv a CCCP vasutak Lembergi Igazgatósága és a MÁV vasutak debreceni Igazgatósága képviselőinek tárgyalási anyagáról 1956. június 1.”<sup>147</sup>

- Csap–Záhony állomások között a forgalmat az 1524/m/m nyomtávon naponta közlekedő 7 tehervonatpár, az 1435 /m/m nyomtávon pedig naponta közlekedő 5 tehervonatpár egy személyvonatpár és egy szükségleti személyvonatpár bonyolítja le. A szükségleti személyvonatok a debreceni igazgatóság kérésére állították be, gyakorlatilag csatlakozó vonatok Budapest felé.
- A határállomások főnökei kötelesek kölcsönösen értesíteni egymást a csap–záhonyi vonalszakaszon közlekedő személyvonatok késéséről, feltüntetve a késés idejét. Az értesítést a vonat menetrendszerű indítása előtt egy órával korábban kell megadni. 10 percnél kevesebb időt nem kell jelezni.
- A vonatok és áruk előrejelzése távirati úton történik 22.00-ig Moszkvai idő szerint. 24 órára előre tartalmaznia kell a táviratnak fedett, nyitott kocsi, tartálykocsi, élőállat, vadállat, hazatérő üres kocsik, Lvov jelzi a vasérc és kocsz szállítmányokat is. Az állomásfőnökök moszkvai idő szerint 6, 12, 18, 24 órakor telefonon egyeztetnek Menetengedélyhez szükséges külön táviratban közölni a vonat elemzését: vonat összeállítása, áruk mennyisége és megnevezése, az áru rendeltetési országa, a vonat bruttó súlya.
- Az Ausztriából és Jugoszláviából a CCCP-be, valamint fordított viszonylatban rendelt áruk részére a MÁV Hegyeshalom, Murakeresztúr, Kelebia állomásán és Csap állomáson SZMG SZ előírásainak megfelelő fuvarlevelet állít ki.
- A CCCP vasutak tudomásul vették a MÁV azon kérését, hogy a szovjet vasutakról belépő vasérc és kocsz küldeményeket fenék-kiürítő kocsikban továbbítsák.

<sup>146</sup> MÁV Központi Irattár 12/1950/13231.

<sup>147</sup> XIX-J-1-j Szu TÜK 1945 – 64 3. db 190 tétel 241/9/1956

- A Magyar Népköztársaság rendeltetésű küldeményeket csak magyar kocsikba szabad átrakni. Magyarországon keresztül harmadik országba irányuló küldemények berakásához csak RIV jelzésű magyar kocsik használhatók, amelyeket előzetesen meg kell vizsgálni a magyar vasutak műszaki átadójának Csap állomáson. Ha Csap állomásnak nem állnak rendelkezésre a szükséges magyar kocsik, akkor Csap állomásfőnöke köteles Záhony állomásfőnökétől táviratilag igényelni a szükséges üres kocsikat, amelyeket Záhony állomás a távirat vételétől számított legkésőbb 24 órán belül, speciális kocsikat, hűtő, tartálykocsikat a süllyesztett kocsik kivételével a távirat vételétől számított 48 órán belül.
- A szovjet fél „tudomásul veszi, hogy a magyar vasutak szállító tartályokban történő szállításokra vonatkozó szabályait figyelembe véve nincsen módjukban hozzájárulni a Szovjetunióból Magyarországra irányuló szállítótartályok Csap állomáson történő átrakásához.
- Közös határállomás javaslata Záhony és Csap esetében, ahol minden ellenőrzést el lehetne végezni. (Mindkét fél támogatta a javaslatot, de sohasem valósult meg.)

### **2.1.9. Zavarok az átrakóban az 1956-os forradalom időszakában**

1956 ősze hosszan tartó fennakadást nem okozott a MÁV záhonyi átrakó életében. Az átrakókörzet területén ebben az időben kb. 4000 fő dolgozott, az átrakás napi átlaga 22 000 tonna áru volt. Október 24-én a nem záhonyi lakosokat (a biztonsági szolgálat kivételével) hazaengedték. Az országos sztrájk miatt a szovjet oldalon a kocsik feltorlódtak. Október 27-én a szovjet csapatok mozgásának akadályozására a széles nyomtávú sínekre kokszot és vasércet borítottak, egy kocsit a síneken keresztbe állítottak. Néhány normál nyomtávú váltót megrongáltak. A szovjet csapatok közúton már október 29-én megérkeztek Záhonyba. November 1-jén befutott az első szovjet katonai vonat<sup>148</sup> is, az éjszaka folyamán az orosz műszaki egységek helyreállították a pályát, majd tovább haladtak Nyíregyháza irányába.<sup>149</sup> Személyes, fegyveres ellenállás Záhony térségében nem történt. A településen történt eseményeket a mai napig nem lehet biztosan megismerni. A vasútállomás főnökét letartóztatták és Ungvárra szállították, majd néhány hét múlva Nyíregyházára vitték és ott szabadlábba helyezték.<sup>150</sup> A záhonyi légvédelmi laktanya ellen a szovjet csapatok érthetetlen okból támadást indítottak és gyakorlatilag használhatatlanná tették. Több honvéd meghalt a támadás követ-

<sup>148</sup> A szovjet alakulatok nem Csap felől érkeztek Záhonyba, hanem Mándok felől. Ugyan úgy, mint 1945-ben.

<sup>149</sup> Horváth, 2000.

<sup>150</sup> Filep Tibor A vasútért mindhalálig. Debrecen, 1995. 63. o.

keztében menekülés közben. A legénységet letartóztatták, de rövid időn belül szabadon engedték. A laktanya parancsnoka elleni eljárást a Katonai Főügyészség bűncselekmény hiányában megszüntette.<sup>151</sup>

Természetesen, mint minden esetben a záhonyi eseményekkel kapcsolatban is vannak legendák és egyéni visszaemlékezések. A Hadtörténeti Levéltár dokumentumai az egyéni visszaemlékezéseket 1956-tal kapcsolatban nem hitelesítették minden esetben.

A záhonyi állomás üzemeltetésének helyreállítását követően, még októberben a vasutasok gyakorlatilag felvették a munkát. Az átrakóban dolgozók sajátságos helyzetben voltak, lehet, hogy másként érezték, de a család megélhetése a szovjet kapcsolatoktól, a szállítási forgalomtól függött, 1957-től növekvő tömegben érkeztek a vasúti segélyszállítmányok a Szovjetunióból: liszt, cukor, konzerv, cement, fa, üveg. 1957 elején annyi segély érkezett, hogy Záhonytól Komoróig (15 km) a nyílt vonalakon a földre rakták ki.<sup>152</sup> A vágányok a melljük a földre rakott termékről kapták a nevüket, mint például burgonyavágány.

## 2.2. Az átrakó kiépítése, szerepének változásai

A Szovjetunió az 1957-es évektől folyamatosan törekedett a valóságos gazdasági függőség kialakítására a KGST-n belül. A lengyel és a magyar önállósodási kísérlet meghiúsult. Kialakultak a stabil nemzetközi fő szállítási útvonalak – a Szovjetunió értékrendszerének megfelelően ezek vasútvonalak voltak – a Szovjetunió és Európa között. (Jellemző, hogy Európában a távol-keleti, a közel-keleti és egyéb nem európai útvonalakat figyelmen kívül hagyták.) A nemzetközi kereskedelem fejlődésével megerősödtek a különböző egyéb szállítási megoldások is. Így egyre nagyobb szerepet kapott a közúti szállítás is, de a Moszkva–Kijev–Lvov/Lemberg–Csap–Záhony – dél-, kelet- és nyugat-európai vasúti szállítási útvonalon alternatív szállítási lehetőség nem volt. A legegyszerűbb megoldásnak a Záhony–Csap közötti közúti híd helyreállítása látszott (18. melléklet).

„339/1 szig. titk. Magyar Népköztársaság Nagykövetsége Moszkva 1959. július 8. A Szovjetunió Külügyminisztériuma kéri, hogy a magyar szervek adjanak engedélyt a 33.138 sz. szovjet katonai alakulatnak a Záhonyi Tisza híd bal parti építési munkáinak elvégzésére... 1959. szeptember 1. másutas távirat száma 168. Jóváhagyják az építést... 1960. július 27. a Közlekedési Minisztérium közli nincs tudomása semmiféle megállapodásról a Tisza-híd újjáépítéséről. Más magyar szervek sem tudnak az építésről... 0062/1961. április 5. A magyar és a szovjet szervek tisztázták a híd építését, várható átadás IV. félév.” „Egyez-

<sup>151</sup> Dr. Dikán Nóra: Az 1956-os forradalom utáni megtorlás Szabolcs-Szatmár-Bereg megyei dokumentumai I/4. A kisvárdai járás. Nyíregyháza 1993. 351. o.

<sup>152</sup> Horváth, 2000.

mény a Magyar Népköztársaság kormánya és a Szovjet Szocialista Köztársaságok Szövetségének kormánya között, Tisza folyó feletti közúti híd közös használatáról és fenntartásáról 1 cikk A Záhony–Csap közötti útszakaszon lévő Tisza folyó feletti közúti híd közös üzemeltetését nem később, mint 1963. augusztus 15-én meg kell kezdeni.”<sup>153</sup>

„Kérjük tehát, a Külügyminisztérium szíves intézkedését, hogy az Ukrán SzSzK Gépkocsiközlekedési- és Közúti Minisztériuma diplomáciai úton juttassa el a Magyar Népköztársaság Közlekedési- és Postaügyi Minisztériumához a hivatkozott terveket. A terveket a mai napig Magyarország nem kapta meg.”<sup>154</sup>

A vasúti forgalom drasztikusan emelkedett és a záhony–csapi Tisza-hídon, valamint a tematikus átrakásokat végző egységek az átrakási tevékenységeket fizikailag nem tudták elvégezni. A szovjet oldalon az átrakást a bátyúi vasútállomáson és annak kiszolgáló egységeiben bonyolították. Bátyú és Csap között egy, adott esetben két vasúti vágányon bonyolították a forgalmat. A Tisza-hídon fonódott sínpár volt, vagyis egyszerre csak egy „normál” vagy „széles” nyomtávú szerelvény haladhatott át. A magyar oldalon Záhonytól a tematikus átrakókig irányonként egy, adott esetben egy-két vágányon történt a forgalom. A Szovjetunióban a tényleges átrakás nem Csapon, hanem Bátyúban történt, a magyar oldalon pedig Eperjeskén, illetve a Záhonyi „500-as” átrakóban. A megnövekedett forgalom lebonyolítását vagy a Záhony–Csap közötti (ideiglenesen helyreállított) Tisza-híd bővítésével (tényleges helyreállításával), vagy egy új híd megépítésével lehetett megoldani. 1956-ban a Szovjetunió felől belépő áruk mennyisége: 2 450 00 tonna. 1962-ben 7 493 404 tonna. A forgalom kikényszerítette a második Tisza-hidat csak és kizárólag a teherforgalom számára Bátyú és Eperjeske között.<sup>155</sup>

A megnövekedett forgalom bonyolítására több esetben felmerült a Záhony–Csap közös vasútállomás létesítése. Azonban ennek tényleges megvalósítására sohasem történt lépés.<sup>156</sup>

1956 nyarától megkötésre kerültek azok a kétoldalú szerződések Magyarország és a Szovjetunió között, amelyek alapjába véve – kisebb-nagyobb módo-

<sup>153</sup> MNL-OL-XIX-J-1-j Szu TÜK 1945 – 64 190 tétel.

<sup>154</sup> 1995-ben Horn Gyula miniszterelnök kijevi útja előtti felkészítésen felvettem a miniszterelnök úr kérésére, hogy kérjük meg az orosz vezetést, hogy a záhony–csapi Tisza-hidat az orosz hadsereg ne szerelje le és ne vigye magával. A szovjet csapatok kivonásáról szóló egyezmény alapján – mivel a híd a szovjet hadsereg építette – a híd a kivonuló csapatok magukkal vihetnék volna. Mivel a magyar szerveknek semmilyen tulajdonjoga sem volt a hídval kapcsolatban egy kiló festéket sem írhattak volna ki a híd karban tartására. Ez egészen a PHARE-TACIS program keretében történt hídbővítésig.

<sup>155</sup> 3265/1962 sz. határozata a Szovjetunió és a Magyar Népköztársaság között második vasúti összeköttetés létesítéséről.

<sup>156</sup> 007888/sz.t. 1963 Magyar kezdeményezés a közös záhony–csapi közös vasútállomás létrehozására. A szovjet fél elvileg nem zárkózik el.



sításokkal szabályozták a vasúti szállításokat. Nemcsak a két ország között hanem a Távol-Kelet, Szovjetunió és Európa között. (Kelet-, dél- és a nyugat-európai országok összességével.) Ettől kezdve lényegében a KGST – erős szovjet ráhatással – határozta meg a záhonyi folyamatokat egészen az 1970-es évek közepéig.

1957 és 1965 között kialakult az átrakó üzemi területe kb. 85 km<sup>2</sup>-en. Magát az átrakóállomást eredetileg csak Záhony vasútállomás területére tervezték. Majd folyamatosan kiépült Tiszabездé, Tuzsér, Komoró, Fényeslitke, később Eperjeske, Tornyospálca, Mándok irányába. Kialakultak a tematikus átrakók (fa-átrakó, olajtelep stb.) is. Tulajdonképpen, ahogy a jóvátételi szállítások – lassan és vontatottan – átalakultak kezdetben kétoldalú, majd nemzetközi szállításokká, a magyarországi – sztálinista rendszer és az 1956 utáni – konszolidációt követően Magyarország egyre erőteljesebb módon felvállalta, átvette azt a szerepet, amelyet a II. világháborút megelőzően a Szovjetunió szánt neki. A Szovjetunió és Nyugat-Európa piaca részben itt kapcsolódott össze! (Ennek semmi köze nem volt az ideológiához.) Záhonyban azért volt magasabb az életszínvonal a környező településeknél, mert ezt a feladatot kellett ellátni és ehhez szakemberek kellettek. (Nem csak a primer, hanem a szekunder szükségleteket is ki kellett elégíteni. Ez azt jelentette, hogy Záhonyban városi szolgáltatási, művelődési szolgáltatásokat kellett biztosítani.) Ezt csak a MÁV tudta biztosítani. (A megyei bajnokságban játszó labdarúgó csapat alagsóvezett, elektromos eredményjelzős stadiont kapott.) Ebben az időben alakult ki Záhony kettőssége, a település egy része tanácsi/önkormányzati terület, de a település nagyobb része vasúti szolgálati terület. Az egyik területen a tanácselnök dönt, a másik területen a MÁV. Ami az egyik területen tilos, lehet, hogy az a másik területen szabad volt.

1962-ben megalakult a Magyar Néphadsereg Átrakóállomás Katonai Parancsnoksága Záhonyban.<sup>157</sup> Feladatuk a katonai (elsősorban szovjet hadsereg) szállítására szolgáló, az országhatár és a magyarországi célállomás közötti útvonalak ellenőrzése volt. A katonai szerelvény fogadására való alkalmasságot vizsgálták. Szükség esetén ellátták az adott vasútállomás Katonai Vasúti Parancsnokságának a feladatait.<sup>158</sup> Az egység a Debreceni Vasúti Igazgatóság Katonai Keretében látta el feladatait.

Záhony vasútállomás (ebben az időben még a teljes átrakó tevékenység a vasútállomás szervezeti rendszerén belül történt) a vasút szervezeti rendjében a MÁV Debreceni Igazgatóságához tartozott. 1949-ben kialakul Záhony hármas arculata:

<sup>157</sup> MN 1964/Ny 30.d 152. öe.

<sup>158</sup> MN 1965/T 49. d 122. öe, MN 1965/Ny 406 öe. 8 VKP 1964. évi nyíltparancs. MN 8. VKP, Záhony 1962 – 1963 1962/Ny-256 .

1. Záhony vasútállomás a MÁV Debreceni Igazgatóság hálózatának része lett;
2. Záhony vasútállomás a szovjet–magyar gazdasági, majd politikai együttműködés meghatározó helyszíne volt, 1956-ig az MDP, 1957-től az MSZMP illetékes osztályának a felügyelete alatt, illetve az adott problémától függően az illetékes minisztériumok felügyelete alatt.
3. Záhony, mint település Szabolcs-Szatmár megye része volt, de a megyének nem volt valóságos beleszólási joga és lehetősége Záhony ügyeibe.

Ettől az időtől válik el folyamatosan Záhony település és Szabolcs-Szatmár megye – a megyeszékhellyel együtt – életszínvonala Záhony javára. „A vasútnak mennie kell.” Ehhez szakemberek kellettek, akiket meg kellett fizetni. Jöttek is az ország minden részéről és a magyarországi viszonyokhoz mérten magas lakossági szolgáltatásokat kaptak.

Ez a hármas működési felépítés 1975-ig gyakorlatilag megkérdőjelezhetetlen volt, a változtatás nem állt érdekében senkinek sem. Sőt ez a felépítés kiemelte Záhonyt, mint települést, és mint vasútállomást is a normál állami, vasúti rendszerből, és olyan fejlődési utat nyitott, amely szokatlan volt Magyarországon.

A szakma és a gazdasági érdek győzött a politikai ideológia felett. Záhonyban valóban nagyon magas volt az átrakóban a KISZ- és az MSZMP-tagok száma, de itt érdektagságról szó sem lehetett. A vasúti és átrakási szakmai ismeretek mindent felülírtak. A megfelelő és valós politikai információhoz való hozzájutás volt a lényeg. A Szovjetunió gazdasági kapcsolataiból élt mindenki, ha azok jól alakultak, akkor volt kiemelkedő fizetés. A kommunizmushoz való viszony másodlagos volt.

A szakmai irányítás Debrecenből történt, annyira, hogy még azt is Debrecenben határozták meg, hogy mikor mit, hogyan rakjanak át. A pártvezetés a közlekedési miniszteren keresztül közvetlenül gyakorolta a felügyeletet, gyakran teljesen figyelmen kívül hagyva a MÁV rendszerét és érdekeit, például kocsibiztosítás terén. (A jóvátételi szállításokra vonatkozó szerződés a vasúti vagonok biztosítására érvényben maradt egészen az 1989/1990. évi rendszerváltásig.)

### **2.3. A település kiemelése a járási felügyeletből**

Záhony az államigazgatás rendszerében Szabolcs-Szatmár megye Kisvárdai járásában volt egy kis település. Az urbanizáció voltaképpen a MÁV üzemi lakótelepén indult meg, ahol már a szolgálati lakásokat bekötötték az üzemi távfűtőrendszerbe, teljes volt az ivóvíz- és szennyvízellátás. A MÁV-óvodába és bölcsődébe felvették a nem vasutas szülők gyermekét is, bár az ilyen családok száma tíznél kevesebb volt (pedagógusok). A MÁV szakosított orvosi rendelőben ellátták a nem vasutas családtagot is. Komolyabb kezelésre Debrecenbe, a MÁV-szakren-

delőbe (100 km), kórházi kezelésre Szolnokra (240 km), a MÁV-kórházba jártak. Ugyanakkor térségi kórházi ellátás Kisvárdán (20 km) volt. A Debrecenből átjáró, kirendelt vezetők családjukat rendszerint Debrecenben hagyták és csak dolgozni jártak át Záhonyba. A forgalom növekedése azonban egyre sürgetőbbé tette az állandóan helyben lakó vezetést, illetve a középvezetés szakmai megerősítését. Az átrakás további gépesítésének feltétele az volt, hogy az átrakómunkások kezelni tudják a gépeket, ezért folyamatosan emelkedett az átrakóban dolgozó munkásokkal szembeni képzettségi igény.

Az 1958. évi üzemviteli elemzés szerint napi átlagban 146 széles kocsis érkezett. Egy széles kocsis raksúlya kb. 40 tonna, tehát naponta átlagban 6920 tonna áru érkezett a Szovjetunióból.<sup>159</sup> Az 1950–1960-as évek fordulóján a Szovjetunióból érkező importáru közel felét a vasérc és az ásványolaj tette ki. Az 1960-as évek végén e két termék vasúton történő behozatala már jelentősen csökkent, 1979-ben a teljes forgalomnak már csak az egyharmadát tette ki. Az ásványolaj vasúti forgalmának csökkenése a csővezetékes szállítás fejlődésével van összefüggésben (8. táblázat). Ez a mennyiség folyamatosan emelkedett. Azonban nem lehetett tudni előre, hogy két-három év múlva milyen árak fognak érkezni, és az átrakáshoz milyen fejlesztések válnak szükségessé. Így az építkezéseknél lehetetlen volt betartani a hatósági engedélyezési rendet. 1950-ben 1139 fő dolgozott a záhonyi átrakóban, míg 1965-ben már 4284 fő.<sup>160</sup> Ez 376%-os emelkedés 15 év alatt.

8. táblázat: A záhonyi átrakó létszám- és forgalmi adatai, 1958. szeptember–november

Megnevezés	Hó	Fő	q	Fő/q/hó	Fő/q/nap
Lapátosok	IX.	778	2 300 848	2957	123
	X.	814	1 846 604	2269	95
	XI.	811	2 169 430	2675	112
Villamos daru	IX.	48	243 161	5066	211
	X.	48	229 493	4781	199
	XI.	48	205 233	4276	178
Bakdaru	IX.	30	182 486	6083	253
	X.	30	120 069	4002	167
	XI.	30	100 531	3351	140
Kocsz csúszda	XI.	45	445 419	9898	412
	X.	45	332 630	7392	308
	XI.	45	238 490	5300	221

Forrás: 1958. évi forgalmi jelentés.

<sup>159</sup> MÁV Központi Irattár BG 10001.

<sup>160</sup> Szabolcs-Szatmár-Bereg Megyei Levéltár XXXV.31 20 ö.e.

#### 2.4. Folyamatosan változik az átrakásra kerülő áruk összetétele és mennyisége

Továbbra is kiszámíthatatlan volt, hogy milyen áruk érkeznek. Például 1968-ban gépkocsiszállítás nem szerepelt a tervekben, faáruból 300 000 tonnával több, vasércből 200 000 tonnával kevesebb érkezett, mint ahogy azt az éves tervben, a kétoldalú szerződésben meghatározták.

Az 1970-es évekre a szállított áruk összetétele eltolódott az ipari nyersanyagok felé. Cement korábban is érkezett, például 1956-ban és 1957-ben, de akkor segélyszállítmányként. A magyarországi életszínvonal emelkedését mutatja a személygépkocsik számának növekedése. A műtrágya mennyiségének növekedését egyértelműen a nagyüzemi mezőgazdasági termelés igénye okozta.

A Záhonynál belépő áruk mennyisége és félesége kezdetektől fogva, pontosan tükrözte a magyar ipar nyersanyagszükségletét, illetve a fogyasztási javak esetében az életszínvonal alakulását, valamint a nemzetközi kereskedelem változásait. A szállítások lebonyolítására, az áruk fogadására a záhonyi körzetben állami vállalatokat alapítottak, amelyek főként nyersanyagot fogadtak és minimális feldolgozás után tovább küldték. A magyar fogyasztási termékek kiszállítására csak a mezőgazdasági termékek gyűjtésére és csomagolására hoztak létre vállalatot. Az egyéb fogyasztási termékek, pl. IKARUSZ autóbusz „lábon” érkezett Záhonyba Székesfehérvárról és itt egyenesen a vasúti vagonra hajtott fel és a további szállítás már vasúton történt. A kokszt és a vasércet elsősorban Dunaújváros felé, míg a vashulladékot, a nyersvasat elsősorban Diósgyőr felé továbbították. A korom szállítások a nyíregyházi TAURUS vállalat felé kerültek feladásra a gumigyártáshoz. A magyar ipar szükségleteinek változását szemléletesen mutatja be az ásványolaj szállítások alakulása. A rendszerváltásig olyan mennyiségben érkeztek a szállítmányok, hogy két külön tematikus átrakó/átfejtő állomás kellett megépíteni a térségben (Záhony, Komoró). Mára viszont az olajszállítások a minimumra csökkentek. Ugyanígy alakult a különböző faárúk szállításának mennyisége is. A Tuzséron felépített ERDÉRT vállalat termelése, fafeldolgozása lényegesen lecsökkent. Külön említést érdemel a Tuzséron felépített HUNGAROFRICT hűtőház sorsa. A rendszerváltást követően Magyarországról a Szovjetunió, majd az utódállamok felé drámaian lecsökkent élelmiszer-szállítások következtében a hűtőház feleslegessé vált, majd értékesítésre került olasz vállalkozók számára, akik a trieszti kikötőben létesített raktárbázisukat kötötték össze a Tuzséron kialakított vámszabad raktárral. A záhonyi forgalomcsökkenés miatt az eredeti elképzelésük nem hozta meg számukra a várt gazdasági sikert.<sup>161</sup> (9. táblázat)

<sup>161</sup> Megjegyzés Bajor Tibor.

9. táblázat: Záhony állományi létszáma, valamint a belépő áruk mennyisége tonnában 1945 és 2009 között

Év	Állományi létszám	Záhonymál vasúton belépő szállítmányok
1945	12/31	–
1946	106	75 000
1947	–	175 000
1948	–	275 000
1949	–	825 000
1950	1139	925 000
1951	–	825 000
1952	–	850 000
1953	–	1 050 000
1954	–	1 450 000
1955	–	1 900 000
1956	–	2 450 000
1957	–	4 571 267
1958	–	4 317 525
1959	–	5 154 441
1960	–	6 363 765
1961	–	6 676 994
1962	–	7 493 404
1963	–	7 734 837
1964	–	8 421 403
1965	4284	8 515 400
1966	–	8 514 718
1967	–	9 131 802
1968	–	10 690 860
1969	–	11 287 208
1970	5660	11 500 000
1971	5820	11 976 382
1972	6052	11 455 090
1973	5960	12 529 718
1974	6290	13 585 289
1975	6580	13 460 900
1976	6586	12 737 675
1977	6494	13 591 681
1978	6692	13 949 141
1979	6382	13 157 177
1980	6455	13 276 607

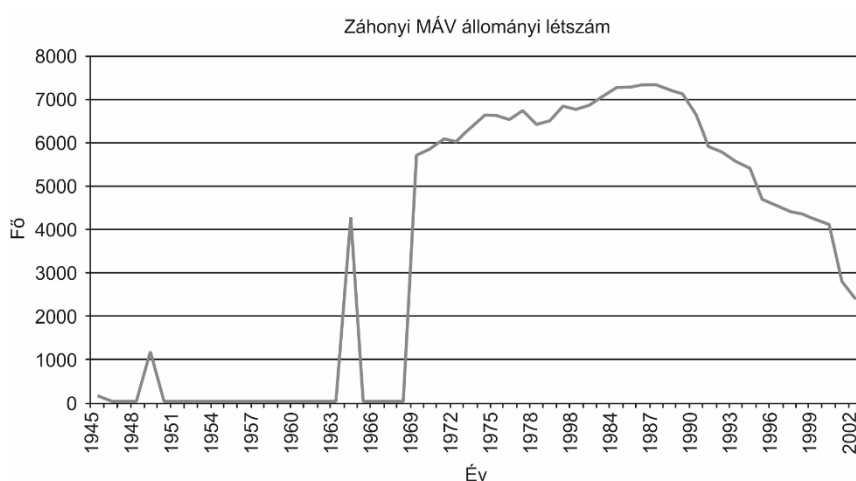
9. táblázat folytatása

Év	Állományi létszám	Záhonymál vasúton belépő szállítmányok
1981	6783	12 992 700
1982	6720	12 095 000
1983	6829	12 234 800
1984	7012	11 882 000
1985	7222	10 386 000
1986	7240	11 874 000
1987	7284	12 052 300
1988	7304	12 020 000
1989	7172	11 267 000
1990	7085	9 561 000
1991	6626	5 408 123
1992	5865	4 886 000
1993	5726	5 682 000
1994	5514	5 275 000
1995	5379	4 854 000
1996	4639	4 359 000
1997	4520	3 757 000
1998	4367	3 915 400
1999	4297	5 056 700
2000	4162	5 627 800
2001	4063	5 294 600
2002	2 757	5 439 100*
2003	2 322	5 693 500
2004	–	5 395 800
2005	–	5 091 100
2009	780	3 094 900

\* A 2000-es évek elejétől a magánátrakók és a MÁV-tól független szállítók adatait nem lehet pontosan nyomon követni. A MÁV privatizáció dokumentumainak jelentős része zárolva van 2030-ig.

*Forrás:* Záhony MÁV TŰK, szerkesztette: Bajor Tibor, 2010.

A záhonyi állományi létszám 1949-től 1980-ig nem állapítható meg évi pontossággal. A különböző vasúti egységek a MÁV szerkezeti rendje szerint Debrecenhez vagy Budapesthez tartoztak, de ott is különböző főosztályokhoz, például a vasútállomás Debrecenhez. Ez azt jelentette, hogy egymástól pl. 100 méterre levő vasúti egységek Budapesten vagy Debrecenen keresztül egyeztettek a hétköznapi munkában (17. ábra).



17. ábra: Záhony MÁV állományi létszám alakulása 1945 és 2009 között  
 Forrás: Záhony MÁV TÜK, szerkesztette: Bajor Tibor, 2010.

Hiába változott a kézi és a gépi átrakás aránya a gépi átrakás javára, a szállítási mennyiség növekedésével 1970-ben, 1975-ben és 1980-ban nagyobb mennyiséget raktak át kézi erővel, mint 1960-ban (10. táblázat). Egyszerűen vannak olyan termékek, amelyeknek az átrakását csak kézi erővel lehet megoldani. 1960-ban a gépi átrakás aránya 11,9%, 1980-ban már 60,2% volt.

10. táblázat: A kézi és gépi átrakás arányai 1960–1980 között, ezt követően alakult meg a Záhonyi Üzemigazgatóság

Év	létszám, %		teljesítmény, %	
	Kézi	Gépi	Kézi	Gépi
1960	88,1	11,9	40,3	59,7
1961	78,1	21,9	43,5	56,5
1962	86,1	13,9	43,7	56,3
1963	86,2	13,2	46,4	53,6
1964	85,2	16,8	70,4	29,6
1965	94,9	6,1	71,4	28,6
1966	72,4	27,6	61,4	38,6
1970	51,8	48,2	32,0	68,0
1975	49,7	50,3	34,2	65,8
1980	39,8	60,2	16,6	83,4

Forrás: Gonda Tibor i. m. alapján szerkesztette Bajor Tibor, 2009.

Az átrakás veszélyességét bemutató leírások kicsit túloznak, de valóban az ország többi üzeméhez képest nagyon magas volt a balesetek száma. Főleg az átrakáshoz kapcsolódó olyan balesetek, mint a csonkolás vagy éppen a mérgezés. A nagy távolságból érkező áru akkor is elmozdult a vagonban, ha nagyon stabilan rögzítették. A zárt kocsiban érkező farostlemezek, ha megcsúsztak, egyszerűen feldarabolták, ami az útjukba akadt. A zárt vagonban érkező vegyszer-származékok, ha a borításuk megsérült és nagy koncentrátumban voltak jelen, sok esetben azt sem lehetett tudni milyen hatása van a kiborult vegyszernek. A szállítmány kísérelvelel nem mindig szerepeltek pontosan az adatok. Az, hogy a vagonon belül milyen állapotban van, csak az ajtó nyitása után derült ki.

Záhonyban azok a településrészek, amelyek nem a vasúti átrakóhoz tartozó területén voltak, gyakorlatilag nem tértek el az országos átlagtól, sőt a megyei átlag színvonalától sem. A nyugdíjasok a nyugdíjba vonulásuk után általában nem Záhonyban telepedtek le, hanem visszaköltöztek eredeti lakhelyükre, és mivel az ottani esetleges nyugdíj mellett vállalható munka sokkal könnyebb volt, mint a záhonyi átrakás, tovább dolgoztak. A záhonyi magasabb bér következtében a nyugdíjuk is sokkal magasabb volt, mint a helyieknek. Vagyis a záhonyi nyugdíjas lényegesen magasabb életszínvonalon élt, mint a helybeliek. Záhonyban gyakorlatilag nem maradt nyugdíjas. Az onnan nyugdíjba vonultak között jellemzően magasabb volt a rokkantnyugdíjasok száma, mint az öregségi nyugdíjasoké (11. táblázat).

11. táblázat: A nyugdíjba vonulók létszáma 1976-ban

Szolgálati hely		Nyugállományba vonul	Ebből rokkantnyugdíjas	%
Állomás	Fizikai	29	21	73
	Havibéres	21	11	52
BFF	Fizikai	1	1	100
	Havibéres	1	–	–
PFT	Fizikai	4	1	25
Körzet	Összesen	56	34	61

*Forrás:* Szabolcs-Szatmár-Bereg Megyei Levéltár XXXV. 31 20 ö.e. 1976. IX. 22-i, Szabolcs és Hajdú megyei végrehajtó bizottsági együttes ülés jegyzőkönyve anyagai alapján szerkesztette Bajor Tibor, 2009.



## 2.5. A változás kezdete a záhonyi átrakó működésében

1965. augusztus 31-én a MSZMP Politikai Bizottsága Szabolcs-Szatmár megye fejlesztésére vonatkozó határozata foglalkozott először a megye problémáival és benne a Záhonyi átrakó helyzetével, esetleges profilbővítésével. Egyelőre nem konkrét programot határoztak meg, hanem csak azt, hogy meg kell vizsgálni a lehetőségeket és a kutatások alapján részletes programokat kell kidolgozni. Jellemző erre az időszakra, hogy 1971-ig gyakorlatilag semmi kézzelfogható nem történt Záhony fejlesztése ügyében. 1971-ben az MSZMP Szabolcs-Szatmár Megyei Végrehajtó Bizottsága, valamint a Szabolcs-Szatmár Megyei Tanács Végrehajtó Bizottsága is erőteljesen foglalkozni kezdett Záhony fejlesztésével. 1965-től 1975-ig csak „ötletelés” folyt: mihez is lehetne kezdeni Záhonyban?

A kiindulási pont gyakorlatilag adott volt: a Szovjetunióból érkező nyersanyagot ne szállítsák tovább az ország belsejébe, hanem dolgozzák fel már Záhony térségében. Az ötlet kézenfekvő. Azonnal ki is vívta az összes többi megye vezetőinek és a tárcáknak az ellenszenvét. Ha a Szovjetunióból érkező nyersanyagokat már Záhonyban feldolgozzák, akkor mi lesz Diósgyőrrel, Dunaújvárossal, Százhalombattával, Leninvárossal (Tiszaújváros), Kazincbarcikával, Székesfehérvárral? (Ez a hozzáállás Záhonyal kapcsolatban a mai napig érvényes.)<sup>162</sup>

Kiemelések az MSZMP Szabolcs-Szatmár Megyei Végrehajtó Bizottsága 1966. IV. 18-i ülésének jegyzőkönyvéből:

A III. ötéves terv előkészítéséről:

- A Szovjetunióból érkező fahulladék feldolgozásának ügye itt merült fel először, hogy a szállítmányokat rögzítő „fahulladékot” szociális tűzifaként az átrakóban dolgozó vasutasok kapták meg kedvezményesen.
- Szállítás szempontjából jó volna a termelő beruházásokat Nyíregyháza és Záhony között megoldani; A mai napig rendkívül heves ellenszenvet vált ki a Szabolcs-Szatmár-Bereg megyei vezetésemből, ha a termelő beruházásokat Záhony térségében akarja valaki megvalósítani és nem valamelyik másik megyei városban.
- A Szovjetunióból érkező viszkóz-cellulózt jó volna Záhonyban feldolgozni. 1960–1970 közötti beruházások közé felvenni; Záhonyban nem épült ipari–mezőgazdasági feldolgozó üzem.
- Olajfinomítót is itt kellene létesíteni.<sup>163</sup> A MOL természetesen ellenezte. Ott volt Százhalombatta.

<sup>162</sup> Dr. Bajor Tibor.

<sup>163</sup> Szabolcs-Szatmár-Bereg Megyei Levéltár XXXV. 31, 5 db 51 ö.e.

Ezek az ötletek természetesen a közlekedési tárca és a MÁV vezetőinek a rokonszenvét sem nyerték el. Mert ha ezek a beruházások megvalósulnak, akkor mi lesz a korlátlan és a munka színvonalához mérten alig megfizetett munkaerő-kínálattal? Amely viszont nagyságrenddel magasabb volt, mint a Szabolcs megyei. Az érdekkellentéteket nagyon hamar felismerték a megyei vezetők. (Ezt a „figyelmességet”, hogy Záhony elherdálta saját lehetőségeit az ország számára és az nem élt vele a rendszerváltás után az ország nem hálálta meg Záhonyt.)

Tulajdonképpen ekkor merültek fel először azok a terület- és gazdaságfejlesztési problémák, melyeket azóta sem tudnak az ország, a megye vezetése, Záhony és a vasút irányítói megoldani:

- Az országos vasúti vezetés – saját gazdasági érdekei alapján – nem akar semmiféle változtatást a fennálló tulajdonviszonyokon és szervezeti rendszeren.
- A megye vezetése szeretne az átrakóhoz kapcsolódó ipari beruházásokat, de nem a záhonyi térségben, hanem a megye más városában, ekkor még elsősorban Kisvárdán. Záhonyban az át-, be-, kirakodáson és a raktározáson kívül más tevékenység létesítését nem támogatja. A község így is – minden mérhető közszolgáltatási területen – sokkal fejlettebb, mint a megye városai.
- Záhony települési vezetői hozzászórtak, hogy a megkérdezésük nélkül döntenek róluk és az eddigi tapasztalatok azt erősítették, hogy nem jártak rosszul. Az infrastrukturális, jóléti beruházásokhoz a támogatást a vasútól, az egyéb fejlesztésekhez a megyétől várták és kapták.
- Az országos vezetőket ebben az időszakban csak az érdekelte, hogy a szovjet és a magyar politikai vezetés kifogásaitól mentesen működjön az átrakó. Ezért több esetben a valóságosnál „ideálisabb” képet festettek le Záhonyról és az átrakóról. (A záhonyi vezetők ezt a helyzetet igyekeztek a saját javukra felhasználni és az országos vezetők által bemutatott ideális kép megvalósítását „kizsarolni”, főként a szociális, egészségügyi és fogyasztási ellátás területén.)

## **2.6. Az új gazdasági mechanizmus és a nemzetközi viszonyok hatása a Záhonyi Átrakóra**

A Záhonyi MÁV Átrakó helyzetében az 1957 utáni konszolidáció folyamatosan lassú, de biztos fejlődést hozott. A háború utáni jóvátételi szállítások megszűntek. A kétoldalú magyar–szovjet kereskedelmi kapcsolatokat kibővítették a nemzetközi tranzitszállítások. A szállítások volumene folyamatosan emelkedett. A MÁV Debreceni Igazgatóság keretein belül Záhony büntető szerepe megszűnt. Záhonyt köszönhetően a MÁV Debreceni Igazgatósága a MÁV egyetlen nye-

reséges igazgatósága lett és ez plusz pénzügyi juttatásokkal járt. Záhony ebben az időben egy közepes magyar falu lakosságával rendelkezett. Az átrakás egyre jobban megkövetelte a szakmai hozzáértést minden területen. Kezdetben Debrecenből jártak ki a szakemberek Záhonyba, de a forgalom növekedése miatt egyre sürgetőbb lett az állandó jelenlétük. Két-három szintes lakótelepi szolgálati vasúti lakások épülnek, de ilyen körülmények között az emberek saját ellátásukról nem tudtak gondoskodni. Az ellátás érdekében előbb élelmiszerüzletek, majd egyéb üzletek is nyíltak. A nagybevásárlásokat a záhonyiak Debrecenben oldották meg. A szomszéd kisvárosba, Kisvárdára és a megyeszékhelyre, Nyíregyházára magánügyben záhonyi nem utazott. A vasutas szakosított orvosi rendelő Debrecenben van, a MÁV kórház Szolnokon és Budapesten. Középiskolába Debrecenbe vagy Szegedre (vasútforgalmi) jártak a záhonyi tanulók. A szabadidő eltöltésére nagyvárosi igényeket kielégítő sportkomplexum épült, mellette könyvtár és művelődési ház. A településkép drasztikusan kettévált. A templom környéke – ami Záhony település történelmi központja – egy átlagos felső-szabolcsi falunak felelt meg, a vasútállomás környékén addig kertvárosi lakótelep épült.

Az 1968-ban elfogadott: új gazdasági mechanizmus megvalósítása során megalkotott Országos Településhálózat-fejlesztési Konceptió (2007/1971. III. 17. kormányhatározat) alapján Szabolcs-Szatmár megyében is meghatározták a települések besorolását. Feljegyzések a megye középtávú fejlesztési tervéhez 1971–1975 között:

A megyében öt települést (Nyíregyháza, Tiszalök, Mátészalka, Kisvárdára és Záhony körzete) sorolnak fel országos jelentőségű ipartelepítésre. Tiszavasvárit és Nyírbátort megyei jelentőségű iparfejlesztésre irányozzák elő. A megye északkeleti oldala teljesen kimaradt a fejlesztési tervekből.

1971-ben Nyíregyháza kivételével csak két város volt a megyében Mátészalka (1969), és Kisvárdára (1970). Ezért a megyén belül kitüntetett helyük volt és a megyei vezetés igyekezett pozíciójukat erősíteni. A megyei településfejlesztési tervben Záhony település a megyei települési hierarchiában nem kap kitüntetett szerepet, sőt Kisvárdára alá sorolják be.<sup>164</sup>

- Nyíregyháza felsőfokú központ,
- Kisvárdára középfokú központ,
- Záhony részleges középfokú központ.

A területi tervezés és tervek rendszeréről [2006/1971. (III. 17.)] kormányhatározat előírásait figyelembe véve Kisvárdára térségét egységes gazdasági és területi egységként akarta kezelni és a térség részleges középfokú központjának tekintette Záhonyt. A település a megyén belül, a megyei települési hierarchiában – a többi vele azonos nagyságú településhez mérten – kiemelt szerepet kapott.

<sup>164</sup> Ez a besorolás a valóságban sohasem lépett életbe. Kisvárdára nem tehetett semmit.

A megyéknek előbb a megyei, majd a megyén belüli térségekre, ezt követően a településekre el kellett készíteniük a fejlesztési terveket.<sup>165</sup>

Záhony esetében a megyei tervezési feladat nehézségekbe ütközött. A megye szembesült azzal a problémával, hogy Záhony, mint település a megyében van ugyan, de a település fejlesztése és jövője részben:

- A MÁV Debreceni Igazgatóságától,
- és részben a MÁV Vezérigazgatóságától/Közlekedés és Postaügyi Minisztériumtól
- és a KGST és a szovjet igényektől függ.

A nemzetközi viszonyok között megjelenő helyi érdekek, hol erősítik, hol gyengítik a záhonyi átrakó fejlesztésének folyamatát:

- 1957 és 1975 között a záhonyi átrakó a MÁV Debreceni Igazgatóság Záhonyi Vasúti csomópontja,
- A MÁV Debreceni Igazgatóság alapvető érdeke, hogy ne történjen változás, mert így ő az egyetlen nyereséges vasúti igazgatóság – Záhony miatt<sup>166</sup> – és jelentős jutalmat kapnak a vezetők a nyereség miatt, melynek megteremtéséhez semmi közük.
- Mivel a záhonyi vasúti csomópont a MÁV Debreceni Igazgatóság része, így a vele kapcsolatos politikai döntéseket (vezetők, jutalmak, kitüntetések) az MSZMP Hajdú–Bihar Megyei Bizottsága hozza meg minden esetben és nem kéri ki az MSZMP Szabolcs-Szatmár Megyei Bizottságának vagy a Szabolcs-Szatmár Megyei Tanácsnak a véleményét. (Ez volt a helyzet 1965. augusztus 31-én a MSZMP Politikai Bizottsága Szabolcs-Szatmár megye fejlesztésére elfogadott programig.)

A MÁV, mint állami nagyvállalat és egyben hatósági szerepet is betöltő szervezet a megyei és a térségi viszonyoktól függetlenül végezte tevékenységét. A probléma kezelése érdekében a megyei vezetésnek a Záhonnyal közvetlen, a megyei rendszertől elkülönült szervezettel le kellett ülni tárgyalni, a saját érdekei elfogadtatása érdekében.

Az MSZMP Szabolcs-Szatmár Megyei Végrehajtó Bizottsága Gazdaságpolitikai Osztálya 1971-ben jelentésben foglalta össze a Záhony térségében folyó közlekedési feladatokat és a IV. ötéves tervi fejlesztési célkitűzéseket:

A záhonyi vasútállomásból 1971-re kinőttek Tuzsér, Komoró, Fényeslitke, Eperjeske átrakó pályaudvarok, valamint Eperjeske rendező pályaudvar, valamint Mándok és Tornyospálca átrakóhelyek.

1946-ban a napi átrakás 300–400 tonna, 1970-ben már több, mint 31 000 tonna.

Záhony térségére több mint 4 milliárd Ft-ot fordítottunk.

<sup>165</sup> Illés I. 2009; Kórodi J. 2009.

