

Tatai Zoltán

## **Az ország keleti kapuja: Záhony**

### **Személyes emlékek a megye iparosításának múltjából (3.)**

Cikksorozatunkban dr. Tatai Zoltán közgazdász eleveníti fel személyes emlékeit, tapasztalatait, amelyeket az Országos Tervhivatal területfejlesztéssel foglalkozó munkatársaként megyénkben szerzett az ezerkilencszázhatvanas-hetvenes években. Jelen írásának különös aktualitást ad, hogy Záhony napjainkban újra reneszánszát éli, az Új Magyarország Fejlesztési Terv több kiemelt projektjének kedvezményezettje, amelyek által modern logisztikai központtá válhat.

A II. világháború után kialakult geopolitikai helyzetben a gyakorlati és elméleti közgazdászok, gazdaságföldrajzi szakemberek között nagyjából egyetértés volt a tekintetben, hogy a Szovjetunió és a hazánk között a gazdasági együttműködés az eltérő és jórészt egymást kiegészítő természeti adottságok, gazdasági különbségek, valamint a szomszédsági helyzetből következően mindkét fél számára gyümölcsöző lehet. Ebből az alapállásból következően a gazdasági kapcsolatok a Szovjetunióval egyre nagyobb volumenűvé és intenzívebbé váltak. Ennek egyik első és látványos következménye lett Záhony térségében a forgalom gyors növekedése és a kis falusi határállomás hamarosan a vasúti átrakó körzet központja lett. A kisforgalmú határállomás épülete mellett gyorsan egy nagyobb állomást emeltek, de hamarosan az is kicsinek bizonyult és az 1960-as évek elején új, most már valóban korszerű, a nagy vasúti csomópont-átrakó körzethez méltó méretű és színvonalú épületkomplexum építését határozták el. Az elmondandó történések idején ez az épület már épülőben volt, de a következő kis történet még a régi, háború után épült, közben szűkössé váltban zajlott le.

### **Első záhonyi látogatásom**

A térség országgyűlési képviselője Tóth Mihály, az MSZMP helyi bizottságának titkára Köböl Józsefet – aki korábbi országos szakszervezeti vezető, ezidőtájt az Országos Tervhivatal Területi és Szociális-Kulturális Főosztályának a vezetője volt – megbeszélésre hívta, jelezve, hogy a térség gondjairól szeretné tájékoztatni. Köböl elfogadta a meghívást és más megyei programhoz illesztve – természetesen előzetesen egyeztetett időpontban – került sor a látogatásra, ahová vele mentem, mint a térség „felelőse”. Késő őszi lehetett, mert már korán esteledett és a délután kezdődő megbeszélés sűrű sötétben végződött, nagyon későn értünk haza a fővárosba.

