

**PANNON EGYETEM
GEORGIKON KAR**

2015

**A murakeresztúri vasúti határátkelő szerepe a horvát-
magyar teherforgalomban, különös tekintettel az adriai
kikötők elérésére**

Készítette: Körmendi Franciska VAM. I.

Témavezető: Dr. Bali Lóránt, Ph.D, adjunktus

Hegedűsné dr. Baranyai Nóra, egyetemi docens

Vállalatökonómiai és Vidékfejlesztési Tanszék

Tartalomjegyzék

Tartalomjegyzék.....	2
1. Bevezetés.....	3
1.1. Hipotézis.....	4
1.2. Módszertan	4
2. Irodalmi áttekintés	6
2.1. A hazai vasúti teherszállítás mai helyzetének rövid áttekintése.....	6
2.1.1. A vasúti teherszállítást meghatározó egyes tényezők.....	6
2.2 Murakeresztúr bemutatása.....	8
2.2.1. A falu elhelyezkedése.....	8
2.2.2. A település szerkezete	8
2.2.3. Murakeresztúr története.....	8
2.3. Murakeresztúri vasútállomás történeti áttekintése	11
2.4. Murakeresztúri határállomás export és import forgalma az első világháború után (állatokban és állati nyersanyagokban).....	14
2.5. Export és import mértékének alakulás 1929-ben	16
2.6. A Mura határ- híd megépítésének története	17
2.7. A vasútállomás hatása a falu és a kistérség fejlődésére.....	18
2.8. Murakeresztúr Európa közlekedési hálózatában betöltött szerepe	20
3. A murakeresztúri vasúti határátkelőhely teherforgalmának vizsgálata	21
3.1. A murakeresztúri vasútállomás teherforgalma	21
3.2. Élő állat kezelő komplexum Murakeresztúron.....	28
3.2.1. Az élő állat kezelő komplexum kialakítása	29
3.3. Rail Cargo Hungaria Zrt.....	30
3.3.1. A vállalat rövid bemutatása	30
3.4. A Rail Cargo Hungária Zrt. Murakeresztúron lebonyolított teherforgalma	31
4. Az adriai kikötők felé irányuló teherforgalom	34
4.1. Murakeresztúr szerepe az adriai kikötők forgalmában.....	35
5. Összefoglalás/ Következtetések	38
6. Felhasznált irodalom	41
7. Melléklet.....	44
7.1. Fogalommagyarázat	44

1. Bevezetés

Murakeresztúr sorsa tipikus kelet-európai történet. Egy kicsiny Mura menti település az első világháborút lezáró békeszerződések következtében, akaratán kívül határátkelővé vált. Már az 1860-as években vasútállomást kapott a Nagykanizsa-Pécs fővonalon, de szerepe Trianont követően a nemzetközi vasúti forgalomban hirtelen felértékelődött. Ebben az időben Murakeresztúron keresztül bonyolódott le az egyes adriai kikötők (Rijeka, Koper, Trieszt) felé szállított áruk, nyersanyagok jelentős része. Az évek múlásával és a különböző gazdasági folyamatok, politikai döntések, közigazgatási határok átrendeződése miatt, majd az Európai Unió csatlakozás hatására a határátkelő fontossága és funkciója többször is változott.

TDK dolgozatomban a határátkelőhely jelentőségét vizsgálom az említett hatások függvényében, különös figyelmet fordítva az adriai kikötők felé irányuló mezőgazdasági termékek forgalmára, illetve elemzem egy meghatározott áru fuvarozó társaság a Rail Cargo Hungaria Zrt. murakeresztúri határállomáson keresztül lebonyolított kereskedelmi tevékenységét. Emellett tanulmányozom a falu és a vasút fejlődésének történetét, kiemelt tekintettel a közelmúlt változásaira.

A téma kiválasztásánál fontos szerepet játszott a faluhoz és a vasútállomáshoz való kötődésem. Már a dédapám is a vasútnál dolgozott és az édesapám is 30 éve a határállomáson dolgozik. A vasút Murakeresztúr fejlődésének egyik meghatározó motorja volt.

Munkám öt fő egységből tevődik össze. Az első részben a szakirodalmi áttekintés során néhány gondolatban szemléltetem a hazai vasúti teherszállítást. Ezt követően a település elhelyezkedése, szerkezete, történelme, a nemzetközi vasúti közlekedési hálózatban betöltött szerepe kerül bemutatásra. Majd a vasútállomás építésének rövid történetét ismertetem az 1860-as évektől napjainkig. Még ebben a részben a Mura-híd építésének bonyodalmainak is szó esik, illetve a vasút, Murakeresztúr és a kistérség fejlődésére gyakorolt hatása kerül ismertetésre.

Az ezt követő egységben, a murakeresztúri állomásfőnökség és a Rail Cargo Hungaria Zrt. által rendelkezésemre bocsájtott adatok alapján vizsgálom a határátkelőn keresztül lebonyolított teherforgalmat és Murakeresztúr szerepét az adriai kikötők felé irányuló teherforgalomban. Ezeket különböző diagramok és táblázatok segítségével is szemléltetem. Itt külön kitérek Közép-Európa egykori legmodernebb élő állat kezelő komplexumára, ahol évtizedeken keresztül több millió élőállat gondos ellátása történt.

A negyedik részben az adriai kikötők felé irányuló forgalmat ismertetem.

Az utolsó egységben összefoglalom a dolgozatomban leírtakat, valamint saját megállapításaimmal és az általam fontosnak vélt javaslatokkal egészítem ki azt.

Témaválasztásomat elősegítette, hogy horvát nemzetiségű vagyok, ismerem, és jól beszélem a nyelvet, ebből kifolyólag több horvát vasutassal volt szerencsém felvenni a kapcsolatot, akik a közös határállomáson dolgoznak és így segíteni tudták a munkámat.

1.1. Hipotézis

A murakeresztúri vasúti határátkelő mezőgazdasági teherforgalmára vonatkozó vizsgálat hipotézise a következő:

1. A murakeresztúri vasúti határátkelő szerepe a Rijekába (Fiume) irányuló mezőgazdasági teherforgalomban a Gyékényes – Murakeresztúr - Őrihodos viszonyrendszerben az ezredforduló utáni időszakban is meghatározó volt, az átkelő a megelőző időszakban Gyékényes aktív vetélytársa volt.

1.2. Módszertan

A vizsgálatok elkészítéséhez a következő kutatási módszerek voltak a segítségemre.

- irodalomelemzés
- dokumentum feldolgozás
- különböző makro- és mikro adatok elemzése
- interjúkészítés

A téma mélyebb megismerése és megértése érdekében szekunder forrásokat, könyveket, szakmai tanulmányokat, lexikonokat, és különböző folyóiratokat tanulmányoztam, ezekből gyűjtöttem ki a számomra hasznos információkat. Többször is a Központi Statisztikai Hivatal (KSH), a Közlekedéstudományi Intézet (KTI), illetve a Rail Cargo Hungária Zrt. adataira támaszkodva tudom megindokolni kutatásom eredményeit. A legfrissebb információkhoz pedig az internet segítségével jutottam hozzá. A források vizsgálata során reális képet kaptam a murakeresztúri vasúti határátkelő 1990-es évekig betöltött hatalmas jelentőségéről és a rendszerváltást követő változások negatív hatásairól.

A MÁV az utóbbi évtizedekben való folyamatos átszervezéseiből, illetve selejtezési szabályaiból adódóan az árufuvarozásra vonatkozó adatok hiányát tapasztaltam. Ezért a komplexebb és átfogóbb eredmény érdekében empirikus kutatást is végeztem, melynek során öt személlyel készítettem interjút. Ezen alkalmak során a miértekre és a hogyanokra

keresetem a válaszokat. A megkérdezettek között volt szerencsém olyan nyugdíjas emberekkel beszélgetni, akik már az 1960-as években a murakeresztúri vasútállomáson töltötték szolgálatukat, illetve interjúalanyaim között vannak jelenleg még aktív vasúti dolgozók is. Az interjú során beszélgettem egykori állomásfőnökkel, árupénztárossal, vámkezelővel, élőállat kezelővel, távközlő műszerésszel, és a horvát vasút egykori képviselőjével is. Különböző beosztásukból adódóan más szemszögből közelítették meg a témát, így a feltett kérdések is mindenkinél máshogy alakultak.

Az interjú készítés során, igyekeztem olyan előre megfogalmazott kérdéseket feltenni, melyekre jól körülhatárolható, esetenként mérhető válaszokat kaphatok, melyek alapján pontos képet tudok adni az egykor virágzó, mára egyre inkább hanyatló murakeresztúri vasútállomás szerepéről, a nemzetközi vasúti teherforgalomban, illetve hatásáról a falu fejlődésében.

2. Irodalmi áttekintés

2.1. A hazai vasúti teherszállítás mai helyzetének rövid áttekintése

Magyarország elhelyezkedése a Nyugat- Európa –Balkán, illetve a Nyugat –Európa-Fák árutovábbítási áramlatok tekintetében, logisztikailag kedvező, de komoly verseny alakult ki a szomszédos országok vasútvonalaival. Természetesen megfelelő hozzáadott értékű szolgáltatásokkal és díjazással erősíteni lehet a magyar vasút helyzetét.

1989 előtt gyakorlatilag a vasúti közlekedési alágazat állami tulajdonban volt. A magántulajdon részaránya elenyésző volt a közlekedésben.

A rendszerváltás után a MÁV részvénytársasággá való átszervezésére került sor, az infrastruktúra és a kereskedő vasút, illetve az áruszállítás és a személyszállítás pénzügyi szétválasztásával. Új magánvasutak jöttek létre és megkezdődött a vasút liberalizálása.

A vasúti áruszállításban a 2005. évi piacnyitás óta az állami tulajdonú vasúti pályát vállalkozó vasúti társaságok is igénybe vehetik. Ettől az időponttól kezdve sorra léptek be az iparágba újonnan alakult, és már meglévő, de eddig más tevékenységet végző vállalkozások.