<sup>166</sup> HU-MNL-OL-M-KS-0274-0012-0207-1946.

- Záhony vasúti átrakókörzet fejlesztése – I. ütem 1950–1964,
- II. ütem 1962–1968.

A 2. vasúti összeköttetés létesítése, Eperjeske–Bátyú (a beruházás megvalósítása alatt a magyar vasúti mérnökök az építkezést közelről nem tekinthették meg, bár a tervezésben részt vettek).

- III. üteme 1966–1972

Főbb célkitűzések:

- Elérni a napi 40 000 tonnát.
- Főbb létesítmények valósulnak meg.
- A fényeslitkei rendező pályaudvar.
- A Fényeslitke–Eperjeske közötti vontatóvágány kiépítése.
- Mazutolaj átfejtő berendezés.
- Darusátrakó részbeni üzembe helyezése.
- 85 db lakás építése Záhonyban.
- 100 férőhelyes óvoda és 60 férőhelyes bölcsőde építése.
- 17 munkahelyes orvosi rendelő kialakítása.
- Eperjeske ömlesztett és darus átrakó fejlesztése.
- Záhonyi vegyianyag-átfejtő, központi kazántelep, rakodógép-karbantartó műhely fejlesztése.
- Eperjeske vasércmelegítő üzem stb.

A III. ütem megvalósításával kapcsolatos észrevételek:

„Záhony körzetének – megyei jelentőségét hangsúlyozva – elsősorban népgazdasági jelentősége van. Ennek ellenére a körzet fejlesztése a jelenlegi beruházási rendszerünkben nem szerepel országosan kiemelt beruházásként. A fejlesztési programokat állandóan módosították”.

„A beruházások megvalósítása lényegében ‘rábeszéléssel’ történik, mivel a beruházás jellege nem biztosít kényszerítő eszközöket”.

„A záhonyi körzet a fejlesztés pozitív vonásai ellenére – nem tudja kielégíteni a vele szemben támasztott népgazdasági igényeket.” ... „Az átrakókörzet fejlesztési arányaira, egy-egy átfogó probléma megoldására 1966-ig lényegében nem készült összefüggő, komplex program, illetve tanulmány. Ennek következtében a térségben több szükségmegoldás született, amely még ma is rányomja bélyegét az egész körzet tevékenységére.”

„Nem látjuk biztosítottak egy egészséges beruházási program jó, megalapozott előkészítését, mivel nincs olyan bizottság, amely egy felelős személlyel az élén koordinálná e térség fejlesztési munkálatait, figyelembe venné a helyi vezetés véleményét.”

„Az eltelt évek során azt tapasztaltuk, hogy az idetelepített értelmiségiek, műszakiak, kereskedelmi és forgalmi szakemberek a rossz körülményekre való hivatkozással hagyják itt e körzetet.”

Állandósult a normál kocsi hiánya.

„Az eddigi gyakorlat azt mutatja, hogy több szerv részéről történt tervezés és kivitelezés a helyi vezetés megkérdezése nélkül. Így következhetett be, hogy nem egy esetben létesült olyan beruházás, ami elkerülhető, vagy értékben sokkal kisebb összegbe kerülhetett volna.”

A záhonyi szociális helyzet: az öltöző 400, az üzemi étkezdé 600 főre lett tervezve, mind a kettőt 1200 fő veszi igénybe. 200 női dolgozónak egyáltalán nincs szociális létesítménye.

Az idetelepített felsőfokú szakemberek a rossz körülmények miatt mennek el.<sup>167</sup>

## 2.7. A határállomástól a korszerű logisztikai központig

Záhony életében a valódi változást az 1968-ban elfogadott új gazdasági mechanizmus alapozta meg. (A KGST illetékes bizottságának döntését követően.) „A reformot közgazdasági és politikai okok indokolják. Közgazdasági szükségessége végső fokon abban gyökerezik, hogy a gazdasági növekedés korábbi fontos forrásai, tartalékai erősen kimerülőben vannak, s a jövőbeni gyors növekedés csakis a gazdaság belső tartalékainak intenzívebb feltárása, a műszaki fejlődés meggyorsítása révén lehetséges. A reform politikai fontossága mindenekelőtt abban rejlik, hogy a tömegek életszínvonalának jövőbeni gyorsabb emelését hivatott biztosítani, s arra törekszik, hogy az egyes dolgozó életszínvonala a jelenleginél jobban függjön munkája társadalmi hasznosságától, egyéni teljesítményétől és a kollektív munka eredményességétől. Politikai cél továbbá, hogy megszüntessük az egyéni kezdeményezést és felelősséget gátló, túlzott kötöttségeket, visszaszorítsuk a bürokratikus tendenciákat. A szocializmus fejlődését, a közérdeket szolgáló alkotómunka szabadabb kibontakozására van szükség. Végül politikai cél, hogy a reform révén kedvezőbb feltételeket teremtsünk a szocialista demokrácia további fejlődéséhez. A gazdasági ügyek intézését a vezetők hozzáértésére, széles hatáskörére és személyes felelősségére kell alapozni, s emellett minden szinten kellő teret kell biztosítani a demokratikusan választott testületek ellenőrző tevékenységének és nyilvánosságának.”<sup>168</sup>

A magyar gazdaság erősen függött a szovjet nyersanyagoktól. A nyersanyagok szinte 100%-a Záhonymál érkezett az országba. (Hajón is érkezett nyersanyag, de ez lényegesen kisebb mennyiség, mint a záhonyi.) Az átrakó kapacitása, technikai felkészültsége és szakember ellátottsága hiányos volt az ország és az európai szállítási és a logisztikai tevékenység ellátásához.

<sup>167</sup> Szabolcs-Szatmár-Bereg Megyei Levéltár XXXV.31. 1 fond 1971 63. doboz 46 ö.e MSZMP Szabolcs-Szatmár Megyei Bizottsága.

<sup>168</sup> MSZMP KB 1966 május 26-27-i ülése jegyzőkönyv.

## 2.8. A Kölcsönös Gazdasági Segítség Tanácsa (KGST) szerepe a folyamatban

A szocialista országok gazdasági tömörülése, melyet 1949. január 25-én hoztak létre Moszkvában a részt vevő országok szuverén jogegyenlősége alapján. Célja, hogy a tagállamok erőforrásainak összefogása és egybehangolása révén elősegítse a népgazdaságok tervszerű fejlesztését, a gazdasági és műszaki haladást, az iparilag kevésbé fejlett országok iparosítási szintjének emelését, a munka termelékenységének fokozását és a népek jólétének állandó növelését. A KGST-hez két bank is kapcsolódik, az 1964-ben alapított Nemzetközi Gazdasági Együttműködési Bank (Mezsdbank) és az 1970-ben létesített Nemzetközi Beruházási Bank.

A szervezet tevékenységének középpontjába kezdetben az árucserre-forgalom emelése, 1956-tól kezdve a tervkoordináció, 1971 óta pedig a szocialista gazdasági integráció fejlesztése került. A komplex program különböző célprogramok és megállapodások kidolgozása révén 15–20 évben jelöli meg az integráció kibontakoztatását.

A legfontosabb célprogramok a fűtőanyag-, nyersanyag- és energiaigények kielégítését, a lakosság magasabb szintű élelmiszer-ellátásának biztosítását, a gépipar korszerűsítését, az ipari közszükségleti cikkek gyártásának növelését és a szállítás fejlesztését irányozzák elő.<sup>169</sup>

A szakmai munka a KGST állandó bizottságaiban valósult meg. Ilyen volt például a KGST Állandó Közlekedési Bizottság, amely a tagországok számára megtárgyalta és irányelvként, javaslatként (gyakorlatilag kötelező feladatként) elfogadta a közlekedéssel kapcsolatos terveket, döntéseket (19–22. melléklet).<sup>170</sup>

Az új gazdasági mechanizmus magyarországi gazdaságpolitikai programja és a KGST az európai szocialista országok közlekedésfejlesztési programjának szerencsés egybeesése Záhony fejlődésének kulcsa. Az országon belüli hozzáállás, a nemzetközi kedvező fogadtatás és a kiváló szakemberek Záhonyba települése, valamint a politikai identitás teljes háttérbe szorítása meghozta gyümölcsét.<sup>171</sup> Ehhez szükség volt a MÁV vezetésének rendkívül határozott álláspontjához és érdekérvényesítéséhez (Záhony a vasút! Urbán-doktrína.) a megyei vezetés bölcsességéhez, a magyar kormány közlekedési minisztériumának rendkívül határozott fellépéséhez, a Szovjetunió igényeinek deklarálásához, valamint a zá-

<sup>169</sup> Tények könyve '88 Computerworld Informatika Kft., Móra Ferenc Ifjúsági Könyvkiadó 1987.

<sup>170</sup> Közgazdasági Szemle: a Magyar Tudományos Akadémia Közgazdaságtudományi Bizottságának folyóirata. Budapest: Közg. Szemle Alap., ISSN 0023-4346, ZDB-ID 414039-4. - 1964.11. évf. 5. pp. 552–560.

<sup>171</sup> 1976-ban az MSZMP Kisvárdai Járási Bizottsága panasszal él a megyei politikai vezetés felé, hogy a záhonyi MÁV átrakóban fontosabb a szakmai felkészültség, mint a politikai elkötelezettség a vezetői beosztás betöltéséhez.

honyi emberek rendkívül mély elkötelezettségéhez és szeretetéhez a vasút, a település és a határon átnyúló munkakapcsolat értékei iránt. Megfelel a valóságnak, hogy Záhonyban rendkívül magas volt a KISZ- és az MSZMP-tagok száma, de ez semmilyen előnnyel nem szolgált a tagok számára a hétköznapiakban (23–24. melléklet).

Nagyon tanulságos a III. és IV. ötéves terv beruházási és fejlesztési terveinek elemzése. Gyakorlatilag 1965-től elindul egy program a záhonyi térség fejlesztésére, amelyhez folyamatosan igazolásokat, indokokat keresnek. A legfontosabbak:

1. a magyar ipari termelés,
2. a magyar nemzetközi tranzit és annak bevétele,
3. a szovjet távol-keleti–magyar és közép- és dél-európai kereskedelem,
4. a magyar, közép-, és dél-európai, szovjet távol-keleti fogyasztási javak kereskedelme,
5. a katonai szállítások,<sup>172</sup>
6. közszolgáltatási eszközök szállítása.

A IV. ötéves terv fejlesztési célkitűzései 1971 októberében kerültek elfogadásra.

Szükséges: a záhonyi lakótelep és a szociális létesítmények, valamint a környezeti lakás- és szociális létesítmények további fejlesztése (ez az egy a települési fejlesztés).

„Előbbre kell lépni a jó munkahelyi közérzet kialakításában, az üzemi demokrácia fejlesztésében, a szociális és munkásellátásban, a dolgozókkal való rendszeres nevelő és felvilágosító munkában (pl. a dolgozók többsége nem ismeri a feladatokat, 3-4 dolgozóra jut egy öltözőszekrény, kevés a munkahelyi melegedőhely stb.).”

Át kell térni az automatizált átrakásra.

„Jelenleg nem biztosított megfelelő szinten a szakkáder-utánpótlás. Ennek érdekében szükséges, hogy Záhonyban egy olyan szakközépiskola létesüljön, amely lehetővé teszi az átrakókörzet szerteágazó feladatainak középszintű káderbiztosítását.” (A vasúti középiskola kérdését rendkívül drasztikusan oldja meg a kényszerhelyzetbe került megyei tanács. A Mándok településen – 1956-ig járási székhely és valóságos térségi központ – működő gimnáziumot megszüntetik és áthelyezik Záhonyba, ahol kezdetben a gimnáziumi oktatás mellett szakközépiskolai feladatokat is ellát. A gimnáziumi oktatás rövid idő alatt megszűnik. Lakossági vagy egyéb tiltakozásnak írásos nyoma nincs.)

<sup>172</sup> 1983-ban kerültem Záhonyba. A munkaszerződés aláírása során esküt kellett tennem, hogy nem tájékoztatok senkit a záhonyi vasúti szállításokról. Egy „kicsit” mosolyogtam. Visszafelé menet a vasútállomás felé megnézhettem a Varsói Szerződés hadi eszközeit közvetlen közletről. A szovjet hadsereg állománycseréje kapcsán. Már nem mosolyogtam.



Az ötéves tervben megfogalmazottak kissé túloznak, mikor azt írják: Az élelmiszer-ellátás nem megoldott a nappal tízezer fős település igényei számára.

Záhony községből többen utaztak ki az átrakóközvetbe, valamelyik átrakó-állomásra dolgozni, mint ahány fő munkavégzésre, oktatási intézménybe, vagy egyéb okok miatt a községbe.

A hetvenes évek elején a település lakossága 3-4000 fő között mozgott, a Záhonyi Átrakó közigazgatási határán belül lévő átrakó pályaudvarokra bejárók száma maximum 1500–2000 fő. A bejárók jelentős része azonban a munkavégzés során sohasem tette be a lábát a községbe, mert az átrakó és a község között több kilométer távolság is volt, a munkásokat szállító vonatok pedig megálltak az átrakó pályaudvarokon. Az a munkavállaló, aki Nyíregyházán lakott és Fényeslitkén dolgozott, az is „záhonyi munkás” volt. Ezt a kis túlzást a bejárókkal már Nyíregyházán sem vették észre.

Feljegyzés Záhony MÁV Állomás és körzetének néhány problémájáról:

- A gépek korszerűtlenek, állandó az alkatrész-ellátási gond.
- Fedett átrakó szükséges.
- Magas a széles kocsi maradvány.
- Távoli községekből a bejárás nem biztosított.<sup>173</sup>

Az MSZMP Szabolcs-Szatmár Megyei Végrehajtó Bizottsága Gazdaságpolitikai Osztály instruktorainak feljegyzései a kisvárdai járás és a kisvárdai városi bizottság, irányító, ellenőrző munkájáról:

„Káderek kiválasztásánál gyakori, hogy a hármas követelményt nem tudják érvényesíteni. Sokszor a szakmai követelmény elsőbbséget élvez a politikai követelmény hátrányára.” Ez azt jelentette, hogy sokan érkeztek az ország más részéről nagyon jó szakemberek, akik menedéket kaptak Záhonyban.<sup>174</sup>

Oktatás: „Kedvező a politikai iskolai végzettség szempontjából a helyzet a MÁV középvezetőinél. A középvezetők 23%-a végezte el a közép- vagy felsőfokú pártiskolát”.<sup>175</sup>

Az MSZMP Szabolcs-Szatmár Megyei Végrehajtó Bizottsága 1971. március 24-én megtárgyalta „Záhony térségében folyó közlekedési feladatokról és a IV. ötéves terv fejlesztési célkitűzéseiről” szóló jelentést, és felkérték a MÁV vezérigazgatóságát, hogy a helyi szervekkel is egyeztessenek a programokról. A MÁV Vezérigazgatóság Záhonytal kapcsolatos terveit a megyei párt v.b. nem ismeri.<sup>176</sup>

<sup>173</sup> Szabolcs-Szatmár-Bereg Megyei Levéltár, MSZMP Sz-Sz. Megyei Bizottsága XXXV.31. 1 fond 1971 63. doboz 46 ö.e.

<sup>174</sup> A legkommunistábbnak tartott térség nyújtott menedéket mindenkinek, aki nem értett egyet a kommunizmussal.

<sup>175</sup> A dolgozók létszáma ebben az időben 6000 fő körül mozgott. Ebből középvezető kb. 1000 fő. Pártiskolát végzett a 6000 főből 230 fő.

<sup>176</sup> Szabolcs-Szatmár-Bereg Megyei Levéltár XXXV. 31. 63 doboz I fond 1971 51 ö.e.

Az MSZMP Szabolcs-Szatmár Megyei Végrehajtó Bizottsága csak javaslatokat fogalmazhatott meg Záhony vasúti átrakóval kapcsolatban. A Záhony vasúti átrakó a MÁV Debreceni Igazgatóság szervezeti rendszerén belül működött. A debreceni igazgatóság működése és terveinek jóváhagyása, a vezetők kiválasztása területileg az MSZMP Hajdú-Bihar Megyei Végrehajtó Bizottsága hatáskörébe tartozott. Ugyanakkor Záhony településhez a hajdú-bihari pártbizottságnak semmi köze. Azonban Záhony település belterületének kétharmada vasútüzemi terület, amely felett a MÁV gyakorolta a hatósági jogokat. A záhonyiak kihasználva ezen ellentmondásos helyzet adta lehetőségeket és azt, hogy a település tanácselnöke és MSZMP-titkára is a vasútról került ki (tulajdonképpen elfogadva, hogy a település a vasút alárendeltje) igyekeztek a helyi érdekeiket megvalósítani. A helyi vezetők gyakorlatilag terveikhez felhasználták a szabolcsi pártvezetés hatásköri törekvéseit, ameddig a helyi érdekek úgy kívánták. Az átrakókörzet ütemesen, a terveknek megfelelően fejlődött, a beruházások megvalósultak.

Záhony község rendezési terve 1974 decemberében készült el. Záhonyban ellátási gondok vannak, nincs elég bolt és egyéb szolgáltatás, benzinkút, a községi tanácsnak egyre nagyobb szerepet kell vállalnia a megoldásban. A munkásokról való gondoskodás igen rapszodikus. A VOLÁN nem tudja az iskolás gyerekeket beszállítani Záhonyba.

A MSZMP Szabolcs-Szatmár Megyei V. B. 1971. március 24-i határozatának a Záhony térségben folyó közlekedési feladatokról és a IV. ötéves terv fejlesztési célkitűzéseinek végrehajtásáról. Községi-üzemi pártbizottságok közös előterjesztése:

Szükséges az ösztönző bérrendszer kialakítása.

- A központi irányítás mellett szükségesnek tartjuk a helyi önállóság erősítését.
- A helyi tanács legyen kezdeményezőbb a feladatok megvalósításában, a MÁV és a tanácsi feladatok koordinálásában. A lakosság jobb ellátása érdekében szorosabb kapcsolatot alakítson ki az ellátásban résztvevő szervekkel.
- A MÁV igazgatóság a népgazdasági érdekeknek megfelelően kezelje az átrakókörzetben folyó tevékenységet és biztosítsa az üreskocsi-ellátást.
- A középáder-ellátás javítása érdekében szükségesnek tartjuk a szak-középiskola építésének gyorsítását.

Jellemző a Záhonyban uralkodó szemléletre, hogy az MSZMP megyei szervezetének jegyzőkönyvében az utolsó pont, hogy: továbbra is fontos a politikai felvilágosító munka.

„A vezetés színvonalának javulása mellett az Üzemi Pártbizottságnak az a véleménye, hogy további előre lépéshez az átrakókörzet önállóságának fokozása szükséges. Nem tartjuk kielégítőnek a Debreceni Vasúti Igazgatóság és az

Átrakókörzet munkaviszonyát, mert több esetben irreális igények támasztása tapasztalható”<sup>177</sup>.

„Pártbizottságaink úgy ítélik meg, hogy a záhonyi körülmények jóval rosszabbak, mint egy népgazdasági jelentőségében hozzánk hasonló ipari település helyzete.”<sup>178</sup>

Csonka András KAO-vezetőhelyettes:

„A jelentés a jelenlegi helyzetet értékelésekor nem a fejlesztési célkitűzésekhez viszonyítja, hanem azt általában teszi. A problémákat, hogy minél jobban kiélezzék, emiatt találkozunk túlzással is. Például a 9. oldalon azt írja, hogy a lakásberendezésekért Záhony lakosainak 100 km-eket kell utazni. Figyelmen kívül hagyja, hogy községüktől 25 km-re levő Kisvárdai városban többé-kevésbé elfogadható szinten ez az igény megoldott.”

A v.b. határozata a végrehajtásról: „Az átrakókörzet tervszerű és komplex fejlesztése érdekében a végrehajtó bizottság célszerűnek tartja Záhony és a kisvárdai térség regionális távlati fejlesztési terveinek kidolgozását. Felkéri a MÁV vezérigazgatóságát, a megyei tanács végrehajtó bizottságát, hogy ennek megvalósításában továbbra is nyújtsanak segítséget. A rendelkezésre álló helyi és központi erőforrásokat, anyagi erőket a gyorsabb ütemű fejlődés érdekében koordináltan és koncentráltan célszerű hasznosítani”<sup>179</sup>.

A szabolcsi vezetés nagyot tévedett, a záhonyiak nem azért akartak önállóságot Debrecenről, hogy az általuk egy kissé lenézett település, Kisvárdai hatáskör alá kerüljenek. A záhonyiak Szabolcs megyétől is függetlenedni akartak.

MSZMP V. B. 1975. VI. 25. Kihelyezett ülés Záhonyban. Jelentés a Párt Megyei Végrehajtó Bizottságának 1971. március 24-i, Záhony térségének fejlesztésére hozott határozatának végrehajtásáról – előadó Czirják Ferenc Záhonyi vasúti pb-titkár:

„A fejlesztési tervvel kapcsolatban szeretném elmondani, hogy mi közös fejlesztésre, regionális fejlesztési tervre gondolunk. Igaz, hogy készül a vasút részére a vasút szempontjából egy fejlesztési terv és elkészült a nagyközség fejlesztési terve. Mi úgy látjuk és értelmezzük, hogy ami közösen készül, benne lenne, hogy mit kíván a vasút befektetni a közösbe.”

„Az önállóság fokozása kérdésével kapcsolatban a mi megítélésünk az, hogy hosszú idő óta húzódik az üzemmmérnökség egységes végrehajtása. A napi végrehajtási munkálatoknál meg tudjuk szabni, hogy milyen ütemben, mértékben tudjuk az átrakási feladatokat elvégezni. Nem mindig jó dolog, ha onnan Debrecenből határozzák meg, hogy melyik vonatot mikor rakjuk át. Mi kérjük a Deb-

<sup>177</sup> Itt fogalmazzák meg első ízben az önálló üzemigazgatóság létrehozásának igényét.

<sup>178</sup> A záhonyi körülmények még így is nagyságrenddel jobbak, mint a hasonló lélekszámú szabolcsi települések ellátása.

<sup>179</sup> Szabolcs-Szatmár-Bereg Megyei Levéltár XXXV. 31 81 db. 30 ö.e.

receni Igazgatóságtól az önállóság fokozását. Egy évben 650 áruféleséget rakunk át.”

„Mi elsősorban a gondok feltárásával, hatékonyabb és záhonyosabb segítséget kérünk a megyei tanácstól.” „A területi fejlesztési tervvel kapcsolatosan mi elsősorban a várossá fejlődésre gondoltunk Záhony tekintetében. Néhány évvel ezelőtt Csanádi elvtárs, Mészáros elvtárs is bejelentették, hogy a megyei vezetéssel karöltve azon igyekeznek, hogy Záhony várossá fejlődjön. Alapjában véve Záhony nagyot fejlődött, és a várossá fejlesztéssel még jobban fejlődne minden tekintetben”. Csósz Béla Záhony községi MSZMP-titkár (korábban vasúti üzemi KISZ-titkár).

Szegedi Nándor, MÁV Debreceni Igazgatóság: „1971-ben a kapacitás napi 789 kocsi, 1975-ben napi 1000 kocsi. A MÁV szabad pénzei Záhonyba mennek. Sok elmarasztalást kapunk több vasúti szolgálati részről, mert kiváltságos helyzetet élvez Záhony, mert a szabad keretek az utolsó fillérig ide jönnek.” „Van nekünk feszültségek, amikor sem a Pártvezetéssel, de elsősorban a gazdasági vezetéssel nem értünk szót, nem mi szabjuk meg ezeket a feladatokat, a követelményt. Ha egyszer a Szovjetunió terve 14,5 millió, erre nem mondhatjuk, hogy nem jöhet csak 12 millió.” „Azt mondtam, hogy a vagonokat sorrendben kell átrakni, mert az a leggazdaságosabb.”

A fiatal értelmiségiek és diplomás emberek nem tudnak beilleszkedni a záhonyi légkörbe. Ez nem volt igaz. Valójában a felsőfokú végzettségűek sporton kívüli szabadidő eltöltése nem volt biztosítva helyben. Kisvárdán rendszeres színház és komolyzenei bérleti előadások voltak, de ezt a záhonyiak nem vették igénybe, inkább Debrecenbe mentek.

Bánóczy Gyula vb-tag: „Tegyenek javaslatot az elvtársak, hogyan fokozható az átrakókörzet önállósága.” „A feszültségekből látszik, hogy felesleges bábáskodás van az átrakó fölött az igazgatóság részéről.”

Urbán Lajos, a MÁV vezérigazgatója: „Az anyag nem önkritikus. Egyet nem lehet elfelejteni: az anyagnak alapvető hibája, hogy keveredik a községi és a vasútüzemi problémákkal, üzemi, gazdasági, ellátási problémákkal.”

„Ami az eltelt időszak alatt történt: alapvetően megváltoztak a tendenciák. Konkrét dologra gondolok. Mi jónak értékeljük a Záhony térség munkáját. Záhony nem elszigetelt góc, rendkívül szerves része a vasútnak. A jövőben sem lehet olyat kívánni, hogy Záhonyt kiemeljék a vasút testéből. Elsősorban a magyar népgazdaság sorsa, léte dől el ezen a térségen – alapanyag, átrakás stb. Javaslom, így ne vitassuk. Záhony ki van emelve a fejlesztés lehetőségeiből. Nincs meditáció. Záhony fejlesztését kiemelten kell kezelni!”

„De nincs még öt éves terve sem a népgazdaságnak, sem a vasútnak, és Záhonynak sem.”<sup>180</sup>

Az „Urbán-doktrína” lényege: mindenről lehet tárgyalni Záhonyval kapcsolatban, a MÁV és a közlekedési tárca figyelembe veszi a megyei érdekeket, azonban egy kérdésről nem lehet vitázni: a záhonyi átrakó és vele együtt a település a MÁV érdekeinek van alárendelve.

A MÁV vezérigazgatója döntött hozzászólásával a két megye vitájában. Záhony kiválhat a debreceni igazgatóság rendszeréből, de nem léphet ki a MÁV érdekszférájából és a MÁV-hoz kapcsolódó gazdasági, politikai viszonyok közül. Ezzel a döntéssel Kisvárdá–Záhony térsége, mint egységes gazdasági-szervezeti területi egység, még megalakulása előtt megszűnt.

Kizárólag olyan, gazdaságfejlesztés, munkahely-létesítés kerülhetett szóba a megye részéről, amely megfelelt a MÁV érdekeinek, azaz elsősorban női munkaerőt foglalkoztató vállalatok. Így kerültek Záhonyba a külkereskedelmi irodák.

A MÁV igényeinek megfelelő és részben, egészében a MÁV által finanszírozott fejlesztések következtében Záhony 1975 után az ország egyik legfejlettebb településévé vált. A lakosság (vagyis a vasutasok) napi közszükségleti cikkekkel való ellátása messze meghaladta az országos szintet. A település munkaképes lakosságának közel 75%-a dolgozott a vasútnál. A MÁV szolgálati lakások adták a település lakóházainak 70%-át, amikor a MÁV a szolgálati lakások komfort ellátottságát emelte, egyben emelte a település színvonalát is, akaratán kívül is. A nem szolgálati bérlakások esetében pedig a MÁV-nak kijelölési joga volt. A település belterületének háromnegyede MÁV üzemi terület volt. A vasúti közlekedés érdekeinek elsőbbsége a rendszerváltásig érvényben van.

Pénzes János: „Az egész térség és körzet állandóan visszatérő problémája személyes megítélésem szerint, hogy egyik oldalról egy szükségszerű nagy népgazdasági beruházás és fejlesztés, a másik oldalról pedig ennek a beruházásnak megfelelő területi regionális fejlesztési koncepció hiányában a lemaradás. Ahogy fejlődött a körzet, úgy jelentkezett a feszültség...”

Ábrahám Kálmán államtitkár: A regionális tervtől nem zárkozunk el.

Tóth Géza (volt záhonyi állomásfőnök, országgyűlési képviselő, a Szakszervezetek Megyei Tanácsának elnöke): „Nagyon kérem Urbán elvtársat, hogy összességében lássa ezt a kérdést, mert nem tudjuk szétválasztani az itteni dolgokat, problémákat... Záhonyt nem tudjuk a MÁV-tól elválasztani és nem is fogják tudni talán később sem”. „Mi azt akarjuk, hogy Záhony fejlődjön, korszerűsödjön, de oda kell figyelni arra, hogy Záhony nevében olyan emberek utaztak külföldre, akik nem is ismerik Záhonyt. Olyan gépeket, berendezéseket hoznak

<sup>180</sup> Vagyis az önálló Záhonyi fejlesztési program már elkészült, de még nincs elfogadva az országos vezetés részéről.

az átrakóba, ami használhatatlan, fölösleges pénzkidobás. Itt is vannak jó szakemberek, akik ismerik is valójában Záhonyt, azt mi tudjuk, hogy mi kell nekünk! Az önállósággal kapcsolatban: példának hoznám a Szovjetuniót és Csehszlovákiát, ott mindkét helyen meg van oldva. Így vagyunk persze a várossal is, sokkal kisebb település, nyilván más elvárás van, azt tudom, hogy nem tanácsi probléma”.<sup>181</sup>

Az ABC-n kívül semmilyen szolgáltatás nincs, ez katasztrófa. (Már korábban is leírtam, hogy záhonyiak mindig, minden esetben eredményesen hangot tudtak adni helyi szociális és közellátási ügyeknek. Ennek köszönhetően Záhony élelmiszer- és közszolgáltatási közellátása a lakosság számát figyelembe véve 1980-ra messze meghaladta a tiszántúli szintet.)

Dr. Tar Imre összefoglalója: „Javaslom, Gulácsi elvtársat bizza meg a végrehajtó bizottság – együtt a gazdasággalpolitikai osztállyal –, hogy az üzemi és községi pártbizottsággal dolgozzák ki az átrakókörzet további feladatait, s az átrakókörzet és községi regionális fejlesztési tervvel terjesszék a végrehajtó bizottság elé”.

„Indokoltnak tartom Záhony átrakókörzet önállóságának növelését nem az elszakadás irányában, mert a V. B. előtt teljesen világos, senki nem gondol arra, hogy Záhony olyan önállóságot kapjon, hogy elszakadjon a Debreceni Igazgatóságtól. Ezt nem lehet megtenni a vasútnál.”<sup>182</sup>

„Egyetértünk azzal, hogy fokozatosan meg kell teremteni a várossá alakulás feltételeit.” „Szükség van arra, hogy a tárcák, az országos szervek, hatóságok is megkülönböztetett módon segítsék mind az átrakókörzet, mind Záhony fejlesztését”.<sup>183</sup>

## **2.9. 1976. az első záhonyi gazdasági kísérlet: A terv, amely alapjaiban változtatta meg a vasúti átrakó helyzetét**

1970 és 1975 között az új gazdasági mechanizmus hatására, illetve részeként a záhonyi átrakó a MÁV Debreceni Igazgatóság Záhonyi Vasúti Csomópontja lett, mint az európai szocialista országok éllovasa:

1. Megkezdik a záhonyi átrakó teljes modernizációját, bővítését, alkalmassá tételét a széleskörű európai szállítási igények kielégítésére (tematikus átrakó pályaudvarok, informatika, számítástechnika).

<sup>181</sup> Vagyis Záhonyra hivatkozva MÁV vezetők, minisztériumi tisztviselők utaztak Európába, akik korszerű, de az átrakásban nem használható gépeket vettek. Jutalom volt Záhony nevében utazni.

<sup>182</sup> Ezt a kijelentést a jelenlévők már nem vették komolyan, mindenki tudta, hogy a különválás csak idő kérdése.

<sup>183</sup> Szabolcs-Szatmár-Bereg Megyei Levéltár XXXV. 31 80 db. 22 ö.e.

2. Tanulmányok készítése, Záhony leválása a megyéről, a MÁV-ról, a bel-földi gazdasági és merev politikai rendszerről.
3. Az MSZMP Politikai Bizottsága 1965. augusztus 31-én hozott határozatot Szabolcs-Szatmár megye fejlesztésére. A területfejlesztés politikai irányelveiről szóló 1006/1971. kormányhatározat elfogadását követően az ÉVM Területrendezési és Fejlesztési Főosztálya 1975. február 3-i 361/P. sz. ügyiratában a VÁTI-t bízta meg „a megyén belül gazdaságföldrajzi fekvéséből és közlekedés-földrajzi helyzetéből eredően jó adottságokkal rendelkező Záhony–Kisvárdai térsége regionális rendezési terv elkészítésével.”<sup>184</sup>

#### *Záhony Átrakókörzet fejlesztése 1976*<sup>185</sup>

Az MSZMP V. B. ülés 1975. október 15-i jegyzőkönyve:

a) Záhony átrakókörzet társadalmi, politikai, gazdasági helyzetének továbbfejlesztésére hozott vb-határozat.

Az átrakókörzet tervszerű és komplex fejlesztése érdekében a végrehajtó bizottság célszerűnek tartja az átrakókörzet távlati fejlesztési tervének kidolgozását.

Az 1977. IX. 22-i Szabolcs és Hajdú megyei végrehajtó bizottsági együttes ülésének jegyzőkönyvéből:

Pénzes János a Szabolcs-Szatmár Megyei Tanács elnöke: Záhonyi átrakó hatalmasat fejlődött, de nem fejlődött ilyen iramban a szervezés, irányítás.<sup>186</sup>

„Az országban nincs olyan népgazdasági beruházás, amely figyelmen kívül hagyja a környezetét. Itt hosszú időn keresztül a nagyon jelentős kiemelt népgazdasági beruházás sok vonatkozásában figyelmen kívül hagyta a környék fejlesztésével kialakítandó összhangot. Éppen ezért megemlítem csupán, hogy a megyei párt és tanács végrehajtó bizottságának kezdeményezésére három évvel ezelőtt több minisztérium összefogásával – Kisvárdai–Záhonyi térségének távlati komplex regionális tervének készítését kezdtük el. A tanulmányterv 8 millió forint és ehhez a minisztériumok anyagi támogatást biztosítottak. Meggyőződésem, hogy Záhonyi átrakókörzet érdekében – amely nagyon jelentős, kiemelt népgazdasági feladatokat lát el – további fejlesztés elképzelhetetlen anélkül, hogy a térségben előrelátó, tudományos és szakmailag megalapozott komplex térségi távlati tanulmányterv alapján kerüljön sor, fejlesztésre.”<sup>187</sup>

<sup>184</sup> Záhony–Kisvárdai térsége regionális rendezési tervének kimunkálását megalapozó előtanulmány I. rész. VÁTI 1975. szeptember 17.

<sup>185</sup> MNL-OL-XXIX-L-1-e 288 doboz.

<sup>186</sup> Szabolcs-Szatmár-Bereg Megyei Levéltár XXXV.31 20 ö.e.

<sup>187</sup> Szabolcs-Szatmár-Bereg Megyei Levéltár XXXV.31 20 ö.e.

Kecskés Sándor (MSZMP KB): „A jelenlegi helyzetet úgy értékeljük, hogy a szervezettség ‘kinőtte’ magát, az utóbbi időben elvesztette hatékonyságát.”

Szabó Béla, a MÁV vezérigazgató-helyettese: „Igyekeznek mindent elkövetni, hogy Záhony térség szervezeti kialakítását segítsék, az elképzelések realizálódjanak.”<sup>188</sup>

Földvári László KPM-államtitkár: Záhony üzemfőnökség lesz 1978-tól a Debreceni MÁV Igazgatóság szervezeti rendszerében.<sup>189</sup>

Sikula György, az MSZMP Hajdú megyei első titkára: „Amit szeretnék a V. B. nevében javasolni: egyetértek azokkal a hozzászólásokkal, amelyek abból indulnak ki, hogy elsősorban a szervezeti, irányítási tevékenységet abból az alapállásból nézhetjük, hogy a feladatok növekednek. Ilyen feladat: közvetlen MÁV, vagy debreceni irányítás. A munka jellege, sokrétűsége döntheti el, hogy milyen irányítási keretben lehet a munkát végezni.”

Dr. Tar Imre összefoglalója (Szabolcs-Szatmár megye első titkára): „Indokolt a továbbfejlesztés olyan szempontból is, hogy a gazdasági irányítási rendszer, a párt és a társadalmi szervezet irányításának rendszere kerüljön közelebb egymáshoz.” A VI. ötéves tervben Záhonyt várossá fejlesztjük.<sup>190</sup>

„Záhony átrakóörzet a MÁV Debreceni Igazgatóság áruforgalmának 70%-át, míg a hálózat szállítási feladatának mintegy 15–18%-át végzi el, s az utóbbi várhatóan el fogja érni a 20–22%-ot is.”<sup>191</sup>

„A körzetben folyó munka volumennövekedést mutat: a) a napi kocsiforgalom 7-8 ezer nagyságrendűvé való felfutása várható, b) a foglalkoztatottak létszámának közel kétezer fővel való növekedése várható.

A beruházások során az elmúlt tíz évben több mint egy milliárd forint, értékű állóeszköz lépett üzembe.”<sup>192</sup>

<sup>188</sup> Szabolcs-Szatmár-Bereg Megyei Levéltár XXXV.31 20 ö.e.

<sup>189</sup> Ez nagy lépés előre a vasúti ranglétrán, Záhony vasútállomásból területileg kb. 85 km<sup>2</sup>-es területi szervezet lett, a területe megegyezik a későbbi üzemigazgatóság területével.

<sup>190</sup> A Szabolcs megyei vezetés ezzel a döntéssel kikényszerítette a MÁV szervezeti változását. A várossá nyilvánításhoz Záhony, Győröcske, Zsurk és Tizsaszentmárton településeket közös tanácsi működés alá vonták és így már területileg a helyi tanács nagyobb területen működne, mint a záhonyi vasútállomás. Ez presztízkérdés volt.

<sup>191</sup> Ez a döntő indok, amiért a debreceni igazgatóság minden eszközzel ragaszkodik Záhony átrakó állomáshoz. Ez a forgalom komoly prémiumokat is biztosított a vezetőknek.

<sup>192</sup> Záhony–Kisvárdai térsége regionális rendezési tervének kimunkálását megalapozó előtanulmány I. rész. VÁTI 1975. szeptember 17.



## 2.10. Az első komplex területfejlesztési terv Záhony térségére

Az MSZMP Politikai Bizottsága 1965. augusztus 31-én hozott határozatot Szabolcs-Szatmár megye fejlesztésére. A területfejlesztés politikai irányelveiről szóló 1006/1971. kormányhatározat elfogadását követően az ÉVM Területrendezési és Fejlesztési Főosztálya 1975. február 3-i 361/P. sz. ügyiratában a VÁTI-t bízta meg „a megyén belül gazdaságföldrajzi fekvéséből és közlekedés-földrajzi helyzetéből eredően jó adottságokkal rendelkező Záhony–Kisvárdai térsége regionális rendezési terv elkészítésével.”<sup>193</sup>

Az, hogy Záhony politikailag milyen kényes kérdés volt, jól mutatja, hogy tíz év kellett a politikai döntést követően az előtanulmány megkezdéséig. Tulajdonképpen már ebben az időben felmerül a záhonyi térség kiemelése a közigazgatási rendszerből és önálló zárt – közvetlen kormány irányítás alatt működő – gazdasági egységként való kezelése.

A Szabolcs-Szatmár Megyei Tanács V. B. 1975. szeptember 10-én Nyíregyházán értekezletet hívott össze, ahol az ágazati főhatóságok (MÉM, ÉVM, KPM, OVH), a Minisztertanács Tanácsi Hivatala, a megyei tanács, valamint a tervező intézet (VÁTI) képviselői leszögezték a készítendő tervvel kapcsolatos állásfoglalásukat. Ez egyben a terv tartalmi követelményeit is körvonalazza. A legfontosabb megállapítások a következők voltak:

- A térség komplex regionális terve nélkülözhetetlen, e nélkül a történelmi szükségszerűségként végbemenő fejlesztések, ipartelepítések spontán, az ágazatok egyéni elgondolásait, saját elképzeléseit tükröző folyamattá válnak.
- A tartalmi követelmények a tervvel szemben lényegében abban foglalhatók össze, hogy mind a termelő ágazatok fejlesztési koncepcióit, mind a termelő és nem termelő infrastruktúra arányos fejlesztését biztosítsa.
- A térség minden adottságát figyelembe vevő tervet kell készíteni, amely alkalmas az ágazati és a területi érdekek összehangolására.

A „minden adottság” figyelembevételének követelménye nem zárja ki a különleges adottságok megkülönböztetett kezelését – így a térség gazdaságföldrajzi fekvésének, közlekedés-földrajzi helyzetének, az ebből eredő konzekvenciáknak prioritást kell biztosítani. Ez a térség sajátos adottsága, amely indokolja Záhony kiemelt módon történő fejlesztését. Nem a meglévő adottságok rögzítéséről van szó, hanem az azt kiaknázó, nagytávra szóló jó terv készítéséről (Záhony–Kisvárdai regionális rendezési tervének...).

A fentiek a MÁV és a megyei vezetés közötti ellentétet fogalmazzák meg. A megye továbbra sem mondott le arról, hogy bele szóljon a záhonyi folyama-

<sup>193</sup> Záhony–Kisvárdai térsége regionális rendezési tervének kimunkálását megalapozó előtanulmány I. rész. VÁTI, 1975. szeptember 17.

tokba. A MÁV pedig továbbra is saját territóriumának tartotta Záhonyt és térségét az „Urbán-doktrína” alapján. A MÁV nem akarta feladni foglalkoztatási monopóliumát a térségben, míg a megye korlátozni akarta a MÁV egyeduralmát több más jellegű ipari beruházással, illetve Záhonyt be akarta illeszteni a megyei települések alá-fölérendeltségi rendszerébe. A részletes vitában jól körvonalazódnak a különböző álláspontok. A KPM a saját érdekeinek megfelelően valószínűsítette meg fejlesztéseit, így történhetett meg, hogy a Budapest–Miskolc–Záhony vasútvonalat előbb villamosították, mint a Nyíregyháza–Debrecen vonalat. (A miskolc–záhonyi vonal nem megy át Nyíregyháza vasútállomás területén, hanem a vasútállomás határánál kikerüli azt.) A záhonyi magasan képzett munkaerő-szükséglet kielégítéséhez magasabb életszínvonalat kellett biztosítani, mint a megye bármely más részén, és ezt meg is tették. A megye szorgalmazta, hogy több szállítási eszközre alapuló közlekedési-raktározási csomópont jöjjön létre Záhony térségében, ezért foglalkozott a vízi szállítás lehetőségeivel (Komoró hajóállomás Záhonytól 10 km) – ez a MÁV-nak nem volt érdeke. A KPM-nek nem volt érdeke az energiaipar fejlesztése a térségben, ugyanis az más tárcához tartozott.

A megye szorgalmazta volna:

- a térségben lebonyolódó áruforgalomra épülő ipari létesítmények anyagi és személyi feltételeinek biztosítását,
- a termelői infrastruktúra fejlesztését, az ipartelepítésre kijelölt területek műszaki felkészítését az ipar fogadására (ipari parkok létrehozása).

Ez a két pont szöges ellentétben állt a MÁV érdekeivel, sőt jelentősen csökkentette volna érdekérvényesítő erejét, mivel csak egy lett volna az egyenlők között. Az iparfejlesztés maga után vont volna az urbanizációs beruházásokat, a lakosság számának növekedését, a munkavállalók egyoldalú függőségének megszűnését.

A Záhony–Kisvárdai térségre elfogadott rendezési terv erősen korlátozta volna a MÁV szabadságát a különböző beruházások megvalósításában, már nem csak az átrakás igényeit kellett volna figyelembe venni, hanem a rendezési terv előírásait, és engedélyeztetni az illetékes tanácsi szervvel. A terv egyértelműen megfogalmazza, hogy Kisvárdai a középfokú központ, Záhony részleges középfokú központ, valamint megszüntetné – kormányhatározatra hivatkozva – a megyének legfájóbb problémáját: az 1006/1971. sz. kormányhatározat kimondta: olyan településhálózatot kell kialakítani, amely egymáshoz közelíti az azonos szerepkörű települések ellátási színvonalát. Tehát Záhony ellátási színvonala az alacsonyabb megyei átlag szintjére süllyedhetett volna. Záhony kiváltságos helyzete a megyén belül megszüntetett volna. (A záhonyi települési élelmiszerellátás a fővárosi szintet is meghaladta.)

A termelői beruházások tervezéséhez nem állt rendelkezésre megfelelő adatbázis. A termelői beruházások esetében: „A bejövő áruk mennyiségi és összetétel

béli alakulásának ismeretében javaslatot lehet tenni arra, hogy ezek közül melyekre alapozva lenne célszerű és gazdaságos a térség fejlődését előmozdítani” (Záhony–Kisvárdai térsége regionális rendezési tervének...). Ez az információ, amely 1948 óta nem áll rendelkezésre Záhonyban.

Ezt a problémát a vasutasok minden évben leírják. Miután a Záhonyba érkező áru ott csak addig tartózkodik, amíg átrakják – ebben az időben semmilyen rak-tározás nem folyik –, és az áruk fajtájának beérkezési összetétele, időpontja teljesen esetleges, sokszor csak akkor derül ki, amikor az áru átlép a határon, erre alapozni felelőtlenség.