A kölcsönös üdvözlések után Kőből – aki tapasztalt politikus volt – csak nagyon rövid gazdaságpolitikai tájékoztatást adott az akkor éppen aktuális helyzetről és várta a helyi gondok felvetését, amelyek bőven sorjáztak Tóth képviselő, láthatóan gondosan összeállított beszámolójából. A beszéd lényege emlékezetem szerint a nehéz fizikai munka és jórészt emiatti munkaerő-hiány volt a vasúti üzemeknél, ugyanakkor a nők körében tapasztalható foglalkoztatási gondokat is említette. A konkrétan megoldandó feladat, amihez az OT főosztályvezetőjének a támogatását igényelték, meglehetősen visszafogott volt: néhány kilométer vízvezeték, valamint 10–12 lakás építéséhez kértek segítséget. Kőből ezek teljesítését azonnal megígérte. Úgy emlékszem, a kértnél valamivel több lakás építéséhez vállalt kötelezettséget. Ezt, mint az OT témákban érdekelt főosztályának a vezetője, nyugodtan tehettem, hiszen ezen ágazatokban a tartalékok kezelése a Főosztály hatáskörébe tartozott. (Ha más országos vezetők tárgyalni mentek a tanácsokhoz az ilyen témákban, azok is lényegében a Főosztályon kezelt tartalékokra támaszkodhattak.) Kőből a helyzettel soha nem élt vissza, azt hiszem ő lehetett ebben az időben a legszerényebb „adakozó”. Úton hazafelé meg is jegyeztem a gépkocsiban, „ezek a szabolcsiak igazán szegények, még kérni is alig mernek”. (No persze, ezt már én teszem hozzá, így utólag, a szabolcsiak általában tudtak is, mertek is kérni, és e tekintetben nem voltak mindig visszafogottak.). Úgy emlékszem, ez volt az első tervhivatali szabolcsi utazásom, de Záhonyba biztosan. Az is tény, hogy Záhony jelentőségét a helyszíni bejárás után soha nem felejtettem el, és Záhony általános fejlesztésének, de különösen az itteni „háttéripár” kialakításának kezdeményezője, „harcosa” lettem. A látottak, hallottak meggyőztek arról, amit elméletben már korábban is tudtam, hogy Záhony fejlesztése elsőrendű országos érdek és nemcsak a vasúti fejlesztésé- ké, hanem a településé is. Népgazdasági szempontból Záhony településfejlesztése nem Nyíregyháza, Kisvárdának, a megyének vagy a járásnak alárendelt helyi érdek, hanem országos jelentőségű gazdaságpolitikai feladat.

## A MÁV állam az államban

Az 1960-as évek elején több országos vállalat, intézmény érdeklődése megélen- kült a záhonyi térség iránt, a MÁV saját nagyarányú fejlesztésére, országvédelmi szempontokat, külkereskedelmi érdekeket is felvonultatva a térséget zárt területté nyilvánította. Ebben különösen jelentős szempontként az átrakókörzetben a MÁV- nál jelentkező munkaerő-hiányra hivatkoztak. A térségben, különösen a nagyon nehéz fizikai erőfeszítést kívánó, rossz munkakörülmények között végezhető te- vékenységi körökben – a só, a műtrágya stb. átrakása az orosz és magyar vasúti pályák közötti eltérő nyomtávolság miatt – sok munkáskezet igényelt. A kívülállóknak számára akkor talán magas bérek sem mindig vonzották eléggé az embereket. A dolgozókat zömmel a térség falvaiból toborozták, napi bejárással. Záhonyban a vasúti szakvezetők letelepülését igyekeztek megoldani. Ebben a térségben is – mint számos más helyeken az országban – az ágazati szakemberek a saját munkaerő- hiányukat a térség munkaerőhiányával kívánták azonosítani. Nem tudták, nem akarták elfogadni, hogy az emberek munkahely iránti igényei eltérőek. A dolgozni akarók közül számosan a záhonyi térségben végzendő munkát nem tudták, esetleg nem akarták elfogadni képzettségi, vagy más okból. Záhony térségében a MÁV ér- dekeltségi körén kívüli építési fejlesztés, a változatosabb munkahelyteremtés több

nehézséggel, később történhetett, mint Szabolcs megye más térségeiben. Ebben részben a MÁV ellenérdekeltsége is közrejátszott.

Természetesen az általános lakossági-gazdasági érdekek, a helyben felnövekvő nemzedék foglalkozási igényei következtében itt is szorgalmazták az új, változatos munkahelyek létrehozását – ha időnként óvatosan, sőt a MÁV vállalati érdekeivel szemben is. Záhony fejlődésében a szolgáltatási igények és lehetőségek egyre jelentősebbé váltak. A vezetékes vízellátás, a csatornázás, a helyi lakosság növekvő igénye, a kereskedelem, a vendéglátás, a személyi szolgáltatási igények magasabb szintű kielégítése mellett az átmenő-forgalom növekedése is sürgette az ezekhez szükséges fejlesztéseket. Jellemző, hogy hosszú időnek kellett eltelnie, amíg az ország legnagyobb teher- és jelentős személyi forgalmat áteresztő településén benzinkút létesült.