Fontos állomás volt a MÁV árufuvarozási üzletágának önálló cégbe való kiszervezése, amelynek keretében 2005-ben létrejött a MÁV Cargo Zrt. A piacnyitás után közvetlenül csak néhány vállalkozás lépett piacra a vasúti árufuvarozási szektorban.

A MÁV Zrt. 2008 januárjában értékesítette árufuvarozási üzletágát, a MÁV Cargo Zrt.-t, ezzel gyakorlatilag majdnem a teljes magyar vasúti árufuvarozás magánkézbe került. Bár itt meg kell jegyezni, hogy a nemzetközi tenderen nyertes szakmai befektető, a Rail Cargo Austria (RCA) az osztrák állam tulajdonában van. (KISS GY.- LUKÁCS A. 2010.)

2.1.1. A vasúti teherszállítást meghatározó egyes tényezők

A magyarországi vasúti teherszállítási szolgáltatásokra napjainkban a gyenge színvonal, az alacsony fokú megbízhatóság, megfelelő versenyképesség hiánya jellemző. Ennek főbb okai a teljesség igénye nélkül véleményem szerint a következők:

Egyes pályaszakaszokon szűkek a keresztmetszetek. Gondot jelent a főváros centrikus hálózat. Budapestről délre gyakorlatilag hiányzik a kelet-nyugati átjárhatóság lehetősége és emiatt gazdaságosan nem oldható meg Budapest elkerülése sem a Balkán- Nyugat-Európa irányú tranzitok esetében (SENJANOVIĆ P. 1953).

A magyar vasúthálózat az engedélyezett sebesség szempontjából messze elmarad az európai fejlett vasutaktól. A hazai főbb pályaszakaszokon 100-160, az egyéb fővonalakon 60-100, míg a mellékvonalakon 40-60 km/h-s kiépítési sebességgel rendelkezik a hálózat. A

karbantartások elmaradása miatt jelentős sebességkorlátozások vannak érvényben a MÁV vonalain. Nemzetközi szinten a karbantartási elmaradások és az alacsony közlekedési sebességek nagymértékben hozzájárulnak a vasúti szállítás versenyképességének és hatékonyságának romlásához.

A vasúthálózat sűrűsége nemzetközi viszonylatban is kedvező, sőt e tekintetben több európai vasutat maga után is utasít, viszont a minőségi mutatók tekintetében jelentős elmaradás tapasztalható.

A kétvágányú vasútvonalak arányát tekintve hálózatunk jelentősen elmarad az európai átlagtól. Magyarországon 2001-ben a teljes építési hosszak csupán a 16,3%-a volt kétvágányú (KTI). Európai szinten is nagy elmaradások vannak a kétvágányú vasútvonalak tekintetében, Lengyelországban 40%, míg Belgiumban 70% feletti ez az arány.

A magyar vasúthálózat csupán 34%-a villamosított (KTI), amely leginkább az 1970-80-as években megvalósult fejlesztések eredménye. Az európai átlaghoz képest hazánknak ezen a téren is nagy a lemaradása. Ez környezetvédelmi szempontból is jelentős hátrány, mivel sok esetben magasabb költségvonzatú és környezetszennyezőbb vonatátviteli technológiával tudják kielégíteni a megrendelők igényeiket.

Az európai vasutakhoz viszonyítva a magyar állomássűrűség könnyebb és jobb hozzáférést és elérhetőséget jelent az állomásokhoz, tehát a vasúti szolgáltatásokhoz. Természetesen itt nem minden esetben kell a színvonalas kiszolgálásra is gondolni.

A versenyképesség és a hatékonyság hiányának egyik fő oka a fejlesztések elmaradása is. Jellemző továbbá, hogy a szükséges fenntartási munkálatok megfelelő forrás, illetve finanszírozási háttér hiányában nem valósulnak meg (KISS GY.- LUKÁCS A. 2010.).

2.2 Murakeresztúr bemutatása

2.2.1. A falu elhelyezkedése

Murakeresztúr, a Nyugat - Dunántúli régióban, Zala megye déli részén elhelyezkedő község. Horvátországtól a Mura folyó választja el. A falu a Mura menti horvát települések közé tartozik. Nagykanizsától 16 km-re, az országhatár mellett a Mura és a Pricipális-csatorna közti szögletben lapályos és lankás területen fekszik. (MATOS S. 2005).

A település Dél-Nyugat-Európa felől vonattal érkezve Magyarország kapuja is lehetne. Három tengeri kikötő: Trieszt, Koper és Rijeka felől haladnak át szerelvények a vasútállomáson. Rijeka 289 km, Koper 355km Trieszt pedig 349 km távolságra található Murakeresztúrtól. A falu Zágrábtól való távolsága 135 km. Budapeستől 238 km választja el, amely kedvező vasúti feltételek esetén azt jelentené, hogy vonattal két óra alatt a fővárosba lehet érni. Sajnos a jelenlegi helyzetben ez közel 5 órát vesz igénybe.

2.2.2. A település szerkezete

A település szerkezetét tekintve zsákfalu. Kollátszeg utca hálózata teljesen szabálytalan, a házak hol szűk szalag alakú, hol trapézszerűen szélesedő vagy teljesen szabálytalan telkeken állnak. Feltűnően sok a rövid keskeny telek. A portákon a házak elrendezése szintén rendezetlen, hol az utca vonalán állnak, hol attól pár méterre, vagy a telek közepén. A telkek nagy része többszörösen megosztott. Kollátszeget egy hosszú egyenes út köti össze Keresztúrral. Az itteni telkeket azonban nem erre az egyenes útra merőlegesen mérette ki az apátság, hanem az északabbra fekvő partosabb részeken. Fejlődésére jótékony hatással volt a gyors folyású Murán egykor működő nagyszámú vízi malom.(BÉLI J. 2005.).

2.2.3. Murakeresztúr története

Két, egykor önálló településből alakult, Keresztúrból és Kollátszegtől. Közigazgatásilag 1864-ben egyesítették őket. Egy ideig Kollátszeg- Keresztúr, majd később Murakeresztúr –Kollátszeg volt a neve. 1910-től Murakeresztúr. A horvát ajkúak Keresztúrnak mondják. Az itt élő horvát nemzetiségű lakosság a horvát nyelv KAJ dialektusát beszéli.

Az első írásos emlék 1347-ből való Keresztúr néven. Valószínű, hogy bencés apátság volt itt, később a Szentkereszt tiszteletére monostort létesítettek. A török többször is felégette,

lakói ilyenkor a környező mocsár szigeteire menekültek.¹ Története folyamán többször is gazdát cserélt. 1509-ben a Zichyek kezén volt.²

A középkori falu közepes nagyságú lehetett, 1693-ban például egyetlen nemes ember lakta, aki 20-25 hold irtáson gazdálkodott.

A birtoklás viszonyai a 18. század első felében még zavarosak. 1737-ben a források az apátság pusztájaként emlegetik, melynek 22 hold szántóján leginkább rozst, árpát és zabot termesztettek. A lélekszám lassan emelkedett. Még 1770-ben is csak 22 családot, mindössze 114 lélekkel írtak össze, köztük egy csordást és egy cigányt.³ A 19. század elején a parasztok helyzete ismét rosszabbodott, mert az apátság tovább emelte a robotterheket a napóleoni háborúk konjunktúráját kihasználva.⁴

Ebben az időben fontos említést tennünk egy sajátos társadalmi jelenségről. A XIX. század első felében megerősödtek Keresztúr horvátországi kapcsolatai, melynek következtében a lakosság fokozatosan elhorvátosodott. Ennek egyik jele, hogy a családnevek egy része horvátra változott. Béli József dolgozatában megmutatja, hogy az 1840-es években 27 magyar, és 11 német név szlávósodott el (pl.: Fehér-Béli, Konkoly-Kokol, Szakál-Szokol).⁵ Bár nyelvében a falu nagy része horvát volt, nincs róla írásos adat, hogy 1848 őszén valaki is Jellasics seregét támogatta volna.

A Mura szabályozása során kivágták és eke alá törték a nagy ártéri erdőket. Azóta a határ csaknem fele szántó, melyen főleg kukoricát és rozst termelnek. A községtől északra fekvő szőlőhegyet, a Bóni- hegyet leginkább muraközi parasztok birtokolták, ők maguk viszont a beleznai Újhegyen (Nova Gora) és Nagydombon (Veliki Breg), a Góla- hegyen illetve a Légrádi hegyen, művelték a szőlőjüket.⁶

Murakeresztúr (Kollátszeg községgel 1828-ban egyesült) a XIX. században indult erőteljes fejlődésnek, melyet a reformkori vasútépítésnek köszönhetett. A település 1860-ban a Nagykanizsa – Pécs fővonalon vasútállomást kapott, ennek köszönhetően fellendült a kereskedelem és a fuvarozás. A nagyszámú agrárproletár valósággal versengett valamilyen állami, vagy nyugdíjas munkahely (pályamunkás, váltókezelő) elnyeréséért.

A trianoni békeszerződés érzékenyen érintette a falu lakosságát, melyet számos gazdasági érdek, rokoni szál fűzött a Muraközkhöz és Horvátországhoz. Kotoriba határából

¹ KERECSENYI E. 1982. – *Povijest i materijalna kultura pomurskih Hrvata* Tankönyvkiadó, Budapest 119 p.

² NAGY I.: Helytörténeti regeszter, Keresztúr. ZÁL

³ ARHIV ŽUPANIJE ZALE 1780., Urb. Prilozi

⁴ BÉLI J. 1972. - *Murakeresztúr a feudalizmus válsága idején*. TGYMJE Nagykanizsa 336 p.

⁵ BÉLI J. 1972. - *Murakeresztúr a feudalizmus válsága idején*. TGYMJE Nagykanizsa 331 p.

⁶ BÉLI J. 2005. - *Murakeresztúr története*, felelős kiadó a BDF rektora, Nagykanizsa. p.

140, Légrádéból pedig 120 kat. holdat kapott a falu, illetve az apátság földjéből 100 hold Jugoszlávia fennhatósága alá került. Murakeresztúr ipara és kereskedelme a két világháború között fejletlen maradt, sőt az 1876-os állapothoz képest visszaesést is mutat.