A tervből az is kiderül, hogy a Kálnoki Kis Sándor (VÁTI igazgató) által vezetett tervekészítők valójában nem Záhonyt kívánták fejleszteni, hanem Záhony rovására Kisvárdát. (Záhony a „gyarmat”, Kisvárdai a „gyarmattartó”. Ez a megoldási elképzelés később is megfogalmazódott, de akkor Nyíregyháza a „gyarmattartó”).

„A Szovjetunióból bejövő nyersanyagra alapozva Kisvárdán nyílik lehetőség ipari bázis létrehozására, s itt a munkaerő-feltételek is egyelőre adottak. Így Záhony–Kisvárdai sajátos együttessé fejlődhet, amelynek Kisvárdai lenne a központja. Fejlődését szerepköre is megalapozza” (uo.). Ezt a programot sem az országos, sem a záhonyi MÁV-vezetés nem tudta elfogadni. A program elutasítása kivívta a máig tartó Kisvárdai–Záhonyi ellentétet. Kisvárdai vezetése mélyen megsértődött a visszautasításon.

A tervezéssel kapcsolatos tanácskozáson (1975. szeptember 10.) elhangzottak világosan megmutatták az ágazati és a területi érdekellentéteket. A megyei tanács álláspontja az volt, hogy: „A kiinduló forrásmunka a megyei település-hálózat-fejlesztési terv, amelyben egyértelműen meghatározott Záhony és Kisvárdai szerepköre. ... Az ipari termelés vonatkozásában elsődleges szerepe van a faipari ágazatnak” (uo.) a Tuzséron letelepített ERDÉRT vállalat, amely csak faipari alapfeldolgozást végezzen...

A megyei tanács osztályvezetőjének véleménye szerint: „A MÁV és a KPM részéről is lejárt már az az idő, hogy létesítményeit saját elképzelései szerint telepíti le. A készülő tervre alapozva szeretnék érvényesíteni a területi igénybe-vételi és használati díj alkalmazását... a túlzottan sok titkos ügykezelési eljárás megvizsgálását” (uo.).<sup>194</sup>

A Mezőgazdasági és Élelmezési Minisztérium álláspontja egyrészt az volt, hogy a tervezést pénzzel támogatni nem tudja, a vízi szállítással kapcsolatos tervezést 2000-nél előbb nem tartotta időszerűnek. Vagyis a vízi szállítás tervezése is csak 25 év múlva lett volna aktuális.<sup>195</sup>

<sup>194</sup> Az osztályvezető a későbbi megyei önkormányzat elnökhelyettese, majd elnöke dr. Zilahi József.

<sup>195</sup> A vízi szállítás tanulmánytervei a későbbiek folyamán elkészültek.

Az V. ötéves tervben a fagazdaság területén lényeges fejlesztés már nem lesz a megyében, a megkezdett fejlesztések, nagyberuházások 1977-ben befejeződnek. A bútóriparral kapcsolatos fejlesztés Mátészalkán történik, a kapcsolódó létesítmények és alapanyagot előállító üzemek Vásárosnaményban valósulnak meg. A Szovjetunióból nem jön több faanyag és új feldolgozókapacitás sem lesz, a meglévő kapacitás elegendő. Nem a tárca feladata a tervezés. Mivel a Szovjetunióból több vágóállat nem fog jönni, Záhonyban vágóhidat építeni sem időszerű (uo.).

A KPM mindezzel egyetértett, a vízi közlekedés megvalósítását szintén későbbi problémának vélte. Záhony kapcsolatát az M3-as autópályához az épülő dombrád–cigándi Tisza-hídon keresztül biztosította volna (uo.). Az M3-as eredeti nyomvonal terve a Budapest–Miskolc–Sátoraljaújhely–Csehszlovákia–Szovjetunió irány volt.

A Minisztertanács Tanácsi Hivatala szerint: „Látszólagos ellentmondás van a megyei párt-, a tanácsi vezetők és az ágazatok között a terv készítésével kapcsolatban... Jellemzője a mai tanácskozásnak, hogy ma még a záhony–kisvárdai térségnek a fejlesztésére nem fordítottunk elég gondot, most pedig vigyázunk, óvatoskodunk” (uo.).

A vitát lezáró megyei vezetés egyrészt megpróbálja megfenyegetni a tárcákat, másrészt elfogadja a KPM és a MÁV álláspontját: „Komoly gondot jelent a jövőben a munkaerőhelyzet és a lakossági ellátás. A munkaerőhelyzettel kapcsolatban nem akarjuk az ingázást mesterségesen csökkenteni, nincs ilyen célunk. (Záhony esetében több ezres lakótelep építése.) A mintegy 35 ezer szabolcsi munkás ingázásának megszüntetésével súlyos problémákat okoznánk az ipari termelés területén, összeomlana az összes fővárosi építőipari vállalat (uo.).

A Szabolcs-Szatmár Megyei Tanács úgy foglalt állást, hogy „Záhony térségére vonatkozóan – pontosan a tervvel összehangolt fejlesztéssel – a női munkaerőt lehet számításba venni. A térségben olyan ipart nem engedünk telepíteni, ami az átrakó munkaerő ellátottságát, igényét zavarja”.<sup>196</sup>

A terv 1979 áprilisában elkészült 2119/76. törzsszámon. Megvalósítására lépések nem történtek, mert a MÁV előbb lépett, mint a közigazgatás, és kiemelte Záhonyt a MÁV Debreceni Igazgatóság hatásköréből: 1980-ban önálló üzemigazgatóságként a MÁV Vezérgazgatóság közvetlen hatáskörébe vonta.

A Szabolcs-Szatmár megyei pártvezetés látva, hogy az ágazati érdekeken valószínűleg megbukik a megyei érdekérvényesítés, levette napirendről a záhonyi kérdést: „A végrehajtó bizottság elé terjesztendő napirendekre vonatkozóan olyan nagyszámú javaslat érkezett be, hogy valamennyinek a munkatervbe

<sup>196</sup> Szabolcs-Szatmár-Bereg Megyei Levéltár. A Szabolcs-Szatmár megyei Tanács V. B. jegyzőkönyvei. – Előterjesztés a Végrehajtó Bizottsághoz.

történő felvételére nincs lehetőség (a fel nem vett javaslatokat a melléklet tartalmazza).

A megyei tanács végrehajtó bizottsága 1976. évi munkatervéből kimaradt javaslatok: 44. Jelentés Záhony–Kisvárdai körzet fejlesztési rendezési terve előtanulmányi munkálatainak helyzetéről (MT. V. B. ÉKV. Osztály).<sup>197</sup> Az 1977. évi munkatervből már végérvényesen kimaradt az előterjesztés a Záhony–Kisvárdai térség fejlesztéséről.

A megyei vezetés okulva a térségfejlesztési terv bukásából változtatott korábbi álláspontján. Tudomásul vette, hogy Záhony vasutas település és felhasználva az országos vasúti vezetés érdekeit Záhony várossá válását, vagyis a település közigazgatási erősödését kezdte el felépíteni. Ez a terv már a helyi vasúti vezetők rokonszenvét is elnyerte, mert ez együtt járt a lakóterület szolgáltatásai színvonalának emelkedésével is. A helyzet sajátossága, hogy a település közszolgáltatási fejlesztésének költségeit döntő mértékben a vasút fedezte. 1978-ban újra beindulnak a beruházások Záhonyban, csak most jellemzően nem az átrakó, hanem Záhony település belterületén.

Az MSZMP megyei végrehajtó bizottsága azonnal megpróbált élni a lehetőséggel: „A végrehajtó bizottság célszerűnek tartja a záhonyi vasutas körzet és Záhony nagyközség távlati fejlesztési tervének kidolgozását. Felkéri a MÁV Vezérigazgatóságát, a megyei tanács végrehajtó bizottságát, hogy ennek kidolgozásában működjenek közre;

- A beruházások kivitelezésébe lehetőleg vonják be a megyei építőipari cégeket;
- A MÁV és a település vezetése közösen oldják meg a település közellátását;
- A MÁV oldja meg a dolgozók beszállítását.”

A határozat utolsó bekezdése jó példa a megye sikeres Záhony taktikájára: Pár évvel korábban a MÁV záhonyi vezetése kifogásolta, hogy Záhonyba nem lehet autóbusszal bejárni sem dolgozni, sem tanulni. A döntés végrehajtása során – a megyei döntésre hivatkozva – a záhonyi átrakóban jelentős közúti szállítási kapacitást alakítottak ki és közel 100 km-es körzetből szállították – menetrend szerint – nemcsak a vasutasokat, hanem a helyi lakosokat is. Ezzel komoly riválisává vált a MÁV a közúti személyszállítások területén is a VOLÁN vállalat helyi üzemeinek Záhony tágabb térségében, egyúttal levette a terhet is a megyei közúti személyszállítás válláról.

A kormány 1978. évi decemberi ülése kimondta végre, hogy Záhony vasúti átrakó és Záhony település kiemelt fontosságú. A döntés azonban nem járt automatikusan a költségek biztosításával is állami szinten, ezért a MÁV kénytelen volt belső forrásait átcsoportosítani más területekről. (Fejlesztések leállítása, el-

<sup>197</sup> Szabolcs-Szatmár-Bereg megyei Levéltár. XXXV.31. 1. fond II. csoport, 1978. 11 ö.e.

halasztása az ország más területein.) Mészáros Károly KMP-miniszterhelyettes, MÁV-vezérigazgató: Baranya megyétől veszünk el, hogy Záhonyt fejlesszük<sup>198</sup> (25. melléklet).

### **2.11. Az önálló MÁV Záhonyi Üzemigazgatóság megalakítása**

A szervezetenként önálló záhonyi átrakókörzet megalakulása újabb hatásköri, érdekérvényesítési problémákat okozott. A megyei vezetés nem egészen korrekt viselkedésével szemben a minisztérium akarata érvényesült, mégpedig a politikával szemben a szakmai érdek. Nem a javasolt személy emberi értékeivel volt gond, hanem szakmai ismereteivel. A megye által támogatott jelölt a Szovjetunióban politikai végzettséget szerzett, elsősorban pártpolitikus volt, míg a minisztérium jelöltje szovjet egyetemi vasúti szakképesítéssel rendelkezett.

„Dr. Tar Imre (MSZMP megyei első titkár): Pénzes elvtárssal (a megyei tanács elnöke) együtt beszéltünk Pullai elvtárssal (KPM-miniszter), ott mi Czidor elvtárs (MÁV záhonyi körzeti üzemfőnök) érdemeit elmondtuk, ennek ellenére ő azt kéri, hogy változás következzen be. Javaslom, hogy a végrehajtó bizottságunk ismerje el Czidor elvtárs eredményes tevékenységét, mert tudásának, lelkiismeretének megfelelően eredményesen vezette Záhony térség munkáját, ezt azok a magas kitüntetések is mutatják, amelyeket ő a tevékenysége alatt ért el. Ugyanakkor teljes bizalommal vagyunk Rigó Zoltán<sup>199</sup> elvtárs kinevezésével, természetesen segíteni kell neki, hogy ebben az új minőségében megfelelően tudjon dolgozni.”<sup>200</sup>

Ezt követően alakult ki záhonyi üzemigazgatóság beilleszkedése a megye szervezeti rendszerébe. A mindenkor MÁV-igazgató automatikusan tagja lett az MSZMP megyei végrehajtó bizottságának, egy főt a megyei tanács végrehajtó bizottságába is adott. A mindenkor KISZ-titkár pedig megválasztásával automatikusan tagja lett a KISZ Központi Bizottságának – a megyei küldöttektől függetlenül.

### **2.12. Záhony Üzemigazgatóság, a rendszerváltás előtti utolsó tíz év**

A következő tíz év Záhony életében a nyugodt, biztos fejlődés időszaka. A település lélekszáma folyamatosan emelkedett. Az urbanizációs szolgáltatások színvonala messze meghaladta a megyei átlagot, és az országban is egyedül állóvá

<sup>198</sup> Konkrétan a pécsi vasútállomás korszerűsítésének forrásait.

<sup>199</sup> A MÁV későbbi vezérigazgatója.

<sup>200</sup> Szabolcs-Szatmár-Bereg Megyei Levéltár, MSZMP megyei végrehajtó bizottsági jegyzőkönyvek, 1980. augusztus 22.

vált a kisebb települések között. Ez az az időszak, amikor Záhony területén a lakossági (nagyreszt üzemi lakótelep, vagy MÁV elsődleges vevőkijelölési joggal épült lakótelep) szolgáltatások változatosságának csak a fantázia szabott határt. (Engedély nélkül épült zárt tévélánc és üzemi tévéstúdió, köztéri szobor a hármaskörhöz stb.)

„Jó együttműködés alakul ki a Záhonyi Nagyközségi Tanács és az Üzemigazgatóság között. Ezt jelzik az utóbbi évek közös beruházásai: csatorna- és ivóvízhálózat bővítése, szennyvíztisztító telep és községi óvoda megépítése, MÁV kazántelep bővítése és a gőztávvezeték rekonstrukciója a lakásépítés lehetőségeinek biztosítása érdekében, valamint az úthálózat felújítása stb.”<sup>201</sup>

Borbély Károly tanácselnök (előző munkahelye MÁV Záhony, a későbbi megyei főjegyző): A község csak az utóbbi két évben tud a MÁV-nak partnere lenni a fejlesztésekben. A MÁV-nak köszönhetően Záhony ellátása kiemelkedő.

Rigó Zoltán<sup>202</sup> „A község kommunális helyzetével kapcsolatban elmondja, ha nincs más, aki beruházzon, a MÁV kényszerűségből fog, de ez nem a feladata.”<sup>203</sup>

1989. április 3-án Grósz Károly miniszterelnök a MÁV Záhonyi Üzemigazgatóság Vontatási Üzemcsarnokában várossá avatta Záhonyt.

Egy évre rá megtörtént a rendszerváltás, ami Záhonyra a vasút és a lakosság szempontjából is az összeomlást hozta. A negatív pálya fontosabb állomásai és változásai a következők voltak:

- A társközségek elszakadtak;
- A várost – nem hivatalosan – mint kiemelten fejlett települést kizárták a pályázatokból;
- Az alapfokú oktatás részben egy szükségépületben folyt. Ez nem a rendszerváltás következménye;
- Korábban az aktív lakosság közel 75%-a a vasútnál dolgozott, de az arány 30%-ra süllyedt (2023-ban 5%);
- Megkezdődött az üzemigazgatóság átalakítása, a forgalmi szolgálat visszakerült a MÁV Debreceni Igazgatóságához, a vasúti átrakó Záhony-Port néven,<sup>204</sup> amely a MÁV szervezetéhez tartozik;
- 1990-ben a lakosság lélekszáma 5040 fő, 2005-ben 4700 fő körül volt. Záhony utolsó becsült népessége 4468 fő (2019. évben). Népsűrűsége 645

<sup>201</sup> MSZMP Szabolcs-Szatmár Megyei Végrehajtó Bizottsága, 1984. február 16. vb jkv.

<sup>202</sup> Záhonyi Üzemigazgatóság első igazgatója, a MÁV Budapesti Igazgatóság igazgatója, a MÁV Vezérigazgatója, a MÁV bécsi képviselőjének vezetője.

<sup>203</sup> MSZMP Szabolcs-Szatmár Megyei Bizottság XXXV. 74. 1985. február 9-i pártértekezlet jegyzőkönyve.

<sup>204</sup> Záhony-Port Zrt. magyarországi vállalat, székhelye: Záhony. A cég főtevékenysége: Egyéb Idegenforgalomi, Szállítványozási és Logisztikai tevékenység. A vállalat 2006. augusztus 31.-ben alakult. Az alkalmazottak száma jelenleg: 305 (2022). A Záhonyi Üzemigazgatóság aktív létszáma az 1980-as évek végén 7200 fő.

fő/km<sup>2</sup>. Lakások száma 1815, a népességet figyelembe véve, ez 2,5 fő per lakás. Záhony lakossága 3973 fő a KSH adatai szerint 2023-ban. 21%-os népességcsökkenés.

- Elsőként a képzett vezetők, értelmiségiek hagyták el a várost, majd követték őket a középfokú végzettségűek, jelenleg már a végzettség nélküliek költöznek el. Mivel a lakásokat nem lehet eladni, ezért a lakásokban otthagyják a berendezést, és albérletekbe költöznek Debrecenbe, Budapestre;
- A magyar–szovjet gazdasági kapcsolatok alakulása előre látható volt, ugyanakkor a helyi vasúti vezetők nem készültek fel a változásra. Úgy gondolták, Magyarország alapvető érdeke a Szovjetunióval a jó gazdasági viszony fenntartása. Nem számoltak a politikai indítékokkal;
- 1991-ben a város vezetése elindított egy programot, amely megvalósulása esetén már a város segítette volna a vasutat, azonban ez a program, mint minden olyan kísérlet, amelyben a város kilépett volna az alárendelt szerepből – végérvényesen vagy időlegesen – elbukott.

### **3. Záhony a vasúti átrakó rendszerváltást követően, 1990–2010**

Záhony logisztikai helyzetének alakulásában a vasút mellé a rendszerváltás után a közút is felzárkózott. A közlekedéspolitika alapvető álláspontja a rendszerváltást követően az volt, hogy Záhonyt a kommunista rendszer hozta létre. Ez nem felelt meg a valóságnak. (Magyar Országos Levéltár, XIX-J-1-j SZU TÜK. 59/b. Jegyzőkönyvek összekötő megbeszélésekről 1945. VIII. 16-1946 I. 23. 135. oldal.) Olyan vélemény is elhangzott Záhonnyal kapcsolatos megbeszélésen, hogy Záhony ideológiai kérdés.

A vasút bizonytalan jövője előtérbe helyezte a közúti szállítást. Katasztrofális állapotok alakultak ki a határhoz vezető 4-es számú főúton (18a–c ábra). Záhonyt több esetben csak földutakon, szántáson, vagy egyéb mellékúton lehetett megközelíteni.

A lengyel üzletelők (csencselők) Záhonyban több száz fős piacot hoztak létre a határátkelő mellett. A kamionok, az üzletelők „rémuralmat” alakítottak ki. A főúton hazatérő záhonyiakról azt gondolták, hogy ki akarják kerülni a határátkelésre várakozó sort. A személygépkocsikat leszorították az útról, gyakran megrongálták azokat. Ugyanez a helyzet alakult ki a csapi oldalon is.<sup>205</sup> Több esetben 15–20 km-es kamionsor várakozott a főúton átkelésre, adott esetben

<sup>205</sup> Csapról hazafelé jövet délután 16.00-kor beálltam a határátkelésre váró sorba és az 5 km-es sort meg is tettem másnap reggel 7.00 óráig.



több napig.<sup>206</sup> Mindenfajta közellátás nélkül mind a két oldalon. Záhony településnek az ellátásra sem eszköze, sem forrása, sem jogköre nem volt. Csapnak sem. Az országos politika szerint pedig semmi probléma nem volt a határátkelésnél.



*18a-c ábra: A 4-es főút Záhonynál*  
A fényképeket helyi lakosok készítették

<sup>206</sup> A tél beálltával Záhonyban gyakori a  $-15\text{ °C}$ , a helyi vöröskereszt női aktivistái forró teát vittek ki éjszaka a várakozó lengyel és más nemzetiségű kamionsofőröknek. A gyors rendőri beavatkozásnak köszönhetően tragédia nélkül hazatérhettek.



Amikor a magyar autópálya-hálózat fejlesztése napirendre került, élénk viták bontakoztak ki az úthálózat nyomvonaláról. 1985–1990 között az M3-as autópálya nyomvonal tervezete a VÁTI tervei alapján Budapest–Füzesabony–Mezőkövesd–Tokaj<sup>207</sup> Tiszai átkelés/híd Nagyhalász–Kisvárdra irány volt, Kisvárdánál bekötve az M 4-es útba, amely tovább szélesíthető 2x2 sávra. (Miskolc pozícióba hozása Nyíregyháza és Debrecen rovására.) A nyomvonal megváltoztatását az ún. Déli-autópálya szervezése váltotta ki.

A Déli-autópálya nyomvonala: Rábafüzes–Zalaegerszeg–Pécs–Szeged–Debrecen–Nyíregyháza–ukrán határ, a nyugati, a déli és a keleti országhatárral párhuzamosan haladva érte volna el a szovjet (ukrán) határt. (1990-ben még nem volt teljesen tiszta a koncesszióban építhető beruházások jogi megvalósítása.) A Déli-autópálya a Co-Nexus Rt. és az önkormányzatok közös beruházása lett volna (Fleischer, 1993). Minden önkormányzattól a földterületeket kérték, Záhony önkormányzata nem volt hajlandó ingyen földterületet biztosítani a beruházás számára, ezért a beruházást szervezők új határátkelő-pontot kerestek, így került a képbe a határ menti Barabás település. Záhony álláspontja miatt a részvénytársaság vezetői a megyében a kisebb beregi településeket keresték meg, illetve országgyűlési képviselőkkel tárgyaltak az autópálya nyomvonaláról. Előterbe kerültek a mikro-érdekek és az egyéni haszonszerzés is. Az akkori megyei vezetés és M. Szűcs Sándor országgyűlési képviselő (időközben elhalálozott), valamint társai a Beregi Tájvédelmi Körzeten keresztül javasolták és erőltették a Déli-autópálya nyomvonalának kijelölését. Miután a szomszédos kárpátaljai vezetőkkel is folytattak informális tárgyalásokat, megerősödött a tájvédelmi körzeten átvezető Déli-autópálya nyomvonala, majd a földek felvásárlásába kezdtek ezeken a területeken a határon innen és túl. Természetesen semmilyen írásos megállapodás országos, régiós vagy megyei szinten nem történt.<sup>208</sup>

A közlekedési tárca veszélyben érezte az M3-as beruházás megtérülését, és ezért a tervezett M3-as autópálya nyomvonalát megváltoztatta, és olyan határmetszési pontot keresett, amely kizárja a Déli-autópályát a közvetlen Ukrajna felé menő forgalomból. Azzal, hogy az M3-as autópálya délről megkerüli Nyíregyházát és a megye földrajzi közepén halad a határig, gyakorlatilag arra kényszeríti a Déli-autópálya szervezőit, hogy vagy az M3-assal párhuzamosan haladva érik el a határt, kiszorítva a főirányból vagy Nyíregyházánál bekötnek az M3-as autópálya nyomvonalába és a magyarországi utolsó szakaszon már nem a Déli Autópálya Rt. szedi a hasznokat (Közlekedési és Vízügyi Minisztérium Tájékoztató 2001).

<sup>207</sup> Egy terv szerint ezt követően a Tisza jobb partján, Csehszlovákián keresztül érte volna el a Szovjetuniót.

<sup>208</sup> Az M3 autópálya nyomvonal-kijelölésének rövid története. Kiút Térségfejlesztő Egyesület, Záhony, 2004. 10. 01.

Az autópálya-vita Záhonynak jelentős hátrányokat okozott. Nagyon sok, főleg nyugat-európai beruházó inkább kivárt és hezitál a mai napig, vagy Ukrajnában valósítja meg beruházásait olyan településeken (Csap, Munkács), ahol biztos, hogy a vasúti közlekedés és az autópálya metszi egymást. A tervek szerint a szlovák–ukrán autópálya és vasútvonal párhuzamosan halad egymás mellett a szlovák–ukrán határon.

Szabolcs-Szatmár-Bereg megye akkori önkormányzati vezetői hamar megértették, hogy az autópálya határátmeneti pontja egyáltalán nem mindegy a megye fejlődése szempontjából, hiszen egy barabási átmenet teljesen tönkre teheti a záhonyi átrakót és térségét, de a megye gazdasági fejlődését is korlátozhatja. Ezért levélben fordultak a környezetvédelmi és területfejlesztési miniszterhez. Mátészalka, Vásárosnamény, Fehérgyarmat, Csenger, Nyírbátor, Záhony polgármestere és a megyei közgyűlés elnöke azt kérte, hogy az autópálya esetében „villa-megoldást” alkalmazzák, hogy Záhony, valamint Barabás egyenrangú autópálya határátmeneti pont legyen.<sup>209</sup>

A levél meglehetősen goromba és váratlan hatást váltott ki a tárcák vezetőiből. Lássuk a válaszok lényegét:

- Belügyminisztérium: „Megértve az önök gondjait és térségük fejlesztése iránt érzett felelősségüket, kérem, hogy a Nagyvarsány–Barabás nyomvonal irányába tett lépéseket erősítsék, nehogy esetleges további szempontok, érdekek meghiúsítsák az egész megye kelet–nyugati összeköttetését.”<sup>210</sup>
- Közlekedési Minisztérium: „A megküldött és közösen aláírt levelükben alternatív változatként az M3 részeként – egy Vásárosnamény–Záhony irány szerepeltetését javasolják. Ez az autópálya-nyomvonal valójában nem alternatíva, mivel az ukrán fél egyetértésével, fogadókészségével nem találkozik.”<sup>211</sup> Ez az elképzelés gazdasági oldalról sem megalapozott. Félő, hogy a szóban lévő „alternatív” vonalváltozat olyan felesleges

<sup>209</sup> Keresztes K. Sándor környezetvédelmi és területfejlesztési miniszterhez írt levél. Nyíregyháza, 1992. október 12. Aláírók: a megyei közgyűlés elnöke, Csenger, Fehérgyarmat, Mátészalka, Nyírbátor, Vásárosnamény és Záhony polgármestere. (A villa alakzatú megoldás lényege, hogy az autópálya vonalvezetése Vásárosnaménynál elágazik és a két ág Barabásnál, illetve Záhonynál éri el az ukrán határt, így a teherforgalom és a személyforgalom elválasztható egymástól. Hasonló megoldást alkalmaztak például a német–osztrák határon is.)

<sup>210</sup> A Belügyminisztérium Településfejlesztési és Kommunális Főosztály vezetője, Loydl Tamás, 1992. október 29. 302-1385/1992.

<sup>211</sup> Ez az állítás nem felel meg a valóságnak. Kárpátalja vezetői írásban kérték a záhony–csapi átmenet megvalósítását. Az Országos Területfejlesztési Tervben is mind a két átmenet szerepelt. „A Kárpátaljai Állami Közigazgatás támogatja az V. Európai Közlekedési Folyosó Záhony–Csap fejlesztésének alternatív tervezetét, mivel az racionálisabb és gazdaságosabb, mint a Barabás–Koszinó terv – állapította meg az állami közigazgatási hivatal vezetője. 00/UA-60077/2000 OFP.

nyomvonalviták forrásává válna, amely a tényleges kibontakozást hátráltatva, a térség valós érdekeit veszélyeztetné.”<sup>212</sup>

- Környezetvédelmi és területfejlesztési miniszter: „Az M3-as autópálya Vásárosnamény–Záhony irányú szakaszra tett javaslatuk összhangban van a megyére készített területfejlesztési koncepcióval... Nyilvánvaló, hogy természetvédelmi szempontból is kedvezőbb volna a Záhony térségi átvezetés... támogatom az önök javaslatát.”<sup>213</sup>
- A magyar államigazgatási szerveknél is a tervezett autópálya határátméleti pontjáról szóló szerződés aláírásáig tartott a vita. A magyar kormányzati szerv, a Terület- és Regionális Fejlesztési Hivatal belső levelezése 2004. szeptember 20-án: „A tárgy szerinti autópálya határmetszés pontjának meghatározása érdekében tartott magyar–ukrán nemzetközi tárgyaláson (március 25-én) a Hivatal képviselőjében én voltam jelen. A megbeszélésen a barabási kivezetést támogattam, mert látszott, hogy az ukrán fél részéről fogadókészség ebben az irányban volt meg, és mert a korábbi VÁTI hatásvizsgálatok (amikre nem szoktak hivatkozni a barabási változat ellenzői) e változatot hozták ki valamivel előnyösebbnek. (Ezért is van villa-megoldás az OTrT-ben.) Utóbb kiment a házból – tudomásom szerint Bajor úr kezdeményezésére – Galambos úr aláírásával egy olyan levél, amely az általam képviseltekkel szemben a záhonyi kivezetés mellett foglalt állást és a nemzetközi egyezmény tervezetének átdolgozását kérte. ... Ezen előzmények után nem látom szükségesnek, hogy a most kiküldendő állásfoglalás ügyében velem egyeztetés történjen (Tompai Géza főosztályvezető).” Galambos Károly elnökhelyettes válasza a levélre: „Számomra elfogadhatatlan ez a hozzáállás. 1. Tompai úr ebben a jelentős kérdésben nem tudom, hogy a Hivatalból kivel konzultált... 3. Szakmailag várom Tompai úr állásfoglalását abban, hogy ha az OTrT a villa-megoldást preferálja, akkor az ukránokkal való tárgyalás során miért csak a barabási kivezetés merült fel...”<sup>214</sup> Végül is sikerült kikényszeríteni, hogy a magyar–ukrán szerződésbe a záhony–csapi átmenet bekerüljön, igaz nem autópálya, csak autóút formájában, de elsőbbségi megvalósítással, és az ukrán fél aláírta, hogy a két határkereszteződés egyenrangú.<sup>215</sup>

<sup>212</sup> Közlekedési, Hírközlési és Vízügyi Minisztérium helyettes államtitkára, Kálnoki Kis Sándor, 161426/1992.

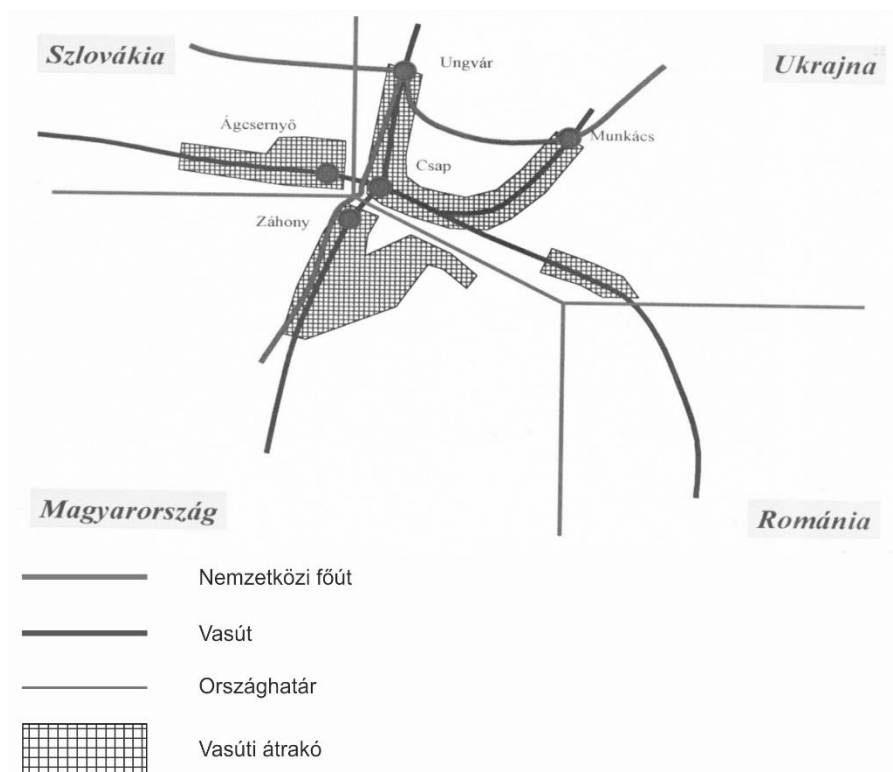
<sup>213</sup> Környezetvédelmi és területfejlesztési miniszter, Keresztes K. Sándor, M-754-6/92.

<sup>214</sup> Nyikos Györgyi dr. 2004. szeptember 20. 8:46. Címzett: Bajor Tibor. Tárgy: FW: Közigazgatási és Jogi Főosztály Magyar Terület- és Regionális Fejlesztési Hivatal.

<sup>215</sup> III-3TK/95/1/2005. Gazdasági és közlekedési miniszter.

Záhony elkerülése az autópálya nyomvonalával teljes egészében ukrán és csehszlovák érdeket szolgál és Magyarország számára felmérhetetlen károkkal jár. A jelenlegi állapot szerint Záhonytól együtt lépi át a határt a vasút és a főút, így Záhony alkalmas több közlekedési ágat összefogó nemzetközi logisztikai központ megvalósítására. (Multimodális logisztikai központ.) Az ágazati minisztérium minden ilyen fejlesztési tervet elutasított, illetve a megyei vezetés Záhony közvetlen környezetében ugyanezt tette (19. ábra).

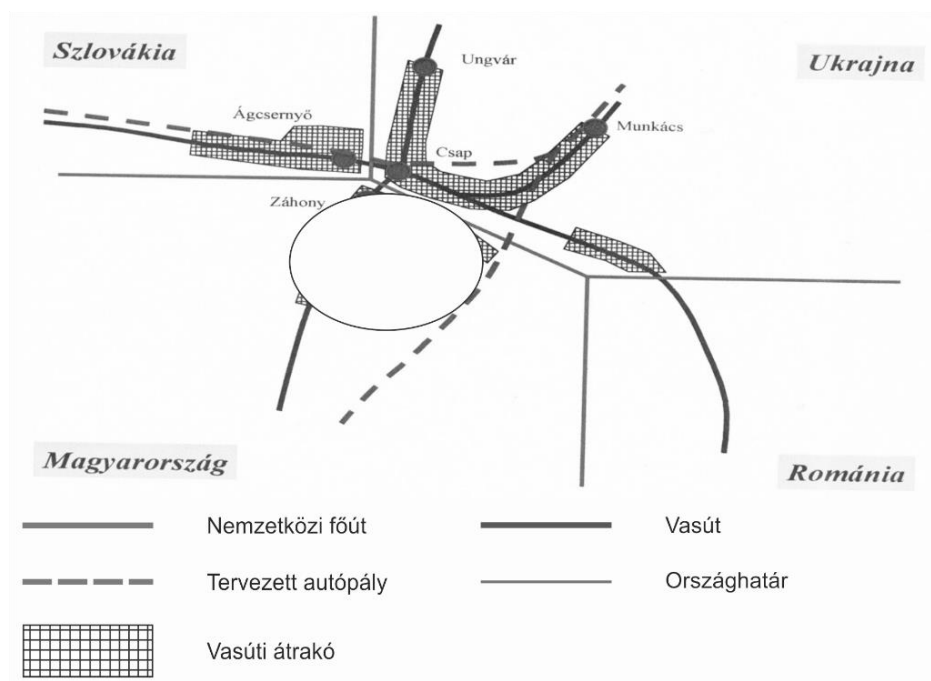
Ha az ukrájnainak tartott álláspont szerint valósul meg az autópálya nyomvonal, akkor a nemzetközi vasúti és közúti fővonal Munkácsnál találkozik (repülőtérrel megerősítve) úgy, hogy az V-ös nemzetközi korridor Ágcsernyőt és Csapot közvetlenül érinti a vasútvonallal együtt, Záhonyt viszont elkerüli. Így Záhony, mint nemzetközi logisztikai központ elveszti létjogosultságát, és Csap megerősödik.



19. ábra: A magyar–ukrán–szlovák határ közlekedési rendje, jelen állapot  
 Forrás: Bajor Tibor, 2022.

A nyomvonalvita az autópálya megvalósításáról szóló kétoldalú szerződés aláírásáig tart. Amíg az ukrainainak tartott fél belátta, hogy egyoldalú előnyöket akar (Záhony kárára) és változtatott álláspontján, addig a magyar államigazgatásban dolgozó „szakértők”, valamint néhány Szabolcs-Szatmár-Bereg megyei politikai vezető az utolsó pillanatig ragaszkodtak a Záhonyt elkerülő nyomvonalhoz.

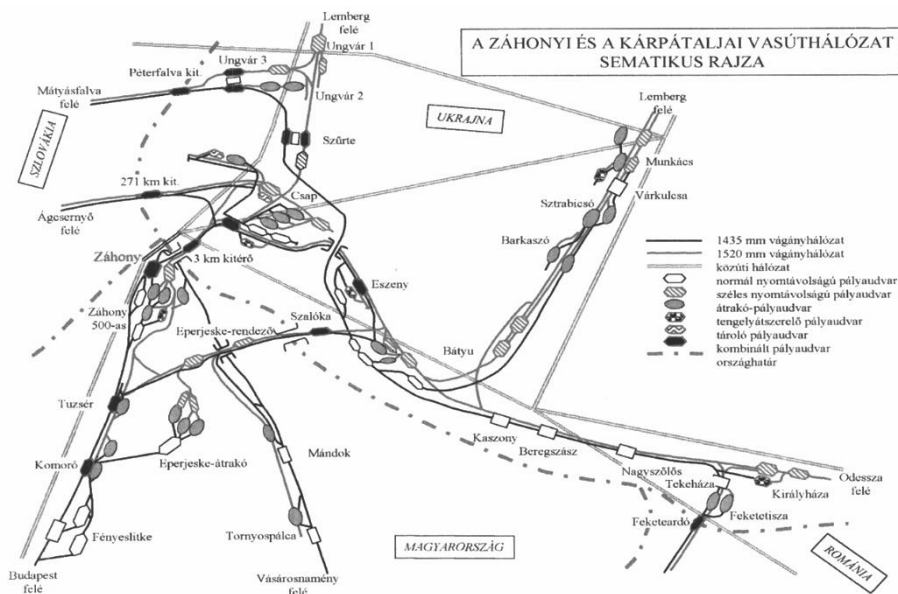
„A Kárpátaljai Állami Közigazgatás támogatja az V. Európai Közlekedési Folyosó Záhony–Csap fejlesztésének alternatív tervezetét, mivel az racionálisabb és gazdaságosabb, mint a Barabás–Koszinó terv” – állapította meg az állami közigazgatási hivatal vezetője<sup>216</sup> (20–21. ábra).



20. ábra: A tervezett autópálya nyomvonala az átrakók térségében a barabási határátmenet következménye

*Forrás: Bajor Tibor, 2022.*

<sup>216</sup> 00/UA-60077/2000 OFP dokumentum MNL Szabolcs-Szatmár-Bereg Megyei Levéltár Bajor Tibor gyűjtemény.



21. ábra: A záhonyi és a kárpátaljai átrakókörzet

Forrás: MÁV Záhony Üzemigazgatóság.

### 3.1. A PHARE kísérleti kistérségi fejlesztési program

Az 1993–94-es PHARE kísérleti program nem volt jelentős hatással a határ menti együttműködésre, elsősorban nem a helyiek miatt. A helyi önkormányzatok és a vállalkozók élni akartak a lehetőségekkel. Több programot kidolgoztak a térség fejlesztésére, ám a „lelkesedést” a területfejlesztési törvény előkészítése során alaposan lehűtötték és az önkormányzatot véglegesen megszüntette az illetékes minisztérium. A területfejlesztési törvényben a politika sikeresen megszüntette a rendszerváltás egyik nagy eredményét és újra a települések nyakába akasztotta a megyét a megyei fejlesztési tanács létrehozásával, amelyben a megyeszékhely város és a megyei önkormányzat vezetése a pénzügyi-fejlesztési források feletti rendelkezéssel minden egyedi programot megszüntetett.

A rendszerváltást követően az ukrán–magyar határszakaszon egyetlen nemzetközi támogatással megvalósult beruházás történt. A PHARE–TACIS program keretében Szentpéterváron jóváhagyott Záhony–Csap határátkelő korszerűsítése és a hozzá tartozó Tisza-híd megépítése, 1996–97-ben. A magyar közlekedési minisztérium döntése alapján – a kifejezett ukrán kérés ellenére – nem épült új



híd (a fedezet biztosítva volt), csak a régi hidat bővítették.<sup>217</sup> A Tisza-híd „korszerűsítése” precíz, minőségi munkának semmilyen formában sem felelt meg.<sup>218</sup> A magyar vezetés mindenáron el akarta kerülni a PHARE–TACIS pénzek felhasználását Záhonynál. A megroggyant hidat megerősítették és két oldalt egy-egy új forgalmi oldallal bővítették és végig csak a híd felújításáról, bővítéséről volt szó, de új határátkelő és vámterület építéséről nem. (A támogatás szerint ezt kellett volna építeni.) Amennyiben Záhony és Csap között nemzetközi támogatással korszerű új híd épült volna, abban az esetben a barabási autópálya átmenet a továbbiakban tarthatatlanná vált volna.<sup>219</sup>

### 3.2. A TEN-hálózat lehetséges hatásai Magyarországra

Az Európai Unió által kialakított közlekedési hálózat (TINA-hálózat) alapján a kelet-nyugati forgalomban érintett közlekedési folyosók:

- II. folyosó: Berlin–Varsó–Moszkva.
- III. folyosó: Berlin–Katowice–Kijev.
- IV. folyosó: Berlin/Nürnberg–Prága–Pozsony/Bécs–Budapest–Konstanca/Szaloniki/Isztambul.
- V/a. folyosó: Pozsony–Kassa–Uzsgorod/Ungvár.
- V. folyosó: Trieszt/Fiume/Ploče–Budapest–Záhony–Uzsgorod/Ungvár–Kijev.
- VI. folyosó: Gdańsk–Katowice–Zilina/Zsolna.
- X. folyosó: Salzburg–Ljubljana–Zágráb–(Maribor–Graz)–Belgrád–(Budapest)–Niš–Skopje–Veles–Thesszaloniki.

A X. folyosó útvonal lehetőséget biztosít Magyarország északnyugat–délkelet irányban történő kikerülésére. A X/a ág Zágráb–Maribor–Graz útvonal lehetőséget biztosít a IV. korridor használatával az V. korridor kikerülésére Ausztrián keresztül (Graz–Bécs 150 km, E 59, A2 autópályán, vagy a Bécs–Graz–Maribor vasúti fővonalon). (Záhonyból Olaszország irányába jelentős mértékben Szentgotthárdon át Graz felé közlekednek a szerelvények.)

Jelenleg is egyeztetések zajlanak az érintett országok Baltikum–Lengyelország–Szlovákia–Ausztria–Szlovénia–Horvátország között egy, a Baltikumot az Adriával összekötő európai közlekedési folyosó elfogadtatásáról.<sup>220</sup> A

<sup>217</sup> Mapping of actors involved in trans and crossborder cooperation between Hungary and Ukraina Centre for Regional Studies, HAS Pécs.

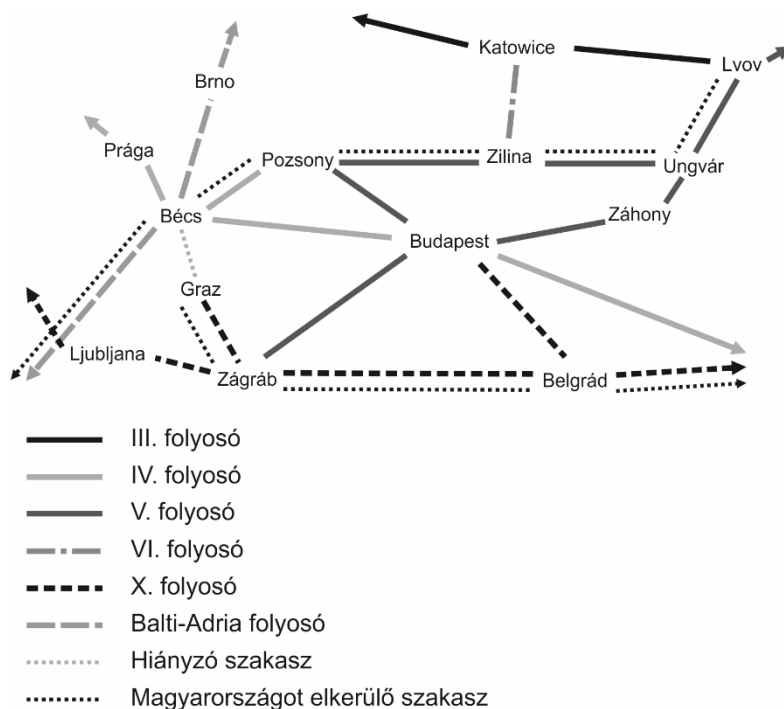
<sup>218</sup> MNL Szabolcs-Szatmár-Bereg Megyei Levéltár, Bajor Tibor gyűjtemény.

<sup>219</sup> 1993-ban a magyar kormányzat részéről megjelent a médiában egy olyan tájékoztatás, hogy azért kell az M3-as autópályát Barabás felé építeni, hogy a Kárpátalján egy tömbben élő magyar nemzetiségű embereket bekapcsolják a magyar mindennapi életbe.

<sup>220</sup> MNL Szabolcs-Szatmár-Bereg megyei Levéltár, Bajor Tibor gyűjtemény.