Feltételezem, hogy az egykori helyi tanácsi vezetők, talán másként emlékeznek, de én és a térséget ismerő, az országos területfejlesztésben tevékenykedők úgy láttuk, Záhony igazi, az országos és nemzetközi jelentőségét figyelembe vevő fejlesztését a MÁV szűklátókörű, csak a saját ágazati érdekeit szem előtt tartó vezetése akadályozza. A helyi-járési érdekeltek sem látták, nem tudták eléggé érvényesíteni a geopolitikai helyzetükből indokolt lehetőségeket. Vagyis a záhonyi térség esetében megítélésem szerint – és ez nem utólagos magyarázat, hanem a korábbi felismerés idézése – a vasúti hálózat, átrakási kapacitás rohamos mennyiségű és technikai-technológiai fejlődése lényegesen megelőzte Záhonyt, mint kulcsfontosságú településnek a növekedését, infrastrukturális szükségleteit. Azonban nemcsak ezt, hanem az ország szárazföldi kikötőjének a helyzetéből adódó célszerű igényeket, lehetőségeket, a tárolás, a csomagolás, a kimenő termékek esetleges végszerelését, a bejövő termékek fő, elosztóbázis szerepét messze nem használta ki, vagyis az úgynevezett háttérripar a szükségesnél lényegesen lassabban bővült. A lakossági infrastruktúra a szinte folyamatos és jelentős bővítések ellenére lényegesen elmaradt a szükséglettől, az országos érdekeket is szolgáló lehetőségektől. Összefoglalóan megállapíthatjuk, hogy ami Záhonyban történt, az döntően a MÁV, a vasút érdeme, de ugyanakkor a MÁV – mint a térséget a maga „hitbizományának” tekintő szervezet – a saját üzemi-vállalati érdekei közé igyekezett szorítani a térség fejlesztését.

Természetesen az ország más részein is tapasztalható volt ilyesmi: az egyes településeken, térségekben kiemelkedő gazdasági fölényrel, politikai vagy más hatalmi háttérrel rendelkező gazdasági szervezetek – amelyek sokat tettek a „saját” település felemelkedéséért –, igyekeztek elérni az esetleges „versenytársak,” a tőlük független társaságok távoltartását. Úgy vélem, az ilyen irányú törekvések manapság is fellelhetők, és nemcsak hazánkban.

## Záhony várossá nyilvánítása

Az előzőekben vázolt – jórészt egyoldalú – fejlődés ellenére is Záhony települési funkcióját tekintve lényegesen meghaladta a közigazgatási hierarchiában számára kialakult lehetőséget. Az országos jelentőségű funkciókat ellátó település a járásnak alárendelve községi jogkörrel rendelkezett. Ez a helyzet, mint korábban már utaltam rá, a városi funkciók teljes körű kialakítását gátolta, lassította.

Az Országos Településfejlesztési Konceptió kidolgozását az Építésügyi Minisztérium irányításával elsősorban a Városépítési Tervező Intézet (VÁTI) végezte a

tanácsai szervek, és térségi tervező intézmények, valamint az egyes ágazati szaktervező intézmények bevonásával. Az 1960-as években készült területfejlesztési koncepció a VÁTI szervezésében a helyi-, megyei tanácsai és a témában érdekelt minisztériumokkal történt hivatalos egyeztetés után került a kormányzati szervek elé. A koncepciót a kormány 1971-ben fogadta el. A többszöri egyeztetés után a kormány elé terjesztett elemzésben Záhony kistérségi központként szerepelt, de a várossá nyilvánítandó települések között nem. Az egyeztetés legutolsó körében az OT-területi kérdésekkel foglalkozó szakemberei, a Távlati Tervek Főosztálya, a Területi Szociális és Kulturális Főosztály érintett munkatársai és vezetői a Titkársággal egyezően a Hivatal elnöke elé kerülő feljegyzésben Záhonyt, mint településszervező központnak előbbre sorolását javasolták, a közeljövőben városi besorolást jelentő helyre. Az OT elnöke az egységes hivatali szakvéleményt elfogadta, és a kormányülésen beterveztette, amivel a kormány egyet értett. Ezt figyelembe véve került elfogadásra az Országos Távlati Településfejlesztési Koncepció, amelyet a hivatalos közlönyben hirdettek ki. Még hosszú időnek kellett azonban eltelnie, míg végre 1987-ben Záhony hivatalosan városi státuszhoz jutott. Ez aztán a városi funkciók szélesebb körű, gyorsabb kiteljesedéséhez vezetett. A bemutatott epizód, amely Záhony várossá nyilvánításának gyorsítását kívánta szolgálni, az Országos Tervhivatalban Boros Ferenc, Illés Iván, Tóth János és e sorok írója nevéhez kapcsolható.