A volt apátsági pusztáról egyre többen költöztek a faluba, s a kapott házhelyükön, az ún. Csóthy- soron (Csóthy Géza volt az utolsó apát) építették fel házaikat. Az apátság maradék birtokát az állam saját tulajdona alá helyezte. 1959-től a falu termelőszövetkezeti község lett. Az újjáépítés során sok családnak jelentett megélhetési forrást a vasút.

A 1950. után gyors fejlődést mutattak az oktatási és közművelődési egyesületek. Az iskolában korszerű feltételek mellett több nemzetiségi pedagógussal folyt horvát anyanyelvi oktatás. (BÉLI J. 2005.).

2.3. Murakeresztúri vasútállomás történeti áttekintése

Magyarországon a vasútépítések előtt a közutak alig voltak kiépítve. A Muraközben és a Mura bal partján az 1840-es években a legtöbb út kavicsos volt. A kisteljesítményű úthálózat és a Mura nem tette lehetővé azokat a távolsági szállításokat, amelyek elősegíthették volna a területi munkamegosztás elmélyülését. A nagy tömegárut szekéren szállították.

A XVIII-XIX. században, Horvátország jó részének agrártermék feleslege a nagykanizsai kereskedők közvetítésével jutott el Stájerföldre, Karintiába, Triesztbe, ahonnét cserébe ipari terméket, fát, vasat hoztak. A gabona- és takarmánykereskedelem csak az 1840-es évektől kezdődött el.⁷

A XIX. század derekán indult meg hazánkban a vasútépítés. Széchenyi 1848. évi vasúthálózati tervében Nagykanizsa is helyet kapott. A Budapest – Fiume fővonal fontos állomását képezte volna. A tervek közt szerepelt egy Csáktornyára építendő mellékvonal is. A vasúthálózat kiépítését az osztrák birodalmi érdekeknek vetették alá.

A falut érintő vasút építési tervek a Déli Vasút Társaságtól indultak ki. A megépítendő keresztúri állomás tervét, leírását már 1848. február 23-án aláírták. Az 1848-as forradalom és szabadságharc, valamint az önkényuralom első szakasza az építés megkezdését elodázta. Később 1858-ban került napirendre. Ekkor a vasútépítő társaság megvette Zsebők József árváinak házáat 400 forintért, mert az építendő vasút útjába esett. Az 1860-as évek első felében megépítették a Buda – Nagykanizsa- Trieszt, a Szombathely - Nagykanizsa és a Nagykanizsa – Pécs vasúti fővonalakat. Ezzel Nagykanizsa fővonali csomópont lett. Ezen a vonalon kapott vasútállomást Murakeresztúr is.⁸

Nagykanizsát a kiegyezés előtt a déli vasúti társaság tevékenysége lendítette fel, amely az osztrák birodalmi érdekeket szolgálta. A város vasúti csomóponttá történt előlépésének hatására Murakeresztúr is a fejlődés útjára lépett.

A murakeresztúri – barcsi vasútvonal 1868. szeptember 1-én lett átadva a forgalomnak. A Nagykanizsa – Barcs vasutat a Déli Vasút konkrétan Pragerhof irányából már 1860-ban elsőként létrehozott pályáról Murakeresztúr állomáson kiágaztatva akarta vezetni a Dráva völgyében délkelet felé. Somogy megye, Zala megye törvényhatósága és Kanizsa tiltakozott ezen tervezet ellen. Kanizsa azt szerette volna, ha onnan ágaztatják Barcs felé a vasutat. A

⁷ ERDŐSI F. 1980.- *A dél- dunántúli régió közlekedési hálózatának kialakulása a termelők és a településhálózat területi sajátosságaival összefüggésben.* Földrajzi Értesítő. 61-93 pp.

⁸ *Déli Vasút és forgalmi területe az Osztrák – Magyar Monarchiában* 15 p

Déli Vasút fő szempontja a tenger felé vonzódás volt, ezért ragaszkodtak Murakeresztúrhoz. Végül innen indították el a Barcs felé haladó vasutat.⁹

Az állomás első épülete barakk volt, melyet az 1868-ban jóváhagyott költségvetés alapján 8200 forintból építettek fel. Itt lakott a vasútőr (inspector ad viam) is. Ugyanebből az összegből készült el fából a váróterem, az indóház, a melléképületek, kettő váltóbódé, ivókút illetve a csatorna. A csatorna az állomás alatt szelte át a vasutat, melynek feladata az állomást veszélyeztető árvíz elvezetése volt. A vasút építése az 1850-es évek végén a község lakói számára munkalehetőséget teremtett. Az építés a környéken nagy tömegű földmunkát igényelt, mivel a mélyebben fekvő helyeken közel négy méter magas töltést kellett emelni. A vasút a megépítése után is némi megélhetési lehetőséget biztosított. A vasúttársaság a keresztúri állomástól a Mura partjáig vágányt húzott, amelyen a vasút építéséhez szükséges folyami kavicsot szállították. A kavicsbányát Légrád község adta bérbe az államnak. A kavicsszállítást a keresztúri parasztok végezték, mert Légrád panaszt emelt, hogy közben „vesszőt metszenek és kaszálnak, ami azon szerződésben nincs meg.” Ma már csak a helyét találjuk meg a kavicsbányához (na prodinu) vezető vasúti töltésnek.¹⁰

A század végére és a XX. század első évtizedében sokan dolgoztak a Déli Vasút nemcsak a magyarországi, hanem az osztrák vonalain is. Az első világháború előtt Pragenhof, Varasd mellett Graz és Bécs környékére is eljutottak a falubeliek, kizárólag pályamunkásnak és fűtőnek.

Zala vasúthálózata a fővonalak megépítése után 1888 – 1913 között mellékvonalakkal bővült. A vasúthálózat térszerkezetének alakulását a monarchia birodalmi érdekei mellett a városok és nagyobb uradalmi helyek érdekei is befolyásolták. Helyi érdekű vasutak (vicinálisok) jöttek létre. Délen a Nagykanizsa – Trieszt vonalon Csáktornya nyújtott a legkedvezőbb lehetőséget a fővonali csatlakozásra. 1890-re Boba – Zalaegerszeg – Csáktornya irányába építették meg az első hosszabb mellékvonalakat. Később gazdasági okok miatt nem lehetett tovább bővíteni a vasúthálózatot.¹¹

Az első világháború után Murakeresztúr a csonka Magyarország határállomása lett, ami jelentőségét és forgalmát is megnövelte. „A vámvizsgálatok, áruátrakódások, átcsoportosítások miatt az állomáson lévő három vágány kevésnek bizonyult, kibővítésre szorult. A kibővített vágányhálózatot, néhány új épületet, egy emeletes vasúti lakóházat 1927-

⁹ BEDI GY.1996. - *Murakeresztúr, mint vasúti közlekedési csomópont fejlődése és hatása a kistérségre* Kézirat 5

p

¹⁰ Megyei közgyűlési jegyzőkönyv, 1863. 4151/498. sz. ZÁL.

¹¹ BEDI GY.1996. - *Murakeresztúr, mint vasúti közlekedési csomópont fejlődése és hatása a kistérségre* Kézirat 6p

ben adták át.”¹² A megnövekedett, főleg mezőgazdasági termékek szállítása és tárolás nagy befogadóképességű raktárak építését tette szükségessé. A felépült közraktárakból (pontosabban nyilvános raktárak voltak, mert egyébként magánvállalkozáshoz tartoztak) kettő, egyenként 300-300 vagon, egy pedig öt vagon áru befogadására volt alkalmas.¹³

A vasút a nagy volumenű szállítási lehetőséggel alapvetően új, igen kedvező feltételeket teremtett a területi munkamegosztás elmélyüléséhez, ezáltal elősegítette a nagyobb, de ritkábban elhelyezkedő gazdasági – ellátási centrumokból álló településhálózat létrejöttét. Az ország gazdasági fejlődése következtében a vasútra háruló szállítási teljesítmények jelentősen megnövekedtek. Ez kihatással volt az állomásra is. Szükségessé vált a vágányhálózat bővítése, illetve a biztosítóberendezések és távközlés eszközök korszerűsítése. Ezzel együtt emelkedett a dolgozói létszám is. Az állomány kinőtte az állomás épületét. Az 1860-as évek második felében épült meg Murakeresztúron az ország egyik legnagyobb élőrakodója, amely az 1990-es évek elejéig lehetővé tette Európa déli államaiba és a tengerentúlra irányuló élőállat küldemények kezelését, szállítását. Kibővítették a vágányhálózatot négy vágánnyal. A két világháború között a vasút egyre több embernek adott megélhetést. Elsősorban pályamunkásként dolgoztak. Néhányan váltóőrök, kocsirendezők lettek. Bejutni azonban még pályamunkásnak is nagyon nehéz volt, különösen az 1929-33-as válság éveiben. A harmincas évek végére a vasúton dolgozók száma megemelkedett, de azok elsősorban Budapest és Dombóvár vasúti munkahelyein helyezkedtek el (BÉLI J. 2005.).

A legújabb vasúti hidat 1975. április 8-án adták át. Az új híd jelentősen elősegíti a két ország közti vasúti forgalmat, mivel nagyrészt ezen a hídon bonyolódik le az Adriai – tengeri kikötők forgalmának jelentős része. Az új vasútállomást 1977-ben kezdték építeni. Felépült egy új, korszerű felvételi épület, a kapcsolódó szociális létesítményekkel együtt, valamint a személyi pályaudvar révén a vágányhálózat újabb hat vágánnyal és egy kihúzó sín párral bővült. Létrejött a térvilágítási hálózat is. Korszerűsítették a távírógép és távközlő berendezéseket, illetve bevezették a rádiótechnikát.¹⁴

A közös határállomást az új állomás épülettel 1984. október 12-én adták át. A vasúti határátkelőhely használata kiterjedt a nemzetközi személy- és áruforgalomra. Murakeresztúr vasúti határállomáson, a Magyar Köztársaság államterületén, kihelyezett horvát vasúti határforgalom-ellenőrző szolgálati hely működött. A személy- és áruforgalom ellenőrzését a szerződő felek szolgálati személyei Murakeresztúr közös vasúti határállomáson végezték, a

¹² Zalai Közlöny, 1927. november 22. szám

¹³ BÉLI J. 2005. - *Murakeresztúr története*, felelős kiadó a BDF rektora, Nagykanizsa 67 p

¹⁴ ¹⁴ BÉDI GY. 1996. - *Murakeresztúr, mint vasúti közlekedési csomópont fejlődése és hatása a kistérségre* Kézirat 9-10 pp.

vasúti szerelvénynek a határállomáson való tartózkodása alatt. A személyforgalom ellenőrzését a szükségleteknek megfelelően, valamint a mindenkor érvényes vasúti menetrend szerinti útirányoknak megfelelően Balatonszentgyörgy- Murakeresztúr- Čakovec (Csáktornya) vasútállomások között, illetve Kaposvár-Gyékényes- Murakeresztúr- Čakovec (Csáktornya) vonalszakaszon a személyszállító vonatokon menetközben végezték.¹⁵

A régi vasútállomás épületét 1997-ben lebontották, mert süllyedés következtében életveszélyessé vált. 2012. december 9-től megszűnt a Murakeresztúr- Kotoriba határ menti vonat, ezzel együtt a személyforgalom is.

