

KÖNYVSZEMLE / BOOK REVIEWS

Bajor Tibor (2023): A záhonyi MÁV átrakóközvet történetileg változó helyzete és szerepe (HUN-REN KRTK RKI, Pécs, p. 215)

NAGY DÁVID

NAGY Dávid: tudományos munkatárs, HUN-REN Közgazdaság- és Regionális Tudományi Kutatóközpont, Regionális Kutatások Intézete, Dunántúli Tudományos Osztály; 7621 Pécs, Papnövelde u. 22.; nagy.david@krtk.hun-ren.hu; <https://orcid.org/0000-0002-4702-5614>

Dávid NAGY: *research fellow, Transdanubian Research Department, Institute for Regional Studies, Centre for Economic and Regional Studies; Papnövelde u. 22., H-7621 Pécs, Hungary; nagy.david@krtk.hun-ren.hu, <https://orcid.org/0000-0002-4702-5614>*

A kötet a HUN-REN KRTK Regionális Kutatások Intézetének kiadásában jelent meg 2023-ban, de a könyvbemutatóra 2024 áprilisában került sor Péccsett, az RKI Dunántúli Tudományos Osztályának épületében. A szerző Bajor Tibor, a kutatóintézet külső munkatársa, aki a Pécsi Tudományegyetem Regionális Tudományok Doktori Iskolájában szerzett PhD fokozatot 2010-ben (Bajor 2010). A könyv szempontjából lényeges, hogy a szerző – műszaki végzettsége mellett – történelemtanári oklevéllel is rendelkezik, majd pályafutása a vasúthoz és Záhonyhoz kapcsolódott. A város polgármestere (1990-1994) és a térség országgyűlési képviselője (1994-2002) is volt, ami megmagyarázza a település- és területfejlesztési szempontok megjelenését, illetve az intézményi háttér és a döntéshozó szervezetek vizsgálatát a könyvben. Ez a szemléletmód adja a könyv egyediségét is: a szerző elsősorban nem a belső és külső társadalmi-gazdasági folyamatokat elemzi, hanem a vállalatok, valamint a közigazgatási és politikai intézmények, illetve vezetők mindenkori lehetőségeit és döntéseit értékeli. Munkája ugyanakkor szervesen kapcsolódik a KRTK RKI intézetében zajló határ- (Hajdu 2019) és közlekedéscsoporthoz tartozó kutatások (Bajor, Erdősi 2013; Erdősi 2009) hagyományaihoz. A könyv a szerző negyedik monográfiája.

Hazánk egyik kapuja, Záhony évtizedek óta fogalomnak számít Magyarországon a vasút iránt érdeklődők és a közvélemény szemében; a Szovjetunió és Magyarország között 1945 után kialakult intenzív közlekedési, kereskedelmi és katonai kapcsolatok szimbóluma. A hazánk szempontjából kiemelkedő jelentőségű gazdasági folyamatoknak ugyanakkor negatív színezetet kölcsönöz az alárendelt szerep, amit alapvetően a világhatalom érdekszférájába való kerülés határozott meg. Kevésbé közismert az a folyamat, amely a Szovjetunió szétesése és a KGST felbomlása után bontakozott ki és a mai napig is tart. Ez Záhony és az



átrakóközvet újrapozícionálásának a története, mely egyszerre szól a térbeli meghatározottságokról és az elszalasztott lehetőségekről.

A kötet a tartalomjegyzék szerint hat fejezetből áll, valójában azonban három jól elkülöníthető tartalmi részre és egy dokumentumokat bemutató mellékletre osztható. Ez utóbbi a szerző kiterjedt hazai és külföldi levéltári kutatásainak eredménye. Az első egység a II. világháború lezárásáig mutatja be Záhony és térsége vasúthálózatának fejlődését. A második részben 1945-től a rendszerváltásig követhetjük nyomon Záhony felemelkedését és virágkorát. A harmadik egységben a szerző a rendszerváltás utáni időszakot tárja elénk egészen napjainkig. Ez utóbbtól tartalmukban nem különülnek el az Európai Unió és Ukrajna vasúthálózatának átalakulásáról, illetve a problémák megoldási lehetőségeiről szóló fejezetek a könyv végén.