## A komplex városi fejlődés kibontakozása

Záhony komplex fejlesztését természetesen nem csak helyben, hanem Nyíregyházán és az ország más részében is sokan támogatták. A Közgazdasági Egyetem Gazdaságföldrajz Tanszékének vezetője, Markos György már az 1950-es évek elején úgy jellemezte Záhonyt, mint Magyarország Hamburgja – azaz legnagyobb kikötője a szárazföldön. A szakemberek körében ismételtelen felvetődhet az is, hogy hazánk számára előnyös lenne, ha a széles nyomtávú vonatot Miskolc-Diósgyőrig bevezetnék, így az átrakás költségei nem terhelnék a borsodi vaskohászatot. Számos más áru esetében is csökkenteni lehetne így a költségeket. E felvetéseket a MÁV csírájában igyekezett elfojtani, ugyanis számára a záhonyi átrakó körzet forgalma jelentős és biztos bevételt jelentett. (Szakmai körökben ugyancsak felvetődött az Ózd–Putnok közötti, rövid szakaszon Csehszlovákia területén áthaladó vasútvonal MÁV általi igénybevételekénti lehetősége. A vállalati érdekek azonban itt is mindig felülkerekedtek az összköltséget csökkentő megoldásokkal szemben).

Záhonyban, az ország külgazdaságának keleti kapujában, a vasúti „háttéripár” az 1970-es, 1980-as évtizedekben folyamatosan bővült – ha nem is zökkenőmentesen és nem is az elvárható mértékben. A Szovjetunióból érkező fenyőszálfák egyre nagyobb részét helyben osztályozták, dolgozták fel fűrészárúvá, majd a lággyártás bővült és más faárúk gyártása is elkezdődött. A női foglalkoztatási igényekre támaszkodva kisebb könnyűipari üzemek is létesültek. Ami még ennél is fontosabb, hogy a vasúti üzem irányításában a helyi vezetés szerepe fokozódott és helyben korszerű számítástechnikai központ jött létre, vagyis Záhonyban a vasúti irányítás mindinkább helyből történt. Ez gyarapította a helyi vasúti műszaki számítástechnikai, közigazdasági irányítási munkaköröket, egyben igényelte a városi lakásépítés fokozását, az infrastruktúra fejlesztését. Korábban Záhonyban és az átrakókörszert térségében csak általános iskola működött, az 1970-es évek

közepén azonban (korszerű épületben) megkezdődhetett a középfokú, általános- és a szakemberképzés is.

Az 1970-es évek közepén, ott jártamkor megmutatták az új, viszonylag nagyméretű korszerű ABC áruházat az állomás közelében. A bemutató városi vezető azt mondta, az üzlet évekig kielégíti az igényeket. Én pedig hozzátettem, remélem, legközelebbi látogatásomkor már az újonnan épült üzleti is kicsi lesz. Ez a kis párbeszéd tükrözött egyfajta helyi és országos szemléleti sajátosságot is.