Katowice–Žilina és a Bécs–Graz közötti szakaszt kell elfogadtatni a TEN részeként. A valóságban a Baltikum és az Adria közötti összeköttetés, már most is közlekedési folyosóként működik. (Régiók Bizottsága vélemény – Az Európai Bizottság 2001. évi közlekedéspolitikai fehér könyvének félidei felülvizsgálata 2007/C 146/13.) 2006. október 12-én szándéknyilatkozatot írtak alá a BAC Balti-Adria folyosó létesítéséről a lengyel, a cseh, a szlovák, az osztrák és az olasz közlekedési miniszterek. A közlekedési folyosó a No. 23. (884/2004 EK határozat) által támogatott kiemelt európai fejlesztési projekt. A folyosó nyomvonal: Gdańsk–Warsaw–Brno–Bécs/Pozsony–Venezia–Bologna–Ravenna. A Dél-Európa–Oroszország forgalmat, már Horvátország előtt eltéríti Ausztria irányába, vagyis kikerülnek Magyarországot.

Magyarország a hálózatban kikerülhető és lengyel–ukrajnai kezdeményezésre ki is kerülnek<sup>221</sup> (22. ábra).



22. ábra: A TEN-hálózat Közép-Kelet-Európában

<sup>221</sup> A nemzetközi szállítási folyosóktól eltérő lengyel–ukrán együttműködés a Linia Hutnicza Szerokotorowa Kft. (továbbiakban LHS).

### 3.3. A vasútvonalak lehetőségei

Lengyelországban több száz kilométeres széles (orosz) nyomtávú vasútvonal található. Ezekon a vasúti vonalakon a szállítás és az áruakomány manipulálása egy kézben van. A lengyel vezetés a logisztikai egységeket nem darabolta fel kisebb részekre, ezért ebben az országban a kelet–nyugati forgalom és átrakás az országhatártól távolabb – főként – tematikus átrakó bázisokon történik. A forgalom azonban még így is jelentősen ki van szolgáltatva Belorussziának. A kialakított, illetve kialakításra kerülő hálózat alapján Magyarország versenytársai a tranzitszállítások területén Belorusszia, Lengyelország, Szlovákia és Ausztria.

A Linia Hutnicza Szerokotorowa Kft. társaságot 2000 decemberében alapították. Speciális tevékenysége az ukrán határ és Katowice közötti vasúti hálózat működtetése, az átrakás és tengelyátszerelés végzése, a vasúti határforgalom lebonyolítása. Feladatai többek között:

- a széles nyomtávolságú áru fuvarozás lebonyolítása,
- átrakás, átfejtés, tengelyátszerelés,
- átrakóhelyek forgalmi kiszolgálása,
- raktár és vámraktár üzemeltetése.

A vasúti társaság állami alapítású, és alapításakor a vontatójárművek (mozdonnyok), vasúti kocsik, gépek és egyéb berendezések a társaság tulajdonába kerültek apportként. A társaság önálló üzletszabályzattal és meghirdetett tarifákkal rendelkezik, működése független a lengyel államvasutak áru fuvarozási társaságtól.

Alapvető fuvarozási feladata a kohászati alapanyagok szállítása a katowicei kohászati művek részére. Ugyanakkor a fejlesztési folyamatokból megállapítható, hogy hosszú távú célja a lengyel–ukrán, és ezzel együtt a nemzetközi szállítások megszerzése. A vállalat megalapítását követően olaj- és gázlefejtő is épült, nagymértékben fejlesztették a vasúti pálya terhelhetőségét. (Katowicéből Szlovákián keresztül csatlakoznak a szállítások az V. számú korridorhoz, kikerülve Belorussziát és Magyarországot. Lengyelország az állami vasút (PKP) strukturális átalakítása során a nagy kiterjedésű széles nyomtávolságú hálózatot és az azon folytatott tevékenységeket önálló gazdasági társaságba szervezte. A kialakított rendszer teljes egészében EU-konform.

Az összehangolt ukrán–lengyel–szlovák–osztrák közlekedéspolitikát jellemzően mutatja be a Jávorovi Különleges Gazdasági Övezet tájékoztató füzetében közzétett térkép. A nemzetközi szállítási útvonalból Magyarországot teljes egészében kihagyják és ezt követően is kihagyják minden kiadványból (23. ábra).



23. ábra: A nemzetközi közlekedési folyosók  
 Forrás: Jávorovi Különleges Gazdasági Övezet információs kiadványa.

Lengyelországban több száz kilométer széles nyomtávú vasútvonal van. Szlovákiában Kassáig kiépült a széles nyomtávú vasút. Magyarországon tervezték, de nem valósult meg.<sup>222</sup> A széles nyomtávú vasútvonal kiépítése gazdasági okok miatt nem valósult meg Magyarországon. Politikailag sem nagyon szorgalmazta a magyar gazdasági vezetés.

*A vasúti átrakóhoz köthető fejlesztési tervek*

A terveket két jól körülhatárolható csoportra oszthatjuk:

1. A MÁV-hoz tartozó beruházások tervezése.
2. Az átrakásra épülő, de a MÁV szervezetétől független beruházások tervezése.

A korábbi gyökerekre építve a térség legtöbb vállalkozása jelenleg is a MÁV vasúti átrakóhoz, illetve a szállításhoz, logisztikához köthető gazdasági tevékenységet folytat. A négy 300 főnél többet foglalkoztató vállalkozás már a vállalkozási övezet megalapítása előtt is a térségben működött.

Új vállalatként alakultak:

- a) az EUOKAPU Kft. 1,2 milliárd forintos beruházással jött létre Záhony/Tiszabezdéd határán, közvetlenül a 4-es számú főút mentén, s a közúti és vasúti szállítást segítő szolgáltatást végez. (Állandó és kíméletlen politikai támadások között.) Tevékenysége jelentősen lecsökkent. A Kamionterminál a 4-es főút mellett létesült. (Amennyiben a Phare–Taxis program keretében megvalósul az új Tisza-híd és határállomás, akkor nincs létjogosultsága a terminálnak.)
- b) A Lada Trans Kft. egy nagy múltú autószállítással foglalkozó vállalkozás. A cég hét kilométerre található az ukrán–magyar határtól. A Lada Trans Kft. 1996-ban alakult azzal a céllal, hogy az Orosz Föderációban legyártott Lada gépkocsikat eljuttassa Európa országaiba. A Lada gépkocsik jelentős részét elvámolták Magyarországon, majd visszaszállították az autókat Oroszországba, ahol így már más gazdasági feltételekkel lehetett értékesíteni azokat.
- c) Jellemző, hogy termelő vállalat nem érkezett Záhonyba.
- d) Vasúti átrakásra épülő vállalkozás: Transit Group Logisztikai Központ  
Célcsoportok:
  - Transit-Railway Zrt. 4625 Záhony, Rákóczi út 16. Vezérigazgató: Dr. Szabó Ferenc.
  - Transit-Speed Kft. 4625 Záhony, Rákóczi út 16. Ügyvezető igazgató: ifj. Szabó Ferenc.
  - World-Transit Kft. 4644 Mándok, Jókai út 16. Ügyvezető igazgató: Szabó István.

<sup>222</sup> HU-MNL-OL-XIX-A-90-c NGKB titkárság, 1955-1988 51. doboz.

Tulajdonviszony: 100%-os családi tulajdon.

Elhelyezkedés: 4-es számú főút komorói leágazása, 7 km távolságra a Záhony–ukrán határ menti átrakókörtől. Összterület: 40 ha.

Intermodális szolgáltatások: a beérkező áruk vasúti és közúti disztribúciója normál és széles nyomtávú vasúti szerelvények közvetlen fogadása.

Országos és nemzetközi vasúti összeköttetés: széles és normál nyomtávú sínpárokából álló belső ipari vasúti hálózat, a MÁV és az ukrán vasutak irányvonalaihoz való csatlakozás lehetősége mellett.

*A MÁV helyi és országos vezetése alatt tárgyalt programok*<sup>223</sup>

- A MÁVTI korábban közölte, hogy a FÁK kelet-nyugati import-tranzit áruforgalom 49%-a lengyel, 21%-a a szlovák és 25%-a a magyar határszakaszon megy keresztül. A kétezres években ez az arány Záhony szemszögéből tovább romlott, jelentős áruforgalom terelődött a szlovák átmenetre, aminek egyik okaként a ZSR kései privatizációja is megnevezhető, amivel, mint állami vasúttársaság, nem nyereség, hanem bevétel orientáltsága révén lehetősége volt a költségektől függetlenül olyan tarifapolitika kialakítására, ami nemzetközi összehasonlításban is kedvező, ezért az olasz–osztrák áruáramlatokat sikerült átterelni a MÁV vonalairól. Ehhez hozzájárul az is, hogy szlovák vonalon szabadon futhatnak azok a korszerű, nagy terhelési határú vagonok nyugatról keletre, amelyek a MÁV hálózatán csak pótdíj megfizetése mellett közlekedhetnek.

Végül is a szlovák vasút nem „darabolta fel” az átrakó és az átrakáshoz szükséges területeket, hanem egyben tartotta. Így sokkal hatékonyabban tudta kihasználni a nemzetközi tranzitszállítások adta lehetőségeket.

- Csap olyan előnyös helyzetbe került az V. európai folyosón, amit az elmúlt évek folyamatos nagy beruházásaival (Terminal Karpaty, Pacobo) még fokozottabban ki tud használni. Záhony kiépülésével párhuzamosan a határ túloldalán kiépült a Csap–Bátyú átrakókörtet, amely három állammal dolgozik, és összesen öt vasúti határátmenettel. A régióban tehát Csap térsége van igazán kulcshelyzetben. Ugyanakkor itt egészen a nyolcvanas évek végéig tartottak a jelentős kapacitás-problémák és feszültségek, a fejlesztéseket mindvégig a mennyiségi problémáknak történő megfelelés kényszere vezérelte.
- A MÁV helyi vezetése kezdeményezte a Csap–Záhony átrakók közös üzemeltetését (egy közös vállalattá alakítását), de ez a terv nem valósult meg. Miközben országos, megyei, nemzetközi tervek fogalmazódnak meg a Záhonyi Vasúti Átrakó fejlesztésére a város vezetése mindent megtesz, hogy a rendszerváltás utáni visszaesést ellensúlyozza, addig a záhonyi vasúti vezetők azon dolgoznak, hogyan lehetne eladni az egész vasúti

<sup>223</sup> MÁV ZÁHONY\_ELEMZÉS 2004. 05. 06.doc.

átrakót Ukrajnának. A MÁV átrakó vezetői tanulmánytervet készítettek: Záhony, mint a tervbe vett csapi vámszabadterület műszaki-gazdasági háttere címmel (Budapest 1992. augusztus). A terv lényege, hogy Záhonyban ne jöjjön létre olyan szervezet, amely a vasút felett irányít, a vasúti átrakó tevékenységét pedig a csapi igényeknek veti alá. Adott volt a lehetőség arra, hogy most a város és a térség legyen a fejlődés motorja és így megvédje a vasutat a leépítésektől, de ezt a helyzetet a vasút akkori vezetői nem ismerték fel.

- Záhony potenciális bázisa lehet a Magyarországon megjelenő Freeway vasutak térnyerésének. Az itt kezelt elsősorban tömegáruk jellege miatt az irányvonatos továbbítás jellemző. Az elmúlt évben közel 1100 (nem az ügyfelek által szervezett, hanem átrakásból képzett) irányvonal indult Záhony Átrakókörzetből. Ezen áruáramlatokat (vasérc, ásványi anyagok, szén, kocsz, szénhidrogének stb.) a magánvasutak megszerezhetik. Potenciális partnerei lehetnek a magánvasutaknak azok a záhonyi körzetben működő széles és normál iparvágánnyal rendelkező társaságok, amelyek telepe és vágányhálózata nagyságánál fogva egyaránt alkalmas átrakásra, vonatfogadásra és vonat képzésre. Ezen társaságok kihasználva a MÁV szolgáltatási paletta réseit átrakási kapacitásban, időbeliségben, minőségben és információ szolgáltatásban megfelelő színvonalon alkalmassá válhatnak a feladatok átvételére.

Az átrakás és szállítás magánosítása gyakorlatilag tönkre tette a záhonyi vasúti átrakást és szállítást. A magánvállalatok „kimazsolázták” a nagy nyereséggel járó kistráfordítással megoldható átrakásokat. A MÁV-nak maradtak kis nyereséggel, vagy csak ráfizetéssel megoldható átrakások. Megszűnt az állami kényszer a határforgalom kezelésére. A liberalizáció tragikus következményekkel járt a településre, a térségre és az üzemigazgatóságra nézve egyaránt. A MÁV Záhony-Port Zrt. (2006) a korábbi MÁV vezetés által kialakított viszonyok között nem tud jó eredménnyel működni.

- Az elemzés több esetben javasolja a volt Záhonyi Üzemigazgatóság részleges visszaállítását:
  - a) A tengelyátszerelő üzemegység visszahelyezése a Területi Árufuvarozási Központ szervezetébe: funkciója, tevékenységének szervezése, koordinálása a TÁK feladatkörébe illő. Teljesítményét és mindennapi munkáját az átrakási igények operatíván meghatározzák.
  - b) A fényeslitkei kocsijavító műhely visszaintegrálása a Záhony Területi Árufuvarozási Központ (2006-tól Záhony-Port Zrt.) szervezetébe, ugyanis a MÁV hálózatáról átrakáshoz felérkező üres kocsik jelentős része (~10 %) javítást igényel. Az Árufuvarozási Üzletág állagában

lévő és Záhony ÁTK területén tárolt forgóalvázak és közvetítő kocsik különböző szintű javításai, fővizsgálattal bezárólag, itt elvégezhető.

- c) Üzemi vágányok (pl. átrakóudvarok vágányai) karbantartási költségeinek TÁK-hoz való átcsoportosítása. Ezáltal kontrollálhatóbbá válik a Záhony átrakó pályaudvarok vágányai karbantartásának, fenntartásának tervezése.
- d) A vasúti pályák állapota rossz. Rendszeresen vannak üzemeltetési problémák.
- e) Szerződés-kötési értékhatárok felemelése. A Záhony ÁTK költség-gazdálkodásának nagyságrendje, valamint a folyamatos üzemvitel érdekében szükséges munkavégzés sok esetben helyi és gyors döntést igényelne.  
Záhony-Port Zrt.-nek nincs önálló döntési joga az árak meghatározására.
- f) A normál nyomtávolságú kocsiknál állandósult kocsihiány megszüntetése: a leállított kocsisorozatok fővizsgálata, illetve átalakítása, korszerű rakodási és szállítási igényeknek megfelelő kocsi típusok beszerzése, illetve bérlése, tengelyátszerelten történő leköszlekedtetés további lehetőségeinek vizsgálata (ha pl. a kocsihiány átlagosan 100 kocsival csökkenne, az éves szinten ~180 millió Ft széles kocsi-bér megtakarítást jelenthet).

A rendszerváltás előtt minden záhonyi kocsi igényt haladéktalanul ki kellett elégíteni. Ez sok esetben csak másik vasúti igazgatóságok terhére lehetett csak megoldani. A soronkívüliség megszüntetése a záhonyi vasúti központ nyereségességére is negatívan hat.

A 2004. évi elemzésben rögzített problémák jelentős része a mai napig fennáll. A legnagyobb problémát azonban az jelenti, hogy míg 1957-től 1990-ig, a fennálló rendszerhez igazodott a MÁV záhonyi tevékenysége, nem használta ki maximálisan a lehetőségeket. Addig a rendszerváltást követően Záhonyba érkező magánvállalkozások érdekeihez akarják igazítani a rendszert. Miközben a záhonyi átrakás is egy nagyobb rendszer kisebb eleme volt.

A vállalalkozási övezet területén Záhonyban, illetve Tuzséron található parkok 1998-ban kapták meg az ipari park címet. Utóbbi menedzserszervezete megegyezik a vállalalkozási övezetével, míg a Záhonyi Ipari Park irányítását egy budapesti székhelyű vállalalkozás végzi. Ez a helyzet minimális koordinációt tesz lehetővé az övezet és az ipari park között. Egyik ipari parkban sem történt új beruházás 2009-ig.

#### *Orosz és kínai tervek Záhony vonatkozásában*

A II. világháborút követően a Szovjetunió határán több vasúti átrakó került kialakításra. Ez megfelelt a Szovjetunió közlekedéspolitikai elveinek (legfőbb



szállítási eszköz a vasút), valamint lehetővé tette Európa és Ázsia között a vasúti szállítás lebonyolítását. 1990-ig három vasúti átrakó bonyolította Nyugat-Európa felé a szállítás és az átrakás 80%-át. A három határátmenet közötti forgalom megoszlásának sok éves aránya:<sup>224</sup>

- Vyborg–Vainikkala és Lappeenranta (szovjet–finn határ) 45%,
- Breszt–Terespol (szovjet–lengyel határ) 30%,
- Csop–Záhony (szovjet–magyar határ) 25%.

A többi határátmenet forgalma 1990 előtt nem volt jelentős.

A Szovjetunió és a szocialista országok összeomlását követően a finn–szovjet határt kivéve alapvetően megváltozott a helyzet. Finnországtól Romániáig új államok alakultak a volt Szovjetunió nyugati határai mentén. Ezek nem mindig tartották magukra nézve kötelezőnek a korábbi kétoldalú, vagy többoldalú nemzetközi szerződéseket a vasúti szállításokról. Húsz év alatt az áru fuvarozás az Európai Vasutak Közösségében negyedével csökkent, Kelet-Európában és Oroszországban pedig a felére esett vissza. A vasúti áru fuvarozás tehát veszélyben van, és meg kellene duplázni ahhoz, hogy a húsz évvel ezelőtti piaci részarányt visszaszerezze.<sup>225</sup> Földrajzi elhelyezkedésük alapján az utódállamok az Európa–Ázsia, valamint az Európa–Oroszország szállítási útvonal forgalmától jelentős bevételeket reméltek és igyekeztek a korábbi szállítási útvonalakat, a saját gazdasági érdekeiknek megfelelően módosítani, adott esetben eltéríteni. Európa, de főleg Oroszország pedig keresi a lehetőséget a szállítási útvonalak stabilitására, tartós árucserre lebonyolítására alkalmas hely visszaállítására vagy új kialakítására.

2000-ig az egyik legnagyobb áruforgalmi irány Moszkvából a Balti-tenger kikötői felé vezettek, ahonnan hajókon a küldemények 3-5 nap alatt jutottak el a hamburgi vagy a Le Havre-i kikötőkbe. A Balti-tenger és Moszkva közötti áruforgalom 90%-át orosz területen, vasúton bonyolítják le. A Voskhod társaság (orosz) a kikötői vasúti csomóponton keresztül havonta 9000–10 000 tonna nyersanyagot továbbít Szentpétervárról Skandináviába. A raktárak egy időben 2 db 14 kocsis szerelvény kiszolgálására alkalmasak, az este érkező vonatokat folyamatosan tudják ki- és berakni. A rigai Sun Gate logisztikai szolgáltató a vasúti szállításra specializálta magát, heti 3-4 irányvonatot közlekedtet Moszkvába, 35-40 db 60 láb méretű konténerrel. A szállítási idő 3-4 nap. 2000-től a helyzet alapvetően megváltozott. A Balti országok igyekeztek az orosz gazdasági kapcsolatoktól amennyire csak lehet függetlenedni. Oroszországnak új utakat kellett keresnie. Újra felértékelődött a záhony–csapi határátmenet.

Az orosz külpolitika szeretné csökkenteni Lengyelország szerepét a tranzitszállítások területén és javaslatot is tett több ízben Záhony térségére (2003,

<sup>224</sup> I.I.H.H. Consulting Kft. 2004.

<sup>225</sup> L' 'autonomie du fret: un sujet d'actualité, Revue générale des chemins de fer, 2000/1

2008), de ez a törekvés Magyarország ellenállásán folyamatosan megbukott. Az oroszok saját üzemeltetésű bázist akarnak kiépíteni, ahol lebonyolíthatják Oroszország és az európai uniós országok közötti kereskedelmet, úgy gondolják senkinek semmi köze ahhoz, hogy kinek, mit és mennyiért szállítanak, illetve ők mit és mennyiért, kitől vásárolnak. A magyarországi vállalkozók pedig azon az állásponton vannak, hogy nincs szükség új beruházásra, raktározni itt vannak a magyar tulajdonban lévő bázisok. A magyar kormány pedig nem mer, vagy nem tud egyértelmű döntést hozni, illetve, ha van is döntés, azt végrehajtani.

A magyar vállalkozók elsősorban a közvetítő kereskedelmet szerették volna megszerezni. Megveszik az árut Kínában vagy Oroszországban, leszállítják, majd eladják Európában és viszont. Ezt az elképzelést sehol sem fogadták el.

### **3.4. A Záhony–Moszkva/Jekatyerinburg logisztikai híd terve, 2003**

A terv szerint Magyarország Moszkvában építene több ezer négyzetméteren raktárbázist (elsősorban mezőgazdasági termékek számára), míg Záhonyban (ukrán együttműködéssel) a csapi fejlesztésekkel részben közösen, részben párhuzamosan nemzetközi – orosz és nyugat-európai tőkeberuházásokra alapozva – ipar-logisztikai és szállítás-raktározás logisztikai központ valósulna meg.<sup>226</sup>

2002. november 15-én intézkedési tervet fogadott el a Magyar–Orosz Kereskedelmi-gazdasági Együttműködési Kormányközi Bizottság magyar tagozata. Ennek 1/c pontja arra utal, hogy konkretizálni kell a moszkvai vagy Moszkva környéki magyar kezelésű vámraktár létrehozásának feltételeit, az érdekeltek köréből megalakítani a projekt megvalósítását végző vállalkozói szervezetet. A 8/a pont szerint fokozni kell az orosz féllel egyeztetett áruforgalom-növelő intézkedések kidolgozását az V. európai közlekedési folyosó – ezen belül a záhonyi átrakókörczet – kiépítésével és fejlesztésével létrejövő kapacitások érdekében.

Az intézkedési tervben a két program megvalósításáért kormányzatilag kijelölt MeH Területfejlesztési Államtitkárság meg sincs említve. Így kettős ügyintézés alakult ki, amit a MeH Államtitkársága jogszabályként vagy döntésként, esetleg konkrét lépésként előkészített vagy javasolt, azt a GKM elutasította, de konkrét javaslatot nem nyújtott be.

A moszkvai raktárbázis előkészítésére az EXIMBANK tárgyalást hívott össze (2003. március 11.). Az értekezleten egyértelművé vált, hogy az orosz piacon értékesítő nagyvállalatok ellenzik a moszkvai raktárbázis megvalósítását. „Az import termékek piaca az elmúlt években fokozatosan megnyugodott, a

<sup>226</sup> Feljegyzés Medgyessy Péter miniszterelnök, Kiss Elemér miniszter és Draskovics Tibor kabinetfőnök részére. MeH Területfejlesztési Államtitkárság. 2002. december 2. Dr. Nagy Sándor. Tájékoztató Kontra Ferenc nagykövet részére. A Magyar Köztársaság Nagykövetsége, Moszkva, 2003. január 24.

‘rendszer’ működik. Új konstrukció – főleg állami háttérrel – megbolygatná a működő rendszert. Félő, hogy több kár származna a működő rendszerbe nem illő megoldás alkalmazásánál... kisebb élelmiszeripari gyártók inkább érdekeltek egy raktárbázis létrehozásában.”<sup>227</sup>

A Szentpétervári Rákóczi-pince<sup>228</sup> névadó ünnepe fontos szerepet kaphatott volna a magyar–orosz gazdasági kapcsolatokban. (2003-ban a találkozó és a névadó ünnep megszervezését a Miniszterelnöki Hivatal végezte.) Putyin orosz elnök három javaslattal érkezett az ünnepségre:

1. Magyarország, a nyugat-európai országokhoz hasonlóan vállaljon gyorsított vízumügyintézkedést;
2. Oroszország, Magyarországon keresztül bonyolítaná a kereskedelmét és a szállításokat Nyugat-Európa felé;
3. Oroszország Záhonyban valósítaná meg a kereskedelmi, szállítási-logisztikai központját Európában.<sup>229</sup>

Magyarország miniszterelnöke egyetértett a javaslatokkal, egyenértékű, Magyarország számára nyújtott ellenszolgáltatások mellett. (Oroszország keresi a kaput Európa felé Lengyelország kikerülésével. Ezt a keresést az ukrán politikai események csak felgyorsították – narancsos forradalom.)

Orosz javaslatra (Moszkva helyett Jekatyerinburg) a Záhony–Jekatyerinburg szállítási-kereskedelmi kapcsolat előkészítése 2003-ban lezárult.<sup>230</sup> A Záhony és Térsége Fejlesztési Kft., valamint a Szverdlovszk megyei vezetés által megbízott helyi szervezet közös vállalatot hozott létre a program megvalósítására. Kölcsönösségi alapon a két ország biztosítja a beruházáshoz szükséges területeket és az eredményes működéshez szükséges egyéb feltételeket (jogszabályok, kedvezmények, marketing). 2006-ban az orosz fél több javaslattal állt elő az együttműködéssel kapcsolatban. „A miniszterhelyettes kifejtette, hogy a régió jelenleg a 2. nemzetközi logisztikai folyosó Jekatyerinburgig történő hivatalos meghosszabbításának ügyét kezeli prioritásként az 5. folyosóval szemben, mivel az Európai Unió és Oroszország közötti tárgyalások ebben a témában előrébb járnak. Az orosz tárgyaló fél kifejtette, hogy a Záhony–Jekatyerinburg vasúti szállítmányozási út kihasználtsága növelésének, valamint a két logisztikai terminál fejlesztésébe történő vállalkozói tőke bevonásának lehetősége abban az esetben növeked-

<sup>227</sup> EXIMBANK, Budapest 2003-03-21.

<sup>228</sup> A szentpétervári Nyári palotában került kialakításra a város alapításának 300. évfordulóján. Magyarország bérbé vette a pincét és jogot kapott arra, hogy ott saját kereskedelmet bonyolítson le. A magyar borászok nem tudtak élni a lehetőséggel, a pince más ország kezelésébe került.

<sup>229</sup> A 2. és 3. pont megfelel az 1941-es magyar–orosz vasúti szállítási szerződésnek.

<sup>230</sup> Dr. Nagy Sándor MeH államtitkár levele J. V. Osincev úr, Szverdlovszk régió Kormányának elnökhelyettese, Szverdlovszk régió nemzetközi kapcsolatok és külkereskedelmi miniszterének (2003. június 4.) Memorandum az Oroszországi Föderáció és a Magyar Köztársaság területfejlesztési együttműködéséről Gostroj és a Miniszterelnöki Hivatal (2004. október 14.).

het, ha az Európai Unió hivatalosan jóváhagyja az 5. nemzetközi logisztikai folyosó meghosszabbítását Záhonytól Jekatyerinburgig. Emellett nagyban segítené a záhonyi terminál kihasználtságának növelését, ha széles körben informálnák az érdeklődő vállalatokat a terminál nyújtotta szolgáltatásokról, valamint azon keresztül az európai országokba történő áruszállítási lehetőségekről.<sup>231</sup> Az orosz fél javasolta, hogy Magyarország kérje az orosz–kínai vasúti szállításokról szóló egyezményhez való csatlakozási szándékát, Németországhoz hasonlóan. Magyarország a javaslatokra nem válaszolt.

### 3.5. A versenytársak pozíciója

Lengyelország és Belorusszia egymást támogatva – Magyarországgal ellentétben – mindent megtesz szállítási pozíciójának erősítésére. A 2. számú folyosó Berlin–Varsó–Breszt–Moszkva tengely jelentős szerepet játszik a kelet–nyugati vasúti szállításokban. Oroszországon keresztül az ázsiai térségeket is bekapcsolja az európai gazdaságba, jelentős elszívó hatást gyakorolva az 5. számú folyosóra (Záhony). A folyosó forgalmának növekedését befolyásolja a Belorusszia–Oroszország közötti vámunió, aminek következtében az EU és a Távols-Kelet közötti áruáramlást lényegében egy határon Bresztnél kell kezelni. Az ország vezetése vasúthálózatának működését, fejlesztését teljesen alárendelte az európai 2. számú közlekedési folyosó zavartalan kiszolgálásának. Összesen 24 konténer terminált helyeztek üzembe, abból 9 terminált a közlekedési folyosó vonalán. (Magyarországon összesen 7 terminál található, abból 4 helyezkedik el az V. számú közlekedési folyosó vonalán. Záhonyban korábban sem volt, jelenleg sincs külön konténer terminál.)

A nyomtávolság változásból adódó feladatokat a lengyel/belorusz határon a Belorusz Vasutak (BC) végzik. A breszti csomópont a Breszti Vasútigazgatóság irányítása alatt működik. Az információkból következtetni lehet arra, hogy a breszti átrakó olyan kapacitásokkal rendelkezik, amellyel a versenyt az 5. folyosó vélhetően Záhony és Ágcsernyő összehangolt együttműködésével is csak igen nehezen veheti fel a versenyt. Az 5. folyosó versenyképességének fokozása érdekében a közlekedési folyosóban érintett országok közlekedési-gazdasági kormányzati szerveinek és vasútjainak erőfeszítéseket kell tenni együttműködésük erősítésére!

A tranzitszállítások alapján megállapítható, hogy Belorussziának van kiszolgáltató Európa gazdasága:

<sup>231</sup> Jelentés: A Záhony–Jekatyerinburg logisztikai híd megvalósításának lehetőségei. Jekatyerinburg, 2006. március 21. Reppa Gábor irodavezető, Magyar Köztársaság Nagykövetség Kereskedelmi Képviselője, Jekatyerinburgi Iroda.

### *Ausztria*

Magyarország és Szlovákia versenyez egymással a forgalomban való részese-dés növeléséért. Ennek a versenynek a biztos győztese a harmadik fél, Ausztria, mert a két versenyző országból Ausztrián keresztül halad az útvonal Európa felé. Az osztrák állami vasút (ÖBB) Welsben kiépítette Közép-Európa legnagyobb és legmodernebb vasúti logisztikai központját. Az ÖBB rendkívül szoros kapcsolatot alakított ki a szlovák cargo vállalattal, a szlovén vasutakkal és privatizáció során megszerezte a MÁV Cargo vállalatot. Az osztrák törekvések azt erősítik, hogy Ausztria a welsi központra építve Közép-Európa kikerülhetetlen logisztikai központja legyen.

Az ÖBB áru fuvarozási üzletága a Rail Cargo Austria<sup>232</sup> komplex szállítási logisztikai szolgáltató vállalat. Eredményei alapján az áru fuvarozó európai vasúti vállalatok között a negyedik helyet foglalja el. Az elmúlt években az ÖBB intenzív terjeszkedésbe kezdett Közép-Európában, az ÖBB leányvállalatok, illetve üzletrészek megszerzése útján. Európa egyik meghatározó nemzetközi szállítási és logisztikai vállalatává fejlődött.

Az ÖBB áru fuvarozási üzletága fontosabb tevékenységei:

- Termékfuvarozás (18 saját logisztikai központ).
- Kombinált fuvarozás (13 terminál).
- Express Cargo logisztika (Bécs–Pozsony–Budapest–Zágráb közötti logisztikai szervezés és szolgáltatás).

### *Szlovákia*

Záhony nem versenyképes áraival, szolgáltatásával, átrakási technikájával. Az átrakó nagysága is a szlovákoknak kedvez Záhony hátrányára.

A szlovák átrakó gyakorlatilag a határ közelében néhány állomásra koncentrálódik, vagyis viszonylag kis területre korlátozódik, ezért a vagonmozgatás és átrakás kevesebb időt igényel, mint a záhonyi közel 100 km<sup>2</sup>-en. A kocsiforduló (vagon belépés – átrakás – kocsi kilépés) az idő függvényében kevesebb költséggel is jár. (Ágcsernyő 24 óra, Záhony 72 óra.)<sup>233</sup>

## **3.6. A záhonyi vállalkozási övezet.**

### **A záhonyi térség második komplex területfejlesztési terve 1994–2006**

Záhony nem valódi vasúti csomópont, hanem kényszerű árumezállító és átrakó, ahol az ömlesztett árut, a darabárut és a konténereket át kell rakni a nyomtávval-tás miatt vagy le kell cserélni a vasúti kocsik alvázait.

<sup>232</sup> Rail Cargo Austria Deine Bahn 2001/12.

<sup>233</sup> Rail Cargo Hungaria.

1990-ben az akkori kormány kihelyezett ülést tartott Szabolcs-Szatmár-Bereg megyében, ugyanis a megye örökölt társadalmi-gazdasági elmaradottsága a rendszerváltás után az 1990-es évek elejére egyre növekvő foglalkoztatottsági és szociális válsággal súlyosbodott. Ezt követően a megye fejlesztését szolgáló rövid- és középtávú program került kidolgozásra. A programot a kormány az 1073/1991. (XII. 30.) határozatával hagyta jóvá. Ez a döntés lényeges változásokat nem okozott a megye életében.

A kormány, tapasztalva korábbi döntéseinek következményét 1014/1994. (III. 4.) sz. határozatával döntött Záhony és térsége gazdasági fejlesztésének előkészítéséről, kiemelve, hogy a terület fontos a külkereskedelem szempontjából, ezért alkalmassá kell tenni a kereskedelmi-gazdasági kapcsolatokat elősegítő tevékenységre. A határozatnak a térségi fejlesztésekre is hatása volt. Ebben a határozatban tette lehetővé a kormány, hogy a többi településsel együtt Záhony is anyagi támogatást kapjon a térségi fejlesztésekre.

A kormány a záhonyi térségben, amely mintegy „hídfeállítás” Ukrajna és az északkelet-európai területek felé, a nemzetközi gyakorlat szerinti különleges gazdasági övezet, illetve az Európában használatos megnevezéssel – Shannon Különleges Gazdasági Övezet (Írország) mintájára – vállalkozási övezet kialakítására tett javaslatot. A vasút a „kikötői szolgáltatásokat” végzi és az övezetbe betelepült nemzetközi termelővállalatok számára végez szolgáltatásokat. A lényeg, hogy termelővállalatok települjenek be a térségbe melyeknek termékei folyamatos szállítási igényeit a MÁV tudja kielégíteni. A térség oktatási és közösségi szolgáltatásokkal kapcsolódik a programhoz.

Az 1994-es határozatot még az MDF kormány, az 1995-ös határozatot, a záhonyi övezet létesítéséről, már az MSZP–SZDSZ kormány fogadta el. [1046/1995. (VI. 13.) kormányhatározat Záhony és térsége gazdasági fejlesztését elősegítő intézkedésekről.]

A kormányhatározat 1. pontja hozta létre a vállalkozási övezetet. az előterjesztés kizárólag a Záhony körzetéhez közvetlenül kapcsolódó településekre terjedt volna ki. Az előterjesztést – nem tudni, hogy kik – az elfogadás előtt átírták. Az övezet tervezett határait kiterjesztették olyan területekre is, amelyek alkalmatlanok ipari beruházások számára. Az elmaradott térségek fejlesztésére hivatkoztak. A valóságos indok az M3-as autópálya barabási nyomvonal-megváltoztatásának elkerülése volt, illetve politikai okai voltak, mert így az övezet területe több országgyűlési körzetre terjedt ki.

A 2. pont felhatalmazása alapján az MBFB megalapította az övezetet működtető kft.-t. A vállalkozási övezet működtető szervezete Nyíregyháza székhellyel jött létre. Munkatársai nem csak a záhonyi programot, hanem a nyíregyházi ipari park megvalósítását is irányították. Elképzelésük szerint Záhony és térsége esetében egy logisztikai központ létrehozása lenne a cél, amely egyszerre szolgálná a szállítás és a kereskedelem fejlesztését, míg Nyíregyházán ipari, termelői

beruházások valósulnának meg (1975-ben az ipari beruházásokat Kisvárdára tervezték, az is megbukott).

A 2/a pont szerint megalakult koordinációs bizottságot Záhony volt polgármestere, országgyűlési képviselő vezette.<sup>234</sup>

A 3. pont alapján létrehozott koordinációs bizottság tanácskozásai meddő vitákba torkollottak a tárcák érdekérvényesítési küzdelmei miatt.

A 4. (a gazdasági kedvezményrendszer kidolgozása), a 6. (külföldi termelő beruházások megvalósításának elősegítése a minisztériumok részéről) és a 10. (ukrán–magyar szerződés az együttműködésről) pontját sohasem hajtották végre.

A 7. pont (a MÁV-val való együttműködést) úgy értelmezték, hogy a MÁV belépett az övezetet működtető kft.-be. Többször volt olyan kezdeményezés, hogy a MÁV a kft.-t teljes egészében vegye át.

A bizottság feladata az volt, hogy készítse elő a kormány részére a kapcsolódó törvényekre és más jogszabályokra vonatkozó módosítási javaslatot. (A kidolgozott javaslatok sohasem kerültek a kormány elé, a tárcák akadályozása miatt.)

A 8. pont alapozta meg, hogy a PHARE–TACIS program keretében megépüljön a csap–záhonyi új Tisza-híd és bővült a közúti határátkelő. A közlekedési tárca az új híd építését megakadályozta, helyette a régi híd felújítása történt, hogy a beruházás ne zavarja az M3-as barabási átmeneti terveit. (A híd 2009-re ismét felújításra szorult.)

A 9. pont a nemzetköz főút korszerűsítését írta elő és új bekötőút építését Záhony területén.

Az 1996-ban elfogadott területfejlesztésről és rendezésről szóló törvény alapján a vállalkozási övezetek gazdálkodási és kedvezményrendszerét törvényben kell szabályozni, de ez a törvény 2023-ig nem került a parlament elé.

A vállalkozási övezetet a területfejlesztési törvény a következőképpen definiálta: „A régió fejlődése érdekében létrehozott, a területén folytatott tevékenységhez sajátos pénzügyi kedvezmények igénybevételét biztosító, területileg lehatárolt termelési és szolgáltató terület.”<sup>235</sup>

A vállalkozási övezet a területfejlesztésnek egy olyan speciális eszköze, amelyet csak igen indokolt esetben vesznek igénybe az EU-tagországok is. Többnyire akkor, amikor más eszközökkel már nem lehet egy-egy térség problémáin segíteni. Ennek az eszköznek a lényege, hogy a versenysemlegesség elvének a feladásával, meghatározott időre gazdasági előnyöket biztosít a kormányzat az adott térségben a vállalkozási övezet cím megadásával. A hazai szabályozás tíz évre biztosít adókedvezményeket az övezetbe újonnan betelepülő

<sup>234</sup> Környezetvédelmi és Területfejlesztési Minisztérium, M-689/95. 1995. június 21.

<sup>235</sup> Az 1996. évi XXI. törvény a területfejlesztésről és a területrendezésről.

vállalkozások számára, illetve a meglévő vállalkozások, munkahelyteremtő beruházásaihoz.

A 1046/1995. (VI. 13.) sz. kormányhatározatban foglaltak szerint megkezdődött az egyeztetés a MÁV belépéséről a vállalkozási övezet tulajdonosai sorába. Az 1995. szeptember 25-i emlékeztető szerint a MÁV belép az övezetet működtető szervezetbe. „A logisztikai központ már megvalósult... A MÁV részéről... hozzászólásában nem tartották szerencsésnek a MASPED részvételét. ... Egy fő felügyelő bizottsági tag jelölését a MÁV Rt. részére biztosítani kell.”<sup>236</sup>

A vállalkozási övezetet létrehozó kormányhatározat előírta a tapasztalatok összegzését A Pénzügyminisztérium feladata lett volna a vállalkozási övezetekre vonatkozó kedvezményeket nyújtó pénzügyi törvény megalkotása, e törvény azonban a mai napig nem született meg. A tárcák együttműködése az övezet létrehozása érdekében nem valósult meg.

A megyei önkormányzati és a kamarai vezetés ellentmondásos helyzetbe került, a záhonyi övezet megvalósításával kapcsolatban:

- Minden eszközzel el akarta érni, hogy a program nélküle ne folytatódjon.
- Amennyiben Záhonyban megvalósul a fejlesztés, akkor a megye gazdasági adatai megváltoznak, csökken a megyének járó támogatás is. Ugyanakkor a megye egyik szélén megvalósuló beruházás a megye egészére nincs kihatással.
- A megyei vállalkozók (főként a nyíregyházi és kisvárdai térségben működők) félték az övezet hatásaitól (csökken a munkaerő-kínálat, magasabb bérek, konkurenciaharc, új vállalkozások esetleges kedvezőbb helyzete).
- A megye legfejlettebb területe végképp elszakadhat gazdasági, szociológiai értelemben a megyétől. Az esetleges betelepülő nemzetközi vállalatok számára közömbös a megye belső politikai-gazdasági viszonyrendszere.

A megyére, illetve Záhonyra készített elemzések tartalma rávilágít a nézetkülönbségekre. A tanulmányok Záhonyt csak, mint vasúti átrakót említik, a kiemelt gazdasági övezet, mint lehetőség megjelenik, de nem konkrét helyszínhez kötve, csak úgy általában a megyében. A foglalkoztatási elemzés meg sem említi a Záhonyt, még lehetőségként sem. Az 1996-ban kidolgozott Szabolcs-Szatmár-Bereg megye területfejlesztési koncepciója már tartalmazza, de csak lehetőségként a záhonyi vállalkozási övezet létrejöttét.

<sup>236</sup> A Záhony Vállalkozási Övezet Üzleti Koncepciója. Magyar Beruházási és Fejlesztési Bank Rt. 1995.



### 3.7. Beruházási problémák Záhony térségében

A Záhonyi Vállalkozási Övezet első magyar–orosz beruházási programja Záhonyban a Transzkontinentális Logisztikai Hungary Szállítványozási és Szolgáltató Rt. (továbbiakban TKL Rt.). Ez nem kormányprogram, hanem a kormány által támogatott vállalkozói program lett volna. 2261/2003. (X. 27.) kormányhatározat 650 millió Ft-ot biztosított a szükséges ingatlanok megvételéhez és a hiányzó infrastruktúra kiépítéséhez a Záhony és Térsége Fejlesztési Kft. (47%-os kormányzati, 2%-os MÁV és 51%-os Regionális Fejlesztési Holding Rt. tulajdon) részére a kormányzati fejlesztés politikát megvalósító Regionális Fejlesztési Holding Rt.-n (továbbiakban RFH Rt.) keresztül. Az RFH Rt. a saját érdekeinek megfelelően akart a támogatáshoz jutni (alaptőke-emelés az RFH Rt.-nél) emiatt az átutalt összeg felhasználása elakadt. Később államtitkári kezdeményezésre az összeget zárolták. (2006-ban a pénzügyminiszter és a gazdasági miniszter által meghirdetett Fényeslitkei Ipari Park beruházáshoz kívánták felhasználni – a hirtelen felszámolt, Magyarország legmodernebb vasúti rendező pályaudvarán – de a kormánydöntés a felhasználás módjáról csak 2008 végén született meg.)

A TKL Rt. az elkészített üzleti tervében nemzetközi vasúti és közúti szállítást, raktározást, RoLa terminál létesítését, reexport tevékenységet, és termelő beruházásokat, összeszerelő üzemek létesítését fogalmazta meg:

- beruházás összege: 35 milliárd Ft (10% saját erő, 25% EU-támogatás, 65% kereskedelmi hitel),
- tervezett forgalom: 2,4 millió tonna évenkénti fokozatos növekedéssel,
- megtérülési idő 8 év,
- foglalkoztatottak száma az első évben 2–300 fő, a 8. évben 1000 fő.

A magyar állam a TKL Rt. működése során évi 3-4 milliárd Ft vámbevételre számíthatott volna. A beruházás nem valósult meg egyrészt a szükséges infrastruktúra hiányában (nem kapta meg a földterületet a vállalkozás), másrészt a közpénzügyi államtitkár vizsgálatot indított, mert szerinte a magyar kormány nem volt megfelelően személyesen képviselve a TLK Rt. vezetésében. Ezt követően a TLK Rt. beszüntette tevékenységét. A tervezett szállításokat más vállalkozás Szlovákiában valósította meg.

A Gazdasági és Közlekedési Minisztérium új javaslattal állt elő 2007-ben Záhonnyal kapcsolatban<sup>237</sup> a záhonyi térség különleges gazdasági övezetének komplex gazdaságfejlesztési programjával.

2006 augusztusában a Magyar Köztársaság Kormánya a 2141/2006. számú határozatában döntést hozott a Záhony és térsége átfogó gazdaságfejlesztési

<sup>237</sup> 6/2007. I. 18. Korm. határozat, 2247/2007 (XII. 23.) Korm. határozat, 6/2009 I. 30. Korm. határozat.

munkaprogramja kidolgozásának szükségességéről, amely nyomán elkészült egy átfogó megvalósíthatósági tanulmány előzetes dokumentuma. Alapvető probléma, hogy a különleges gazdasági övezet fogalma nem szerepel sem a magyar, sem az európai jogban. 1991 és 1994 közötti szakmai vitában tisztázódott, hogy az Európai Unió előírásainak a „vállalkozási övezet” elnevezés felel meg minden tekintetben. Ez az előterjesztés nem veszi figyelembe az 1991-től folyamatosan elkészült hazai és nemzetközi tanulmányokat, javaslatokat, amelyek a záhonyi vállalkozási övezetre készültek. Azt a megtévesztő álláspontot erősíti, hogy itt egy új programról van szó. Nem rendelkezik az eddigi folyamatok lezárásáról, folytatásáról, módosításáról. Jelenleg a kormány a záhonyi program irányítását megkettőzi úgy, hogy nem rendelkezik a korábban kormányutasításra létrehozott Záhony és Térsége Fejlesztési Kft. sorsáról. Így van egy 1995-ben a záhonyi térség fejlesztésére alapított, az RFH Zrt. felügyelete alatt tevékenykedő Kft. és van egy 2007-ben, a záhonyi térség fejlesztésére létrehozott miniszterelnöki biztos, szintén az RFH Zrt. koordinációjában. A rendelet alapján miniszterelnöki megbízottá nevezték ki azt a Kálnoki Kis Sándort, aki a meg nem valósult, 1975-ös Záhony–Kisvárdai térsége fejlesztési terv elkészítését irányította, majd helyettes államtitkárként gazdaságilag nem tartotta indokoltnak az M3-as autópálya Záhony felé vitelét és aki Záhonyi fejlesztési program alatt valójában Kisvárdai térségi központ fejlesztését szorgalmazta.