Az első fejezetben nyomon követhetjük, hogyan miként fejlődött a térség vasúthálózata, és miért eredményezték a határváltozások Záhony felértékelődését, majd megkerülhetetlenné válását. A történelemtanár szemléletével is felvértezett szerző áttekinti azokat a történelmi előzményeket, amelyek segítenek megérteni Záhony különleges helyzetét és fejlődési pályáját. A település felemelkedésének kezdetei a Magyar Északkeleti Vasút építéséhez kapcsolódnak: Záhonyban a Nyíregyháza-Ungvár vasútvonal Kisvárdra és Csap közötti szakaszának 1873. évi átadása óta működik vasútállomás. A szerző Záhony földrajzi elhelyezkedését kedvezőtlennek ítéli meg: elsősorban Ung vármegyén belül okozott gondot a Tisza elválasztó szerepe, aminek eredményeként a település mezőgazdasági jellegű és alacsony népességű maradt.

Lényeges változásokat eredményezett az I. világháborút lezáró békeszerződés és az abba foglalt határváltozások. Az új határ Záhonyt is elvágta a korábbi vármegyeközponttól, Ungvártól: határ menti településsé vált. Mivel Sátoraljaújhely vasútállomását is kettévágta az új határ, a nemzetközi forgalomelosztó szerepet a térségben fokozatosan a Csehszlovákiához került Csap vette át. Mivel Záhony korábban is Csaphoz kapcsolódva működött, az új helyzet a fejlődés lehetőségét teremtette meg a település számára. A szerző ugyanakkor kiemeli és adatokkal is alátámasztja, hogy ez ekkor még nem okozott forgalomnövekedést, mivel annak alapfeltételei (infrastrukturális háttér, helyi gazdaság szállítási igényei) nem voltak adottak.

A könyv érdekes része a szovjet-magyar kereskedelmi szerződésnek és a vasúti szállítási útvonal kijelölésének dokumentumokkal alátámasztott bemutatása. A Kárpátalja 1939. évi visszacsatolásával kezdődő aktív időszak előkészítette Csap és Záhony kapcsolatának későbbi fejlesztését. A két világháború közötti magyar-szovjet kereskedelmi szerződések történetét elsősorban Seres Attila munkája (Seres 2008) révén ismerjük, melyet könyvünk szerzője a vasúti szállítási útvonalakra vonatkozó adatokkal egészít ki. Itt jegyezném meg, hogy a témához kapcsolódóan Kolontári Attila kutatásai is említésre érdemesek (Kolontári 2009). Bár a vasúti szállítások elsősorban a Lemberg/Lvov-Munkács vonalon, azaz a Vereckei-hágón át zajlottak volna, fontos szerepet kapott a csatlakozó állomássá kiépíteni kívánt Csap. Közben a Nyíregyháza-Kisvárdra-Csap-Ungvár vasútvonal fejlesztése

is prioritást élvezett, ahol Záhony a vasúti híd helyeként és vasútállomásként kapott szerepet. De e törekvések (a magyar-szovjet kereskedelmi kapcsolatokkal együtt) megszakadtak Kassa bombázása (1941. június 26.) után. Fontos leszögezni ugyanakkor, hogy a szerző által bemutatott dokumentumok tükrében Záhony jelentőségének megalapozása már a Horthy-korszakban elkezdődött. Érdekes lett volna röviden arra is kitérni, hogy a térség vasúti közlekedése milyen szerepet kapott a II. világháború idején.

A 43 oldalas első fejezet a földrajzi és történelmi keretek megismerésére ad lehetőséget, nyelvezete érthető, felépítése logikus. Ugyanakkor a könyv e része kissé töredezett; hiányoznak az átvezetések, néhol zavaróak a felsorolások, a kommentár nélküli idézetek és ismétlések.

A második fejezet rövid történelmi bevezető után már elsősorban Záhonnyal foglalkozik: az átrakó és a település fejlődését tárgyalja. A szerző szerint a jótételei szállítások és az egyre élénkülő kereskedelmi kapcsolatok soha nem tapasztalt jelentőséget adtak Záhonnak a háború után. Magyarország elsődleges érdeke volt, hogy a jótételei egyezményben szereplő szovjet-csehszlovák és szovjet-román határ helyett minél hamarabb a szovjet-magyar határon történjen meg a szállítmányok átadása. Így volt ugyanis biztosítható, hogy a követeléseket határidőre teljesítsék, illetve elkerülhetővé váltak a késedelmi díjak és a szomszédos országokban jelentkező költségek. Nyomós érv szolt tehát Záhony fejlesztése mellett, de a szovjet fél beleegyezése és az infrastrukturális feltételek biztosítása még váratott magára. Egy 1945. április 13-án kelt dokumentum említi elsőként Záhonyt a Szovjetunió és Magyarország közötti határátkelőként. 1945. augusztus 29-én írták alá az egyezményt az áruk, személyek és poggyászok szállításáról, valamint a járművek átadásáról a Szovjetunió vasútvonalairól Magyarország vasútvonalaira. Ez a Csap-Záhony állomáspárt (ideiglenesen Munkács állomást) jelölte ki az átadás helyszínéül. Ekkor ugyanis hiányoztak még a legfontosabb infrastrukturális feltételek: a Tisza-hídat a német csapatok felrobbantották, az átrakó nem épült ki, és a személyzet létszáma sem volt elegendő.