2.4. Murakeresztúri határállomás export és import forgalma az első világháború után (állatokban és állati nyersanyagokban)

A mezőgazdasági kivitel zömét a gabonaágazat és az élőállatok adták. Az I. világháború előtti években évente 0,4 millió tonna búza és 0,7 millió tonna liszt volt a – főként Ausztriába – kivitt mennyiség. Magyarország a világ 10 legnagyobb búzaexportőr országa közé tartozott. A szarvasmarha-kivitel 93%-a és a teljes sertésexport nem lépte át a Monarchia határát. A Monarchia 50 millió lakosú felvevőpiaca termelői biztonságot, ennek háttérében kiegyenlített – a világpiacinál magasabb – exportárakat eredményezett. Egységes vámterülete védte a magyar mezőgazdaságot, egyidejűleg az osztrák–cseh ipart is. A trianoni békeszerződésben szentesített új államhatár, a Monarchia felbomlása, a hazai mezőgazdaság I. világháború utáni dezorganizáltsága, termelésének alacsony színvonala következményeként az élelmiszerexport zuhanásszerűen visszaesett. 1920-ban – azonos országterület-re számítva – a háború előtti kivitel 21, 1921-ben is csupán 41%-át érte el. A termékcsoporthozatala meghaladta az export értékét. Az agrárexport növekedése az 1924-es évvel indult meg, de a fejlődést az 1929–1933. évi válság megtörte.¹⁶

Murakeresztúr export és import tekintetében is hazánk egyik legfontosabb vasúti határállomása volt. Ugyanis ezen keresztül bonyolították le az ország jelentős külkereskedelmi forgalmát nemcsak a Jugoszlávia, hanem Olaszország felé is. A Murakeresztúron át történő kivitel legfontosabb tételei élőállatokban és állati nyersanyagokban 1924-ben a következőképpen alakultak: Exportra került 1288 darab hidegvérű, illetve 203 félvér ló. Ugyanebben az évben szarvasmarhából 8575 darab, juhból

¹⁵ 337/2004. (XII. 18.) Korm. rendelet, 15. cikk részlet, Murakeresztúr-Kotoriba (Kotor)

¹⁶ OROS I. 1997. - *Magyarország a XX. században II. kötet*, Babits kiadó, Szekszárd. 556. p

pedig 200 darabot szállítottak ki hazánk területéről. Mindezeket az élőállatokat 7800 darab baromfival együtt vitték Olaszországba. Jugoszlávia állattenyésztése nem szorult a magyar exportra, ezért Magyarországról oda nem is vittek élőállatot, hanem ellenkezőleg, onnan van behozatalunk. Az állati származású nyersanyagok Murakeresztúron keresztül történő exportja is nagy jelentőséggel bírt. A határállomáson át a csonka Magyarországból 8308 kg száraz marhabőrt, 3840 kg száraz juhbőrt, 38936 kg száraz vadbőrt vittek ki. Lószőrből 10465 kg, marhaszőrből 32105 kg, szarulisztből 9988 kg lett exportálva. Ezen kívül Olaszországba 70522 kg, Ausztriába 10000 kg, Jugoszláviába 25346 kg, mindösszesen 105868 kg rongyot szállítottak. Exportáltak még 102455 kg szalmát és 99002 kg szénát, aminek a nagy részét (38275 kg szalmát és 89352 kg szénát) Ausztria vásárolta fel. Az import képe, amely Murakeresztúron bonyolódott le, sokkal változatosabbnak bizonyult 1924-ben. Élőállat behozatalunk Jugoszláviából 6 vasúti kocsi rakományt tesz ki. Olaszországból 5 versenylovat, Jugoszláviából 46 lovat hoztak be. Ugyanezen két országból 46 vasúti kocsi nyersárut importálunk. Disznósír (legnagyobb részt amerikai) 718031 kg, fagyasztott marhahúst Dél-Amerikából 179985 kg, Ausztráliából 383199 kg került Magyarországon elfogyasztásra. Olvasztott faggyúban is nagy volt a behozatal. Észak- Amerikából 641927 kg, Dél-Amerikából 48 000 kg, Indiából 9900, Ausztráliából 32000 kg olvasztott faggyút importáltunk Magyarországra. Olaszországból sózott és száraz marhabőr 300000 kg került behozatalra. Hollandiából 130 ezer kg, Indiából 200000 kg, Észak- Amerikából 50000 kg, Dél- Amerikából 70000 kg, angol gyarmatokról 7000 kg, Ausztráliából pedig 21000 kilogrammot importáltunk feldolgozás céljából Murakeresztúron át Magyarországra, különösen a pécsi bőripar részére. Még nagyobb mennyiségben hoztak be hozzánk marhafaggyút Dél- Amerikából 1799985 kg, illetve Ausztráliából 383199 kilogrammot. Ezeken kívül kisebb tételekben egy- két kocsirakományként hoztak be egyéb állati származású nyersanyagokat is, így kiváltképpen bél, hólyag, csontzsír, borjú-, ló-, számár-, öszvér-, juh-, bárány-, kecske-, gidabőr, lószőr, csont kerültek behozatalra. Franciaországból Magyarországra 1924-ben 9 tenyészmént importáltak Murakeresztúri határállomáson keresztül, ezen kívül egy vagon szamarat és egy vagon borjúbőrt. A Murakeresztúron át lebonyolódott külkereskedelmi forgalomban a Magyarországra irányuló behozatal legnagyobb részét Olaszország látta el, őt a behozott nyersárak mennyisége szerinti sorrendben Jugoszlávia, India, Észak- Amerika, Albánia, Dél- Amerika, Hollandia, angol gyarmatok, Anglia, Ausztrália és Franciaország követi.¹⁷

¹⁷ Zalai Közlöny 1925. április 5. szám

2.5. Export és import mértékének alakulás 1929-ben

Magyarország külkereskedelmi mérlegét érintő aggályok feloszlására vonatkozó pozitív információkról adott jelentést a murakeresztúri vámhivatal 1929-ben. A település határállomásán az ország exportjának és importjának meghatározó hányada bonyolódik le. A határ menti vámhivatal adatai természetesen nem elegendőek, hogy hazánk külkereskedelmi passzivitásának kedvezőbbre fordulását megfigyelhessük, ettől függetlenül még sem jelentéktelenek azok a számok, amelyeket a vámhivatal nyilvánosságra hozott. Az információk alapján, ezen határállomáson a kivitel dinamikus növekedése, illetve a behozatal csökkenése figyelhető meg. A Nyírségből irányított burgonya nagy mennyiségben kerül exportra Olaszország irányába. Naponta a 40-50 vagon számot is eléri az a burgonyamennyiség, amely áthalad a murakeresztúri határátkelőn. Ez azonban csak a déli vasút forgalmát jelenti és azt is egyedül Olaszország felé. A jelentős kivitellel szemben naponta egy- két vagon déli gyümölcs (narancs, citrom) fut be Magyarországra. Ezen mennyiség célállomása elsősorban a főváros, de a Tiszántúli nagyvárosokba is jut belőle. Az élőállat exportja is kedvezően alakul. Az év meghatározó részében, naponta 25-30-40 kocsi élőállat hagyja el hazánkat Olaszország irányába.

Számottevő tételben vasárut exportálnak az országból, melyek rendeltetési helye főleg a tengerentúli államok, gyakran India. 1929-ben bonyolódott le a MÁV gépgyárának hatalmas mozdony exportja, amikor is 500 magyar mozdonyt vittek ki az erre a célra gyártott speciális vagonok Indiába (ZALAI KÖZLÖNY 1929.).

„A cukoripar az egyik legfontosabb kivitelre termelő iparága volt hazánknak. A mezőgazdaság hitelekkel kapott a répacukor- termelésének fokozására. A cukorrépa termelés és cukor előállítás rohamosan emelkedett. A termelt nyerscukor mennyisége az 1920-21. évi 326 ezer mázsáról 1927-1928-ra 1863 ezer mázsára, azaz 5,7-szeresére, a kivitel mennyisége nulláról 549 ezer mázsára emelkedett.”¹⁸ A murakeresztúri határállomásnak is jelentős szerepe volt ezen hatalmas mennyiség exportjában, mert rajta keresztül került magyar cukor a tengerentúlra. Ezzel szemben a legfőbb importcikkből, a fából csak mérsékelt mennyiség került be az országba Jugoszláviából. Leginkább a vasutak fa szükségleteit importálják.