Szintén a fenti rendeletben döntöttek a Fényeslitkei Ipari Park létrehozásáról. (A tervek szerint az ukrán tulajdonú hengermű alapítását 2006 februárjában a gazdasági és közlekedési, valamint a pénzügyminiszter közösen jelentette be – a beruházás nem történt meg.) Az ipari park területét a MÁV-tól és a helyi tulajdonosoktól vásárolja fel az RFT Rt. a kormány megbízásából, aki később eladta egy ukrán nemzetiségű vállalkozónak, aki logisztikai beruházást valósított meg. A beruházás elkészült, de érdemi munka nem folyik a területén.

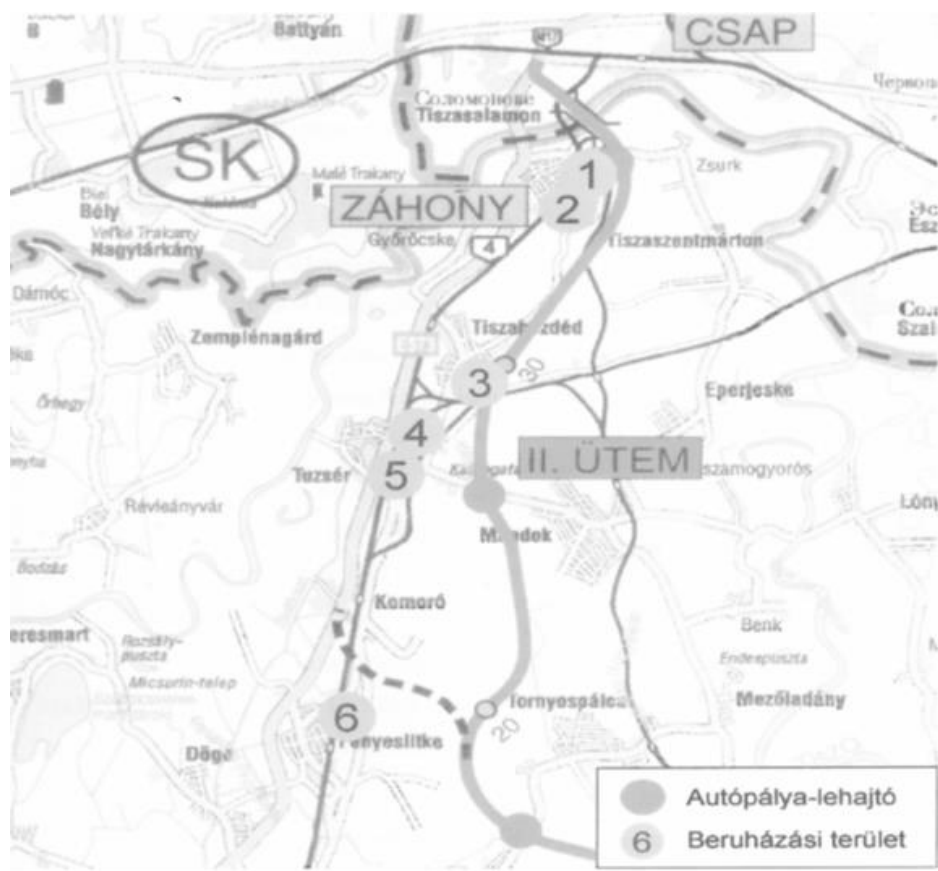
A terület kiválasztása és felvásárlása ellentmondásos. A Miniszterelnöki Hivatal megrendelésére 2004-ben a záhonyi térségre tanulmányterv készült egy európai szintű, a XXI. század elvárásainak megfelelő stratégiai logisztikai raktárbázis megvalósítására.<sup>238</sup> A tanulmányterv hat lehetséges területet vizsgált meg ipari park céljára. Alkalmassági szempontból a fényeslitkei terület kapta a legrosszabb minősítést (megközelíthetőség, infrastruktúra-ellátás, fejlesztések bekerülési összege). Logisztikai beruházásra ez a legalkalmatlanabb terület Záhony térségében. Ez a terület eredetileg Közép-Európa legmodernebb rendező pályaudvara volt (24. ábra), melyet rendkívül rövid idő alatt a földdel tettek egyenlővé (12. táblázat).

A MÁV által nem hasznosított kincstári tulajdonú földterületek átadásáról a Záhony és Térsége Fejlesztési Kft. javára a 2261/2003. (X. 27.) kormányhatáro-

<sup>238</sup> BHZ BAUMEISTER Építőipari Kereskedelmi és Szolgáltató Kft. 2004. február 28.

zat alapján az illetékes szervek 2003. november 13-án megállapodtak a végrehajtásról.<sup>239</sup> A nem állami tulajdonú földterületek vásárlásáról a 2138/2004. (VI. 8.) kormányhatározat rendelkezett.

A kormány a 2035/2006. (III. 7.) határozatával a fenti két határozatot hatálytalanította. A betelepülő logisztikai központok Záhony helyzetén – aktuális funkcióikkal – nem segítenek, hanem rontanak. Lényeges, hogy a privatizációval a Záhonyba érkező áruk mennyisége nem változik, csak többfelé oszlik az átrakás. Termelő vállalatok betelepülését – Záhony térségében – a politika nem támogatja.



24. ábra: Záhonyi kistérség térképe

Forrás: BHZ BAUMEISTER Építőipari Kereskedelmi és Szolgáltató Kft.

<sup>239</sup> Emlékeztető: MeH Területfejlesztési Államtitkár Szakmai Titkársága XVIII/269/5/2003, Gy. 16-313/2004 MÁV Vezérigazgatóság Befektetési Osztály, 2004. április 19.

12. táblázat: Összesítő táblázat

terület	méret [ha]	bővíthetőség	beépítettség	közművek	vasút bevezetésének költsége [millió forint]	4. Számú főúttól való távolság [km]	közúti beruházási költségek [millió forint]	tervezett autópálya-lehajtó távolsága [km]	Út és vasút kiépítés összesen [millió forint]
1.	40	-	részleges	van	100	3,8	30-40	1	130-140
2.	27	jelentős	részleges, de bontandó	van	0	6	140-160	3	140-160
3.	30	jelentős	-	500 méteres körzetben	150	4	200-250	6-8	350-400
4.	28	mérsékelt	-	szomszédos telkeken	150	1,4	140-180	4-6	290-330
5.	30	mérsékelt	-	szomszédos telkeken	?	1	90-100	4-6	100-?
6.	35-40	-	-	MÁV területről	600	2,3	130-150	8-10	730-750

Forrás: BHZ BAUMEISTER Építőipari Kereskedelmi és Szolgáltató Kft.

1. Adott a Záhony Logisztikai Körzet (Az Országos Területfejlesztési Konceptióban Záhony–Nyíregyháza Logisztikai Körzet meghatározás található.)

A koncepció eredeti tervezetében Nyíregyháza nem szerepelt, csak a nyíregyházi és néhány megyei országgyűlési képviselő és Nyíregyháza polgármesterének a követelésére, a nyíregyházi repülőtérre való hivatkozásra módosították a körzet határát. A nyíregyházi repülőtér vám szolgáltatást szükség esetén a záhonyi vámhivatal látta volna el.

A záhonyi logisztikai körzet határait vissza kell állítani az átrakókörség térségére.

2. A záhonyi átrakóba érkező nyersanyagok feldolgozását az ország gazdaságilag fejlettebb térségeiben végzik. Tipikus XVIII. századi modell a nyersanyag biztosítása a gyarmaton, keleten, míg a feldolgozás és értékesítés az anyaországban, nyugaton történt. Ez ellen a modell ellen lázad Záhony az 1970-es évektől.

Az 1975-ben elkészített tervekben már rögzítették, hogy Záhony és térsége fejlődésének kulcsa az átrakó lehetőségére épülő ipar megtelepítése. Ezzel minden esetben egyetértettek a döntéshozók, csak a telepítés konkrét helyének kijelölésében nem. A lehetséges ipari beruházások észszerű helyszíne a feldolgozásra kerülő alapanyagok átrakására alkalmas átrakó pályaudvar közvetlen környezete lehet, vagyis Záhony, Eperjeske, Mándok, Tiszabездé, Tuzsér, Komoró települések területe. Záhony logisztikai körzet a térség fejlesztéséhez többre van szükség, mint a kereskedelmi

átbocsátás növelésére és a foglalkoztatás szintjének fenntartására a gazdasági aktivitás érdekében.”<sup>240</sup>

„A MÁV a kialakult logisztikai létesítmények hasznosítását tekinti egyaránt vasúti és nemzetgazdasági érdeknek. A MÁV Műszaki Tanácsának 1997. májusi döntése alapján Sopron, Budapest és Záhony intermodális logisztikai központokká fejlesztését tekinti prioritásnak. Számára éppen a spontán települő logisztikai szolgáltatások jelentik a kihívást, a konkurenciát.”<sup>241</sup>

Az elmúlt hatvan év alatt gyakran határozták meg a záhonyi átrakóközteret úgy, hogy Európa legnagyobb szárazföldi kikötője. Komolyan kellene venni ezt a jelmondatot és a vasútnak kikötői szolgáltatásokat kell biztosítani a térségben! Az átrakás nem a vasút feladata. (Az átrakó létesítésekor nem is volt!) A vasút feladata az, hogy kiszolgálja a különböző tematikájú és tulajdonú átrakó és raktározó bázisokat. A vállalászási övezetnek pedig az, hogy európai kedvezményrendszerrel elősegítse a térségben az ipari termelés meghonosítását. (Az európai kedvezményrendszer alapvetően információs, adminisztrációs és szolgáltatási kedvezményeket biztosít. Az adókedvezmény a már működő és nyereséges beruházások esetén vonzó.)

„Záhony és térsége lehetséges jövőjének feltételeit foglalja össze a Gazdaságkutató Rt. 2004. évi tanulmánya: „A jövő húzóágazatai a térségben a logisztika és a szállítást kiegészítő ágazatok, a feldolgozóipar és a mezőgazdaság lehetnek. A térség versenyképességének javítására irányuló törekvéseknek ezen ágazatok fejlesztésére kell irányulniuk. A rendszerváltás óta eltelt évek során mélyreható átalakulás folyamatai bontakoztak ki és érvényesültek a társadalomban és a gazdaságban. Ezek hatása sok vonatkozásban negatívan befolyásolja a településrendszert, a települések helyzetét, fejlődésük feltételeit, a népesség települési viszonyait. .... Új funkciók megjelenésének ösztönzése, a cél főként a települések központi területe.”

### *Rail Cargo*

Az alábbi szolgáltatásokat nyújtjuk ügyfeleinknek logisztikai és vámkezelési feladatok megoldásához Záhonyban:

- Átrakódás, átrakódás és kerékcseré;
- Speciális átrakódás;
- Nyilvános raktározás;
- Vámigazgatás;
- Áruk tárolása fedett vagy nyitott rakodóplatformokon;
- Kiegészítő tárolási szolgáltatások;

<sup>240</sup> Fleischer Tamás: A záhonyi régió közlekedési helyzetelemzése, jövőképe, összhangban térségi és nemzetközi szerepével. MTA Világgazdasági Kutatóintézet, Budapest, 1999. június 15. 22. o.

<sup>241</sup> Fleischer Tamás: uo. 25. o.

- Szállítványozó egységek kialakítása zsugorfóliával, szalagkötésekkel;
- Szállítványválogatás, raklapozás, burkolókeret;
- Nyitott vagonban szállított, gyorsított áruk felületének színezése;
- Szállítványok vámkezelése a határállomásokon;
- Ütemezett rakománytovábbítás az átrakodás helyéről;
- További logisztikai szolgáltatások.

A Záhonyban végzett vasúti logisztikai tevékenységre vonatkozó általános fuvarozási szabályzatot a Rail Cargo Hungaria Általános Árufuvarozási Üzlet-ága és 3. számú kézikönyve (III. fejezet: Záhonyon/Eperjeskén keresztül szállított, határokon átnyúló küldemények kezelésének eljárásai) tartalmazza.

A Rail Cargo által biztosított a folyamatos szállítási-logisztikai szolgáltatás Európában. A megtelepült logisztikai szolgáltatók kiegészítik a szolgáltatásokat. A következő lépés a szállítandó termékek, áruk folyamatos előállítás Záhony térségében.

### **3.8. A rendszerváltás és 2020 között a Záhony és Csap Átrakó helyzete és az átalakítási elképzelések<sup>242</sup>**

A rendszerváltást követően 1993–94 körül felmerült egy Csap és Záhony vasút-igazgatóságok által közösen működtetett logisztikai vállalat létesítése. Átrakó, logisztikai, raktározási egyesített ipari központ megalakítása. Georgij Kirpa<sup>243</sup>

<sup>242</sup> Sebők Miklós. Rail Cargo Hungaria Vezérképviselő Ukrajna, FÁK és Balti államok. Interjú 2022. november 23. felhasználásával készült fejezet.

<sup>243</sup> Rejtélyes körülmények között hétfőn este holtan találták Heorhij Kirpa ukrán közlekedési minisztert, az ukrán kormány egyik legbefolyásosabb emberét. Egyes feltételezések szerint a gazdag üzletember halála összefüggésbe hozható azzal, hogy az ukrán kormányfő, Viktor Janukovics elveszítette a vasárnapi elnökválasztási fordulót, melyet Viktor Juscsenko ellenzéki jelölt *nyert meg*. Kirpát a leköszönő elnök bizalmi embereként tartottak számon. A haláleset okáról csak feltételezéseket közölt az ukrán média. Az ellenzéki körök tulajdonában álló Kanal 5 magán televízió úgy vélte, hogy a haláleset összefügghet azzal, hogy az elnökválasztás első két fordulóján különvonatokkal szállították a szavazókat Kelet- és Dél-Ukrajnából a Nyugat-ukrajnai régiókba.

Az ukrán rendőrség egyelőre csak egy Kijev melletti nyaralóban bekövetkezett váratlan halál-esetről számolt be, további információkkal nem szolgáltak. A holttest mellett az UT-1 televízió értesülése szerint egy pisztolyt is találtak, ezért az öngyilkosság sem zárható ki. Kirpa a fején sebesült meg. Az ukrán ügyészség „kikényszerített öngyilkosság” címén is nyomozást indított, derült ki keddi közleményükből. A nyomozószervek abból indulnak ki, hogy öngyilkosság történt, de vizsgálják az „öngyilkosságba hajszolás” lehetőségét is. A miniszter szóvivője, Eduard Zenyuk korábban azt közölte, Kirpa viselkedésében nem tapasztalt semmiféle változást, amely öngyilkosságra utalna.

Heorhij Kirpa 1946-ban született. 2001 augusztusától az Ukrán Állami Vasút vezérigazgatója, majd 2002 júliusától Ukrajna közlekedési minisztere volt. Leonyid Kucsma államfő a vasúti

Lvov Vasúti Igazgatóság igazgatója, majd az Ukrán Vasutak vezérigazgatója (2001), később közlekedési miniszter (2002) és Sipos István<sup>244</sup> korábbi záhonyi igazgatóhelyettes (1977), igazgató (1987), majd MÁV vezérigazgató (1994–1999) tárgyalásain. (A két vezető magánemberként is jó viszonyban volt.) Cél az átrakó kapacitásokat egyesíteni, valamint a hozzákapcsolt ipari park eredményes közös vállalként való üzemeltetése.

Több oka is volt annak, hogy ez a terv „ellaposodott”. A MÁV és az Ukrán Vasút állami vállalat vezetőjének kinevezése minden esetben belpolitikai kérdés is. Sipos István esetében volt egy bizonyos személyi stabilitás. A vasúti hozzáértése alapján a szakszervezetek támogatták. Egy szakszervezet azonban szembe fordult vele a bértárgyalásokon és végül ez jelentősen közrejátszott korai halálában. Az ukrán vasútnál állandó a személycsere. Egyetlen vezető nincs biztonság. Georgij Kirpa Sipos Istvánhoz hasonlóan végig járta a vasút hivatali ranglétráját. Mindketten állami vállalatban gondolkodtak, de mindkét oldalon, már megjelentek a magánvállalatok, bár még jogszabály nem volt a működésükre. A két vasúti vezető nem tudta vagy nem akarta megállítani a nagyon erőszakos magánérdekeket megjelenítő folyamatokat.

Az ukrán–magyar közös határon átnyúló fejlesztési programokat jelentősen befolyásolta a Szovjetunió megszűnése és annak körülményei. Borisz Jelcin 1991-ben került az orosz elnöki posztra. Elnökségének időszakát sokan összefüggésbe hozzák a széles körű korrupcióval, gazdasági válsággal, politikai és szociális problémákkal. Az ő idején hajtották végre azokat a nagyszabású privatizációs eljárásokat is, amelyek új orosz gazdasági elit felemelkedését tették lehetővé. Az európai szállításokban és kereskedelemben érdekelt orosz gazdasági elit már nem a magyar és ukrán állami szervekkel kereste a kapcsolatot, hanem a magánvállalkozókkal. Ez igaz a nyugat-európai vállalkozókra is, akik Kelet-Európa vagy Ázsia felé kereskedtek.

A KGST idején kialakított működési modell használhatatlanná vált. Nem azért mert, az állami irányítás korszerűtlenné vált, hanem azért, mert a lengyel és

közlekedés fejlesztéséért tett erőfeszítéseiért Ukrajna hőse kitüntetéssel jutalmazta. Holtan találták az ukrán közlekedési minisztert (origo.hu)

<sup>244</sup> A 46 éves Sipos István a vasúti forgalom minden egyes beosztásában dolgozott – volt kocsifelíró, külsős forgalmi szolgálattevő, rendelkező, állomásirányító, körzeti irányító, állomásfőnök-helyettes. 1970-ben Szegeden elvégezte a Vasútforgalmi Technikumot, majd 1973-ban a Közlekedési és Távközlési Műszaki Főiskolát. 1977-től Záhony állomásfőnök-helyettese volt. 1980-ban Eperjeskén a rendező és az átrakó pályaudvar összevonásával bízták meg. Ugyanabban az évben a Záhonyi Üzemigazgatóság igazgatóhelyettese is lett, 1987-től pedig a záhonyi átrakókörzetet igazgatójaként dolgozott. 1990-től a MÁV üzemeltetési-kereskedelmi vezérigazgató-helyettesének nevezték ki. 1994-ben a vasúttársaság megbízott vezérigazgatójaként, majd újra vezérigazgató-helyetteseként dolgozott, egészen 1996 végéig, amikortól mostani kinevezéséig ismét megbízottként látta el a vezérigazgatói posztot 1999-ben bekövetkezett haláláig.

a szlovák állami vezetőkkel szemben a magyar és az ukrán állami vezetés – ideológiai és politikai-gazdasági okok miatt – nem volt képes megvédeni országa érdekeit az ukrán–magyar határ térségében.<sup>245</sup> A vasúti vezetés nem támogatta a gazdasági liberalizációt, de képtelen volt megállítani. Egy idő után a gazdasági liberalizáció a privatizáció során saját érdekei mellé állította mindazokat, akikre szüksége volt. Ennek a meglehetősen zavaros gazdasági időszaknak a terméke a közúti és a vasúti szállítás közötti vita, melynek két vesztese Záhony és Csap. Ebben az időben megindult a számháború, a számokkal való dobálózás. Mennyi árut szállítottak át a határon vasúton és kamionon. Az állítással szemben sohasem szállítottak ki Csap felé egy évben 18 millió tonna árut. A belépő és kilépő forgalom összesítése maximum 12 millió tonna. A törvényi szabályozás hiánya ellenére az ukrán vasúton is előre haladt a gazdasági liberalizáció a magánosítás.

1994-től 2002-ig a MÁV vezérigazgatói mindannyian záhonyi vezetők voltak kinevezésük előtt:

- Rigó Zoltánról a Záhonyi Üzemigazgatóság első igazgatójáról szóló visszaemlékezés: „1994-ben nevezték ki a MÁV vezérigazgatójává, ezt a posztot 1996-ig töltötte be. Ekkor derült ki, hogy azok a modern formák, amelyeket a MÁV működtetésére kidolgoztak a politika számára nem kívánatosak, így felállt a vezérigazgatói székből, a MÁV nyugat-európai vezérképviselétének vezetője lett Bécsben.”<sup>246</sup>
- Sipos István 1996–1999.
- „Kukely Márton: Azon a végzetes, 1999. január 6-ai reggelen együtt kezdtük szervezni a ravatalozást, a kondoleálást, a temetést. Dél körül már ő volt a hajnalban elhunyt, mindössze 48 éves, mégis legendás MÁV-vezér, *Sipos István* utódja. Tegyük hozzá: a feladatra alkalmas utóda. Ezt támasztja alá annak a sajtóközleménynek a részlete is, amit a vasúttársaság kommunikációs igazgatójaként *Kukely Mártonnal* kapcsolatban akkor kiadtam: *Sipos István* örökébe lépve megerősítette, továbbfejlesztette azt az elgondolást, hogy az addigi hatósági mentalitást fel kell váltani az utasok, a partnerek felé fordulással, amit sok más mellett a katonai jellegű egyenruha helyébe lépő formaruházattal is érzékeltetni kell. A kézjeggyével ellátott ilyen és ezekhez hasonló stratégiai elveket őriz az archívumom: Évtizedekre szóló célok. Ám – tisztelet a kevés kivételnek – a mindenkori döntéshozók szűk körének az általam is többször hallott véleménye az volt: „*A vasút túl komoly dolog ahhoz, hogy vasutasokra bizzuk*”. És a *MÁV*-on belül is voltak a vasutasok nevében fellépő haszon-

<sup>245</sup> Ez a küzdelem a mai napig tart.

<sup>246</sup> Unokáink is olvasni fogják Magazin Létrehozva – 2012. június 4. Ésik Zoltán  
<https://napkeletnepe.hu/>



lesők, akik közreműködtek e cinikus álláspont érvényre juttatásában. A kívülállók valódi szándéka persze a dobra verhető irdatlan ingatlanvagyon fölötti ellenőrzés megszerzése lehetett, meg az akkoriban csak helyelközzel zajló, ám így is csillagászati összegekre rúgó fejlesztések összegéből leeső reszliből való részesedés. Nem is túrték meg sokáig a bizalmasok szűk köréhez nem tartozott *Kukely Márton*. A 2002-es vasutasnapon, a *Vasúttörténeti Park* nagycsarnokában felállított díszemlény mögött, közvetlenül a beszédének elhangzása után, az újdonsült gazdasági miniszter<sup>247</sup> egy szalonkocsiban írta és íratta alá a távozásával kapcsolatos megállapodást. Mondanom sem kell, nem igazán volt más választása. Ugyanúgy, mint később a hozzá hasonló helyzetbe hozott felső vezetőknek.<sup>248</sup>

2002-re Záhony átrakó privatizációja, helyesebben az átrakás magánosítása, gyakorlatilag befejeződött. A MÁV-ot fel kellett volna készíteni a különböző üzletágak liberalizációjára. Az INFRA Szusza Cargo<sup>249</sup> elválasztásra az átlagos átrakási folyamatoktól. A záhonyi privatizáció nem szervezett céltudatos munka volt. Nem a MÁV hirdette meg a privatizációt, hanem a „jól informált” vállalkozó jelentkezett az érkező áru átrakására. Ez nem privatizáció volt, hanem a helyzeti előnyökkel való visszaélés. A magánvállalkozók egy-egy áru átrakására vállalkoztak és nem rendszeres folyamatos munkára. A kevésbé nyereséges átrakást visszautasíthattak. Szlovákiában a rendszerváltozás idejében és még több évig csak ZSSK Cargo átrakás volt. Nálunk a rendszerváltozás idejében már vagy húsz magánvállalkozás – több ukrán–magyar, vagy orosz–magyar – vegyesvállalat működött. A folyamatokhoz hozzátartozik az is, hogy az ukrán és az orosz vállalkozók a magyar üzlettársat rövid időn belül kiszorították.

Kukely Márton vezérigazgató idejében a német vasúti vezetés jelezte nem kell a záhonyi átalakítást elkapkodni. Ráérték azzal a liberalizációval, de az akkori gazdasági politikai vezetés (SZDSZ) alapvető álláspontja az volt, hogy az állam rossz gazda, ezért amit csak lehet, magán kézbe kell adni. Ez Záhonyra végzetes következménnyel járt.

Természetesen nem csak egy megoldási elképzelés volt a vasúton belül a záhonyi átrakó további működtetésére. 1900-as évek közepén a helyi vasúti vezetés – félreértelmezett – GYSEV mintára szerette volna átalakítani a záhonyi átrakó térséget. Az ukrán és a magyar tulajdon mellett megjelent volna a saját tulajdoni részük is a vállalat tulajdonában. A GYSEV működésről gyakorlati ismeretük alapvetően csak a GYSEV alkalmazottainak volt. Akik – mint a későbbi Cargo vezetői – jelezték, hogy a záhonyi vasúti vezetők elképzelése

<sup>247</sup> Csillag István SZDSZ, [www.parlament.hu](http://www.parlament.hu)2

<sup>248</sup> Bekiáltás Kabai Domokos Lajos 2019. szeptember 3.

<sup>249</sup> Olyan csatlakoztathatóság, amely zökkenőmentesen és hatékonyan szövi át a különböző iparágak ellátási láncok és értékes termékek igényeit a gyors és megbízható terjesztés érdekében. Rakomány infrastruktúra.

eltér a valóságos viszonyoktól. A záhonyi vezetők elképzelése is megbukott. A záhonyi vezetők ezt meglehetősen nehezen vették tudomásul és igyekeztek ezt mindenki tudomására hozni.

A korábbi szovjet–magyar kétoldalú megállapodásban rögzítésre került,<sup>250</sup> hogy mindkét fél a saját országába belépő árut maga rakja át. Ezt a megállapodást sohasem tartották be az ukrán–magyar vasúti határszállítások során. Záhony a II. világháborús jóvátételi szállítások miatt kénytelen volt kialakítani a szükséges széles nyomtávú átrakó kapacitást és mellette megvolt, szintén a II. világháborúnak köszönhetően a kiépített „normál” vasúti hálózat Komoró, Tuzsér és Eperjeske állomáson. A záhony–csapi vasúti híd és vágányhálózat szűk kapacitásának ellensúlyozása érdekében megépített Bátyú–Eperjeske kikerülő útvonal – a Tisza-híddal – alkalmas volt a problémák kezelésére. Bátyú 1980-tól – az önálló üzemigazgatóság megalakítását követően – a normál és széles átrakó, rendező megépítésével és az ehhez kapcsolódó Fényeslitke Északi Rendező Pályaudvar az összes kapacitási problémát megoldotta mindkét oldalon.

Záhony pályavasút MÁV Zrt. Holding személyszállítás és az áru fuvarozás üzletág 100 milliárd értékű költségvetési hiányt termelt. A szabályozási háttér nem lehetett hozzáigazítva a változásokhoz.

Az akkori kormányzat kapkodása indokolt volt<sup>251, 252</sup>

- sürgősen rendezni kellett a vasút helyzetét,
- a közúti szállításokat,
- a nemzetközi szállítások rendszerét,
- a hazai nyersanyag biztosítását szolgáló szállításokat, valamint a záhony–csapi átrakást és az átrakáshoz szükséges megállapodásokat meg kellett kötni, vagy megújítani. Véglegesen a mai napig nincs rendezve a két átrakó együttműködése. Az 1995-ös kormányközi egyezmény<sup>253</sup> van még mindig érvényben. A MÁV és az Ukrán Vasutak 2004-ben megkötött

<sup>250</sup> Ukrajna a szerződést módosítás nélkül átvette.

<sup>251</sup> Siklós Csaba, MDF, 1990–1993, közlekedési miniszter, Antall József miniszterelnök 1990-ben nevezte ki a rendszerváltás utáni első közlekedési és hírközlési miniszterré. Szeptemberben a vízügyi ágazatot is hatáskörébe tették. Feladatai közé tartozott a bős-nagymarosi vízlépcsővel kapcsolatos hosszú vita rendezése. Taxis blokádnak. A miniszteri posztjáról történt lemondása után lett a MÁV Rt. elnöke. [www.parlament.hu](http://www.parlament.hu)

<sup>252</sup> Schamschula György (1944) MDF, közgazdász. Siklós Csaba lemondását követően, 1993 februárjában az Antall-kormány közlekedési, hírközlési és vízügyi miniszterévé nevezték ki, tisztségét a Boross-kormányban is megtartotta. Nevéhez fűződik több mobiltelefon-koncesszió megkötése és a Matáv részleges privatizációja. Az 1994-es kampányban több alkalommal néhány kilométer hosszúságú félkész autópálya-szakaszokat adott át ünnepi külsőségek között, ezért sok bírálat érte. [www.parlament.hu](http://www.parlament.hu)

<sup>253</sup> Lotz Károly közgazdász, 1994–1998 között közlekedési, hírközlési és vízügyi miniszter [www.parlament.hu](http://www.parlament.hu)

egyezmény alapján<sup>254</sup> szervezik ma is forgalmat, de senkinek semmilyen felelőssége nincs. „Záhonyi megállapítás: fogadunk, ha van hova, de hogy kinek mi a felelőssége, jogköre, azt nem tudjuk.”

A közlekedésért felelős kormányzat álláspontja:<sup>255</sup> sok a fölösleges tőke a vasútnál, szét kell verni a rendszert. Meg kell szüntetni a fölösleges kiadásokat. Piaci viszonyok között kell működni. Jelenleg nincsenek eredmények, a vasút átláthatatlan.

Az SZMGSZ<sup>256</sup> megállapodás alapján végezte volna a magyar vasút a szolgáltatást, de az ukrán vasút nem volt képes a megállapodás betartására, hiánysak voltak a feltételek. Az Eperjeske–Bátyú vonalon nem lehetett kiszállítani normál vágányon a szerelvényeket, mert nem volt rá fogadó kapacitás. Végül is a fogadó fél kezdeményezte, hogy a záhonyi oldalon történjen meg több esetben az átrakás normál vagonból széles vagonba.

A MÁV és a kormányzat illetékesei 1996–97-ben döntöttek a Záhonyi Átrakóban évtizedek alatt kialakított és az átrakó egész területén a széles és normál nyomtávú kocsik mozgást biztosító fonódott vágányok felszedéséről és az úgynevezett szakosított vasútvonalak kialakításáról. Ennek keretében a záhonyi átrakó 2006-ra, mint egységes logisztikai rendszer szétesett. Az együttműködés jelenlegi formája: a Bátyúnál felhalmozódott szerelvényeket, majd Magyarországon, Záhonyban elosztják. Aki bejelentkezik az átrakott áruért és kifizeti a költséget, annak átadják. Ez nagyon nagy mértékben leterheli a záhonyi térséget és nagy költségekkel jár – amelyet nem térít meg senki – teljesen mindegy, hogy az adott vágányon egy kocsik vagy szerelvény van, amíg ott van, addig teljesen elfoglalja azt a vágányt. Az előbbieket követően Eperjeske rendező és átrakó pályaudvarai komoly gondokkal küzdenek.

<sup>254</sup> Kóka János SZDSZ gazdasági és közlekedési miniszter, üzletember, informatikai vállalkozó. Népszerűsége nagyot esett 2006 júliusában meghirdetett vasúti reform miatt, melynek eredeti tervei szerint 27 vasútvonalon állt volna le a személyforgalom. [www.parlament.hu](http://www.parlament.hu)

<sup>255</sup> Kóka átalakítja a vasutat MTI 2005. 08. 19. 11.45.

<sup>256</sup> „СОГЛАШЕНИЕ О МЕЖДУНАРОДНОМ ЖЕЛЕЗНОДОРОЖНОМ ГРУЗОВОМ СООБЩЕНИИ (СМГС) 2016. évi CV. törvény A Nemzetközi Vasúti Árufuvarozásról szóló Megállapodás (SzMGSz) és Mellékletei 2015. és 2016. évi módosításaival (!) egységes szerkezetben történő kihirdetéséről a Magyar Közlöny 2016. október 24., hétfő 162. számában orosz és magyar nyelven olvasható. Megállapodás a Nemzetközi Vasúti Árufuvarozásról (SzMGSz). A közvetlen nemzetközi vasúti árufuvarozás szervezése céljából az Albán Köztársaság, az Afganisztáni Iszlám Köztársaság, Azerbajdzsán Köztársaság, a Belorusz Köztársaság, a Bolgár Köztársaság, az Észt Köztársaság, Grúzia, az Iráni Iszlám Köztársaság, a Kazah Köztársaság, a Kínai Népköztársaság, a Kirgiz Köztársaság, a Koreai Népi Demokratikus Köztársaság, a Lengyel Köztársaság, a Lett Köztársaság, a Litván Köztársaság, Magyarország, a Moldovai Köztársaság, Mongólia, az Oroszországi Föderáció, a Szlovák Köztársaság, a Tádzsik Köztársaság, Türkmenisztán, Ukrajna, az Üzbég Köztársaság, a Vietnami Szocialista Köztársaság vasúti közlekedését felügyelő minisztériumok (a továbbiakban: Felek) meghatalmazottaik személyében a következő Megállapodást kötötték.

1999-ben Fényeslitke rendező pályaudvart – ami Közép-Európa legmodernebb rendező pályaudvara volt – rendkívül rövid idő alatt a földdel tették egyenlővé a területet. Az értékes objektum a liberalizáció, és a magánosítás áldozata lett. A szétverés értelmetlenségéről a Miniszterelnöki Hivatal tanulmányal rendelkezett.<sup>257</sup>

2006-ban a Záhonyi Vasúti Üzemigazgatóság teljes egészében megszűnt. A vagonok átrakása, a szerelvények rendezése és a vasúti szállítás feldarabolása, valamint a liberalizáció következtében a magánosítás rendkívül komoly zavarokat okoz a nyereséges, eredményes logisztikailag felépített záhonyi működésben. A probléma gyökere a nemzetközi vasúti forgalom jelentős visszaesése, csökkenése volt. A korábbi szállítási, átrakási munkákat gazdaságos volt a specializált átrakó pályaudvarokon lebonyolítani. A lecsökkent mennyiségénél viszont nagyon drága volt a vonatok mozgatása. A szlovákiai átrakó nagy előnye éppen az volt, hogy nem közel 100 km<sup>2</sup>, hanem egy vasútállomás. A lecsökkent a forgalomhoz, nem lehetett a Záhonyi Átrakó területét hozzá igazítani, mert a magánvállalkozások elhelyezkedése bebetonozta ezt a hatalmas hálózatot. Ezért lett nagyon drága Záhony.

A szervezeti belső viszonyokat tovább rontja a nemzetközi helyzet, amelyhez Záhonynak alkalmazkodnia kell. Az első ízben 2005-ben hatalomra kerülő Júlia Timosenko ukrainai miniszterelnök harcot hirdetett a korrupció felszámolására a piaci alapú reformok bevezetésére az oligarchák ellen. Ez a kialakult gazdasági kapcsolatok megtámadásával is járt. A Záhony–Csepel felé tartó szállítási útvonal orosz és ukrán gazdasági szereplők kezében volt. Kihhasználva a lengyel politikában meglévő orosz ellenességet – a kialakult orosz–ukrán oligarchák együttműködésének háttérbe szorításával – a lengyel–ukrán együttműködést erősítette. Ez Magyarország, de Közép-Európa számára is rendkívül hátrányos. A gazdasági hátrányok elleni védekezés meg is alapozta a Bécs–Záhony együttműködést a lengyel – rendkívül erőszakos – gazdasági törekvések ellen.

Lengyelországban 200 km széles nyomtávú vágányhálózat található. Ezeket még a szocializmus alatt építették meg. A szovjet nyersanyag szállításokra kiépített vasúthálózat hadi célokra is alkalmas. A lengyelek meghagyták a rendszert, de úgy, hogy a vasúti szállítást és az átrakást is egy kézben hagyták. Logisztikailag egységes rendszert építettek ki. Szlovákiában Kassáig kiépült hasonló indokokkal a széles nyomtávú vasút. A szlovákok sem privatizáltak. A rendszert egységben tartották. Magyarországon ennek a fordítottja történt. Ami Magyarországon elindult az a lengyeleknek kedvezett. Kivéve az ország katonai biztonsága. Záhonymnál csak a határtól mintegy 15 km-re lévő katonai átrakóig

<sup>257</sup> Emlékeztető: MeH Területfejlesztési Államtitkár Szakmai Titkársága XVIII/269/5/2003, Gy. 16-313/2004 MÁV Vezérigazgatóság Befektetési Osztály, 2004. április 19. East-West Intermodális Logisztikai Szolgáltató Zrt.

ért el a széles nyomtávú vasútvonal. Magyarország belső területeire akadálytalanul nem lehet katonai szerelvényeket küldeni.

Kijev a későbbiekben kész tervekkel és projektekkal, javaslatokkal állt elő. Ukrajnában – Kárpátalján – építsünk normál nyomtávú vasútvonalat. Kárpátalja katonai szerepe jelentős. Főként Munkács térségének, ahol nemzetközi főút, nemzetközi vasútvonal, katonai repülőtér található. Munkácsig elér a széles nyomtávú vasútvonal. Amennyiben Magyarország elfogadja a javaslatot, akkor Záhony és Csap elveszti jelentőségét, és az Oroszország és Ázsia felé Közép-Európából tartó forgalom összegyűjtő és elosztó központja átkerül Ukrajnába, Munkács központtal.

2006–2010 között ukrajnai vállalkozók (nem egy közülük orosz érdekeltség mellett, állítólag felelősségre vonás elől menekülve) ukrajnai területekről kimentve vállalkozását, tervezett Záhony térségében beruházásokat. Ipari vámszabadterületeket, ipari üzem, logisztikai központokat, orosz és ukrajnai fogyasztási termékek elosztási központját, élelmiszer áruházlánc bázisát stb.) az akkori kormány támogatásával. Fényeslitkén a megsemmisített rendező pályaudvar helyén acélipari feldolgozás és hengermű létesítését tervezték. Kihasználva a Különleges Vállalkozási Övezet nyújtotta lehetőségeket. (Ezek a beruházások több esetben komoly hátrányt okozott volna a magyar acélipari és logisztikai vállalatoknak.) A kért és beígért állami támogatást azonban nem kaphatták meg az Európai Unió szabályai miatt, ezért a beruházások elmaradtak. A térségbeli logisztikai vállalkozások sem nézték jó szemmel az ukrajnai vállalkozók terjeszkedését.

### 3.9. Záhony vasúti helyzete az 2020-as években

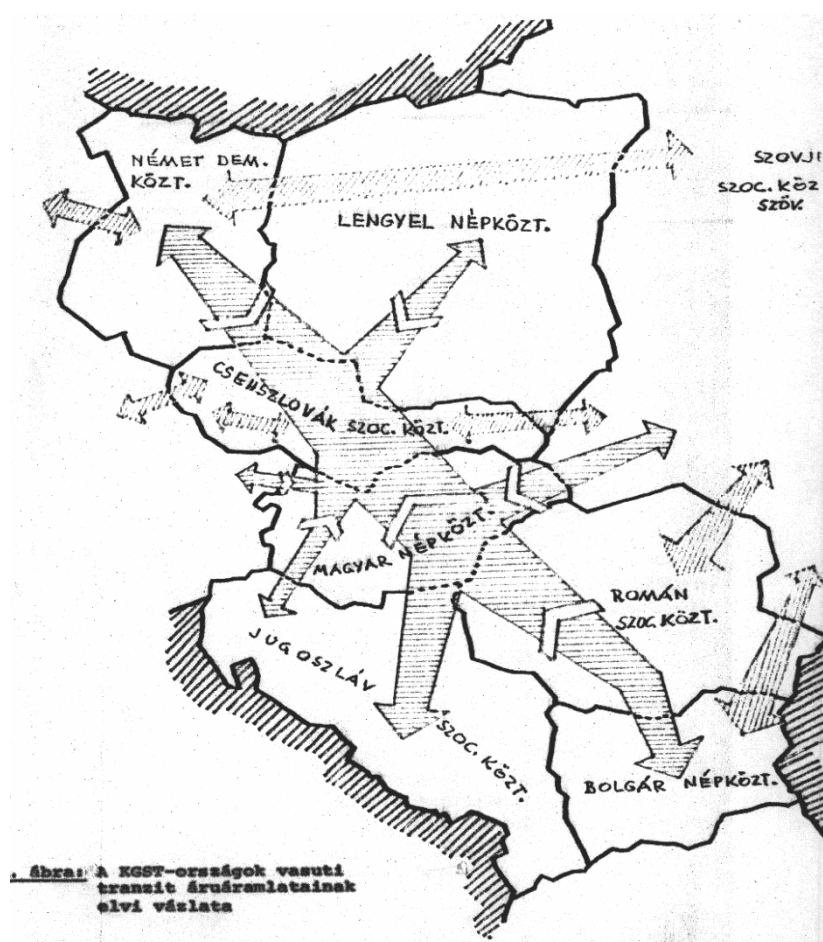
- Nincs egységes rendszer az ukrán–magyar határátkelők működésére és az átrakás lebonyolítására. (Több mint félévszázados probléma. Mindkét ország – Ukrajna/Szovjetunió és Magyarország – egyetért vele, de sohasem oldódott meg.)
- A fuvarozók és az átrakókat egyaránt érintő stabil ütemezett forgalom megvalósítása. (Sohasem valósult meg.)
- Nem lehet a határforgalmat külön kezelni. (A közös határellenőrzés kezdeményezése 1950-ben kezdődött, de sohasem valósult meg.)
- A logisztikai-átrakó központok létesítését követően (privatizáció) az átrakott áruk mennyiség lényegesen csökken, 12 millióról 2006-ra 6 millióra, majd 2020-ra további 3,5 millióra. Nem csak elaprózódott az átrakott mennyiség, de már lassan senki sem nyereséges.
- Az ukrajnai és a magyar oldalon is belső viták terhelik a Záhony–Csap Átrakókörzet működését. Már korábban is utaltam rá: 1990 előtt a rend-

szer ismeretéből fakadó előnyöket használták ki a beruházásokhoz. A rendszerváltás után az egyéni beruházásokhoz akarták alakítani a rendszert. Ezt a problémát mind a két országban a tervezett Különleges Vállalkozási Övezet oldotta volna fel az állam javára. A magánérdek mind a két országban félresöpörte a közösségi érdeket.

- 2000-ben pályázatokat írtak ki vezetői posztra Záhonyban és Csappon is volt hasonló kezdeményezés, remélve, hogy rend lesz az átrakásban. A magánérdekek nem akarták a „rendet”.
- A Záhony-Port Zrt. a pályavasút szervezet, a tengelyátszerelő szintén. Nincs külön MÁV Zrt. szervezet Záhonyban. A vasútállomás a Debreceni Vasútigazgatóság szervezetéhez tartozik.
- A Rail Cargo Hungaria Záhonyban szolgáltatást vesz. Nem csak az átrakás, hanem a határforgalom is liberalizált (MMV, PKP Cargo, CER).
- A Záhony–Csap térségi vasúthálózat leromlott. Rendszeresek az üzemi problémák a pálya állapota miatt.
- A háborús konfliktus a fekete-tengeri szállításokra okozott akadályok következtében megnövekedtek a vasúti szállítások az ukrain határátkelőknél. A négy meghatározó határátkelői ponton ilyen mennyiségű gabona szállítására senki sem volt felkészülve. Záhony–Csap viszonylatban 60–70 kocsi szerelvényeket is továbbítanak Záhonyból, de befelé két mozdony kell a szerelvény elé. (Záhony felé emelkedik a pálya.)
- Kezdeményezték, hogy az Ukrán Vasutak képviselőt nyissanak Magyarországon.
- Orosz–kínai–magyar vasúttársaság alapítása Záhonyban: „Az Európai Parlament és a Tanács 2001/14/EK irányelve (2001. február 26.) a vasúti infrastruktúra-kapacitás elosztásáról, továbbá a vasúti infrastruktúra használati díjának felszámításáról és a biztonsági tanúsítványról” lehetővé teszi, hogy Európában székhellyel rendelkező vasúttársaság saját szállítási eszközeit korlátlanul használja az unió belül. Ez a vasúttársaság rövid időn belül monopóliumhelyzetbe kerülne az Európai Unió belül.
- Ázsia és Európa között jelenleg kikerülhetetlen Oroszország a vasúti szállítások esetében. Az orosz pozíciót erősíti az „UNITED NATIONS ECONOMIC AND SOCIAL COMMISSION FOR ASIA AND THE PACIFIC REPORT OF THE REGIONAL MEETING FOR DRAFTING THE INTERGOVERNMENTAL AGREEMENT ON THE TRANS-ASIAN RAILWAY NETWORK 22–23 NOVEMBER 2004, BANGKOK UNITED NATIONS” megállapodás. Lengyelország elég erőszakosan egyeduralomra tör az Ázsia–Európa vasúti szállítások lebonyolításában. Oroszország alternatív út kialakítására törekszik, amely kikerüli Lengyelországot. Csak a magyar kormányon múlik, hogy Magyarország milyen szerepet kap ebben a törekvésben.