A könyv bemutatja az átrakó építésével, üzemeltetésével és a Tisza-híd helyreállításával összefüggő erőfeszítéseket. A fejlesztések alapját az 1946-ban megkötött magyar-szovjet határforgalmi egyezmény képezte, aminek hatására ténylegesen elkezdődtek a beruházások. Mindkét fél érdekelt volt a közvetlen vasúti áruforgalom biztosításában: 1947-ben elkészült a széles nyomtávú vasút Záhonyig, megépült az ideiglenesen helyreállított Tisza-híd és az átrakó. A jótételei egyezmény helyett ekkor már a békeszerződés szabályozta a szállítást, ami kedvezőbb feltételeket biztosított Magyarországnak számára. Záhony forgalma folyamatosan bővült, ami további kihívásokat jelentett: új beruházásokat igényelt és a személyi állomány bővítését tette szükségessé. Ezt a fejlődési folyamatot a szerző részletesen bemutatja: ismereti az áruforgalom és a kiszolgáló személyzet létszámának alakulását. Dokumentumok és visszaemlékezések segítségével feleleveníti azokat a bonyolult

hivatali ügyintézési folyamatokat, amelyek szovjet-magyar viszonylatban a kormányzat és a MÁV részéről szükségessé váltak.

Komoly érdeklődésre tarthat számot annak a fejlődésnek a bemutatása, amelynek eredményeként a záhonyi vasúti átrakó kapacitása az 1965. évi 8,5 millió fogadott szállítmányról és 4 284 fő állományi létszámról 1980-ra 13,3 millió szállítmányra és 6 455 főre bővült. Mindeközben a géppel kirakodott áruk aránya 28,6%-ról 83,4%-ra növekedett. A szerző részletesen taglalja, hogy milyen gyorsan változott a szállított áruk típusa és mennyisége, felsorolja azon ágazatokat és vállalatokat, amelyek fontos szerepet játszottak a szállítási igények megnövekedésében.

A szerző Záhony egykori polgármestereként bemutatja, hogy a vasúti átrakó milyen hatással volt a kis szabolcsi falu életére. Érzékletesen írja le a település különleges helyzetét, a vasúttársaság településvezetésben játszott szerepét. A sok szempontból kivételezett helyzet politikai, közigazgatási és közszolgáltatási, illetve közellátási szempontból a megyén belül is felülírta az országosan kialakult településhierarchiát.

Fontos szerep jut a könyvben az országos és megyei közigazgatási szervek, valamint a MÁV országos és területileg illetékes igazgatósága tevékenységének. Visszatérő igényként jelentkezett, hogy a fejlesztések stratégiai alapon, tervezetten történjenek, illetve, hogy a folyamat során vegyék figyelembe a település- és területfejlesztés szempontjait is. A szerző külön alfejezetet szentel a Záhony térségére vonatkozó komplex területfejlesztési terv elkészítési kísérletének, illetve kudarcának. Ezeket a kezdeményezéseket ugyanis sorozatosan felülírták a magasabb rendű nemzetgazdasági/logisztikai érdekek. Ugyanakkor az átrakó – a változó igényekhez és körülményekhez alkalmazkodva – képes volt ellátni feladatát. A szerző ezen időszakból is számos levéltári dokumentumot mutat be: nemcsak az egyes intézmények szerepét tárgyalja, hanem azok vezetőiről, illetve a döntések körülményeiről is ír. Az események, döntési helyzetek és intézkedések bemutatása tárgyilagos, ugyanakkor az értékelés sokszor elnagyolt, az olvasó helyenként igényelné a bővebb indoklást, árnyaltabb fogalmazást.

A második fejezet elsősorban Záhonyról, kevésbé az országos és nemzetközi folyamatokról szól. Ezért nagyobb súllyal jelennek meg benne a vasúti szállításra, illetve az infrastruktúra és a település fejlesztésére vonatkozó tartalmak. Megismerhetjük belőle a település és a vasúti átrakó életében szerepet játszó helyi és országos vezetők tevékenységét.