¹⁸.HALKOVICS L. 1997. - *Magyarország a XX. században II. kötet*, Babits kiadó, Szekszárd. 584. p

2.6. A Mura határ- híd megépítésének története

A közlekedés korszerűsítését az 1830-as évek gazdasági fejlődése már felvetette. Széchenyi kezdeményezésére a közlekedés fejlesztése országos probléma lett. Ezen időben vetődött fel a Murán Kakonyánál (a falu határában) állandó híd megépítése. A kakonyai híd megépítéséről már 1824-ben tárgyalások folytak Zala és Somogy megye küldöttei között. Az addigi komp helyett, új állandó híd megépítését szorgalmazták. A vidék földesura, gróf Festetics László felajánlotta a hídhoz szükséges famennyiséget és annak a munkálatokhoz való előkészítését. A híd tervét Khern Vilmos készítette el 1833-ban. A híd megépítése elsősorban Somogy megye érdekeit szolgálta volna. A Zala megye déli részén létesítendő híd gazdaságilag a megyét különösebben nem érintette volna, ezért nem is szorgalmazta. A hídterv végleges formát a negyvenes években öltött, melyet a hazai vasútépítési tervek nagyban elősegítettek. A vasúti közlekedés fejlődésében a Mura – híd megépítésének jelentős szerepe volt. Amikor a Mura – hídról beszélünk, akkor fontos négy hidat megemlítenünk. Az első hidat a Császári és Király Szabadalmazott Déli Vaspálya Társaság a Pragersko (Pragerhof) – Nagykanizsa – Budapest Déli pályaudvar közti vasútvonal létesítése keretében építette. A Mura- hidat a nevezett vasútvonal Pragersko – Nagykanizsa közti, első szakaszának megnyitása napján, 1860. április 24-én helyezték forgalomba. A Közlekedési Múzeumban lévő eredeti tervek alapján tudjuk, hogy az áthidalás ötnyílású un. Eztel féle, hegesz vasanyagú szerkezet volt. 1894-ben 14 tonna tengelyterhű mozdony terhelésére méreteztek. Időközben rendellenességeket észleltek és 1903-ban az anyagvizsgálatok egyértelműen kimutatták, hogy a szerkezet vasanyagának minősége nem megfelelő, anyagfáradási jeleket állapítottak meg. A második Mura- hidat 1905. október 2-án adták át, a régi híd felújítását követően, már hídfőkkel és pillérekkel kiszélesítve. A második világháborúig ez a híd szolgálta ki a vasúti közlekedést. Ennek a hídnak áthidaló szerkezeteit és falazatait a visszavonuló német csapatok 1945. április 1 - én húsvét vasárnapján felrobbantották. A lerombolt híd helyett a jugoszláv építő brigádok a németek által otthagyt hídanyag felhasználásával ugyanebben az évben ideiglenes hidat építettek. 1951-ben a vasúti határátkelő forgalmát leállították. 1954-ben a MÁV és a Jugoszláv vasút (JŽ) a teljes tönkremenetel előtt álló provizórikus híd felújítását határozta el. Az új, harmadik hidat 1955. március 24-én adták át a forgalomnak. A negyedik, végeleges hídról a két vasút képviselői 1957-ben tárgyaltak. Az új híd falazatainak terveit az Út- Vasúttervező Vállalat, az áthidaló szerkezetét pedig a JŽ Zágrábi Vasút Igazgatóság Tervező Irodája készítette. Az új híd pilléreinek és hídfőjének építését 1972 szeptemberében próba cölöpveréssel kezdték meg. A

hídszerelés legérdekesebb és legkényesebb fázisa a két hídrésznek a folyó feletti találkozása volt. A középre benyúló kétkonzolos rész 1974. december elején ért össze. Az új híd forgalomba helyezésének közvetlenül az adott jelentőséget, hogy a csatlakozó vasútvonalak korszerűsítése után, ezen a vonalon is korlátozás nélkül lehet továbbítani személy- és tehervonatokat, illetve hogy megszűnt a három évtizeden át tartó sebesség és tengelynyomás korlátozás. Lebontásra került az ideiglenes híd, mely sűrű alátámasztása miatt a Mura szabad lefolyását korlátozta és ezzel minden árvíz idején kritikus helyzeteket teremtett.¹⁹

2.7. A vasútállomás hatása a falu és a kistérség fejlődésére

Kíváncsi voltam, hogy mit gondolnak a falu lakói arról, hogy milyen hatással volt a falu fejlődésére a vasút megléte. Ezért interjút készítettem. A válaszok szinte minden esetben hasonlóan alakultak. „A vasút nélkül Keresztúr nem lenne sehol.”

Az 1970-es évek végén '80-as évek elején indult el Murakeresztúrnak és a környékének, illetve az ország falvainak fejlődése. A falusi porták többségén állattartással foglalkoztak. Murakeresztúron is minden harmadik háznál hizlaltak marhát, de az egész országban ez volt a jellemző.

A település lakosságának jelentős része dolgozott a vasútállomáson. Az embereknek munkahelyet, megélhetést biztosított a vasút. Volt is munka bőven. Ez teljesen érthető is, amennyiben a renget elvégzendő feladatra gondolunk. (rendezés, vizsgálat, élőállatok ellátása, javítás, adminisztráció stb.)

A vasútépítésekkel párhuzamosan az állomás közelében fellendültek a magánépítkezések. Az új falu rész az állomás mellé épült, ez lett a település központja. Így az állomás épülete is könnyen megközelíthető lett, mely az utasforgalom szempontjából is kedvező adottság. A járdák és utak előbb kaptak burkolatot, mint a település többi részén. Kiépült az infrastruktúra, közvilágítás, vízvezeték hálózat, sőt a távbeszélő hálózat is. A vasútállomás közelében épült fel az orvosi rendelő, óvoda, posta, piac, több üzlet illetve a lakók és átutazók számára különböző kiszolgáló egységek nyitottak ki. A boltok és a piac forgalmát jelentősen növelték az itt dolgozó horvát vasutasok is.

A vasút ekkor még biztosította a nemzetiségi kapcsolatok ápolását a murakeresztúri és a határ menti falvak lakói között.

¹⁹ FEJES L. 2004. - Krónika - A murakeresztúri Mura híd újjáépítéséről MÁV ismertető VII. évfolyam 2. szám, 8 p.

Murakeresztúrnak a rendszerváltást megelőző évtizedekben kialakult a vonzáskörzete, amelynél az egyik legjelentősebb tényező a vasút volt. Az állomás nemcsak a helybelieknek biztosított munkahelyet, hanem a környező települések lakói is el tudtak itt helyezkedni. Az utóbbiak naponta ingáznak a lakóhelyük és munkahelyük között. Az ingázásnak határt szabnak a közlekedési viszonyok is. Leginkább azon települések lakói dolgoznak a vasútnál, ahonnan biztosított a vasúti összeköttetés (Vízvár, Zákány, Gyékényes, Berzence, Zalaszentmihály, Nagykanizsa vagy Könyvedén elérhető akár kerékpárral is (pl. Fityeház).

A vasútállomás maximális létszáma 309 fő volt. 1995 végén 276, 1996 végén 251 volt a dolgozók létszáma. 1997-ben ez a szám 231 főre csökkent a létszám leépítések miatt. Napjainkban körülbelül 70 fő dolgozik a murakeresztúri vasútállomáson. Az 1990-es évek végétől folyamatosak voltak a leépítések, valamint a nyugdíjba vonulók helyett nem alkalmaztak új dolgozókat. Ennek oka, hogy a határátkelőn keresztül összességében csökkent a szállítási igény. Sok esetben nem gazdasági racionalitás alapján a MÁV kifizette előre pár évre a járulékokat a nyugdíjintézeteknek (természetesen meghatározott év munkaviszony megléte esetén), így nem kellett dolgozniuk, viszont fizetést kaptak.

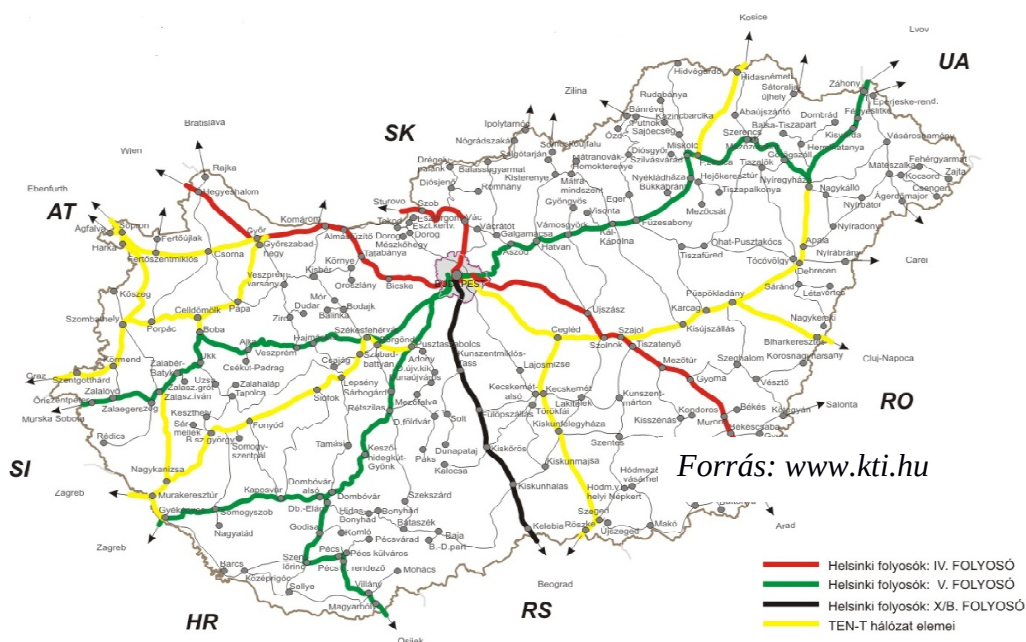
A murakeresztúri határátmenetről áttérték a forgalmat Szlovénia (Hodos) és Gyékényes vasútállomások felé. Ezek háttérében tudatos politikai döntések álltak. Az élő állatok szállítása a közúti forgalomra áttért. Ebből kifolyólag megszűnt Murakeresztúron az élőállat kezelő komplexum is. Az ott dolgozók egy részét nyugdíjazták, vagy rakományigazítók lettek, vagy a legrosszabb elbocsájtották őket. Ennyi ember munkahelyének megszűnése nagy csapás, egy 2000 fős falu életében.