#### 4. A magyar vasút az Európai Unióban

A II. világháborút követő „békeidőszak” során 1960-as években kialakult egy – az európai országok által elfogadott – vasúti szállítási rendszer. Az Európai Gazdasági Közösség a maga területén formálta a közlekedési kapcsolatokat. Szükségszerű kapcsolatok jöttek létre a KGST-országokkal a személy- és teherforgalom lebonyolítására. A „kapcsolattartó” vasúti útvonalak nem voltak hivatalosan kijelölve a volt szocialista országok vasúti együttműködésében (25. ábra). Ebben az esetben a KGST nem alakította és irányította, hanem követte az eseményeket.



25. ábra: A KGST-országok vasúti tranzit áruáramlatainak elvi vázlata

Forrás: MMKM\_KEZGY\_947\_102

1962–1966 között a KGST Közlekedési Állandó Albizottság: Beszámoló az 1524 és az 1435 mm-s nyomtávú teherkocsik átállító pontjainak közös építése a KGST-tagországok vasúti határállomásain dokumentum és cselekvési terv ezt követően megalapozta a Szovjetunió és a szomszédos országok határállomásain kialakítható és kialakítandó vasúti átrakóállomások helyét és szerepét:

- Kistérségi-helyi jelentőségű átrakóállomások főként a lengyel–szovjet határon (Belorusszia, Ukrajna). Ezek a határállomások egy esetleges orosz–ukrajnai (NATO, USA) háborúval kapnak, kaphatnak kiemelt jelentőséget.
- Elsősorban két ország közötti átrakóállomások pl. Szovjetunió és Szlovákia, Románia.
- Nemzetközi jelentőségű átrakóállomások, fő szállítási útvonalnak kijelölve: Breszt, Záhony.

Végül is a KGST és az illetékes kormányok döntései alapján nemzetközi funkciót a Lengyelországon és Magyarországon áthaladó szállítási útvonalak kaptak. Kialakult egy a KGST-országokon belüli szállítási kör:

- a) Moszkva–Varsó–Berlin–Prága,
- b) Budapest–Bukarest–Szófia,
- c) Budapest–Kijev–Moszkva.

A KGST határait a Német Demokratikus Köztársaság határánál Nyugat-Európa felé és a Magyar Népköztársaság határánál Dél- és Nyugat-Európa felé lépte át. Ez így is működött a szocialista országok gazdasági, majd társadalmi összeomlásáig.

1990 – a közép-európai politikai–társadalmi változások következményei a vasúti szállítási vonalakon a „baráti” együttműködésből kíméletlen gazdasági verseny lett. Miközben Lengyelország és Magyarország fennhangon hirdeti évezredek barátságát, Lengyelország kíméletlenül törekszik – a többiek, kiemelten Magyarország kárára – közlekedési-gazdasági-politikai monopóliumot kialakítani Ázsia, Kelet-Európa és Európa között. Konkrétan Lengyelország gazdaságpolitikájának megvalósítása kizárná a közép-európai országokat az EU–Oroszország–Távol-Kelet tranzit útvonalból.

Így – a terveik szerint – egyeduralkodóként<sup>258</sup>

- a) Uralnák és felügyelnék az EU ázsiai kereskedelmét;
- b) A tranzitdíj jelentős jövedelmet biztosítana az országnak ráfordítás nélkül;
- c) A tranzitdíj meghatározásával korlátozhatnák az orosz gazdaság piacra jutását az EU-ban;
- d) Egyenrangú gazdasági tárgyaló partnerei lennének Kínának;
- e) Az EU-n belül felzárkóznának Franciaország és Németország mellé, mint a harmadik meghatározó gazdasági hatalom Európában;

<sup>258</sup> A harmadik fejezetben leírtak kiegészülnek az alábbiakkal.



- f) Az orosz vasúti nyomtáv mélyen benyúlik Lengyelországba és így nincs kitéve közvetlen határeseményeknek;
- g) Szlovákia, Magyarország, Románia az EU-n belül gazdasági perifériára kerül.

Amely lehetőségekkel nem számoltak:

- a) A török–bolgár–szerb gazdasági útvonal felerősödik (Orient expressz hagyományos útvonala).
- b) Magyarországot és Ausztriát elkerülik a nemzetközi vonalak, miközben Bécs irányítja a kelet-európai országok vasúti teherszállítását az EU-ban.
- c) Mivel vasúti átrakó pályaudvar a lengyel határ térségben nincs, csak Belorussziában, az EU Belorussziának lenne kiszolgáltatva, azaz tulajdonképpen Oroszországnak;
- d) Egy közel 75 éves vasúti szállítási rendszer és az ahhoz kapcsolódó szolgáltatási rendszer menne csődbe;
- e) Ukrajnát kiiktatnák a nemzetközi vasúti szállítási rendszer hasznélvezetéből;
- f) Oroszország határa világgazdasági jelentőségűvé válik, mert az európai és ázsiai vasútvonalak találkozási (logisztikai) pontja az Európai Unió határáról átkerül Oroszország határára. Ez maga után vonja Oroszország gazdasági-hatalmi diktatúrájának kiépítését;
- g) Magyarország és Záhony az eurázsiai közlekedési funkcióját elveszti, jelentéktelenné válik.

Lengyelország erre a szerepre tudatosan készül a szocialista országok összeomlása óta. Lengyelország a II. számú európai közlekedési folyosó mellett igyekszik Ukrajna felől is jelentős forgalmat megszerezni mások rovására. Az egyetlen európai határpont a lengyel–belorusz határ, amelynek funkciója nem változik – a lengyel elképzelések alapján – ezért kiemelt fontosságot kap. Lengyelország monopolhelyzetbe kerül az orosz és távol-keleti, valamint az európai szállítások bonyolításában. A tranzitdíj megállapításával szabályozhatja – érdekei szerint – az Európába irányuló nyersanyag és késztermék árakat, befolyásolhatja az orosz és távol-keleti áruk európai piacra jutását. Ugyanakkor a lengyel határtól Katowicéig kiépített 1520 mm-s vasúti hálózat érintetlen marad jelentős gazdasági előny biztosítva a lengyel ipar számára.

Ezzel is erősíteni Lengyelország szerepét az európai–ázsiai szállítások területén. Az orosz vezetés javaslatára, hogy Oroszország Magyarországon keresztül bonyolítsa európai kereskedelmét, a magyar politikai vezetés húsz éve nem válaszol.

A KGST Közlekedési Állandó Albizottság Beszámoló az 1524 és az 1435 mm-es nyomtávú teherkocsik átállító pontjainak közös építése a KGST-tagországok vasúti határállomásain c) kérdéssel kapcsolatban.<sup>259</sup>

Lengyelország az állami vasút (PKP) strukturális átalakítása során a nagy kiterjedésű széles nyomtávolságú hálózatot és az azon folytatott tevékenységeket, önálló gazdasági társaságba szervezte. A kialakított rendszer teljes egészében EU-konform. A nemzetközi szállítási útvonalból Magyarországot teljes egészében kihagyják.

Szlovákia a kassai kohót is veszni hagyja, pedig az ukrán határtól Kassáig megépült 1530 mm-es vasútvonal gazdasági jelentőségű Szlovákia számára. Gyakorlatilag az V-ös folyosó Zágráb–Budapest–Ungvár–Lvov/Lviv szakaszát és az ahhoz csatlakozó mellékvonalakat kihagyták.

## **5. Az ukrain vasúthálózat átalakítása és annak következményei Közép-Európára**

Ukrajna vasúti közlekedése<sup>260</sup> széles nyomtávú, 21 655 km hosszú pályahálózaton bonyolódik, melyből 7145 km kétvágányú, a villamosított vonalak hossza pedig 9729 km. Az ukrán vasút hosszúság alapján a 14. leghosszabb, utasforgalmát tekintve a 6., teherforgalma pedig a 7. legnagyobb a világon. A vasút eszközállománya hatalmas:

- a) Teherkocsik száma: 174 939 db,
- b) Személykocsik száma: 8429 db,
- c) Mozdonyok száma: 2718 db,
- d) Villamos mozdonyok száma: 1796 db,
- e) Villamos motorvonatok száma: 1443 db,
- f) Dízel motorvonatok száma: 186 db.

A jövőben Ukrainát be kell integrálni a TEN-hálózatba (26. ábra).

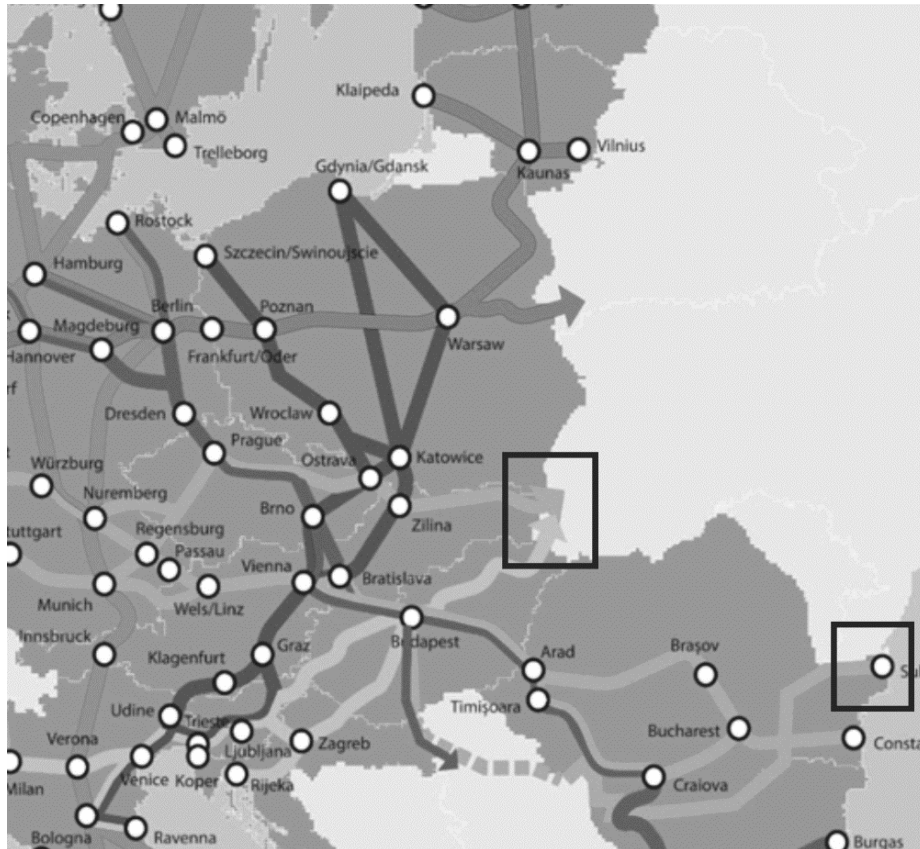
A Budapest–Belgrád vasútvonal meggyorsítása mintegy 1700 milliárd forintot tesz ki, közölte azt Schanda Tamás, az ITM államtitkára 2020-ban. Az összeg 660 kilométer felújítását, 200 kilométer építését, és 400 kilométer vasúti pálya villamosítását tartalmazza.<sup>261</sup> Átlagosan az előbbieken alapján 1 km vasúti pálya átépítésének ára (2020. évi árakon) kb. 2 milliárd Ft. Átszámítva magyar árakon az ukrain vasúti pályák átépítése: kb. 60 000 milliárd Ft. Ehhez a költséghez jön még a műtárgyak (híd, áteresztés, közúti kereszteződés stb.) átépítése. Le kell cserélni az egész vagonparkot, valamint az összes mozdonyt. A bekerülési költ-

<sup>259</sup> Kölcsönös Gazdasági Segítség Tanácsa Közlekedési Állandó Albizottsága, Budapest, 1963. december 0010/129/1963 KPM.

<sup>260</sup> CIA – A világ ténykönyve. [www.cia.gov](http://www.cia.gov). [2016. július 9-i dátummal az eredetiből archiválva]. (Hozzáférés: 2010. július 13.)

<sup>261</sup> Privátbankár.hu 2020. április 8.

ség felbecsülhetetlen, A kivitelezés több évtizedet venne igénybe, mert a jelenlegi ukrainai vasutak pályaállapota az európai szállításokra nem alkalmas, ez azt jelentené, hogy nem pályafelújítás, hanem új pályaépítés szükséges. Ehhez még ki kell képezni a vasúti alkalmazottakat az európai vasúti forgalom lebonyolítására.



26. ábra: A TEN-hálózat

Szerkesztette: Dr. Bajor Tibor, 2023.

Forrás: [www.IHO.hu](http://www.IHO.hu) (2022.10.13.); A megszűnő 1435 mm-s és 1524 mm-s vasúti nyomtáv találkozások.

Oroszország 2022. február 24-én megtámadta Ukrajnát. A háború közvetlenül és súlyosan érinti az ország keleti területeit egészében véve, de a nyugati régiók is célponttá váltak részben. Az EU és a NATO-országok nagy része fegyverszállításokkal sietett Ukrajna segítségére, s a súlyos helyzetben különböző időhorizontú tagsági viszonyokat helyeztek kilátásba. Ukrajna esetleges EU és NATO tagsága új helyzetet teremt a nyugati szomszédsága számára is.

Ukrajna újjáépítési és integrációs törekvései hatalmas kiadást jelentenek évtizedekre. A szükséges változások technikai és pénzügyi kihatásai meglehetősen bizonytalanul jelennek meg a különböző európai uniós szakanyagokban. A kapcsolatépítés és integrálás alapvetően érinteni fogja az ország nyugati szomszédságát, így Záhonyt és térségét is. Kárpátalja, Magyarország északkeleti része és Szlovákia keleti térsége potenciálisan kétféle helyzetbe kerülhet: 1.) leértékelődhet Ukrajna számára és gazdasági perifériára kerülhet ugyanúgy, mint a XIX. században, 2.) Egy gazdaságilag megerősödő Ukrajna dél-európai gazdasági kapcsolatainak megerősödése fel is értékelheti a közös határtérséget.

## 6. Rövid összefoglalás és egyéni kibontakozási javaslat

*Záhony vasúti átrakó kialakításának, működésének és válságának történeti folyamatát elemezve megállapítható, hogy:*

- létrehozása gazdaságilag szükségszerű volt.
- 1990-ig a politika mindig jelen volt Záhony életében, de minden esetben a gazdasági érdekek döntöttek.
- 1990-től a politika a gazdasági saját egyéni érdekei megvalósítására használja a térséget, melynek eredményeit a politikai haszonszerzésre használja fel.
- A privatizációnak nevezett osztozkodás következménye, hogy a Záhonyba érkező árumennyiség csökkent – a csúcsidezőszakhoz mérve – és ezt a csökkentett mennyiséget tovább tördelik. A jelentős bevételt hozó átrakások általában a magáncégekhez, míg a kisebb bevétellel járó átrakások a MÁV-hoz kerülnek.
- Megszűnt az állami monopólium (államközi szállítási szerződések) és a magánvállalatok nem tudják betölteni a korábbi állami szerepet.
- Magyarország – elsősorban saját hibájából – kiszorult az orosz-ázsiai-európai szállítási útvonalról (orosz javaslatok, szállítási-logisztikai együttműködés elutasítása, termelő beruházások elutasítása Záhony térségében).
- Kárpátaljai logisztikai, termelői beruházások megvalósításával megelőzte Záhonyt és Magyarországot.
- Az Európai Unió adta lehetőségek visszautasítása, valamint az ismeretek hiányában a lehetőségek kihasználatlansága (vasúti szállítási vállalat).

- Záhonytal szembeni több évszázados ellenszenv a megyei politika részéről.
- A nemzetközi konkurencia összefogása Záhony ellen (a versenytársak számának csökkentése).
- A záhonyi közlekedési-logisztikai központ fejlesztésére fordítható hazai és nemzetközi források elherdálása (Tisza-híd, ipari park, Záhony klaszter).

Kérdés, hogy van-e visszaút a konszolidációhoz és fejlődéshez?

Véleményem szerint van:

- Azonnali teljes körű államosítás;
- Termelő vállalatok telepítése a térségbe (vállalkozói övezet);
- Az Európai Unió adta lehetőségek kihasználása (vegyesvállalatok, össze-szerelő üzemek, vámszabad ipari termelés és raktározás);
- A MÁV, mint szolgáltató, fogadja a küldeményeket, átrak, szerelvényt rendez és a rendezett szerelvényeket továbbítja, a termelő üzemek igényeinek megfelelően, mint egy „kikötő”;
- Multimodális logisztikai központ kialakítás;
- A várost újra alkalmassá kell tenni a képzett szakemberek fogadására és ellátására.

Mindezeket a lehetőségeket és potenciális megoldásokat nagyban meg fogja határozni az orosz–ukrán háború lezárása után létrejövő geopolitikai és geostratégiai helyzet. A szűkebb kérdés az, hogy milyen jellegű államhatár fog létrejönni és konszolidálódni. Ez azt is jelenti, hogy Záhony legalapvetőbb működési feltételei nem a városban fognak eldőlni, hanem nemzetközi meghatározottságok bázisán.

## Felhasznált irodalom

- Bajor Tibor (2021): *Záhony a kezdetektől 1817-ig*. Záhony: Záhony Város Önkormányzata.
- Bajor, Tibor – Erdősi, Ferenc (2013): *Alternative Routes Between the Far East and Europe (With Special Regard to the Foreign Trade of Hungary)*. Pécs: Institute for Regional Studies, Centre for Economic and Regional Studies, Hungarian Academy of Sciences. (Discussion Papers; 92.)
- Bajor Tibor – Prykhodko, Volodymyr (2014): Kárpátalja közlekedéslogisztikai helyzete. *Közép-Európai Közlemények*, 2–3, 93–104. o.
- Bajor Tibor (2014): Magyarország pozíciója az eurázsiai közlekedési rendszerben. *Polgári Szemle*, 3–6, 221–234. o.
- Bajor Tibor (2010): Záhony, a vasút és a vasúti átrakó. Doktori disszertáció. Pécs: Pécsi Tudományegyetem Közgazdaságtudományi Kar, Regionális Politikai és Gazdaságtani Doktori Iskola.
- Bajor, Tibor – Egri, Imre (2011): Three broders one question. *Logisztikai Évkönyv 2011*. Budapest: Magyar Logisztikai Egyesület.
- Baráth Magdolna (1996): M. Majszkij feljegyzése „a jövő világ kívánatos alapelveiről”. *Külpolitika*, 3–4.
- Bátky Zsigmond – Kogutowicz Károly (szerk.) (1922): *Kogutowicz zsebatlasza az 1923. évre. Az új Európa atlasza*. Budapest: Magyar Nép rajzi Társaság Emberföldrajzi Szakosztálya.
- Bekiáltás. Kabai Domokos Lajos blogja, 2019. szeptember 3.
- Borovszky Samu – Sziklay János: Magyarország vármegyéi és városai. Budapest: „Apollo” Irodalmi és Nyomdai Részvénytársaság, MDCCCXCVI.
- Csernicskó István (2003): *Csap*. In: *Lokális világok. Együttélés a Kárpát-medencében*. Budapest: MTA Társadalomkutató Központ, 333–346. o. (Magyarország az ezredfordulón. Stratégiai tanulmányok a Magyar Tudományos Akadémián. Műhelytanulmányok)
- Dékány Zsolt (2021): Záhony körzetében két konténerterminál kapcsolódik be a kelet–nyugati forgalomba. *Navigátor*, 06. 05.
- Dienes István (szerk.) (1939): *Szabolcs és Ung k.e.e. vármegyék*. Budapest, Merkantil Nyomda.
- Dr. Dikán Nóra (1993): Az 1956-os forradalom utáni megtorlás Szabolcs-Szatmár-Bereg megyei dokumentumai I/4. A kisvárdai járás. Nyíregyháza: Józsa András Múzeum, 351. o.
- Egeresi Zsigmond (1979): Záhonyi hétköznapiak 1944–1979. A záhonyi vasúti csomópont története. Kézirat.
- Erdősi Ferenc (1987): Területi érdekek és vasúti közlekedés. *Tér és Társadalom*, 1. 45–60. o.

- Erdősi Ferenc (2009): *Kelet-Európa közlekedése*. Budapest–Pécs: Dialóg Campus Kiadó.
- Erdősi Ferenc (2010): *A Visegrádi országok vasúti közlekedése*. Budapest: MÁV Zrt., 21–24. o.
- Erdősi Ferenc (2022): *Trieszt–Fiume: Két szomszédos kikötő versengése az első világháborúig*. Pécs: Közgazdaság- és Regionális Tudományi Kutatóközpont Regionális Kutatások Intézete.
- Filep Tibor (1995): *A vasútért mindhalálíg*. Debrecen, 63. o.
- Fleischer Tamás (1999): *A záhonyi régió közlekedési helyzetelemzése, jövőképe, összhangban térségi és nemzetközi szerepével*. MTA Világgazdasági Kutatóintézet. Készült a Magyar Államvasutak Rt. Pálya-, Híd- és Magasépítményi Szakigazgatóság Záhonyi Területi Felügyeleti Osztálya megbízásából, Budapest, 1999. június 15.
- Gonda Tibor (1987): A munkaerő-struktúra és a mobilitás az üzemigazgatóság területén. Győr, Közlekedési és Távközlési Műszaki Főiskola. Szakdolgozat.
- Hajós Bence: hidász-mérnök – Magyar Közút Nonprofit Zrt. Szabolcs–Szatmár–Bereg Megyei Igazgatóság 1910-11-ben épült meg az első, állandó jellegű Tisza-híd Záhony és Csap között, felváltva a korábbi fa szerkezetű, Howendrendszerű hidat. A háromnyílású, keszonalapozású, csonkaszegmens alakú, acél, rácsos hidat 1944-ben felrobbantották (a visszavonuló német csapatok). A Záhony és Csap közötti Tisza-határhíd saruzsámoly károsodás Vis Maior helyreállítási munkálatairól. In: Közúti és Vasúti Hidász Almanach 2010. Lánchíd füzetek, 19.
- Halász Imre (1911): Egy letűnt nemzedék. *Nyugat*, 19. sz.
- Hóman Bálint – Szekfü Gyula: *Egyetemes történet IV*. Budapest: Révai Testvérek Irodalmi Intézet.
- Dr. Horváth Ferenc (1997): *A Nyíregyháza-Ungvár vasútvonal 125 éves története*. Záhony: Közlekedéstudományi Egyesület Szabolcs-Szatmár-Bereg Megyei Területi Szervezetének Pályafenntartási Szakcsoportja és Logisztikai Szakcsoportja.
- Grancsak, I.: Kárpátalja Csehszlovákia területén. 1955. Országos Ruszín Önkormányzat.
- Kissné Majtényi Mónika (2002): Záhony és térsége jellemzői és szerepe a területfejlesztésben. *Statisztikai Szemle*, 5–6. 519–536. o.
- Keresztes K. Sándor, Környezetvédelmi és területfejlesztési miniszter, M-754-6/92
- Köpeczi Béla (főszerk.) (1986): *Erdély története III. kötet*. Szerkesztette: Szász Zoltán. Budapest: Akadémiai Kiadó.
- Kusner, Alekszej – Litvenko, Natalja (2004): *Baranovicsszkoje otgyelenije Belarusszkoj zseleznoj dorogi*. Baranovicsi, Gorodszkoje upravlenijje transzporta.

- Loydl Tamás (1996): KTM Előterjesztés a vállalalkozási övezetek létrehozására és működésére. A Belügyminisztérium Településfejlesztési és Kommunális Főosztály vezetője, 1992. október 29. 302-1385/1992.
- Lukács Ernőné (1966): *A technika fejlődése*. Budapest: Közgazdasági és Jogi Könyvkiadó, 892 o.
- Macmillan, Margaret (2001): *Peacemakers*.
- Műhely Kft. (1995): Tanulmány a Záhony Vállalkozási Övezet létesítésének gazdasági vonzatairól.
- Nagy Áron (2004): Szárazföldi közlekedés a 19. század első felében Magyarországon.  
[https://vgi.krtk.hu/~tfleisch/~humanokologia/dolgozatok/nagyaron\\_szfkozl-reformkor.pdf](https://vgi.krtk.hu/~tfleisch/~humanokologia/dolgozatok/nagyaron_szfkozl-reformkor.pdf)
- Dr. Nagy Sándor (2003): Tájékoztató Kontra Ferenc nagykövet részére. A Magyar Köztársaság Nagykövetsége, Moszkva, 2003. január 24.
- Dr. Nagy Sándor (2003): MeH államtitkár levele J. V. Osincev úr, Szverdlovszk régió kormányának elnökhelyettese, Szverdlovszk régió nemzetközi kapcsolatok és külkereskedelmi miniszterének (2003. június 4.)
- Nyikos Györgyi dr. 2004. szeptember 20. 8:46. Címzett: Bajor Tibor. Tárgy: FW: Közigazgatási és Jogi Főosztály Magyar Terület- és Regionális Fejlesztési Hivatal.
- Patkó Máté (2016): Magyarország közigazgatási határainak változása a XX. században. Szakdolgozat földtudományi alapszak. Témavezető: Faragó Imre tanszéki mérnök. Budapest: ELTE Térképtudományi és Geoinformatikai Tanszék.
- Prinz Gyula – Cholnoky Jenő – Teleki Pál – Bartucz Lajos (é.n.): *Magyar föld, magyar faj. Magyar földrajz I–IV*. Budapest: Királyi Magyar Egyetemi nyomda.
- Röll, Freiherr von (1923): *Enzyklopädie des Eisenbahnwesens*. Band 10. Berlin, Wien, 277–278. o.
- Seres Attila (2006): Orosz levéltári források a magyar–szovjet diplomáciai kapcsolatok történetéhez (1939). Budapest: Eötvös Loránd Tudományegyetem Bölcsészettudományi Kar, Történettudományi Doktori Iskola, Kelet-Európa története a 19–20. században doktori program.
- Seres Attila (2008): Magyar–szovjet kereskedelmi kapcsolatok 1939–1941. *Történelmi Szemle*, 1. 73–94. o.
- Schermann Szilárd (1939): A Tisza forrásvidékének kis turistakalauza. Budapest: Magyar Turista Élet.
- „15 év a kárpátaljai közgazdász szakma magyar sikereiért”. Gazdasági fejlődés kihívásai és lehetőségei a nemzetközi együttműködések és európai tapasztalatok összefüggésében. Konferencia Beregszász/Berehovo 2016. május 6–7.



Széchenyi István (1848): *A magyar közlekedési ügy rendezéséről*. Pozsony: Beimel.

Unokáink is olvasni fogják magazin. Létrehozva: 2012. június 4.

Vörös László (szerk.) (1878): *Magyar vasúti évkönyv 1. évf. / 1878* (Budapest, 1878) Hungaricana. Budapest, 1878 Magyar vasutak.

[www.kozlekedesvilag.hu](http://www.kozlekedesvilag.hu)

[www.parlament.hu](http://www.parlament.hu)

### *Források*

00/UA-60077/2000 OFP Ez az állítás nem felel meg a valóságnak. Kárpátalja vezetői írásban kérték a záhony–csapi átmenet megvalósítását. Az Országos Területfejlesztési Tervben is mind a két átmenet szerepelt. „A Kárpátaljai Állami Közigazgatás támogatja az V. Európai Közlekedési Folyosó Záhony–Csap fejlesztésének alternatív tervezetét, mivel az racionálisabb és gazdaságosabb, mint a Barabás–Koszinó terv – állapította meg az állami közigazgatási hivatal vezetője.

Bátky Zsigmond – Kogutowicz Károly (szerk.) 1922. Kogutowicz zsebtársa az 1923. évre. Az új Európa atlasza. Budapest: Magyar Néprajzi Társaság Emberföldrajzi Szakosztálya.

BHZ BAUMEISTER Építőipari Kereskedelmi és Szolgáltató Kft. 2004. február 28

CIA – A világ ténykönyve. [www.cia.gov](http://www.cia.gov). [2016. július 9-i dátummal az eredetiből archiválva]. (Hozzáférés: 2010. július 13.)

Előterjesztés a vállalkezési övezetek létrehozására és működésére. KTM miniszter, 1996.

Emlékeztető 1995. szeptember 19-én a MÁV Rt. Vezérigazgatóságán. Budapest, Andrásy út 73–75. alatt.

Emlékeztető: MeH Területfejlesztési Államtitkár Szakmai Titkársága XVIII/269/5/2003, Gy. 16-313/2004 MÁV Vezérigazgatóság Befektetési Osztály, 2004. április 19.

EUROPROJECTS B Befektető és Tanácsadó KFT. 1994. Téralkalmasság-vizsgálat – Záhony Vállalkozási Övezet,

EXIMBANK, Budapest, 2003-03-21.

JELENTÉS: A Záhony–Jekatyerinburg logisztikai híd megvalósításának lehetőségei. Jekatyerinburg, 2006. március 21. Reppa Gábor irodavezető, Magyar Köztársaság Nagykövetség Kereskedelmi Képviselője, Jekatyerinburgi Iroda.

Feljegyzés Medgyessy Péter miniszterelnök, Kiss Elemér miniszter és Draskovics Tibor kabinetfőnök részére. MeH Területfejlesztési Államtitkárság. 2002. december 2.

- Hutás József helytörténeti gyűjteménye.
- Kálnoki Kis Sándor, Közlekedési, Hírközlési és Vízügyi Minisztérium helyettes államtitkára, 161426/1992.
- Környezetvédelmi és Területfejlesztési Minisztérium, M-689/95. 1995. június 21.
- Lewinski, Piotr (1964): A KGST Közlekedési Állandó Bizottsága munkájának néhány eredménye. *Közgazdasági szemle*, 11(5), 552–560. o.
- Memorandum az Oroszországi Föderáció és a Magyar Köztársaság területfejlesztési együttműködéséről Gostroj és a Miniszterelnöki Hivatal (2004. október 14.).
- Miniszterelnöki Hivatal feljegyzései Horn Gyula miniszterelnök úr számára, 1995.
- Magyar Exportkurír Budapest I. (XIII.) évfolyam 136. Budapest, 1940. december 11.
- Magyar Életrajzi Lexikon 1000–1990. Javított, átdogozott kiadás. Főszerkesztő: Kenyeres Agnes. Arcanum Adatbázis Kft., Budapest, 2002.
- Magyar Beruházási és Fejlesztési Bank Rt. 1995. A Záhony Vállalkozási Övezet Üzleti Konceptiója.
- A Magyar Északkeleti Vasút Építésének Története. Budapest, 1984. Magyar Műszaki és Közlekedési Múzeum Könyvtár. Ktj: D 1520.
- Az M3 autópálya nyomvonal-kijelölésének rövid története. Kiút Térségfejlesztő Egyesület, Záhony, 2004. 10. 01.
- Az M3 autópálya nyomvonal-kijelölésének rövid története. Kiút Térségfejlesztő Egyesület, Záhony, 2004. 10. 01.
- Nemzetgyűlési napló, 1920. III. kötet. 1920. május 18., 1920. június 26. Ülésnapok 1920-61 52. o.
- Szabolcs-Szatmár-Bereg Megyei Munkaerő Hivatal 1990–1995. évi jelentései. Tények könyve '88.
- Terra Stúdió Kft. 1998. A vállalkozási övezetek és innovációs centrumok kialakításának, helykijelölésének, működtetésének metodikája.
- Terra Stúdió Kft. 2000. A vállalkozási övezetek szerepe a területfejlesztésben – tanulmány.
- UNITED NATIONS ECONOMIC AND SOCIAL COMMISSION FOR ASIA AND THE PACIFIC REPORT OF THE REGIONAL MEETING FOR DRAFTING THE INTERGOVERNMENTAL AGREEMENT ON THE TRANS-ASIAN RAILWAY NETWORK 22 – 23 NOVEMBER 2004, BANGKOK UNITED NATIONS
- Záhony–Kisvárdai térsége regionális rendezési tervének kimunkálását megalapozó előtanulmány I. rész. VÁTI 1975. szeptember 17.
- [http://www.rubicon.hu/magyar/nyomtathato\\_verzio/1939\\_szeptember\\_17\\_szovjet\\_agresszio\\_lengyelorszag\\_ellen/](http://www.rubicon.hu/magyar/nyomtathato_verzio/1939_szeptember_17_szovjet_agresszio_lengyelorszag_ellen/)

[http://www.rubicon.hu/magyar/oldalak/a\\_barbarossa\\_hadmuvelettel\\_es\\_a\\_molotov\\_ribbentropp\\_paktummal\\_kapcsolatos\\_torteneti\\_vita/](http://www.rubicon.hu/magyar/oldalak/a_barbarossa_hadmuvelettel_es_a_molotov_ribbentropp_paktummal_kapcsolatos_torteneti_vita/)  
<https://www.cia.gov/library/publications/resources/the-world-factbook/fields/384.html>  
www.IHO.hu 2022.10.13.

### *Jogsabályok*

- III-3TK/95/1/2005. Gazdasági és közlekedési miniszter.  
1996. évi XXI. törvény a területfejlesztésről és a területrendezésről  
1921. évi XXXIII. törvény VII. CÍM Az állampolgárságról szóló rendelkezések 63.  
Cikk. Jogukban áll azonban megtartani azokat az ingatlanokat, amelyeket annak a másik Államnak területén birtokolnak, amelyben opciójukat megelőzően laktak 1927. évi XVII. törvénycikk a Csehszlovák Köztársasággal 1927. évi május hó 31-én kötött kereskedelmi szerződés becikkelyezéséről.  
6/2007. I. 18. Korm. határozat, 2247/2007 (XII. 23.) Korm. határozat, 6/2009 I. 30. Korm. határozat.  
2016. évi CV. törvény A Nemzetközi Vasúti Árufuvarozásról.  
A Nyíregyháza–Ungvár másodrendű gőzmozdony vasút kiépítéséről szóló 1870. XXVIII. t. cikket, továbbá 1875. XLV. t. cikket a magyar északkeleti s Nyíregyháza–Ungvár vasutak függő ügyeinek rendezéséről [módosítva az 1877. XVI. tc. által] az 1888. XVII. t. cikket a magyar északkeleti vasúttársaságok részére további külön állami biztosítás nyújtása tárgyában. Végül az 1890. XXXI. tc. a magyar északkeleti vasút-részvénytársaság vasútvonalainak beváltásáról és az ennek alapján megkötött szerződést tartalmazó 1891. II. t. cikket. 1875. XLV. t.cz. A magy.-északkal. és nyíregyháza–ungvári vasutakról.  
A Nyíregyháza–Ungvár másodrendű gőzmozdony vasút kiépítéséről szóló 1870. XXVIII. t. cikket, továbbá 1875. XLV. t. cikket a magyar északkeleti s Nyíregyháza–Ungvár vasutak függő ügyeinek rendezéséről [módosítva az 1877. XVI. tc. által] az 1888. XVII. t. cikket a magyar északkeleti vasúttársaságok részére további külön állami biztosítás nyújtása tárgyában. Végül az 1890. XXXI. tc. a magyar északkeleti vasút-részvénytársaság vasútvonalainak beváltásáról és az ennek alapján megkötött szerződést tartalmazó 1891. II. t. cikket. 1875. XLV. t.cz. A magy.-északkal. és Nyíregyháza–ungvári vasutakról.  
Az Európai Parlament és a Tanács 2001/14/EK irányelve (2001. február 26.) a vasúti infrastruktúra-kapacitás elosztásáról, továbbá a vasúti infrastruktúra használati díjának felszámításáról és a biztonsági tanúsítványról 1836 évi XXV. törvénycikk.



## **Melléklet**



*I. melléklet*

A Magyar Államvasutak és az Osztrák Államvasutak szerződése  
a Vereckei-szorosban létesítendő vasúti átrakóállomás működéséről

Forrás: MNL K229 39523/1889 vasút közös használatáról szóló szerződés, a\_978\_664.jpg

648

23 412.  
1887. számhoz.

## 137.

### Szerződés.

Mely az alant kitett napon egyrészt az osztrák államvasutak es. k. vezérigazgatósága (Bécsben) és másrészt a magyar éjszakeleti vasut igazgatósága (Budapesten) között:

A) a stryj-beszki vasutvonalnak Lawocznétól az ország határáig terjedő és az osztrák vasuti kincstár tulajdonát képező vonalrész üzletvitelére és

B) a lawocznei, osztrák területen lévő csatlakozási pályaudvar közös használata és üzletvitelére vonatkozólag a cs. kir. osztrák kereskedelmi miniszter ur ő Excellentiája és a m. kir. közmunka- és közlekedésügyi miniszter ur ő Nagyméltósága jóváhagyásának fentartásával kötöttet.

### Alaphatározmányok.

I. cikk.

#### Szerződés alapja.

Jelen szerződés alapját képezik a magy. kir. közlekedésügyi miniszteriumban Budapesten 1884. évi május hó 8-áról a cs. kir. osztrák kormány képviselőivel felvett jegyzőkönyv és az ezen jegyzőkönyvhöz kiegészítő alkatrészül hozzáfűzött „Határozmányok a Lawocznétól az ország határáig terjedő vasuti vonalrész üzletvitelére vonatkozólag és a lawocznei pályaudvar közös használata iránt“. Ezen iratok jelen szerződéshez mint ennek kiegészítő alkatrészei hozzáfűzvék.

#### A) A Lawocznétól az ország határáig terjedő vonalrész üzletvitele.

II. cikk.

#### A vasut állaga.

Jelen szerződés tárgyát képező határszél-lawocznei vonalrész a beszki közbelső állomással együtt az osztrák államvasutak es. kir. vezérigazgatósága által teljesen szolid és üzlet-

képes állapotban létesítetik és az összes leltári tárgyakkal és tartalékanyagokkal elláttatik, úgy, hogy az üzletvivő igazgatóság csak az elhasználási anyagok beszerzéséről, valamint a beszki állomáson és a határszél—lawocznei vonalrészen való szolgálatra szükséges személyzet kirendeléséről, tartozik gondoskodni a végből, hogy a nyilvános üzletet megkezdhesse. A pályának és az egyes építményeknek, valamint azok ingó és ingatlan tartozékainak és az üzlet felszerelési tárgyainak az üzletet átvevő igazgatóság részére való átadásakor utóbbi által közösen az átadó vasutigazgatósággal egy jegyzőkönyv és leltárveendő fel két példányban, melyek közül a jelen szerződést kötő felek mindegyike egy-egypéldányt kap.

Ezen leltár álladékaiban történő változások időszakonként lesznek kiegészítő jegyzőkönyvek és leltár felvételek által megállapítandók. Az osztrák államvasutak es. kir. vezérigazgatósága a vasutnak és az egyes építményeknek terveit az üzletvivő igazgatóságnak lehetőleg az üzletmegnyitás időpontjáig át fogja adni.

### III. cikk.

#### **Kibővítési, átalakítási és hozzáépítkezések, valamint a leltár szaporítása.**

Kibővítési, átalakítási és hozzáépítkezések, valamint berendezési és felszerelési tárgyak szaporítása, nemkülönb minden létesítmény, a mely az al- vagy fel- vagy magas építményen eszközöltetik és természeténél fogva a rendes fentartási munkák közé nem tartozik, az üzletvivő igazgatóság által az osztrák államvasutak es. kir. vezérigazgatósága számlájára, de csak előzetesen folytatott tárgyalás és utóbbi részéről kijelentett beleegyezés után eszközözendők.

A határszél—lawocznei vonalrészen előforduló balesetek és károkért jelen szerződés VIII. cikke szerint az osztrák államvasutak es. kir. vezérigazgatóságát terhelő felelőségre való tekintettel utóbbi minden korlátozás nélkül fel van jogositva a pálya és építmények üzletbiztos állapotáról bármikor meggyőződni és az általa ezen tekintetben szükségesnek tartott létesítmények eszközlését követelni.



IV. cikk.

**Üzletvitel.**

Az osztrák államvasutak es. kir. vezérigazgatósága átruhazza a magyar éjszakkéleti vasutra és utóbbi átvállalja a határszél—lawocznei vonalrész és a beszki közbenső állomás teljes üzletének vitelét, beleértve a pályafentartást és pályafelügyeletet, az alább következő részletes határozmányok értelmében az osztrák államvasutak es. kir. vezérigazgatósága számlájára a VII. cikkben megállapított költségmegtérítések ellenében. Az osztrák vasuti kincstár tulajdonát képező lawocznei csatlakozási állomáson az osztrák államvasutak es. kir. vezérigazgatósága fogja az összes szolgálatot jelen szerződésnek B. fejezetében foglalt határozmányok szerint, az ott csatlakozó vasutak közös számlájára teljesíteni. A határszél—lawocznei vonalrészen és a beszki közbenső állomáson való egyes szolgálati ágak ellátása tekintetében következők állapítatnak meg:

**a) Pályafentartás és pályafelügyelet.**

A magyar éjszakkéleti vasut a határszél—lawocznei vonalrészen a pályafentartást és pályafelügyeletet saját személyzetével látja el és az ezekre szükséges anyagokat saját készleteiből adja.

Azon határt, a melytől fogva a határszél—lawocznei vonalrész a magyar éjszakkéleti vasutnak fentartás céljából átadatik, a lawocznei állomáson a 72.2 km.-ben levő sorompó mögötti első sinkötés képezi oly értelemben, hogy ezen sorompón való szolgálat a es. kir. államvasutak közegeit illeti.

Az osztrák államvasutak es. kir. vezérigazgatósága felelős van jogositva a felhasználandó anyagok mibenlétéről bármikor meggyőződést szerezni, esetleg minőségileg megfelelő anyagok előállítását követelni.

**b) Állomási szolgálat.**

A beszki közbenső állomáson való szolgálatra a magyar éjszakkéleti vasut adja a szükséges személyzetet, valamint a megkívántató fogyasztási anyagokat.

## 2. melléklet

### A tranzitszállításokra vonatkozó magyar javaslat

Forrás: HU\_MNL\_OL\_K\_0069\_SZU\_I\_0012\_1940\_december\_23\_870jpg

#### SZOVJETORSZ TRANZITKÉRDÉS.

A tárgyalások folyamán megállapítást nyert, hogy a szovjetorsz tranzitkérdésnek az államközi szerződésben biztosított jogunk értelmében semmi elvi akadálya nincsen. A tranzitálás meggyorsítása érdekében Rosslaw igazgató azt kérte, hogy addig, amíg az illetékes szervek a tarifakérdést nem tisztázták, velünk szemben is a "Gütertarif für den deutschen, lettischen, litauischen, estischen, chinesischen, japanischen Verkehr über die Sowjetunion, gültig v. 1. Oktober 1931"-ben szereplő tarifákat alkalmazzák. Tudomásunk szerint Vladivosztkából naponta 12 tehervonat a loo tengely indul Európa felé és tervünk az volt, hogy ezen szállítási lehetőség 1 %-át kérjük a magunk részére /naponta 6 vagon/. Rosslaw igazgató távirata szerint a fenti tárgyban folytatott megbeszélések konkrétummal záródtak, amennyiben közli velünk, hogy a Vladivosztkából kiinduló tranzitengedélyek esetről-esetre a budapesti szovjetorsz külkereskedelmi szervtől, Vojjev megbízottól szerzendők be. Ugyanakkor a magyar speditőrök a tranzitdíjak nagyságát esetről-esetre a Moszkvában székelő IRANSOTRANS-tól kapják meg. Rosslaw igazgató már Moszkvában benyújtott különböző cikkekre vonatkozó tranzitengedélyeket, és pedig

2.440	tonna	réz
50	"	nikkel
40	"	egyéb fém
129	"	ferroötvözet
250	"	pneumatikgumira.
2.909	tonna	= kb 300 vagon.

Ezen tranzitszállítvány fizetési lebonyolítása a következő: a tranzitmegbízás alkalmával a szállítvány értékének 50 %-a, a hátraléka pedig az árunak Vladivosztkok kikötőbe való beérkezése után fizetendő be szabad Usa dollárban. A vonatkozó fuvardíjak pedig a Szovjetunió állami bankjánál vezetett IRANSOTRANS számlája javára utalandók át. Megjegyezzük még, hogy távirati úton pótlólag feladtunk még 2 tranzitkérelmet, 88.000 kg zsiroszappan és 50 vagon olaj mennyiségre, mindkét tétel amerikai eredetű, az előbbi már kifizetett, az utóbbi egy diszponibilis tétel.