### Az ország keleti kapujának jövője!?

Az 1980-as évek közepén Zilahi József, a Szabolcs-Szatmár Megyei Tanács VB. Tervosztályának vezetője doktori disszertációjában szépen összefoglalta a záhonyi térségnek a korábbi években megtett felemelkedését, és vázolta a célszerűnek vélt, komplex fejlődés további lehetőségét, a vasúti üzem és a reá épülő ipar bővülését és a hozzá kapcsolódó városfejlesztési lehetőséget. Sajnos a következőkben egy időre a felvázolt fejlődés megtorpant. Az 1980-as évek végén a vasúti üzemi és a városi fejlődés lendülete is megtörni látszott, de különösebb gond ekkor még nem jelentkezett. Az 1990-es évek elején az ELTE Általános Gazdaságföldrajzi Tanszékének rendezésében egy csoportot vezettem a térségbe. Lehangelő látvány fogadott. Az előző években kiépült gigantikus méretű vasúti üzemekben szinte pangott az élet. Nem az álmodott és még korszerűbb beruházások áldásáról kaptunk tájékoztatást, hanem a leépülési folyamatról, az egyre növekvő munkanélküliségről. A korábbi ott tartózkodásaim során mindig azt tapasztaltam sok a ki- és a beszállítandó áru, egyre nő az átrakókörgzet forgalma, az említett alkalommal a csökkenést és várható összeszűkülést ecsetelték. Csak reméltem, hogy mindez csupán átmeneti jelenség.

Manapság sok szó esik az egyes térségek, települések közötti gazdasági és egyéb kapcsolatok bővítéséről, integrációjáról. Befejezésül jelzem, hogy ezek a témák, már évtizedekkel ezelőtt is szóba kerültek. Idézek a Földrajzi Közlemények 1980. 1–2. számában megjelent írásom befejező részéből: „A területi integrációs ENYEDI szerint az érintkező régiók közötti tartós, a gazdasági és társadalmi élet jelentős részére kiterjedő, a régiók belső szerkezetét is formáló kapcsolatokban fejzódik ki. A területi integráció alapjai lehetnek az egyes országok természeti környezetének különbségei, a térséget összefogó infrastrukturális hálózatok, az érintkező területekre koncentrálódó gazdasági fejlődés. A szerző a kelet-közép-európai területi integrációra, a határokon túllépő makrorégiók kifejlődésére a következő térségeket tartja lehetségesnek: a sziléziai-szászországi ipari zóna, a szlovák-magyar határzóna, a Duna alsó szakasza, a tengerpartok, a Nagyalföld. Megítélésem szerint a fentiek mellett igen jelentős és nagy jövő előtt álló területi integrációs zóna alakulhat ki viszonylag rövid időn belül a Szovjetunió, Lengyelország, Csehszlovákia, Magyarország, Románia területének érintkezési övezetében. Ennek jelentős elemei máris léteznek, és további gyors fejlődése várható.”

Időközben a térség geopolitikai helyzete alapvetően megváltozott, új országok jöttek létre, a társadalmi rendszer gyökeresen megváltozott. Azonban a térség természeti adottságai alapvetően nem változtak, az itt élő emberek szeretnének jobban élni. Úgy vélem, ezeket a körülményeket az országok vezetőinek célszerű figyelembe venni és szükség esetén a napi politikai érdekek fölé helyezni. Természetes, hogy a rendszerváltozás a gazdaság térszerkezetére, külkereskedelmi

forgalmának irányára is kihatott, de hogy ennyire!? Korábban saját szememmel tapasztaltam, hogy sorba álltak Moszkvában és más orosz városokban a magyar árukért, fagyasztott csirkéért, almáért stb., most pedig a használaton kívüli ládagegyek látványa szomorított el. Merem remélni, hogy a politikai érdekeket felülírja a természeti- és gazdaságföldrajzi helyzetből következő reális gazdasági szemlélet és a kölcsönös gazdasági érdekre alapozottan Záhonyba magasabb színvonalon tér vissza az a dinamikus fejlődés, az a lüktető élet, amely a korábbi évtizedeket jellemezte. Továbbá remélem, hogy Záhony egy sokszínű, gazdag, nagy teher- és személyforgalmat lebonyolító határvárossá fejlődik, és élénk határ menti kereskedelmi elosztó központtá válik.