2.8. Murakeresztúr Európa közlekedési hálózatában betöltött szerepe

Az Európai Unió tagállamainak területén a kiemelt fontosságú közlekedési-szállítási útvonalak hálózata alkotja a Transz-Európai Közlekedési Hálózatot (Trans-European Network -TEN). Ez az EU egységes belső piaci működőképességének biztosítása érdekében létrejövő a tagországokat összekötő hálózat. A közlekedési hálózatok tekintetében Murakeresztúr elhelyezkedése nagyon kedvező. Három Helsinki közlekedési folyosó is érinti a Nyugat – Dunántúli régiót, az egyik a IV. számú páneurópai közlekedési folyosó, amely Európa nyugati felét köti össze a Balkánnal, a másik a VII. számú, amely a Duna folyam vízi útját jelöli, míg a harmadik az V. páneurópai közlekedési folyosó, illetve ennek egyik ága a V/B. jelű folyosó. A IV. számú folyosó része az M1, M15 gyorsforgalmi út és a Budapest-Hegyeshalom vasútvonal, míg az V. számúé az M7 autópálya, amely Letenyénél Horvátországgal, az M70 gyorsforgalmi út pedig az V. sz. folyosó részeként, Szlovéniával teremt kapcsolatot. Ugyanezen közlekedési folyosó vasúti ága, a Boba- Zalaegerszeg-

1. kép Helsinki folyosók és TEN- T hálózat Magyarországon - VASÚT, 2010

Bajánsenye- országhatár (Őrihodos) vonal. A régiót jelenleg több nemzetközi törzshálózati vasúti fővonal érinti, amelyek biztosítják a kapcsolatot a főváros és a szomszédos országok között Hegyeshalom, Rajka, Sopron, Szentgotthárd, Bajánsenye, Murakeresztúr határátkelőkön keresztül²⁰



²⁰ <http://www.westpa.hu/cgi-bin/westpa/news.cgi?view=ck&tID=89&nID=2616>
(letöltés ideje: 2014. 04.12.)

3. A murakeresztúri vasúti határátkelőhely teherforgalmának vizsgálata

3.1. A murakeresztúri vasútállomás teherforgalma

A vasútállomás forgalmát illetően két lényeges egység játszik fontos szerepet a személyszállítás illetve az teherszállítás. A személyszállítás mennyiségben mindig is jóval elmaradt a teherforgalomtól, jelentősége mégis nagy volt. A tömegközlekedésben is meghatározó szerepe volt a vasúti közlekedésnek Murakeresztúron. A vasútállomás jórészt tranzit jellegű személyforgalmat bonyolított le. A falu lakói számára a vasút nemcsak a távolsági közlekedés eszköze volt. Vannak olyan települések, amelyek közúton nehezen megközelíthetők, illetve csak Nagykanizsán keresztül érhetők el. Ilyen települések Belezna, Órtilos, Zákány, Gyékényes.

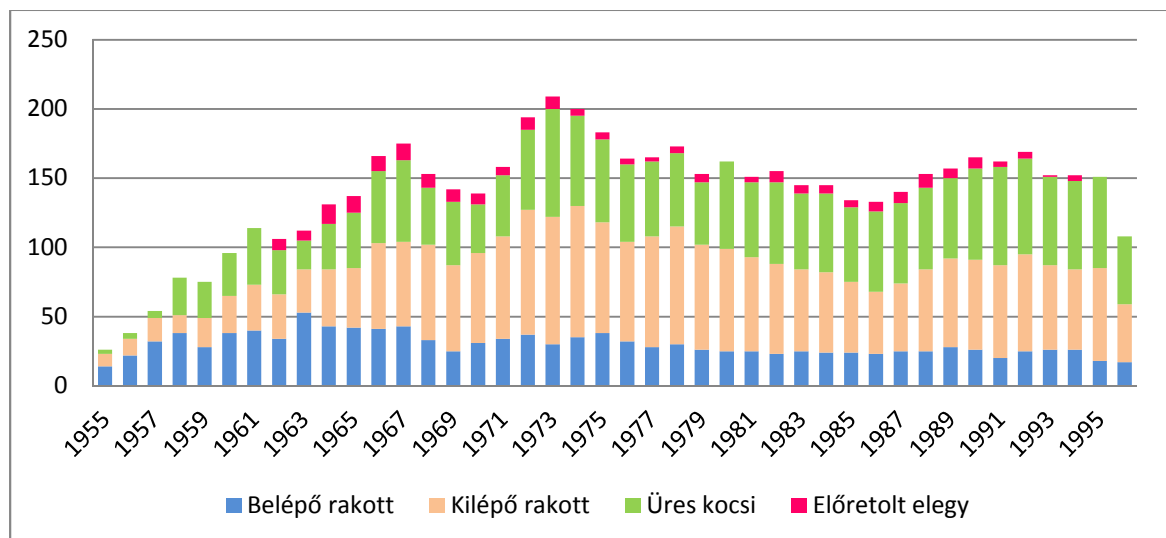
Az ide utazók, és ezeken a településeken dolgozó keresztúriak kizárólag a vasúti közlekedést használták. A település viszonylag kevés buszjáratát pótolták a rendszeresen közlekedő vonatok. A Nagykanizsán dolgozóknak kb. a fele használta ezt az utazási formát. Főleg a kanizsai vasútállomáson és a környékén dolgozók, valamint a vasúton dolgozók középiskolás gyermekei. Ennek ellenére a személyszállító vonatok nem voltak kihasználtak. Jelentősebb növekedés a nyári turistaforgalom idején volt tapasztalható.

Amint már említettem a teherszállításnak hatalmas jelentősége volt a vasútállomáson. Földrajzi elhelyezkedéséből adódóan a történelem során határátkelővé vált település szerepe a rendszerváltást megelőző évtizedekben nagyon lényeges lett. Írott források hiányában az interjú készítés során hallottak alapján illetve a murakeresztúri állomásfőnökség adatai alapján mutatom be település vasútállomásának jelentőségét a nemzetközi teherforgalomban. Murakeresztúr fejlődését nem a személyforgalom, hanem a teherforgalom lendítette fel.

Igazi teherforgalomról 1955-től beszélhetünk. A második világháború után, ahogy az ország gazdasága is lassan fejlődött és az (1. ábra) is mutatja, megindult a kereskedelem, ami 1955-től 1967-ig emelkedett. A '70-es évek elejére csökkent a forgalom, majd ismét fellendülés tapasztalható. Legnagyobb oka a vasút gyorsabb fejlődése és a fejlesztések. Ezt követően ismét lassú visszaesés figyelhető meg.

Murakeresztúr 1984-ig önálló majd, 1984-ben lett jugoszláv – magyar közös határállomás. Ettől az évtől kezdve dolgoztak együtt itt jugoszláv (ma már horvát) és magyar vasutasok, hatósági személyek és határőrizeti szervek. A növényegészségügyet és állategészségügyet is két-két személy képviselte.

1. ábra: A murakeresztúri vasútállomás kocsi forgalmának alakulása 1955-96-ig, ezer kocsi

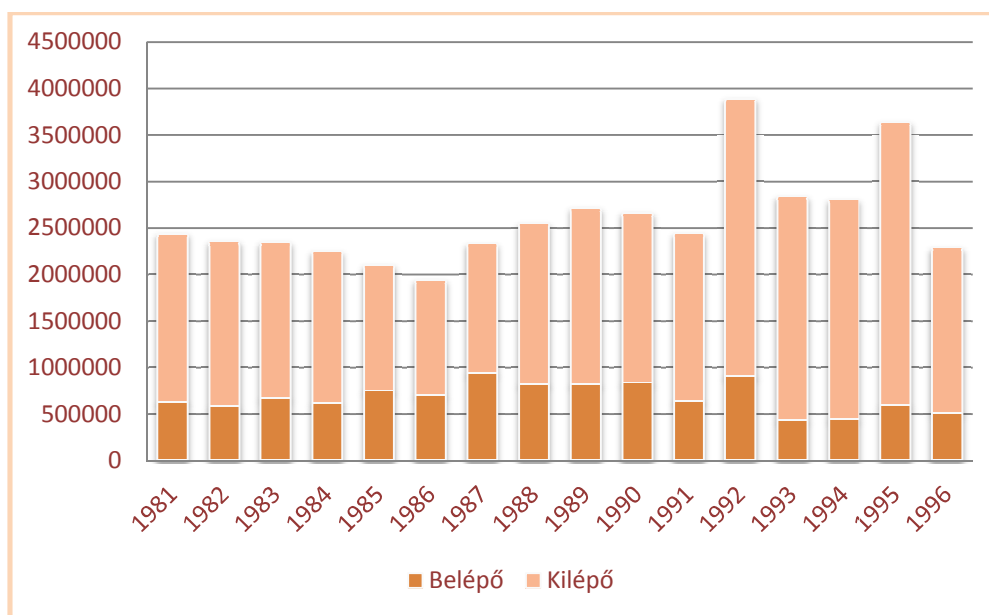


Forrás: Murakeresztúri állomásfőnökség adatai alapján saját készítés

1987-től lassan, 1989-től 1992-ig sokkal dinamikusabban növekvő teherforgalomról beszélhetünk. A magyar- horvát közös határállomás megnyitásáig új vágányokat fektettek le. Legjelentősebb fejlesztések a szállítmányozási részlegnél történtek. Itt egy külön munkacsoport tevékenykedett, akiknek a feladata a rakodási rendellenességek és a műszaki meghibásodások elhárítása volt. Lehetővé tették, hogy a küldemény a lehető leggyorsabban eljusson a rendeltetési helyére. Új számítógép vezérelt vágányhíd mérleg építésére is sor került.

A teherforgalmat a kocsik számával mérték. A kilépő rakott kocsik száma lényegesen több mint a befelé érkező rakott kocsiké. Megfigyelhető, hogy a rendszerváltást követő években az üres kocsik forgalma egyre inkább növekszik. Vagyis amikor a megrakott kocsik eléri a rendeltetési helyüket, visszafelé már üresen, áru nélkül érkeznek Magyarországra, vagy hazánkon keresztül rakomány nélkül kerülnek vissza Romániába, Szlovákiába, Csehországba, és Lengyelországba.