3. melléklet

1940. évi 6400 M E számú rendelet a hajózási szerződésről

- 3 -

Az V-X. cikk a hajózásra vonatkozó diszpozíciókat tartalmazza.

A XI.cikk a vasuti forgalomra vonatkozik leszögezvén, hogy a szerződő felek egyetértenek abban, hogy a két ország közt a vasuti forgalmat megnyitják, miután megegyezés jött létre köztük arra nézve, hogy illetékes szerveik útján a vasuti forgalomra vonatkozólag külön egyezményt fognak kötni. Az itt provideált vasuti egyezmény a tárgyalások tartama alatt még nem jöhetett létre az illetékes szovjet közlekedésügyi szervek más irányu./németországi tárgyalásokkal való/ elfoglaltsága miatt. A magunk részéről átnyújtottunk egy tervezetet, melyet tanulmányoznak és mielőtt a közlekedésügyi népbiztosság másirányu elfoglaltsága alól szabadul, Moszkvában az oda újból kiutazó illetékes magyar szakértőkkel le fogják tárgyalni. A tárgyalások alkalmával azonban szóbelileg leszögeztetett, hogy a vasuti egyezmény sürgős tető alá hozása, márcsak az áruforgalom lebonyolítása szempontjából is mindkét részről imminens érdekét képez. A XI. cikk a továbbiakban biztosítja a legnagyobb kedvezményt mindkét fél részére a vasuti szállításokra vonatkozólag is.

A szerződés XII. cikke a budapesti szovjet kereskedelmi misszióra vonatkozik, melynek jogállását a kereskedelmi szerződéshez csatolt I. számú melléklet szabályozza. E melléklet 1/ pontja a szovjet külkereskedelmi misszió feladatát írja körül a szovjet-jugoszláv, szovjet-bolgár és szovjet-török megállapodásokhoz hasonlóan.

A I. számú melléklet további jelentősebb diszpozíciói a következők: A kereskedelmi misszió székhelye Budapest. / Szovjet részről biztosítani akarták kereskedelmi misszióknak más magyar városokban való felállítását is, ettől azonban utólag eltekintettek./ A kereskedelmi misszió vezetője és ennek két helyett se, valamint a misszió hivatalos helyisége diplomáciai immunitást élveznek. Szovjet részről a kereskedelmi misszió többi alkalma-

KEG-1346-54445 24

60000000 LEVÉLTÁR  
X. szobák

25

F e l j e g y z é s  
Nickl követ ur részére

Ma délelőtt Riedl miniszteri tanácsosnál Kéri őrnagy jelenlétében tárcaközi értekezlet volt a magyar- orosz vasuti és közuti forgalom tárgyában. Az értekezlet a Moszkvába utazó delegáció figyelmét a következőkre kívánja felhívni:

1/ A kereskedelmi egyezménytervezet vasutas- egyezmény részét a m.kir.honvédelmi minisztérium nem kapta meg. Ez a delegáció elutazása előtt a honvédelmi minisztériumnak véleményezés végett az értekezleten elhangzott kívánságok szerint feltétlenül megküldendő volna.

2/ Igen fontos kérdésnek látszik, hogy a forgalom a két ország között mely pontokon nyiljék meg. Kétségtelen: magyar érdekek látszik, hogy a forgalom továbbra is zárva maradjon, de a kereskedelmi szerződés megkötésével elkerülhetetlen lesz ilyen irányú szovjet- orosz kívánságnak eleget nem tenni. Ilyen orosz óhaj esetén lehetőleg csak egy vasutiforgalom megnyitásához járuljon a delegáció hozzá, mégpedig Lavocné-n átmenő Lemberg-Munkácsi vonalon. Súly volna helyezendő továbbá arra, hogy a közös határállomás Lavocné-n legyen, ami orosz területen fekszik a magyar határ közvetlen közelségében, mintegy 25 sinpárral. Ezzel szemben a legközelebbi magyar állomás Voloc, mely kisebb állomás lévén alkalmatlannak látszik határállomás létesítésére. Ez utóbbi esetben félős volna, hogy az oroszok a széles nyomtávok, melynek építése a volt lengyel területen mindenütt folyamatban van, egész Volocig vezetnék.

./.

160

MAGYARORSZÁGOS LEVÉLTÁR  
K osztály

1945

219

Amennyiben az oroszok ahhoz hozzájárulnának, hogy csak egy vasutvonal nyílják meg, ennek ellenében valószínűleg a közutak megnyitásával fog kelleni ellenszolgáltatást nyújtani. A közutaknál is az a helyzet, hogy magyar érdekek látszik a minél kevesebb ut megnyitása. A legkevésbé aggályosnak látszik a Vereckén átmenő Alsó-Verecke-Tuhorka közut, de esetleg megnyitható volna az Uzsokon átmenő Uzsok-Turka-i közut, vagy végső esetben a Tatárhágón átmenő Tartarov-Körösmezői közut.

3/ Végül az értekezlet olyképpen döntött, hogy a fenti kéréseknek a részletekben való meghatározására külön szakbizottság jelöltetnék ki, aki az orosz szakbizottsággal a kérdést, esetleg helyszínén, rendezi. *Arts*

Budapest, 1940. július 24.

5. melléklet

A magyar–szovjet vasúti határátmeneti szakaszt rögzítő megállapodás

Forrás: HU\_MNL\_OL\_K\_0069\_SZU\_I\_j\_50966\_1941\_23jpg

50.966/4  
1941

*meghívás*

Miniszter Ur Ó Excellenciája  
Vörnye követ Ur  
Politikai osztály  
Jogi osztály  
Tárgy: A közvetlen magyar-szovjet vasúti áru- és személyforgalomra vonatkozó egyezmények aláírása.

J e l e n t é s .  
Budapest, 1941 március 5.-én.

A Moszkvában folyó évi január 24.-től március 3.-ig naponta folytatott hosszadalmas tárgyalások eredményeképpen folyó hó 3.-án este az alábbi egyezmények irattak alá:

1. A közvetlen vasúti áru- és személyforgalom felvételére vonatkozó általános egyezmény;
2. Az áruk fuvarozására vonatkozó tarifaegyezmény;
3. A tarifaegyezményhez tartozó Szolgálati Utasítás 4 melléklettel az áruszállítás feltételeinek alkalmazására vonatkozólag;
4. Vasúti határforgalmi egyezmény 15 melléklettel. Utóbbi rendkívül terjedelmes instrumentum részletesen szabályozza a határmenti állomások, a vonatok (árúk és utasok) átvételének illetve átadásának, a közvetlen vasúti táviró- és távbeszélőforgalomnak, a vasúti személyzet idegen területen való tartózkodásának, kocsibéreknek, ólomzárnaknak, károkért való felelősségnek, kísézőkmányoknak, stb., stb. kérdéseit.
5. Aláírási jegyzőkönyv, mely röviden összefoglalja a tárgyalások eredményeit, illetve a létesített egyezmények lényegét.

A megállapodások a M. kir. Kereskedelem- és Közlekedésügyi minisztérium és a Szociálista Szovjetköztársaságok Uniójának Közlekedésügyi Népbiztossága által kötöttek meg. Szovjet részről Bagaev helyettes közlekedésügyi népbiztos, magyar részről a Kereskedelem- és Közlekedésügyi miniszter felhatalmazása alapján dr. Tarkóy Miklós MÁV-igazgatóhelyettes, a Kereskedelem- és Közlekedésügyi minisztérium tarifaosztályának vezetője irták alá.

Az egyezmények lényege a következő: Magyarország

K69-1941-50.966 *SB* ORSZÁGOS IRVÉLTÁR A SZÉKÉJÉN 23

5. melléklet folytatása

-2- 749

és Szovjetorszoorszoorszo között közvetlen vasuti áru- és személyforgalom indul meg. E célból a két országot összekötő három meglévő vasutvonal közül (uzsoki, lavocsnei és kőrösmezői) a lavocsnei vasutvonal (Munkács-Volóc-Lavocsne-Lemberg) nyitja - tik meg. Az áruk átrakása, illetve az átszállás a volóci magyar és a lavocsnei orosz határpályaudvarokon történik. A két határpályaudvart összekötő mintegy 22 km-es vonalon a vonatok nor - mál és széles nyomtávon fognak közlekedni.

A közlekedés oly módon fog lebonyolódni, hogy a Magyarországból jövő szerelvények a Lavocsnéig kiépítendő nor - mál nyomtávon Lavocsnéra fognak bejárni és a Magyarországból jövő utasok átszállása, illetve a Magyarországból Oroszországba exportált áruk átrakása Lavocsnéig fog megtörténni. Az Orosz - szágból jövő vonatok a Volóciig kiépítendő széles nyomtávon Vo - lóciig fognak közlekedni és ebből az irányból az átszállás, il - letve átrakás Volócon fog lebonyolódni. Fenti szisztémához az oroszok mereven ragaszkodtak hivatkozván arra, hogy a forgalom általuk minden más relációban is ilyen módon bonyolítottatik le. A tárgyalások során e kérdés képezte a legnagyobb nehézséget, mert a Volóc-lavocsnei határszakaszon két sínpár lefektetése az ott lévő viaduktok és alagutakra való tekintettel rövid i - dőn belül technikailag kivihetetlen. A határra /kiszállt vegyes bizottság megállapításai szerint azonban sikerült megoldást találni oly módon, hogy nem négy, hanem csupán három sínszál lesz lefektetve úgy, hogy a meglévő normál sínpár mellé egy harmadik sín építettik. E megoldás lehetővé teszi a közlekedésnek úgy normál, mint széles nyomtávon való lebonyolítását, természetesen nem egyidejűleg, de arra, a nem túlságosan sűrű forgalomra való tekintettel nincs is szükség. A magyar részen való átépítés így is pár hónapot igénybe fog venni, e megoldás által azonban még - is elkerülhetővé vált az egész alagut kiszélesítése, valamint teljesen új viaduktok építése.

Mint hogy a forgalom sürgős megnyitása közös ér - deket képez, orosz részről elvben hozzájárultak ahhoz, hogy az átépítés ideje alatt egyelőre csupán a magyar vonatok járjanak be Lavocsnéra és onnan vissza és az átszállás, illetve átrakás egyelőre az erre már most is alkalmas lavocsnei állomáson tör - tényjék. E provizóriumra vonatkozó ideiglenes megállapodás szintén kidolgoztatott Moszkvában. Folyó hó 10.-e táján a for - galom felvételével kapcsolatos technikai kérdések megbeszélése végett egy újabb vegyesbizottság fog a határon kiszállni és a forgalom folyó hó közepe táján minden valószínűség szerint meg - nyilik.

KG9-1941-50 966

27  
ORSZÁGOS LEVELEZŐ  
K. SZÉKÉRE

24

5. melléklet folytatása

-3-

Az áruk szállítása a feladó állomástól a rendeltetési állomásig közvetlen fuvarlevéllel történik. A fuvardíjakat, mellékdíjakat, valamint az egyéb, az áru fuvarozása alatt felmerült költségeket a MÁV, illetve a szovjet vasutak az államhatárig saját belföldi díjszabása szerint számítja és szedi be a saját vonalára. E díjszabások az áruk szállítása tekintetében kedvezőknek mondhatók. A fuvarozással kapcsolatos egyéb kérdéseknél (kocsibérlés, trakció, kocsik felszerelése, kártérítés, stb.) túlnyomórészt a nemzetközi megállapodás diszpozíciói nyerne alkalmazást.

A személy és személypoggyász-szállítás szintén fentieknek megfelelően történik, tehát a határig belföldi díjszabások mellett, közvetlen kocsiban a határpályaudvaron való egyszeri átszállással.

Jelenleg az oroszok által megszállt lengyel területen még nincs rendes gyorsvonati összeköttetés, ígéretet tettek azonban arra nézve, hogy a májusban meginduló nyári menetrend keretében egy megfelelő közvetlen gyorsvonatot fognak beállítani Lavocsnig, amennyiben magyar részről is kedvező gyorsvonati csatlakozás biztosítható. Kívánatos volna tehát, hogy a Magyar Államvasutak ezen újonnan megnyíló fontos nemzetközi vonalon a fennálló korlátozásokra való tekintet nélkül legalábbis hetenként kétszer egy megfelelő gyorsvonatot állítsanak be és a Moszkva-budapesti vonal nagy fontosságára való tekintettel nem szabad, hogy problémát okozzon a pár száz km-es magyar vonalra gyorsvonat beállítása akkor, midőn az oroszok ezt 2.000 km-es vonalukra elvállalják. Ez annál is inkább kívánatos, mert a mai körülmények közepette a Moszkva-budapesti vonal egyetlen járható utat képez nemcsak Szovjetországból, hanem a Távolkeletről is a Balkán és a délnyugateurópai országok felé, tekintettel a Németországon keresztül való utazás politikai és gyakorlati nehézségeire, valamint arra, hogy a szovjet-orosz-román vonalakon sincs közlekedés.

Az egyezmények aláírásuk napján lépnek életbe, magyar részről a Kereskedelem- és Közlekedésügyi miniszter jóváhagyásától függően. A forgalomnak folyó hó közepén való megindulása tehát biztosítottnak látszik annál inkább, mivel szovjet-orosz részről kijelentették, hogy az azzal kapcsolatos technikai munkálatok (távíró- és telefonvonalak létesítése, váltók, stb.) szovjet-orosz területen e héten befejezést nyernek.

A szovjet közlekedésügyi népbiztosság részéről

K69-1941-50966

OROSZÁRSÁG LEVELEZÉSE  
A SZÉKLET

25

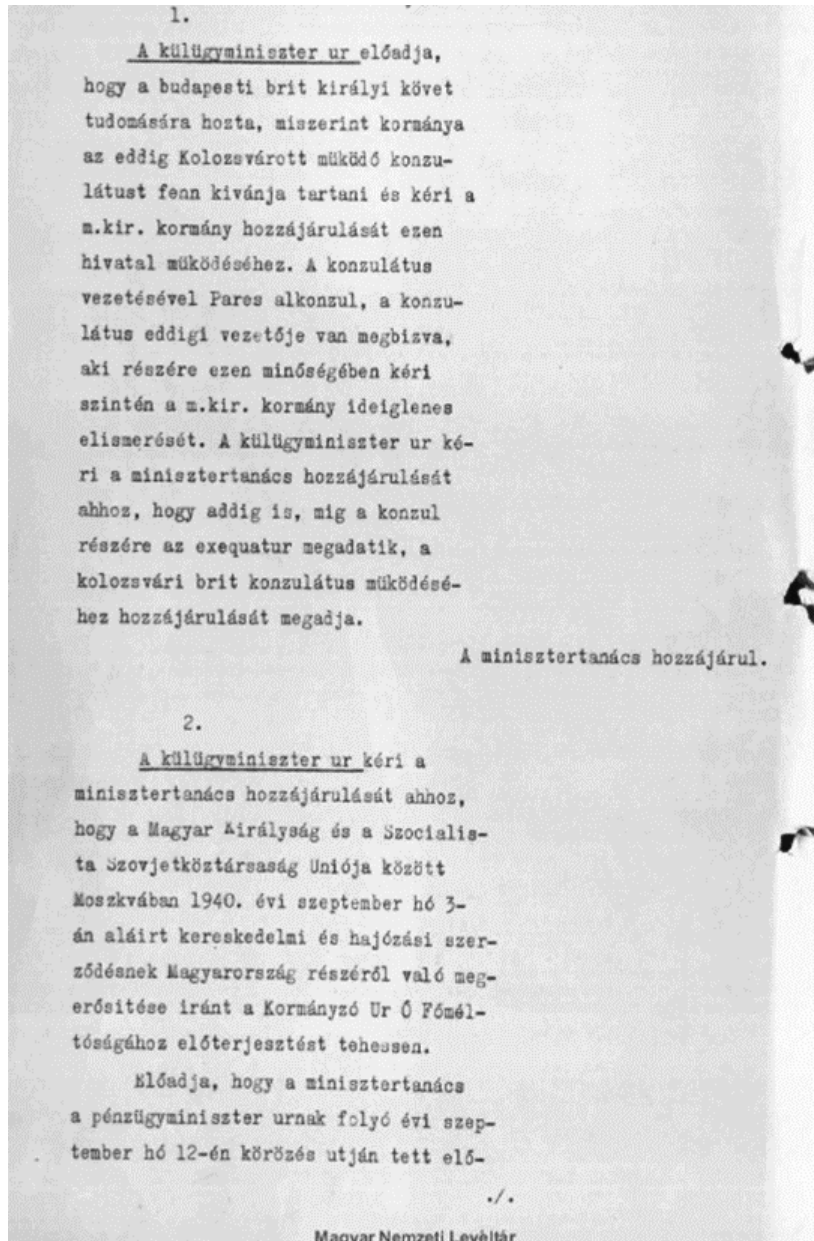


6. melléklet

A szovjet–magyar kereskedelmi szerződés kihirdetése

Forrás: Magyar Országos Levéltár Minisztertanácsi jegyzőkönyvek.

[http://www.digitarchiv.hu/faces/kereso.jsp?radt\\_id=58273](http://www.digitarchiv.hu/faces/kereso.jsp?radt_id=58273)



6. melléklet folytatása

3

terjesztésére hozzájárult a Magyar Királyság és a Szocialista Szovjet Köztársaságok Uniója között Moszkvában 1940. évi szeptember hó 3-án aláírt kereskedelmi és hajózási szerződésnek 1940. évi szeptember hó 15-től kezdődőleg, tehát még a megerősítő okiratok kicserélése előtt való ideiglenes életbeléptetéséhez, ami a m. kir. Ministeriumnak 1940. évi szeptember hó 13-án kelt 6.400.M.E.számú, a Budapesti Nőzlöny Hivatalos lap, folyó évi szeptember hó 13.-i 209. számában közzétett rendeletével meg is történt.

Mivel a szóbanlevő szerződés-XVIII.cikke értelmében - megerősítésre szorul, annak Magyarország részéről való megerősítése iránt a Kormányzó Ur Ó Főméltóságához előterjesztést kell tenni.

A minisztertanács hozzájárul.

3.

A külügyminiszter ur előterjeszti, hogy a Budapesten tárgyaló román delegáció vezetőjével Pop Valér rendkívüli követ és meghatalmazott miniszterrel létrejött megállapodás szerint a reciprocitás alapján két román konzulátus haladéktalanul megkezdí működését a most visszacsatolt területen

./.



Magyar Nemzeti Levéltár

7. melléklet

A voloci vasúti beruházáshoz szükséges pénzügyi fedezet biztosítása

Forrás: MNL\_K\_269\_PM

122

M. KIR. PÉNZÜGYMINISZTERIUM.  
M. KIR. PÉNZÜGYMINISZTERIUM

Előkezelt 1941 M. ÁR. 22.  
szám. Érk. 1941 III. 22. utal. elintézett szám: Tafó osztály.

A beadvány száma és kelte: 28.663/1941. III. 21.  
Előírat: 3310. Men.

Utóírat: 96.613/1941. I. ~

Lássa:

Kiadványozás (jóváhagyás) előtt: Kivezelve

Kiadványozás (jóváhagyás) után:

Elküldés előtt (letisztázás és aláírás után):

Elküldés után (irattárba helyezés előtt): I/a f. do. /K/

Tárgy:  
A Máv. részére a magyar-orsz  
vasúti forgalom megnyitásához szükséges  
hittel engedélyezése.

Utasítás a kiadónak:

Utasítás az irattárnak:

Kapcsolatos szám: \_\_\_\_\_

Határidő: \_\_\_\_\_

Kiadóba érkezett: 1941. apr. 3.

Letisztázta: [Signature]

Egyeztetett: [Signature]

Elküldés napja: \_\_\_\_\_ Elküldte: \_\_\_\_\_

Az iktatókönyvben kivezette: 1941. apr. 3.

Irattárba érkezett: \_\_\_\_\_

Elintézés:

Határidő: \_\_\_\_\_

A válaszirat alapjául szolgáló beadvány (átirat, felte-  
jesztés, jelentés stb.) száma: \_\_\_\_\_

Tárgy: J. M. J.

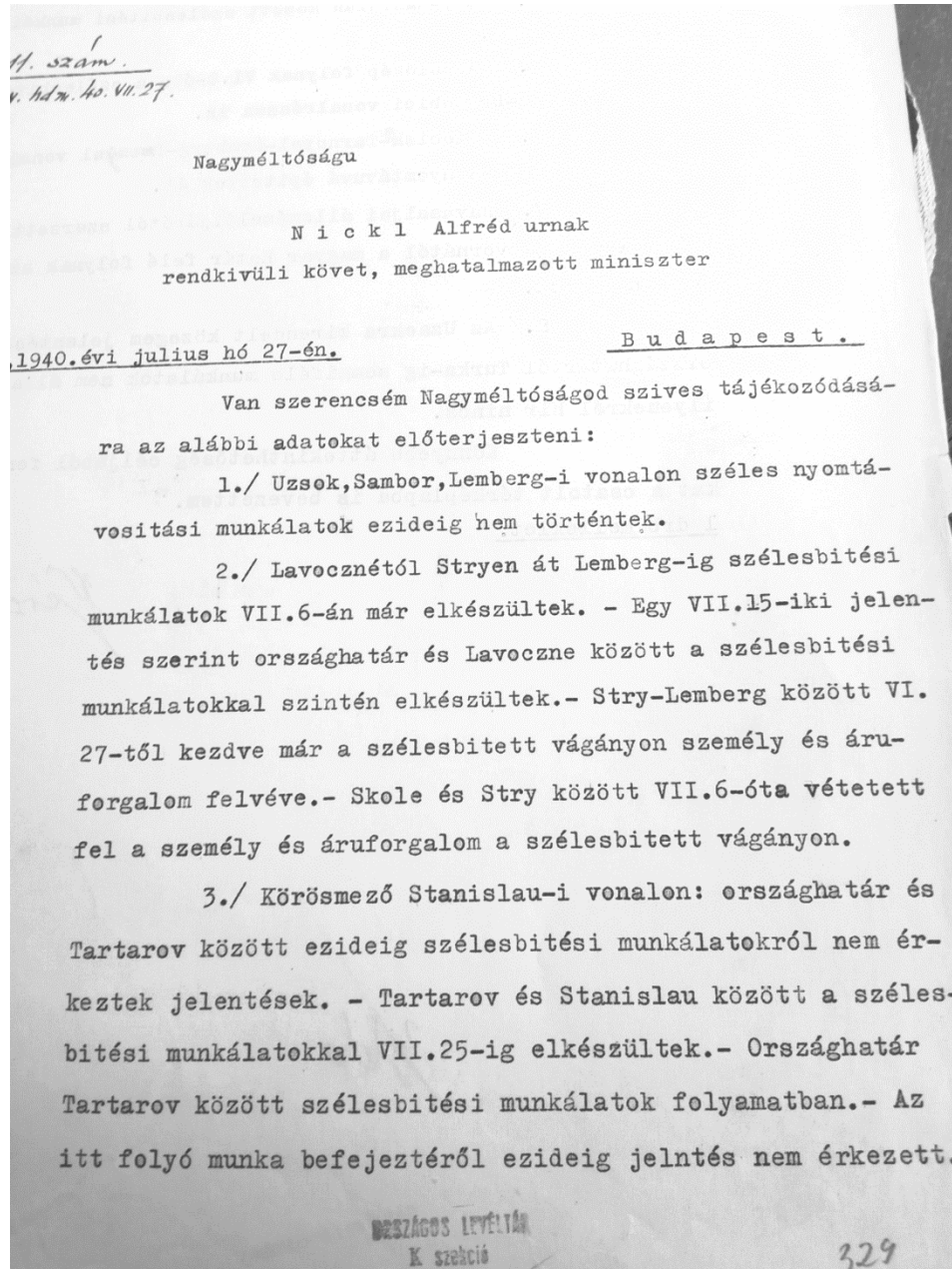
h

74053

8. melléklet

Jelentés a szovjet vasúti fejlesztésekről

Forrás: Magyar Országos Levéltár, K 69-1941.



8. melléklet folytatása

401

4./ Stry-Sanislau között szélesítési munkálatok VI.8-óta folynak.

5./ Hasonlóképp folynak VI.8-óta a szélesítési munkálatok a Stry-Drohobici vonalrészén is.

6./ Volocisk<sup>2</sup>Tarnopol-Lemberg-~~Przemysl~~ vonal volt a ~~első~~, melyet széles nyomtávúvá építettek át.

7./ Havasaljai állomáselőljárótól szerzett értesítés szerint Nadvornától a magyar határ felé folynak szélesítési munkálatok.

8./ Az Uzsokra kirendelt közegem jelentése szerint országhatártól Turka-ig semmiféle munkálatok nem állapíthatók ilyenekről hír nincs.

Könnyebb áttekinthetőség céljából fenti adatokat a csatolt térképlapba is bevezettem.

1 drb.melléklet.

*Kéri ügy.*

9. melléklet

Transkárpatia Kft. jelentése a munkákról

Forrás: Magyar Országos Levéltár\_SZU\_I\_K69

terjed. A vonatok számára szükséges hidak van, amelyekben a kétféle nyomtávu vágány elhelyezésével egyidejűleg bizonyos erősítésekkel kell elvégezni. Volóctól az országhatárig összesen 13 km.hosszu vágány felépítményét kell átalakítani 4 sinszállal és hosszabb talpfák alkalmazásával oly módon, hogy azon mindkét nyomtávu járóművek közlekedhessenek. Volóc állomáson az S.S.S.R. vonatok kezelésére 4 új vágányt kell építeni és ezenkívül lehetővé kell tenni az S.S.S.R. mozdonyok víz- és szénvételezését. A határállomáson lebonyolítandó átrakóforgalom céljából megfelelő rakodóra és raktárra, végül az állomási szolgálat ellátásához szükséges személyzet, továbbá a vámőrség, rendőrség elhelyezésére megfelelő épületekre van szükség.

Mindezen átalakítások és építkezések előrelátható költsége 2,700.000 pengő. Ebből az összegből a m.kir.államvasutak 650.000 pengőt tudnak fedezni az 1941.évi beruházási programba felvett egyes munkák elhalasztásával. A fennmaradó 2,050.000 pengőre azon-

10. melléklet

Sajtó híradás a vasúti szállítások szerződéséről

Forrás: K69 1941-I-j-Szovjetunió.

Sajtóközlemény.

A Moszkvában lefolytatott vasúti tárgyalások eredményeképpen folyó évi március hó 1.-én ~~este~~ Moszkvában aláírták a közvetlen magyar-szovjet orosz vasúti személy- és áruforgalomra vonatkozó egyezményeket.

Magyarország és Szovjetországnak közt vasúti forgalom a Munkács-Volóc-Lavocsne-Lemberg vonalon fog lebonyolódni. A Volóc-lavocsnei határszakaszon két sínpár /normál és széles nyomtávu/ lesz lefektetve. A Szovjetországból jövő vasutak Volóc ~~átkeléséig~~ magyar határpályaudvarra fognak a széles nyomtávon bejárni és az átszállás, illetve az áruk átrakása Volócon fog lebonyolódni. A Magyarországból jövő vasutak a normál nyomtávon Lavocsnéig futnak és ebben az irányban az átszállás, illetve átrakás Lavocsnéban fog megtörténni.

Mint hogy a második sínpár lerakása, illetve a határon fekvő ~~alut~~ <sup>alut</sup>nak valamint a viaduktoknak megfelelő átalakítása előreláthatólag több hónapot fog igénybevenni, viszont a közvetlen vasúti forgalom mielőbbi megindítása közös érdek, elvi megállapodás jött létre arra nézve, hogy a kettős sínpár kiépüléséig egyelőre csupán a magyar vasutak fognak Lavocsnéra bejárni és az átszállás, illetve az áruk átrakása egyelőre a ~~KIKK~~ ~~KEK~~ már kellőképpen felszerelt lavocsnei határállomáson fog lebonyolódni.

A forgalom ~~előreláthatólag~~ <sup>minden valószínűség mellett</sup> már e hó közepén megindul. Kilátás van arra, hogy a május hóban életbe

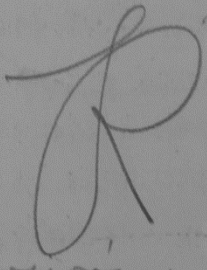
10. melléklet folytatása

lépő nyári menetrendben, kedvező, mintegy 50-52 ór  
tő gyorsvonati összeköttetés létesül Moszkva és  
pest közt.

Budapest, 1941 március 5.

MTI: *peréji kupa*

*Meskó szerkesztő*  
*Dr. Szabolcs gyorsító*  
*Leadta: Szűcs M. 6. - án*





11. melléklet

A magyar kormány távirata Moszkvába a voloci beruházás befejezéséről

Forrás: K69 1941-I-j-Szovjetunió

tanácsos kérésére

Exung,

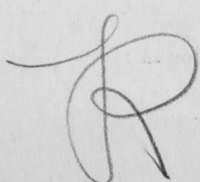
Moszkva

1453

Kérem közlekedési népbiztosságot (Bagaev vagy Nizovcev urakat) értesíteni hogy magyar vonal Volóc állomáson a kétvágányu közlekedés részére megépült és kétirányu közlekedés június huszadiki felvételének részünkről nincs akadály a Stop MÁV kéri CCCP június 20-án egy orosz nyomtávu mozdonyt magyar területen épült vonal bejárás a céljából Volócra küldeni sziveskedjék Stop MÁV választ vár

Bárdossy

Budapest, 1941 június 16.



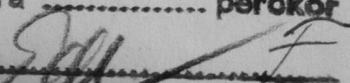
**MAGYAR KIR. KÜLÖGYMINISZTERIUM**

Círis-távirat

Serk. és távirati száma: 1453

Érkezett: 1941. évi... hó...-n.

Küldte: 13 óra perokor



12. melléklet

A szovjet–magyar kereskedelmet elősegíteni akaró bankok levele  
a vállalkozókhoz

Forrás: HU-MNL-OL-Z-0051-B-VII-0362-0001-0003 JPG

Budapest, 1945. július 20.  
T.  
Kulkereskedelmi Igazgatóság.  
Budapest.  
Mint hogy értesülésünk szerint a közeljövőben Szovjet-  
ország és Magyarország között kereskedelmi tárgyalások fog-  
nak megindulni, van szerencsénk a kötetendő egyezményben megállapi-  
tásra kerülő export- és importügyletek lebonyolítására közreműkö-  
désünket felajánlani.  
Bevezetőleg bátrak vagyunk előadni, hogy az 1940-41. évi  
szovjet-orosz-magyar kereskedelmi szerződés és fizetési egyezmény  
előkészítését mi végeztük, az azoknak létrehozására irányuló tár-  
gyalásokban tevékeny részt vettünk és a megállapított export- és  
import-kontingenseket mi bonyolítottuk le. Szakértőink, akik ez-  
idő szerint is rendelkezésre állanak ismerik a szovjet-orosz gaszda-  
sági intézményeket és bírják azokat a személyi és tárgyi ismerete-  
ket, amelyek a létesítendő megállapodások sikeres lebonyolítá-  
sának nélkülözhetetlen előfeltételei.  
Mint hogy szovjet-orosz oldalon kizárólag a központilag  
irányított állami szervek lépnek fel eladóként és vevőként, ered-  
ményes tárgyalások és a biztosított kontingensek maradéktalan és  
gyors kihasználása csak akkor remélhető, ha velük szemben is oly  
lebonyolító szerv áll, amely az összes érdekeltnek megbízása alap-  
ján leköti és le is bonyolítja a megállapított export- és import-  
ügyleteket. A kontingensek feltöltésén felül a múlt tapasztalatai-  
ból kiindulva bizalmat érzünk magunkban ahhoz, hogy a taxative  
fel nem sorolt, illetőleg a kontingensben nem szereplő áruk tekin-  
tetében is tudnánk ügyleteket létrehozni, esetleg előreteljesíté-  
seket kieszközölni, vagy Magyarország területén keresztül irányu-  
ló tranzitforgalmat is megindítani. Erre a szerepre alulirott  
pénzügyi intézetek azért alkalmasak, mert a szóbanjövő export- és im-  
portügyletekben érdekelt vállalatok vagy érdekkörükbe, vagy ügy-  
felek közé tartoznak és mert azoknak jóvátételi szállításokban  
is - melyeknek pontos lebonyolítása országos érdek, de egyben a  
Szovjetunió érdeke is - nagy szerepük van. Hangsúlyozni kívánjuk,  
hogy az importtétel legfontosabbikának, a nyerspamutnak behozat-  
alát a Magyar Textilgyárosok Országos Egyesületében tömörült fo-  
nodák részére közel 15 év óta intézeteink végzik és ezen minőség-  
ükben az 1940-41. évben 3350 tonna orosz pamut és oca 2000 tonna  
orosz pamuthulladék behozatalát és elosztását végezték. Az ily-  
fajta tevékenység lebonyolíthatása céljából szervezetünk ma is  
fennáll és azt hisszük, nem kell hangsúlyoznunk, hogy mily fon-  
HU-MNL-OL-Z-51-B-VII-346. 2.

12. melléklet folytatása

5/ A magyar-szovjet árucsereforgalom lebonyolításának módja.

Szemere külker. igazgató a magyar-szovjet árucsereforgalom lebonyolítása tekintetében létrejött alábbi megállapodásokat ismerteti.

Az áru szállítása fob dunai vagy feketetengeri szovjet kikötő, vagy franco waggon szovjet-magyar határ, illetve fob magyar dunai kikötő, vagy franco waggon magyar-szovjet határ történik. Az orosz külkereskedelmi megbízottaknak az egyes magyar magáncégekkel kötött szerződésében átvett mennyiségnek az orosz feladóállomás okmányaiban szereplő súly számít és ugyancsak a feladóállomás okmányaiban feltüntetett súly mértékadó a Magyarországról a Szovjetunióba szállított áruk tekintetében is. Az esetleges hiányok tekintetében a magyar címzett közvetlenül a MÁV-hoz fordul, amely az orosz államvasutakkal szemben érvényesíti kártérítési követeléseit. Az árukra vonatkozó minőségi vizsgálatot a feladóállomáson történt mintavétel alapján az orosz állami anyagvizsgáló intézet eszközli és állít ki arról vizsgálati bizonyítványt. A vitás esetekben a moszkvai külkereskedelmi kamara mellett működő döntőbíróóság határoz, amelynek tagjai közül egy kijelölt személy végzi a magyar cégek érdekeinek védelmét.

A fizetés behozatal esetén oly módon történik, hogy az eladó cég a feladási körülményeket igazoló okmányokat és a vizsgálati bizonyítványt a Szovjetunió állami bankjának /Goszbank/ továbbítja, amely erről a Magyar Nemzeti Bankot, vagy egy megbízott pénzügyintézetet táviratilag értesít. A távirat megérkezése után 5 napon belül köteles a vevő az áru dollár vételárát pengőben befizetni a Magyar Nemzeti Bankba a Goszbank számlájára, míg az áru vételárát és ezen dollárár közötti differenciát a külkereskedelmi árkiegyenlítő alapba köteles befizetni. A vételár elszámolása a Közellátási Minisztérium által megállapított belföldi áron történik és az 1 % = 5.13 pengős árfolyamon való befizetés csak az elszámolás technikájának megkönnyítésére szolgál, az áru tényleges ára azonban attól teljesen független. Kivétel esetén oly módon történik az elszámolás, hogy az exportőr a feladási okmányokat a Nemzeti Bankhoz, vagy egy megbízott pénzügyintézethez továbbítja, amely az áru vételárát az eladó kalkuláció alapján folyósítja. A kalkuláció oly árucikkeknél, melyeknek belföldön az Árhivatal által megállapított ára van, hivatalos belföldi nagykereskedői áron, a szabadforgalmi áruknál a termelési, illetőleg beszerzési

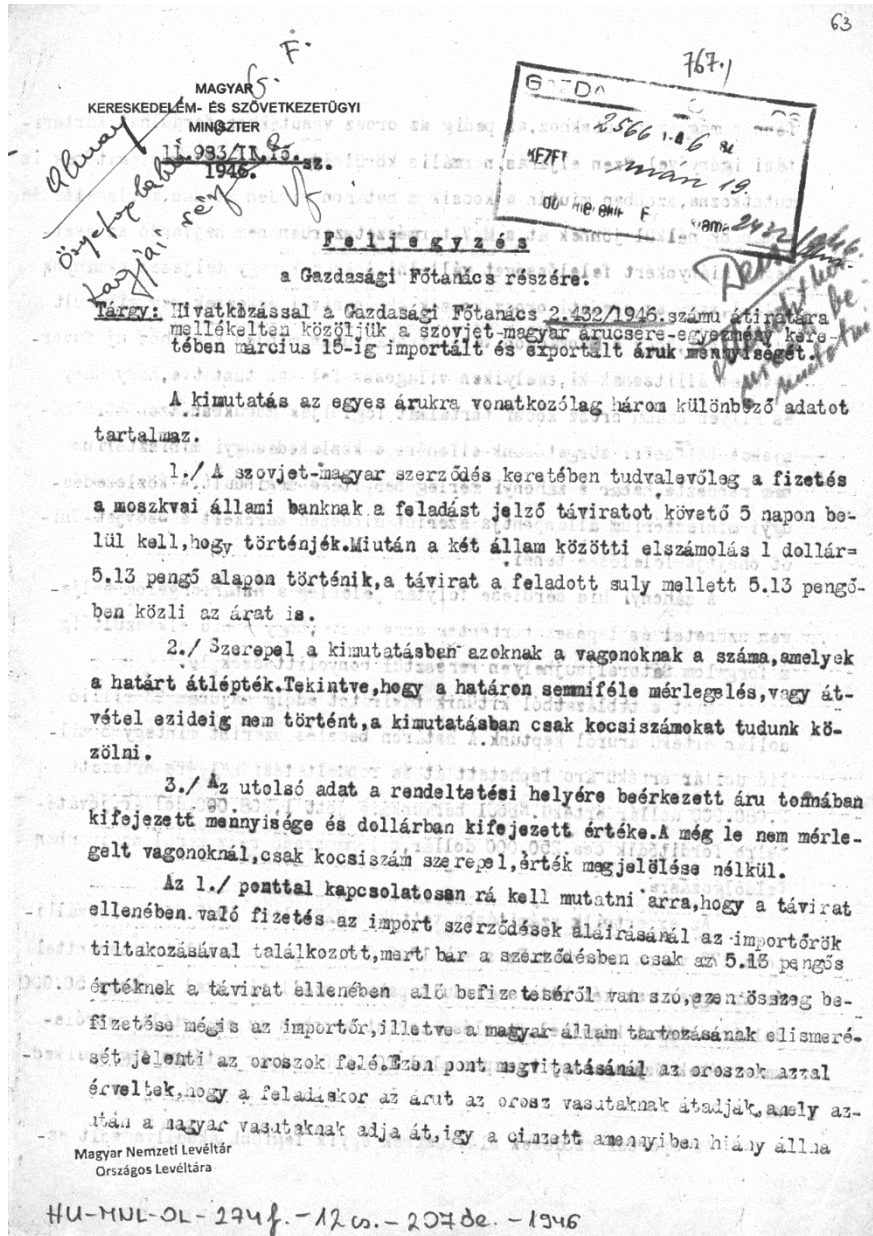
ORSZÁGOS LEVELTAR  
Z. szekció  
HU-MK-06-251-B-VII-362. 2.



13. melléklet

A szovjet–magyar vasúti szállítások körülményei meglehetősen bonyolultak voltak

Forrás: HU-MNL-OL-M-KS-0274-0012-0207-1946

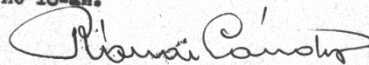


ideig, hogy a cégek az államtól különböző garanciákat kértek az esetre, ha a szerződések kötelezettségüket rajtuk kívül álló okból teljesíteni nem tudnák. Miután a garancia kérdése tisztázódott és a Gazdasági Főtanács utasítására a pénzügyminisztérium garancialevelet adhat ki, ezek a nehézségek is csökkenni fognak. Így a paprikára, a szárított fűszerekre vonatkozó szerződést már alá is irták, a furnir, büköny, borpárlat, szárított gyümölcsre vonatkozó szerződések aláírása pedig napokon belül várható. A vegyesiz-szerződés aláírása attól függ, hogy a Szovjet-Unió elfogadja-e a rendelkezésre álló minőségi pulpet. A paradicsompüréből az eredeti 3.000 tonna helyett csak 1.000 tonna szállítható. Fűszélékkonzervekből egyelőre 1.500 tonna helyett csak 750 tonna, de ez is csak azzal a kikötéssel, ha a szükséges lemeznyerségek az orosz jóvátételi hatóságok felszabadítják. Ugyanez vonatkozik az Elzett gyár által szállítandó zárakra. A villamosági ipar részéről szintén cca. 1.011.000 dollár értékben kötöttek szerződések, további 1 millió dollár értékben szerződések aláírása folyamatban van. 1.500.000 dollár kontingens velna még kitöltendő gyenge áramu elektromos ipari cikkekkel és ezekre vonatkozó javaslat tétela végett az iparügyi minisztériummal léptünk összeköttetésbe. A Gazdasági Főtanács határozata alapján átadtunk a Szovjet-Unió hatóságának szállítási terülnket, valamint a csökkentésre vonatkozó javaslatunkat. Ezeket mellékeljük.

Az export gyors megindításának most már leglényegesebb kelléke az, hogy az átkiegyenlítő alapon a szükséges összegek rendelkezésre álljanak. A jóvátételi hivatal azonnal ~~ki~~ egyenlítő ki a jóvátételi nyersanyagok árát. Az importőrök az eddig beérkezett anyagok végelárért járó mintegy 6 billió pengőt fizessék be. A Gazdasági Főtanács által megszavazott 2 millió dolláros hitelkeret terhété az exporthitelek szükséglethez képest gyorsan folyósíttassanak.

Budapest, 1946. évi március hó 18-án.

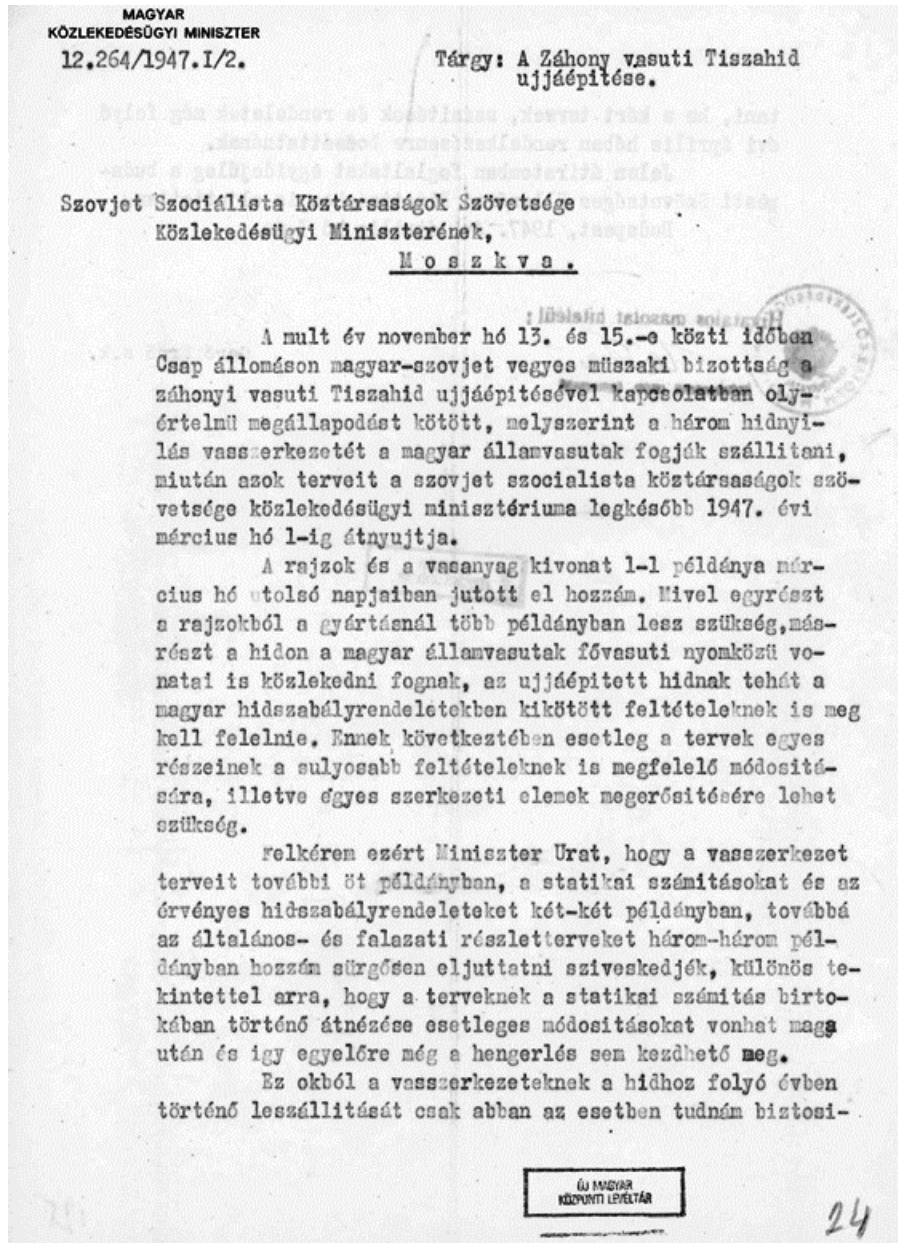
Magyar Nemzeti Levéltár  
Országos Levéltára



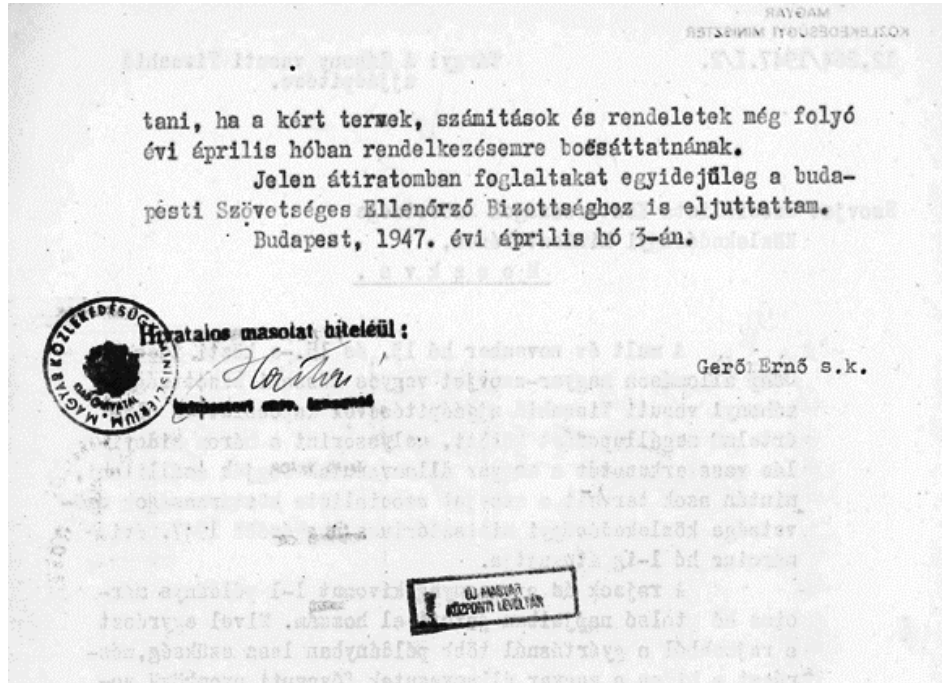
14. melléklet

A vasúti Tisza-híd építéséről szóló egyeztetés

Forrás: MNL-OL-XIX-J-1-j SZU TÜK 1945–1964 12264



14. melléklet folytatása





15. melléklet

A híd építésének nehézségei

Forrás: MNL-OL-XIX-J-1-j j SzU TÜK 1945–1964 43697

T á v í r a t .