Véleményem szerint a könyv rendszerváltozás utáni időszak bemutatásával foglalkozó harmadik része is nagyon értékes. A szerző ebben az időszakban közvetlen közlőként értesült a közlekedéspolitikai és területfejlesztési kérdések alakulásáról, saját személyes tapasztalatai, helyzetértékelése is értékes forrást jelentenek. A záhonyi átrakó újrapozicionálása, az ipari beruházások megvalósítása és az autópálya vonalvezetése kapcsán tervek és lehetőségeket láthatunk, miközben értékelhetjük a döntéseket és eredményeket. Az autópálya vonalvezetése a könyv megírása óta eldőlni látszik: a tervek szerint az M3-as – a könyvben sze-

replő Barabás helyett – Beregdarócnál hagyja el az országot, és megépül az M34-es autótú Vásárosnaménytől Záhonyig. Véleményem szerint az M3-as autópálya vonalvezetésének logisztikai szempontból nincs túl nagy jelentősége, hiszen az ukrainai oldalon hiányzik a hasonló szintű kapcsolat.

A könyv utal a szomszédos országok azon törekvésére, amely Magyarország vasúti szállítások piacáról történő kiszorítását célozza. Vitathatatlan, hogy valamennyi ország érdekelt a forgalom saját hálózatra történő terelésében, illetve abban, hogy a szolgáltatásaikat minél többen vegyék igénybe. Véleményem szerint ugyanakkor, tekintettel a kelet- és közép-európai vasúthálózat és járműpark leromlott állapotára és a munkaerőhiányra, a szomszédos országok csak korlátozott mértékben képesek növelni a vasúton szállított áruk mennyiségét. Az elmúlt években Magyarországra vasúton beérkező áru (pl. ukrán gabonaszállítmányok) rakodására sincs elegendő kapacitás. E problémák megoldásában az infrastruktúra és a szolgáltatások fejlesztése és az országok közötti együttműködés segíthet. Az egész régió gazdaságát kiszolgáló logisztikai ágazat európai színvonalú működtetése az országok közös érdeke. Ezzel együtt elfogadom, hogy az országok versengése létező probléma, amit érdemes figyelemmel kísérni.

A szerző határozott javaslatokat fogalmaz meg a jövőre vonatkozóan: konkrét lépéseket, állami szerepvállalást sürget, miközben továbbra is komplex közlekedéspolitikai és térségfejlesztési feladatként tekint az átrakó újrapozícionálására.

Vasútbarátoknak, közlekedéspolitikával foglalkozó szakembereknek, továbbá a Záhony és térsége iránt érdeklődőknek egyaránt ajánlom a könyvet, mely történeti munkaként is értelmezhető: évtizedeken és rendszereken átívelően mutatja be egy nemzetgazdasági szempontból kiemelkedő jelentőségű logisztikai központ körül bonyolódó politikai, irányítási és szervezési folyamatokat. A szerző elévülhetetlen érdeme, hogy kiterjedt levéltári kutatásokra támaszkodva vázolja a záhonyi vasúti átrakó fejlődési pályáját, személyes tapasztalatainak hozzáadásával pedig eléri, hogy ezek az információk ne vesszenek a feledés homályába.

Irodalom

- Bajor T. (2010): *Záhony, a vasút és a vasúti átrakó*. Doktori (PhD) értekezés. Pécsi Tudományegyetem Közgazdaságtudományi Kar Regionális Politikai és Gazdaságtani Doktori Iskola. https://ktk.pte.hu/sites/ktk.pte.hu/files/images/kepzes/phd/Bajor_Tibor_dissertacio.pdf (Letöltés: 2024. 08. 06.)
- Bajor T., Erdősi F. (2013): *Alternative routes between the Far East and Europe: With Special Regard to the Foreign Trade of Hungary*. Institute for Regional Studies, Centre for Economic and Regional Studies, Hungarian Academy of Sciences, Pécs
- Erdősi F. (2009): *Kelet-Európa közlekedése*. Dialóg Campus Kiadó, Budapest – Pécs
- Hajdú Z. (2019): *Magyarország történeti államföldrajza: Korszakonként változó államterület, határtörténet és határpolitika*. Dialóg Campus Kiadó, Budapest
- Kolontári A. (2009): *Magyar - szovjet diplomáciai, politikai kapcsolatok 1920–1941*. Napvilág Kiadó, Budapest
- Seres A. (2008): *Magyar - szovjet kereskedelmi kapcsolatok 1939–1941. Történelmi Szemle, 1., 73–94.*