2. ábra: A kilépő és belépő vasúti kocsik forgalmának változása 1981-1996-ig, árutonnában

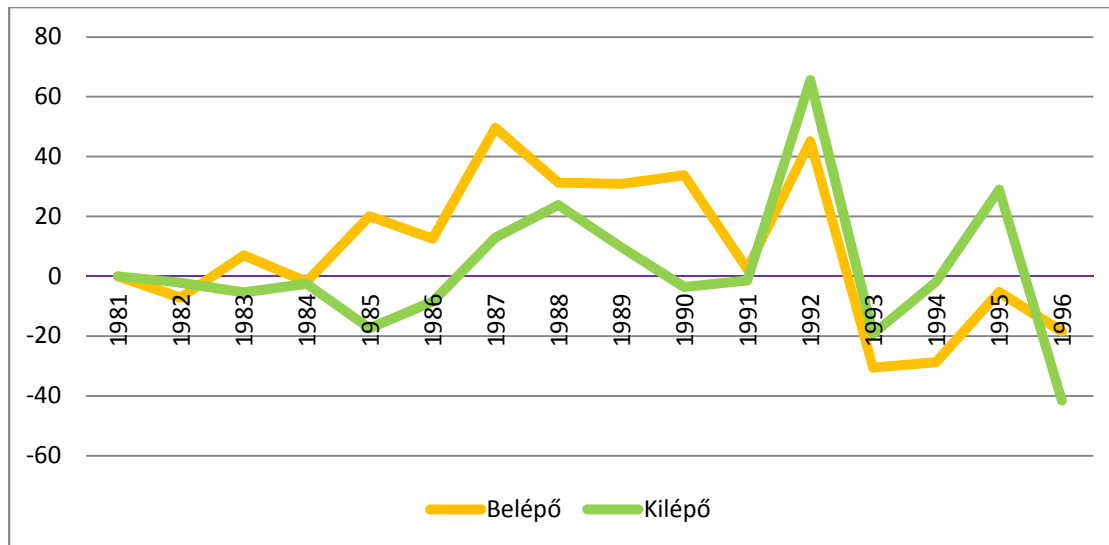


Forrás: Murakeresztúri állomásfőnökség adatai alapján saját készítés

A 1981-1996-os időszakban importálunk takarmány alapanyagokat, szójaelletet, hallisztet és gépjárműveket is. A japán és dél-koreai autókat Koper kikötőjében rakodták át a vasúti kocsikra. Konténerben szállított áruk is érkeznek az országba. A kőolajszármazékokat konténerben és tartálykocsikban hozzák be bérmentésre, ezt hazánkban finomítják, majd visszaszállítják.

Az egyértelműen megfigyelhető (2. ábra), hogy a murakeresztúri vasúti határátkelő forgalmát a vizsgált időszakban leginkább a kilépő vasúti kocsik határozzák meg. Itt magyar exportárúk szerepelnek és tranzit áruk, melyeket Magyarországon keresztül visznek külföldre. 1992-ben a kilépő kocsik forgalma jelentősen, több mint 65%-al volt magasabb az előző évihez képest. Gyékényesenél a határátkelést nem volt biztonságos a délszláv háború idején, ami 1991-1995 között zajlott. Valószínűleg ezért is növekedett ebben az időszakban a Murakeresztúron át Horvátország felé irányuló kocsik forgalma. Itt sokkal kisebb volt annak a kockázata, hogy a feladott áruk ne ériék el a megadott célállomást. A grafikonból megfigyelhető, hogy a háborút követő évben a kilépő kocsik forgalma jelentős mértékben lecsökkent.

3. ábra: A murakeresztúri vasútállomás kilépő és belépő forgalmának árutonnában vett megoszlása 1981-hez viszonyítva



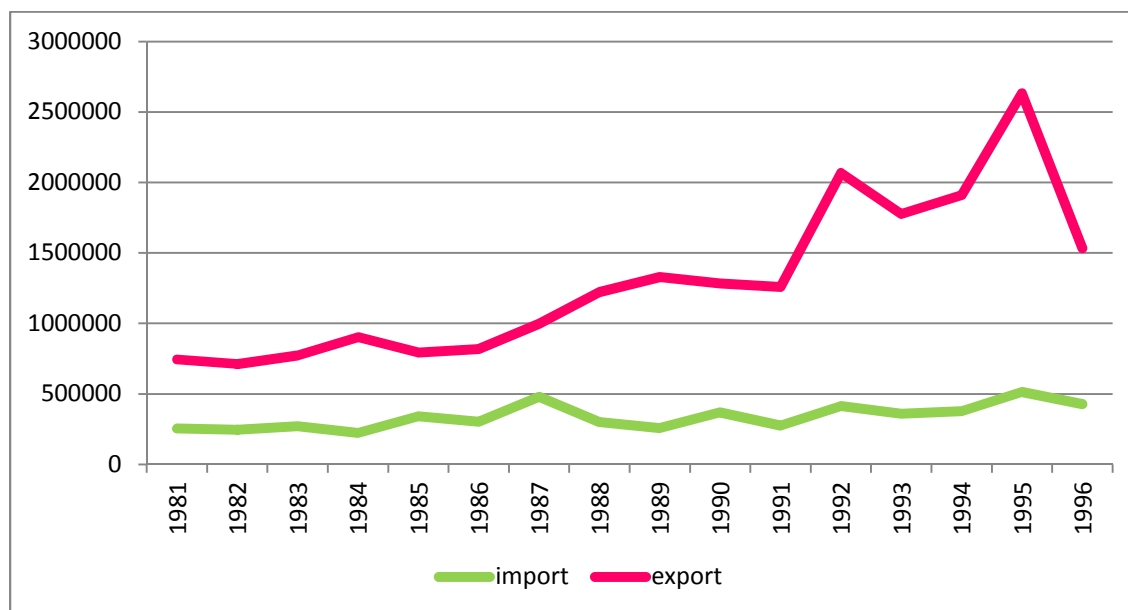
Forrás: Murakeresztúri állomásfőnökség adatai alapján saját készítés

A könnyebb (3. ábra) értelmezése érdekében az 1981-es évet 100%-nak vettem. Ehhez a meghatározott évhez viszonyítva nagyon változatosan alakult a határátkelőn keresztül kilépő illetve belépő kocsik forgalma. Egyértelműen leolvasható a grafikonról, hogy a bázisévet, a belépő kocsik árutonnában vett forgalma 1992-ig (1984 és 1991 kivételével) közel 20%-al folyamatosan meghaladja, majd 1993-ban egy hirtelen forgalom csökkenés tapasztalható az 1981-es adatokhoz képest. A kilépő kocsi forgalom megoszlása a bázis évhez képest 1988-ban mutat jelentősebb, 23,8%-os emelkedést, majd 1991-ben komoly visszaesést ábrázol a grafikon 1981-es időszakhoz képest.

Az interjú alanyok közül többen is említették, hogy a következő külkereskedelmi fuvarozó cégek léptette ki szállítmányait Magyarországról Murakeresztúron keresztül. A Terimpex, mely élőállatokat exportált a kikötők felé, fa fuvarozásával a Lignimpex foglalkozott, illetve olajipari termékeket a Chemolimpex szállított külföldre.

Elsősorban Olaszországba és a tengerentúlra irányultak a teherszállítások. Trieszt és Rijeka kikötőkbe történt a hajóra átrakás. Jellemző kiviteli áruk az ócskavas, fa nyersanyagok és félkész termékek (tűzifa, papírfá) voltak. Olaszországba a faexport az 1990-es évektől növekedett. Itt hagyták el hazánkat a Dunai Vasmű félkész termékei is. Ahogy Magyarország vas és acélipari termelése visszaesett, úgy nőtt az acélhulladék kivitele. A műanyag alapanyagok exportja is folyamatos volt.

4. ábra Murakeresztúr export és import forgalma, árutonnában



Forrás: Murakeresztúri állomásfőnökség adatai alapján saját készítés

Az export és az import különbségét a külkereskedelmi mérleg egyenlege ábrázolja. A (4. ábra) egyértelműen megmutatja, hogy a vizsgált időszak elejétől egészen az 1980-as évek végéig az import is és az export is lassú, de egyenletes növekedést mutatott. A grafikonból jól látható, hogy a rendszerváltást követő években jelentősen megemelkedett a kivitt áruk mennyisége. Míg 1991-ben 1258833 árutonna volt a külföldre szállított árumennyiség, addig 1992-ben ez a szám 808332 árutonnával volt több. A növekedés egészen 1995-ig tartott. Ebben az évben a határátkelőn keresztül több mint 2500000 árutonna áru került exportra. 1996-ban az előző évhez képest a kivitel tekintetében 59,9%-os visszaesés volt tapasztalható. Ennek oka valószínűleg az élő állatok exportjának megszűnése volt Murakeresztúron keresztül. Az import volumene az exporthoz képest elenyészőnek mondható. A vizsgált 15 évben folyamatosan - kisebb változásokkal- 500000 árutonna alatt alakult a beszállított áru mennyisége.

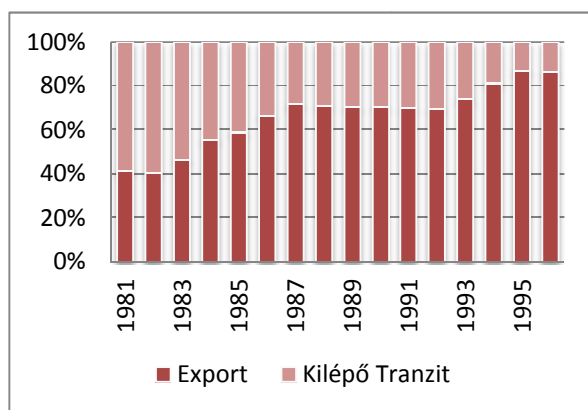
Az import az 1994-95 évi növekedés majd az 1996-os csökkenés után visszatért az 1993-hoz hasonló normálisnak tekinthető nagysághoz. A diagramból megfigyelhető, hogy a

murakeresztúri vasúti határátkelő forgalmának külkereskedelmi egyenlege a vizsgált időszakban folyamatosan pozitív volt, tehát az export volumene 1981-től 1996-ig jelentősen meghaladta az import nagyságát.