Másolat hivatalos használatra.

Közlekedésügyi Miniszter  
ad.43.697/1947.I.2.

K o v a l j o v  
közlekedésügyi miniszter urnak,  
M o s z k v a .

Megállapodásunk értelmében a záhony-csapi vasuti Tisza-híd újjáépítési és a jelenlegi hidprovizórium bontási munkáit 1948. év tavaszán várható jégzajlásig be kell fejezni. E munkák közül a vasszerkezet gyártását és folyamatos helyszínrre szállításának befejezését a magyar kormány folyó évi december hó második felére vállalta el, a többi munkákat - többek közt a vasszerkezet szerelését is - a Sz.Sz.K.Sz. kormánya végezteti el.

Megállapítottam, hogy az újjáépülő híd három nyílása közül eddig csak a Záhony felőli ártéri nyílás szerelőállványzata készült el, a két medernyílás állványozásához, valamint a szereléshez szükséges anyag és felszerelés még nincs a helyszínen. Az építészeti vezetőség a szerelési munkák befejezését február hó 15.-re tervezi, és a középső nyílás állványozását a beállott Tisza jegére kívánja támasztani.

A magyar kormány vállalt kötelezettségének eleget fog tenni, azonban a fenti körülmények miatt az építésnek a tavaszi jégzajlásig történő befejezését nem látja biztosítottnak.

Ugyanis egyrészt a tavaszi tiszai jégzajlás már február hó elejére várható, ameddig nemcsak a híd szerelését, és a szerelő állványzat elbontását kell befejezni, hanem a jelenlegi hidprovizóriumot is le kell bontani, mert ellenkező esetben azt a jégzajlás könnyen rádöntheti az új hidra, másrészt a Tisza jege hidállvány építésére nem elég teherbíró, végül pedig kellő anyag és felszerelés hiányában a munka ideje nagyon elhúzódik.


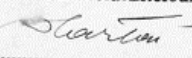
Felkérem ezért Miniszter Urat, hogy a szükséges anyag és felszerelés biztosítása, valamint a hidszerkezet szakszerű szerelése, végül a jelenlegi hidprovizórium lebontásának január hó végéig való befejezése iránt sürgősen intézkedni sziveskedjék.

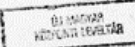
Budapest, 1947.évi november hó 21.-én.

Hivatalos másolat hitelesül:

A miniszter helyett:

Bebrits s.k.  
államtitkár.

   
miniszteri shiv. igazgató.

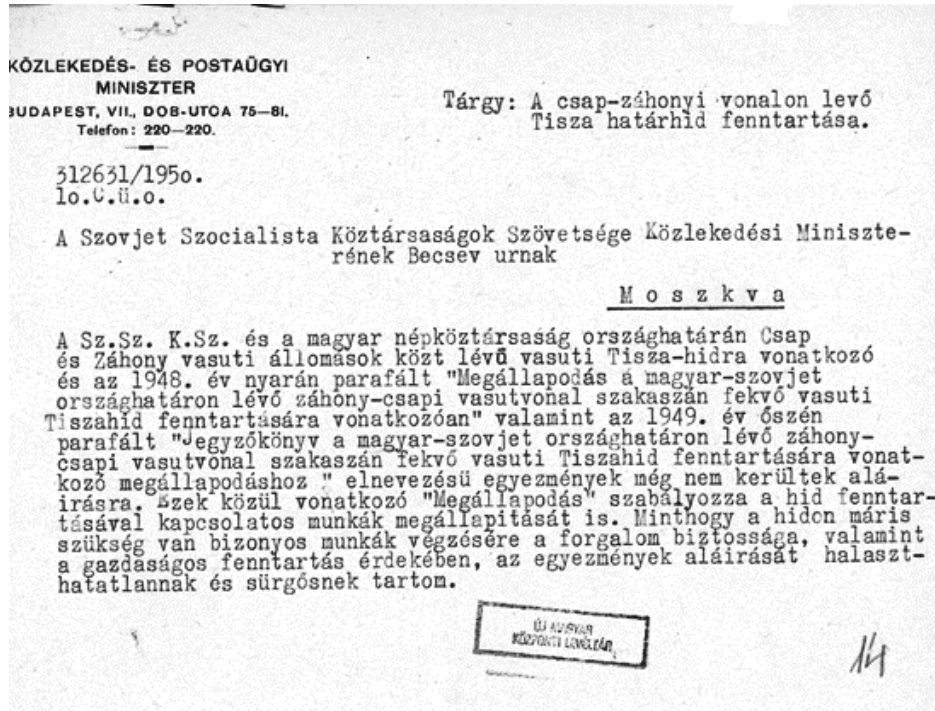


21

16. melléklet

*A záhony–csapi Tisza-híd fenntartása*

Forrás: MNL-OL-XIX-J-1-jj SzU TÜK 1945–1964 312631



17. melléklet

1947. június 10. – Távirat a közlekedési miniszertől

Forrás: Magyar Országos Levéltár XIX-J-1-a Külügy 1249

014203 ДИПЛОМАТИЧЕСКАЯ

10 ПРИЕМ 0407	БУДАПЕСТ	ПЕРЕДАЧА	МИНИСТЕРСТВО СВЯЗИ СССР Адрес: -ВЛТ- ДИПЛОМАГ МОСКОВ
Бл. № K/S GORELOWA	Прог. №	Пор. № Пр. №	
Из 22/9 БУДАПЕСТ	10542	47/46 9 1500	
№	ср.	гд.	ч.

КОЗЛЕКЕДЕСÜГГЙИ МИНИСТЕР КЕРИ РОНАИ МИНИСТЕРРЕЛ КОЗОЕЛНИ  
 HOГY ЗАHONY HАFARALLOMAS KIEPITESE LEGNAGYOBB EROVEL FOLYIK STOP  
 SZELES ES RENDES NYOMTAVU VAGANYZAT LEGSZÜEKЕBB KERETEKБEN VALO  
 KIEPITESE ES АTRAKO PONT EGY RЕZENEK T ETOE NELKUELI MEGEPITESE LEG  
 -KORABBAN JULIUS KOZEPERE VARSHATO STOP JAROMUETENGELY АТСZERELE  
 -SE ZAHONYBAN FOLYIK STOP АТСZERELEТ VASUTI KOCSIKNAK ZAHONYBOL  
 OSAPRA TOERTENOЕ АТ ALLITASA MAJUS HUSZADIKAN MEGKEZDÖDÖETT  
 KUELÜEGY 1249 +

MAGYAR ORSZÁGOS  
LEVÉLTÁR

A híd építésének folyamata

Forrás: MNL-OL-XIX-J-1-J\_2.pdf

I.sz. Politikai Osztály	<b>SZIGORUAN TITKOS!</b>
Oláh József osztályvezetőhelyettes	Péter J. a miniszter i.h. Szarka K. miniszterhelyettes Puja F. miniszterhelyettes Moszkva TÜK Osztály.
254/I.-Pol./1960.	

F e l j e g y z é s .

Tárgy: A záhonyi Tisza-híd helyreállítása.

Julius 25-én a Közlekedésügyi Minisztériumból felhívott Szöllösi mérnök elvtárs és a következőket közölte:

Szovjet katonai szervek megkezdték a záhonyi Tisza-híd helyreállításának munkálatait. A Közlekedésügyi Minisztériumot ez meglepetésszerűen érte, mert nincs tudomásuk semmiféle olyan megállapodásról, amely ennek a hidnak az újjáépítését előirányozza. Közölte, hogy érintkezésbe lépett illetékes katonai szerveinkkel, a Vízügyi Igazgatósággal, azonban ott sem kapott semmiféle felvilágosítást.

Szöllösi a helyszínen megbeszélést folytatott az építkezést vezető szovjet mérnökkel, aki közölte, hogy az építkezést a kievi Zsildortransz tervezővállalat tervei szerint végzik és az építkezésről közelebbi felvilágosítást a Szovjetunió Közlekedésügyi Minisztériumában Kabanov miniszterhelyettes elvtárs adhat.

Részünkről annyit sikerült az ügyel kapcsolatosan megállapítani, hogy 1959. július 10-i keltezéssel moszkvai Nagykövetségünk jelentést terjesztett fel, amelyben kérte egy mérnök és néhány olyan katonai személy számára a többszöri belépési vízumot Magyarországra, akik a híd építkezését voltak hivatottak intézni. A jelentés Utlevál Osztályunkra került, az Utlevál Osztály a belépési engedélyek ügyében intézkedett, azonban sem a Közlekedésügyi Minisztérium, sem más szerveink, ezek szerint, az építkezésről értesítést nem kaptak.

A híd építkezésével kapcsolatosan különféle szerveinkre hárulnak feladatok: a Közlekedésügyi Minisztériumnak tisztázni kell részvételünket az építkezésben, gondoskodni kell megfelelő ut építéséről, az esetleges közúti határforgalomra fel kell készülniük a határügyi szerveinknek is.

Megállapításunk szerint Közlekedésügyi Minisztériumunknak a Külügyminisztériumon keresztül érintkezésbe kell lépnie a

IV-562.5

ÚJ MAGYAR  
KÖZPONTI LEVELTÁR

92

18. melléklet folytatása

- 2 -

Szovjetunió Közlekedésügyi Minisztériumával és ilyen módon tisztázni kell az építkezéssel kapcsolatos kérdéseket. Véleményünk szerint ebben a levélben felvethetők a más szervekre /határügyi szervek/ tartozó problémák is.

Megemlítjük, hogy az ügy kapcsán beszéltünk a budapesti Szovjet Nagykövetség id. ügyvivőjével, Popov elvtárral is, aki mindössze annyit közölt, hogy emlékezete szerint kb. egy vagy másfél évvel ezelőtt a Szovjetunió Külügyminisztériuma érintkezésbe lépett ebben a kérdésben moszkvai Nagykövetségünkkel.

Az ügy sürgős intézést igényel, mivel az építkezés gyors ütemben halad és az építkezést vezető szovjet mérnök szerint a hidat állítólag 1961. május 1-ére be akarják fejezni.

Budapest, 1960. július 27.

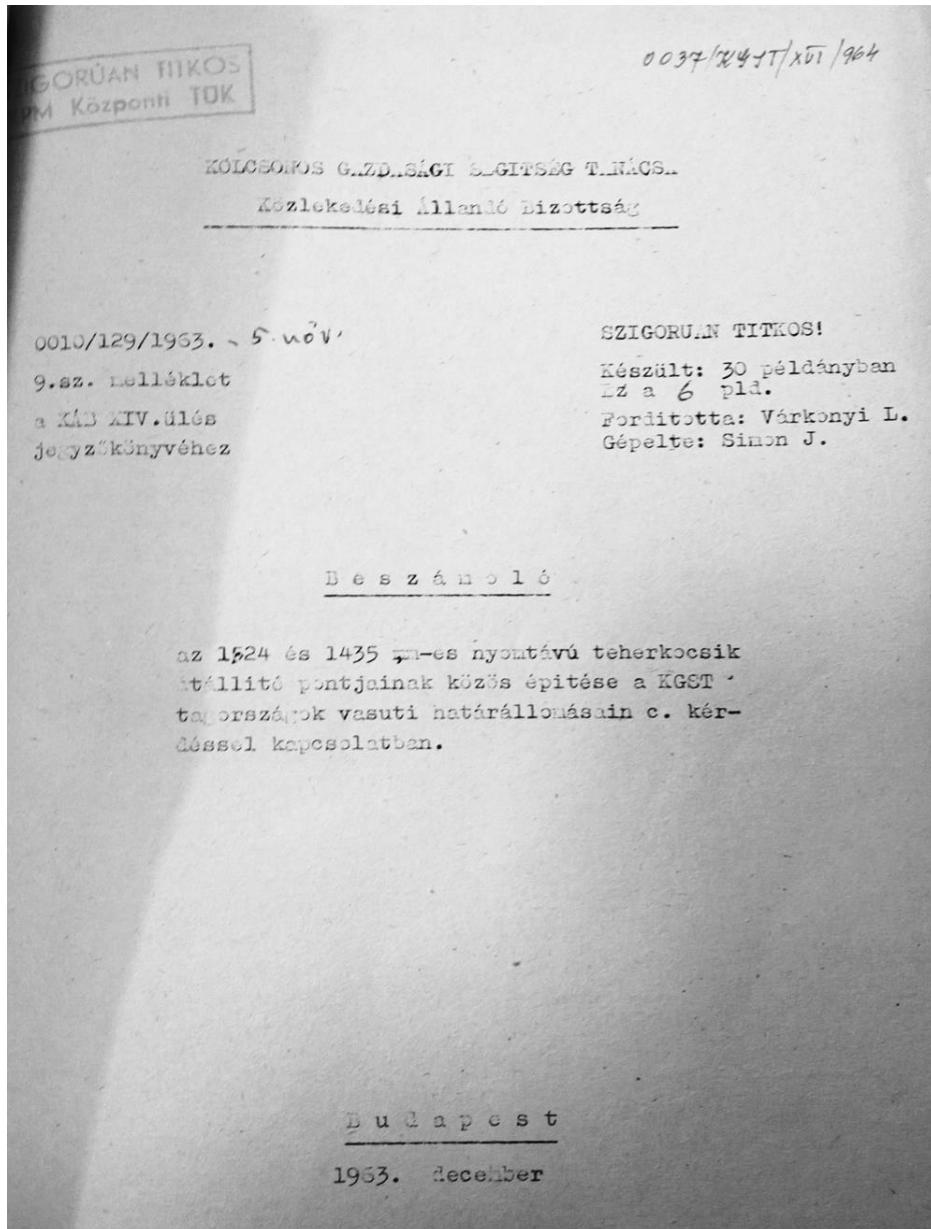
OK

Rm'sa

19. melléklet

KGST Állandó Közlekedési Bizottság beszámoló

Forrás: HU-MNL-OL-XIX-A-90-c NGKB titkárság, 1955–1988. 50 doboz



20. melléklet

Megjegyzés a jegyzőkönyvhöz

Forrás: HU-MNL-OL-XIX-A-90-c NGKB titkárság, 1955–1988. 50 doboz

a vonat az új vonalra kerüljön. Véleményünk szerint a az áruk a GYESEV vonalaira terelődjenek. Véleményünk szerint a GYESEV eredményeinek kimutatásánál ezen összegeket levonásba kellett volna hozni.

5. oldal, 4. bek.: Megjegyezzük, hogy a határállomások korszerűtlenségén és azok átbocsató kapacitásán kívül nagymértékben gátolja a transit fejlődését a CSD vonalakon fenálló hosszú futási idő, ami sok esetben a csehszlovák vonalak elkerülésére kényszerít bennünket.

5. oldal, utolsó bek.: Nehezményezi, hogy a transitforgalom egy részét elkerüli a MÁV vonalakat.

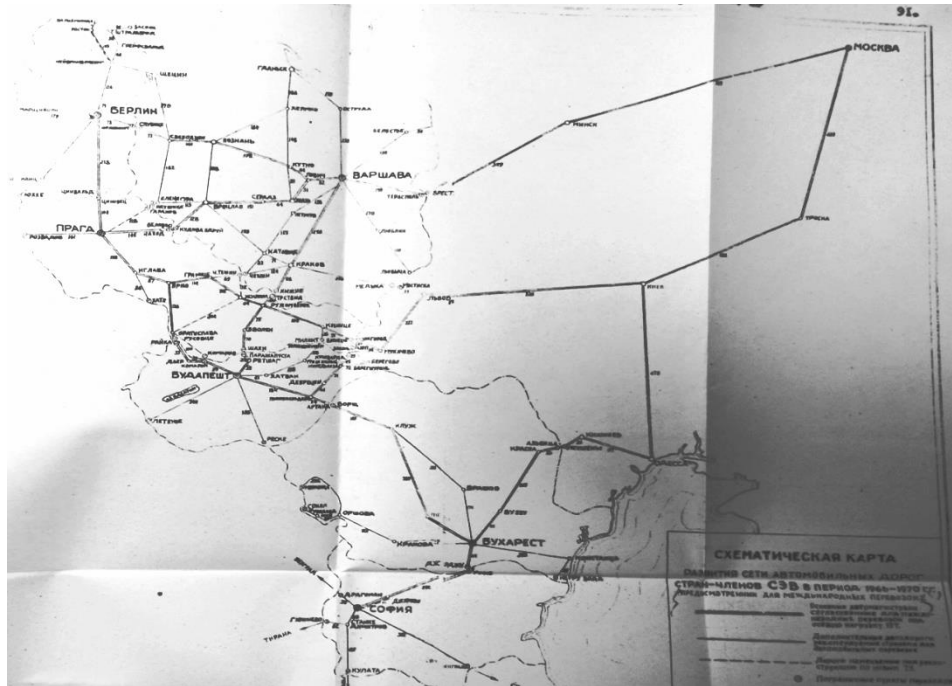
A külkereskedelem az észak-dél irányú transitforgalom szervezését hónapokkal ezelőtt kezdeményezte, megtárgyalására többszöri sürgötésünk ellenére sem került sor. A folyamhajózási transitforgalom, a Nemzeti és Szabad Kikötő transit igénybevétele tekintetében konkrétan fordultunk a KPM-hez, de erre vonatkozóan választ szintén nem kaptunk tőlük.

8. oldal, utolsóelőtti bek.: Az anyag megemlíti, hogy az előző évekhez viszonyítva mintegy 30 M Dft-al nőtt a hajózási tevékenység

21. melléklet

KGST Állandó Közlekedési Bizottság javaslatára elfogadott  
szállítási főútvonalak 1966–1970

Forrás: HU-MNL-OL-XIX-A-90-c NGKB titkárság, 1955–1988. 51 doboz.





## 22. melléklet

### A KGST Közlekedési Állandó Bizottsága munkájának néhány eredménye

*Forrás: Közgazdasági szemle, 1964. 11(5), 552–560. o.*

PIOTR LEWINSKI:

### A KGST Közlekedési Állandó Bizottsága munkájának néhány eredménye

Öt év telt el azóta, hogy létrehoztuk a Kölcsönös Gazdasági Segítség Tanácsának Közlekedési Állandó Bizottságát (előtte a Közlekedési Állandó Csoport működött). Munkájának célja a vasúti, gépkocsi, vízi és légi közlekedés fejlesztésének előmozdítása. Ez a bizottság kissé később jött létre, mint a KGST más bizottságai.

A Közlekedési Állandó Bizottság létrehozását (a KGST 1958. évi IX. ülészaka határozatának megfelelően) a közlekedés jelentőségének növekedése, valamint a tagországok gazdasági fejlődésében és kölcsönös együttműködésében való szerepének felmérése tette indokolttá. A Bizottság feladatkörébe a kérdések komplexuma tartozik: a nemzetközi szállítások megszervezése és biztosítása, a különböző közlekedési formák racionális kihasználása; a beruházási tervek összehangolása a legnagyobb hatékonyságuk biztosítása végett; a sokoldalú tudományos és műszaki együttműködés, a szállítóeszközök fő paramétereinek és szabványainak egységesítése stb. A Bizottság munkaszervei a vasúti, a vízi, a gépkocsi és a légi munkacsoportok és később a komplex problémák szekciói lettek.

Tevékenységét a Közlekedési Állandó Bizottság a legsürgősebb feladatok kijelölésével és azoknak a feladatoknak az elvégzésével kezdte el, amelyek a Tanács régebbi határozataiból következtek. Most, öt év eltelte után, lehet már mérleget készíteni munkájáról, el lehet mondani e munka főbb eredményeit.

A Bizottság igen bonyolult problémákkal foglalkozott. Azért voltak bonyolultak, mert figyelembe kellett venni a felek eltérő érdekeit; különböző volt a felek törekvése több nehéz kérdés megoldásában; a feleknek kölcsönösen meg kellett ismerniük és helyesen értelmezniük egymás álláspontját a vitatott kérdésekről, hogy mindenki számára előnyös és elfogadható határozatokat hozhassanak.

A Tanács VIII. ülészakán a Közlekedési Csoportot megbízták a nemzetközi teherszállítási tervek egyeztetési módszereinek és módjainak kidolgozásával, valamint a tervteljesítéshez szükséges eszközök megállapításával. A Közlekedési Állandó Bizottság 1965-ig egyeztetette e szállítások nagyságát. A szállítás volumene rendszeresen nő. Például Lengyelország esetében 1960 és 1965 között 50 százalékkal nő, de hasonló mértékben nő a többi országban is.

Részletek az előterjesztésből

Forrás: HU-MNL-OL-XIX-A-90-c NGKB titkárság, 1955–1988. 51. doboz

I.

Az átrakókörszet jelenlegi  
helyzete.

1/ A személy- és áruforgalom alakulása

A magyar-szovjet személyforgalom egyenletesen növekvő tendenciát mutat. Az igények maradéktalan kielégítése a távlatban is biztosított.

A kilépő export- és tranzitáruforgalom volumene évről-évre ugyancsak egyenletesen emelkedik. A normálnyomközön lebonyolódó (kilépő) áruforgalomban - eltekintve az évvégi csúcsforgalomtól - általában nincsenek komolyabb nehézségek.

A belépő import- és tranzitáruforgalom fejlődésének áruösszetétele elemzése során megállapítható, hogy a szén mennyisége 1966-69 között közel 1/4-ére, a gabona 1961-69 között 2/3-ára, a tűzifa pedig 1/10-ére csökkent. A koks és a tranzitáruk volumene viszonylag stabilnak tekinthető, ellenben a többi áru mennyisége számottevően növekedett. Különösen jelentős volt az emelkedés az elmúlt 10 év során a hengerelt acélárúnál /524%/, a műtrágyánál /667%/, a cementnél /370%/, a szerfánál /176%/, és az egyéb árukánál /185%/.

2/ Az átrakókörszet felkészültsége és problémái

Az átrakási feladatokat megbízható kereskedelmi információk hiányában a vasut kénytelen volt becsléssel meghatározni. Ennek következtében az átrakókörszet fejlesztése alacsonyabb igényű tervkonceptióból indult ki és három egymást követő ütemben

irányozta elő az árufogadással és az átrakással felmerülő igények kielégítését. Az I. és II. ütem alapvető feladata a forgalmi kapacitás biztosítása volt, amelynek keretében a Szovjetunióval két vasuti összeköttetés, az ehhez vezető vonalak korszerűsítése, részben villamosítása, illetve dieselesítése készült el. Súlypenti feladatként csak a III. ütemben került sor az átrakókörzet nagyobb mérvű - elsősorban átrakói kapacitásának - fejlesztésére. A három ütemben a lényegében összefüggő és folyamatos komplex fejlesztésre ezideig kereken 4,5 milliárd forintot fordított a vasut.

! || A jelentős beruházások, továbbá az ideiglenes rakodóhelyek és katonai átrakópénkok használatba vétele ellenére az átrakási igények kielégítése nincs biztosítva. Ennek oka az áruk mennyiségi emelkedésén túlmenően elsősorban az, hogy a belépések mind a mennyiség, mind az áruféleségek szempontjából bizonytalanok voltak, s mivel a külkereskedelem megbízható adatokat nem tudott rendelkezésre bocsájtani, a vasut kénytelen volt saját információira támaszkodni a fejlesztések során.

hőn? További nehézséget jelent, hogy jelentős mennyiségű áruféleségnél a növekvő feladatokat, megfelelő gépesítés hiányában /nagy teljesítményű átrakógép az európai piacokon nem szerezhető be/ a fizikai munkaerő fokozott igénybevételével /kézi átrakással/ lehet csak kielégíteni. A mind munkaigényesebb átrakási feladatok mellett az átrakókörzet súlyos munkaerőhiánnyal küzd. A körzet összlétszáma 5 270 fő, 1969-ben 858 fő munkaviszonya szűnt meg és 815 újfelvevő dolgozó lépett munkába. A munkaerővándorlás a munkás állományban a legintenzívebb, mégis számottevő a vasut kereskedelmi és forgalmi szolgálata terén is.

Fokozza a nehézségeket a faáru és műtrágya átrakása, mert ezek az áruk nem egységgrakományként, hanem önlesztve, továbbá hogy a

23. melléklet folytatása

- 3 -

különböző áruk nem az átrakóudvarok teljesítőképességének megfelelő mennyiségben és ütemben, hanem egyenlőtlenül érkeznek. Az évi mintegy 2 millió tonna olaj a teljesen gépesített rendszerű csővezetéken érkezik ugyan, de helyette belépett az erősen munkaigényes fedett kocsis ömlesztett áru, amely nagy mértékben kézi munkával rakható át /f. évben 1,8 millió tonna vegyi só, 0,6 millió tonna cement stb/. Az ömlesztett áruk átrakási technológiája ma még világviszonylatban is megoldatlan. A nagymérvű fedett kocsiigény pedig váratlanul érte a vasutat. Az egyenlőtlen befutás /50 - 400 %/ különösképpen a csucsforgalmi időszakokban teremt súlyos helyzetet, amit tovább fokoz egyes áruajtáknak /műtrágya, vasérc, szén, vasérckoncentrátum, faáru stb/ - különösen a téli időszakban - összefagyott halmozott állapota. Az átrakási problémák mellett nem maradhat említés nélkül a hazai átvevő vállalatok érdekkörében fellépő az a kapacitás hiány, amely az érkező áruk fogadását és a kocsik kirakását jelentősen késlelteti, tárolási nehézségek miatt /vasérc, faáru, gépjárművek, vegyi anyagok stb/.

A megoldás módja - általában - kétirányú: egyrészt megfelelő kereskedelmi megállapodások útján biztosítani kell az egységgrakomány képzését, másrészt a fejlesztések ütemét meg kell gyorsítani az átrakókapacitás bővítése és a rakodások maximális gépesítése érdekében. A vasut - jelentős kockázat vállalása árán is - új konstrukciókat alakított és alakít ki, amelyeket a hazai iparnak le kell gyártania, ugyanakkor a külkereskedelem hathatós segítségével gépek és berendezések importjára is nagy szükség van.

Az átrakókörzet szociális létesítményei sem elégítik ki az igényeket. A dolgozók jelentős hányadának /munkahelyenként általában 30 - 35 %/ szociális ellátása nincs biztosítva. Nincsenek megfelelő munkásszállodák sem. Annak ellenére, hogy 1945-70 között összesen 392 bérlakás és 21 készenléti lakás épült, a jogos - üzemi szempontból is szükséges - igények távolról sincsenek kielégítve. A legutóbbi felmérések szerint 1980-ig a körzetben legalább 350 lakást, továbbá korszerű munkásszál-

lodákat kell építeni. Napirendre kerül Záhony várossá fejlesztésének kérdése is, mert ez a korábban mezőgazdasági kisközség, miután oda települt egy nagyüzem: a vasut, az egész átrakókörszet munkaerő bázisa lett. A jelenleg folyamatban levő urbanizációs törekvéseket mind a földrajzi és helyi adottságok, mind a további fejlesztések egyaránt indokolják.

II.

Várható export, import és tranzit áruforgalom  
1975 és 1980 évek között

1/ Az 1975 évi várható áruforgalom

Az SZSZKSZ Vasutügyi Minisztériuma és a MNK Közlekedés- és Postaügyi Minisztériuma vasuti együttműködési állandó munkacsoportjának II. üléséről felvett jegyzőkönyv /Moszkva 1968. november 27-29/ rögzíti az 1970-75 évi export-, import és tranzitszállítások mennyiségét. Az állandó munkacsoport IV. ülésén /Moszkva 1970. február hó/ megállapodás jött létre, hogy az 1975 évig várható áruforgalomra, illetve vasuti szállítási feladatok pontosítására az 1971-75 évi hosszulejáratu kereskedelmi megállapodás megkötése után /1970. június hó/ kerülhet sor, a munkacsoport V. ülésén /1970. augusztus hó/. Az 1975 évben várható, export-, import és tranzit árumennyiség - a Külkereskedelmi Minisztérium tájékoztatása szerint - kereken 18,9 millió tonna. Az árunemenként részletezett átrakási feladatok és a kapacitás várható alakulását az 1969-1980 évek viszonylatában, az 1.sz. melléklet tartalmazza.

2/ Az 1980. évre várható áruforgalom

Az átrakókörszet további fejlesztési tervének elkészítéséhez

- 5 -

elengedhetetlenül szükséges az 1980-ban várható áruforgalom meghatározása. A várható import prognózisát és a belépő tranzitáruk mennyiségét - megfelelő külkereskedelmi információ hiányában - az 1968, 1969 és 1970. évi tényadatok figyelembevétele mellett, de becsléssel lehet megállapítani. Az összeforgalom 10 év alatt az 1970. évi 13 200 ezer tonnáról előreláthatólag 25 850 ezer tonnára fut fel, amely kerekén kétszeres emelkedést jelent.

### III.

#### Az átrakókörszet fejlesztési tervkonceptiója

##### 1/ A koncepció alapelvei

Az átrakókörszet további fejlesztése - a már megvalósult, illetve folyamatban levő beruházások - szerves folytatásaként, de az újonnan kialakított áruforgalmi prognózis alapján akkor lesz a leghatékonyabb, ha minden oldalról megalapozott, átfogó tervkonceptióra épül. A soronkövetkező negyedik programban mindazokat a technikai és technológiai feltételeket tovább kell fejleszteni, amelyek biztosítják az árucseréforgalom zavartalan lebonyolítását.

Ezek a feladatok - előzetes számítás szerint - a IV. és V. öt-éves terv keretében 1 700 mFt felhasználást jelentik. A megvalósítás eredményeként Záhony, Eperjeske és Fényeslitke állomások korszerű kialakítása mellett megépülnek mindazok a pályaudvarok, amelyek a folyamatos átrakást biztosítják. A záhonyi negyedik fejlesztési program vázlatát, a létesítmények tervezett ütemezését és azok becsült költségét a 2.sz. melléklet tartalmazza. A negyedik öt éves terv a közforgalmu vasuti köz-

## 23. melléklet folytatása

- 6 -

saját kapacitását a tervezett fejlesztés viszonylag kisebb mértékben veszi igénybe.

A Szabolcs- Szatmár Megyei Állami Építőipari Vállalatnak a lakás- és a kapcsolódó kommunális létesítmények kivitelezésére való kijelölésétől ugyancsak nem lehet eltekinteni.

A tuzséri almarakodó bővítésének szükségességét a kapacitászámítások nem igazolják.

Az élőállatok rakodása, egészségügyi vizsgálata zömében Budapest-Ferencváros állomáson történik. Záhony átrakókörzetben az élőállatok állategészségügyi vizsgálata nem igényel rakodóterületet, mivel az újabb állategészségügyi vizsgálat már a ki- rakás helyén, szovjet területen történik.

### 5. A TELEPÍTÉS INDOKLÁSA

A Magyar Népköztársaság és a Szovjetunió között a vasúti határforgalom kérdéseit az 1947-ben megkötött államközi szerződés szabályozza. Ennek értelmében az import és tranzit áruk átrakása a fogadó ország feladata. Az 1966 évben létrejött határforgalmi megállapodás rögzíti a két határátmenet közötti forgalom megoszlását, valamint az átrakókörzet technológiai rendjét.

A létesítmények telepítését ennek megfelelően terveztük.

A létesítmények telepítése zömében vasúti területen történik. Mezőgazdasági- termelészövetkezeti tulajdonban, állami kezelésben, illetve személyi tulajdonban lévő ingatlanok igénybevétele - 128 hektár - is szükséges. Ebből 87 hektár igénybevétele már megtörtént.

2/ Folyamatban lévő fejlesztési feladatok

A folyamatban levő fejlesztések keretében az átrakási nehézségek fokozatos felszámolása érdekében elsősorban a darus- és az ömlesztett áruk átrakóudvarai és berendezései készülnek.

A darusáruk átrakójának 1972. június 30.-i tervezett üzembehelyezésével és néhány ideiglenes, valamint előregedett daru megszüntetésével az átrakási kapacitás 8 000 to/nappal növelhető. Erre való tekintettel a program végrehajtásának meggyorsításához jelentős népgazdasági érdek fűződik és feltételei a következők:

- A Kohó- és Gépipari Minisztérium Tervező Irodái készítik a daruterveket, amelyeket a szerződés szerint f. évi augusztus 15-ig szállítanak le. Ez a határidő ma már lényegesen nem befolyásolható.
- A daruk gyártását és szerelését az Országos Bányagépgyártó Vállalat végzi. A szerződés szerint:
  - = az 5 Mp-os daruk üzembehelyezését 1970. december 31-re,
  - = 63/12.5 Mp-os daruk üzembehelyezését 1972. június 30-ra, míg
  - = a 12,5 Mp-os daruk üzembehelyezését 1972. június 30-ra vállalta.

Az átrakási kapacitás mielőbbi megnövelése céljából az üzembehelyezési határidőt 1971. június 30-ra kell előbbrehozni. Ennek egyébirányu előfeltételei biztosítottak.

Az ömlesztett áruk átrakójának program szerint 1973 december 31-ig kell üzembe lépnie és az átrakási kapacitásnak - az 1.sz. melléklet szerinti mértékben - növekednie. Ennek - a realitásokat számításba véve - 1973. június 30-ra való előrehozatala az alábbi intézkedéseket igényli:

- a Kohó és Gépipari Minisztérium Tervező Irodáinak a beren-



- deezések teljes tervdokumentációját 1970. október 17. helyett, 1970. augusztus 31-ig kell elkészítenie.
- Ez esetben az Országos Bányagépgyártó Vállalatnak a berendezések gyártását és helyszíni szerelését egy félévvel kell előbbre hoznia úgy, hogy azok üzembehelyezése 1973. június 30-ig megtörténjen.
  - Egyéb kapcsolódó létesítmények a módosított üzembehelyezési határidőre elkészíthetők.

IV.

Tervmetodikai igények

A fejlesztés ütemének meggyorsítása során számolni kell a beruházási piacon a kereslet és kínálat viszonylatában változatlanul fennálló azzal az eltolódással, amely a beruházót a kivitelezővel szemben hátrányos - nem egyszer kiszolgáltatott - helyzetbe hozza. A Záhony körzetét érintő fejlesztések mind nagyobb erőfeszítéseket igényelnek, mert a térség földrajzi helyzeténél fogva távol esik az építőipari centrumoktól, a munkaterület szétszórta és nagyterjedésű, ami az egyébként sem vonzó munkáltatást még inkább gazdaságtalanná teszi, e-mellett a beruházás nagymértékben anyag- és gépigényes is. A nehézségek a gazdaságirányítás új rendjére történő áttérést követően tovább fokozódtak, mert a vállalatok elsődleges érdeke a magasabb nyereség elérése lett. A vasut kénytelen volt a záhonyi fejlesztések érdekében házi-lagos építőiparának egyrészét, a más területen sürgető korszerűsítésektől elvonni és a kieső állami építőipar pótlására ebben a körzetben felhasználni.

A 38/1967 /X.12/ Korm.sz. rendelet 12.§. /2/ bekezdése kizá-

rólág az egyedi nagyberuházások körében teszi kötelezővé a vállalkozási szerződések megkötését. Hasonló a helyzet a termékforgalom viszonylatában is, ahol a 6/1969. /Á.T.37/ AH. sz. utasítás 1.§. /1/ bekezdésével hatályába fenntartott 12/1968. /A.T.50/AH.sz. utasítás 3.§. /1/ bek.-e szerint a kormány által jóváhagyott egyedi nagyberuházások célját szolgáló termék megrendelője javára terheli a közvetlen szállítót szerződésalkötési kötelezettség.

Az állami vállalatok alapításáról szóló 11/1967. /V.13./ Korm.sz. rendelet 24.§. /1/ bek.-e felhatalmazza ugyan az alapító szervet, hogy ha a népgazdaság érdeke /Pl. az államközi kötelezettség teljesítése/ gazdasági eszközökkel nem vagy nem kellő hatékonysággal biztosítható, akkor meghatározott tevékenységre a vállalatot - kivételesen - utasítsa. A 25/1967. /VIII.20/ Korm.sz. rendelet 7.§.-a pedig a termékforgalmat illetően biztosítja a kormánynak azt a jogot, hogy szerződésalkötési kötelezettséget írhat elő egyes termékekre vagy - adott esetre vonatkoztatva - meghatározott felhasználási célra. Annak érdekében, hogy a Záhony térségében kialakult és mind a hazai export-importot, mind a tranzit forgalmat érintő nehézségek haladéktalanul felszámolhatók legyenek, indokoltnak látszik az átrakó körzet fejlesztéseit - a hivatkozott szabályozás körében - preferálni, ami azt jelenti, hogy ezeket a fejlesztéseket egyedi nagyberuházásként kell előirányozni. A folyamatban levő építési-szerelési beruházásokra, valamint a felhasználásra kerülő termékekre pedig a szerződésalkötési kötelezettség körét ki kell terjeszteni.

Az előzőekben ismertetett nehézségeknek a III. ötéves terv hátralévő évében és a IV. ötéves tervidőszakban történő felszámolása érdekében szükségesnek látszik, hogy a Gazdasági Bizottság

23. melléklet folytatása

- 10 -

Az átrakási feladatok további emelkedése, az átrakási munkák technológiájának korszerűsítése, az élómunka szükséglet növekedésének 1985 utáni mérséklése szükségessé teszi az V. fejlesztési ütem kidolgozását még a jelen tervidőszak második felében.

23. melléklet folytatása

- 11 -

- 6/ A folyamatban levő fejlesztések célját szolgáló építési-szerelési beruházásokra és e fejlesztéseknél felhasználásra kerülő termékekre a szerződéskötési kötelezettség körét ki kell terjeszteni. Ezért a Gazdasági Bizottság felkéri a Forradalmi Munkás-Paraszt Kormányt a szükséges intézkedések megtételére.

24. melléklet

Az Országos Tervhivatal hat év alatt megtárgyalta és elfogadta a Záhony Átrakó fejlesztéséről szóló javaslatot, valamint a beruházás költségeit

Forrás: MNL-OL-XXIX-L-1-e 288 doboz.

3.sz. melléklet

LÉTESÍTMÉNYEK MEGNEVEZÉSE	K I V I T E L E Z É S	
	Kezdési h a t á r i d ő	Befejezési
Fényeslitke északi rpu. létesítése	1974.VIII.hó	1982.VI.hó
Eperjeske ömlesztett áru átrakó bővítése	1975. I. hó	1982.VIII.hó
Záhony darab- és darabszá- mos áru átrakó bővítése	1976. I. hó	1983.XII.hó
Információ feldolgozás és üzemirányítás gépesítése	1977. I. hó	1982. V. hó
Központi üzemirányító és számítóközpont épület épí- tése	1975.XI. hó	1978.XII.hó
Záhony vontatási telep korszerűsítése	1978.IV. hó	1983.XII.hó
Körszeti szociális léte- sítmények	1975.IV. hó	1983.XII.hó
Eperjeske darusátrakó bővítése	1975.IV. hó	1983.IX. hó
Záhony vegyianyagátfejtő telep korszerűsítése	1981. I. hó	1983. XI. hó
Eperjeske központi kazán- ház építése	1977. I. hó	1978. IX. hó
Záhony központi tűzoltó és vagyonőri épület	1981. I. hó	1982.XII. hó
Tuzsér- Komoró II.vágány építése	1974. XI. hó	1979. IX. hó
Eperjeske rpu. normál vágánycsoport bővítése	1981. I. hó	1983. IV. hó

25. melléklet

Záhony–Kisvárdai rendezési terv

*Forrás:* Borbély et. azonos dr. Borbély Károly Záhony tanácselnökével, a későbbi Szabolcs–Szatmár–Bereg megyei főjegyzővel.

**A TITKÁRSÁGNAK VISSZAKÜLDENDŐ!**

**MAGYAR NEMZETI BANK**  
TITKÁRSÁG

ÉVM-KPM-Szabolcs-Szatmár  
megyei Tanács VB

353/1980. sorszám  
002/198/1980.

T á r g y:

A Záhony-Kisvárdai térség regionális rendezési tervéről

.....

.....

L á s s a: Elek

Határidő:  
(Az észrevétel megtételére.)

21 = dr. Borbély et. XI. 28. 11 óráig

*Nincs észrevételünk*  
*Műhely*

.....

Kapott még: dr. Lányfalvi et.

Magyar Nemzeti Levéltár  
Országos Levéltára

1.

HU-MNL-06XXIX-L-1-e-23-353/1980 565-d.

TITKÁRSÁG

Budapest, 1980. december 1.

FELJEGYZÉS

Tárgy: Záhony- kisvárdai térség regionális rendezési terve.

A magyar-szovjet áruforgalom az 1948 évi 0,3 millió tonnáról 1978-ra 18,9 millió tonnára emelkedett. A növekedés dinamikája a jövőben várhatóan mérséklődik, ennek ellenére szükséges a térség regionális fejlesztése.

A fejlesztés megalapozása érdekében az ÉVM és KPM a Megyei Tanács VB. közreműködésével rendezési tervet dolgozott ki az 1980-2010 közötti három évtized fejlesztésének megalapozására. Ennek központjában a Záhonyi csomópont és átrakókörszet kapacitásának növelése és technikai színvonalának emelése áll. Ennek keretében a vízi szállítás lehetőségének megteremtése, ezzel a szállítási struktúra módosítása, és megfelelő raktárterület létesítése áll.

A rendezési terv másik fontos fejezete a lakosság foglalkoztatása, az elvándorlás megszüntetése érdekében szükséges intézkedések. Ennek érdekében elsősorban az import alapanyagokat felhasználó szerényebb iparosítás, a fogyasztói importstruktúra növelése szerepel a célkitűzések között, beleértve a településhálózat fejlesztési terv alapján fejlesztendő települések városiasodásának gyorsítását /Kisvárdai, Záhony/.

A rendezési terv mértéktartó, számol a realitásokkal, irányelv jellegénél fogva rugalmas és megfelelő teret szentel a környezetvédelemnek az ország olyan körzetében, ahol a környezet súlyosabb károsodásának előrelátó intézkedésekkel még elejét lehet venni.

Az érintett főosztályok a rendezési tervre észrevételt nem tettek. Az előterjesztés pénzügyi, bankot érintő kérdéseket nem tárgyal. Jóváhagyását támogatjuk.

3.

Magyar Nemzeti Levéltár  
Országos Levéltára

HU-MNL-OL-XXIX-L-1-e-23-353/1980.