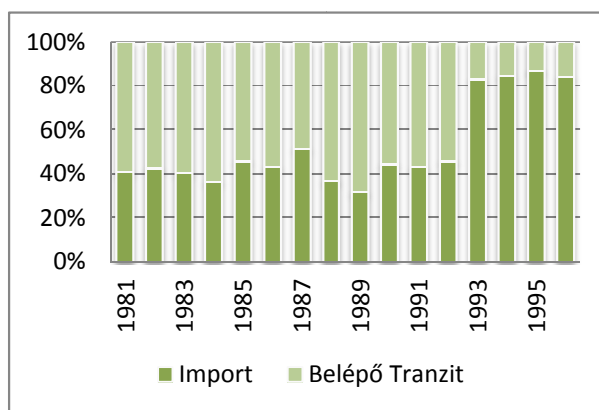
1992-ig meghatározó volt az élőállat forgalom, melyet ma már a közúti áru fuvarozó cégek bonyolítanak le.

A gabonanövények közül domináns volt a búza, kukorica exportja, illetve az ipari növények közül a napraforgó kivitele volt a legkiemelkedőbb. Takarmány alapanyagokat és cukorrépát Szlovéniába exportáltak. A cukorrépát az ormoszi cukorgyárban való feldolgozását követően, kristálycukor formájában hoztak vissza. Jelentős része a forgalomnak hűtőkonténerekben fuvarozott áruk voltak.

5. ábra: Az export és a kilépő tranzitforgalom megoszlása 1981-1996 között



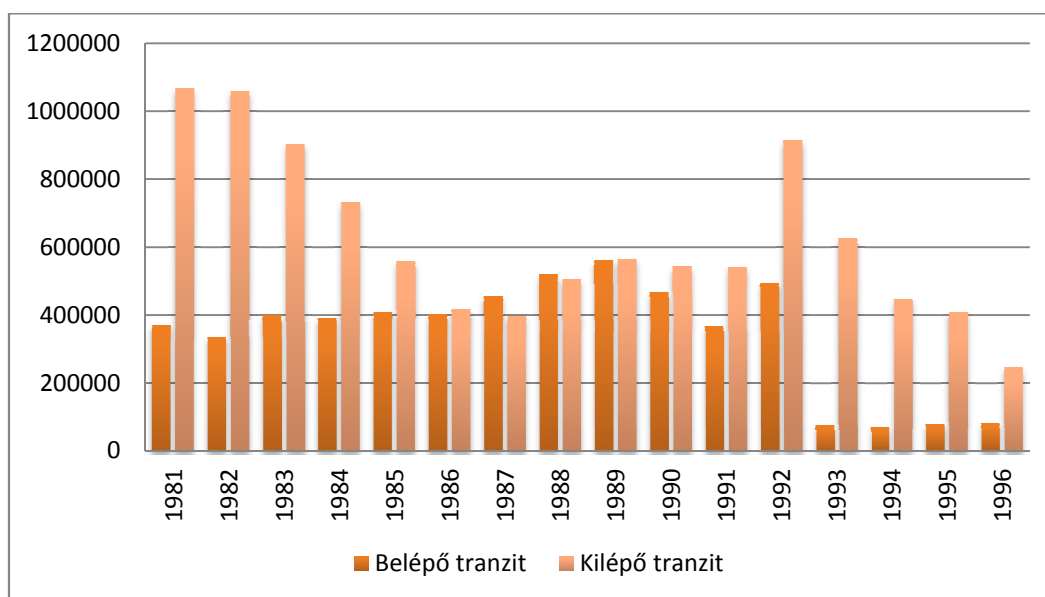
6. ábra: Az import és a belépő tranzitforgalom megoszlása 1981-1996 között



Forrás: Murakeresztúri állomásfőnökség adatai alapján saját készítés

Az export, import (5., 6. ábra), illetve a kilépő és belépő tranzitáru évenkénti megoszlásának arányát mutatja 1981-1996 között. Tranzitforgalomnak nevezzük azt az átmenő forgalmat, amikor sem az induló sem a célállomás nem az adott ország területén található. Megfigyelhető, hogy 1983-tól a Magyarországról külföldre szállított áruk aránya jelentősen meghaladja a hazánkban áthaladó tranzitforgalmat. Ez azt jelenti, hogy a vizsgált időszakban a hazánkban feladott termékek Murakeresztúron áthaladó forgalmában az export dominál. Az import és a belépő tranzit forgalom tekintetében jóval változatosabb kép mutatkozik. 1981- 1992-ig a belépő tranzit aránya folyamatosan 50% fölött van. 1993-ban egy hirtelen fordulat következett be, amikor is az importált áruk aránya 80% fölé szökött.

7. ábra: Murakeresztúr vasúti forgalma, árutonnában



Forrás: Murakeresztúri állomásfőnökség adatai alapján saját készítés

A (7. ábrán) látható, hogy az átmenő forgalomra a vizsgált időszakban leginkább az árutonna mennyiségének csökkenése jellemző, az 1992-es év kivételével. A lényegesen megnövekedett acélipari termékek (Szlovákiából érkező hengerelt acéllemezek) fuvarozásának következtében, ebben az évben több mint 800 ezer árutonna kilépő tranzitforgalmat bonyolítottak le a határátkelőn keresztül az adriai kikötők irányába.

Könnyen leolvasható, hogy a kilépő tranzitáru mennyiségének aránya 1981-1984 között jóval több volt a belépő tranzitnál (7. ábra). 1985 és 1991 között megközelítették egymást az értékek, majd 1992-től a kilépő tranzitforgalom újból nagymértékben meghaladja a belépő tranzitot.

Amennyiben összességében vizsgálom a Murakeresztúron áthaladó tranzitforgalmat, a vizsgált időszak harmadik felében mind a kilépő mind a belépő áruk mennyiségében (árutonnában) nagymértékű csökkenés tapasztalható. Ez utóbbi (belépő) az utolsó négy év egyikében sem érte el a 10000 árutonnát.

3.2. Élő állat kezelő komplexum Murakeresztúron

Murakeresztúron a trianoni ország csonkítás után az élő állat forgalom jelentős mértékben megnövekedett. Ekkor még nem volt külön szállítmányozási épület az állatok kezelésére, hanem vagonokban történt a szállított állatok ellátása (etetés, itatás stb.). 1972-ben épült Közép Európa legmodernebb élő állat kezelő komplexuma. Általában négy fajta élő állat volt jellemző az exportra (szarvasmarha, sertés, juh, és viszonylag kis volumenben a vágó ló). Ez utóbbi többnyire szovjet import volt. A lovakat Olaszországba, a szarvasmarhát leginkább a mohamedán országokba exportálták. Legkiemelkedőbb a húsmarha kivitele volt. A célállomás leginkább Prosecco, ahova vasúti kocsiból mentek az élő állatok rögtön vágóhídra, és onnan feldolgozva adták őket tovább. Miután 1986-ban megalakult a közös piac a magas vám miatt Koperbe, Triesztbe és Banja Luka-ba is szállították az élő állatokat (ROGLIĆ J. 1953).

Rengetegszer megesett, sőt leginkább az volt a jellemző, hogy az állomáson 170 darab élő állat vagon állt. Ezt a mennyiséget egy nap alatt kiléptetni lehetetlenség volt.

Nem téli időszakban (tavasztól őszi), három kilépő vonat, úgynevezett ET expressz tehervonat szállította az állatokat. Az expressz teher elsősorban élő árut, romló elegyet, és hűtött árut szállított. Ezen árukat csak ezzel a fajta vonattal lehetett továbbítani és csak akkor volt megengedett egyéb holt eleggyel kiterhelni, ha belefért a terhelésbe.

A határforgalmi megállapodásban szerepelt, hogy Jugoszlávia csak nappali világosság mellett fogadhatja az ET vonatokat, mert Kotoribában nem volt éjszakai térvilágítás és ebből következően az állatorvos, valamint az egyéb szervek nem tudták a vizsgálatokat megfelelően elvégezni. Murakeresztúron már az 1970-as években higanygőzlámpákkal világították ki az élőállat kezelőt, ami annyit jelentett, hogy éjszaka is szinte nappali fény mellett tudtak dolgozni a vasutasok. Ebből a három ET vonatból az utolsó, téli időszakban (15-16 óra körül volt az indulási ideje) - 15-20 perces menetidővel számolva - nem vihetett élő állatot, mert a korai sötétedés miatt Jugoszláviában már nem fogadták a szállítmányt.

Nem egy és nem kettő olyan szolgálat volt, amikor egy nap mind a három expressz vonat csak élőlőből állt, ezt úgy kell érteni, hogy 75 darab guruló vagon, és vagononként átlagban 14 darab marhával. Ez azt jelenti, hogy több mint 1000 marha szorult ellátásra.

Az élő állat kezelő komplexum mindenre fel volt készítve. Akkoriban, amikor még csak „hármastúr” volt, 40-42 fő fizikai állománnyal, ők voltak az úgynevezett élőrakodók (bikások). Gyakorlatilag ők bonyolították le az élőállat kezelést (természetesen

munkaerőszempontból tekintve). Az élő állat export több mint 35 éven keresztül zajlott, ezzel jelentős részét képezte a határforgalomnak.

3.2.1. Az élő állat kezelő komplexum kialakítása

Az interjú beszélgetés során a komplexum kialakításáról a következők hangzottak el. Kezdetben az A-9-es számú vágány volt, majd később megépült az A-10, amely szintén élőállat kezelő vágány volt. Kialakítása úgy történt, hogy a beszaladó vágány kettévált majd közre fogott egy épületszigetet. A sziget egy olyan magasságú beton rámpán van, amilyen magas a vasúti kocsiknak a padlószintje. Annyira közel a vágányhoz, (úgynevezett tüllszelvényes létesítmény) hogy amikor beállították a kocsit, nagyon minimális, körülbelül 10 cm hely volt a vagon és a rámpa között.

A komplexum egyrészt állt egy épületből. Itt voltak az irodák, raktárak, a fekete fehér öltözők, fürdővel, étkezővel, kazánházzal. Másrészt állt a karámsorokból. 15 karám volt egy-egy oldalon, vascsőből készült korlátokkal elválasztva. Úgy volt kialakítva, hogy amikor beállították a kocsisort, a kapuja szembe állt a vagonok ajtajával.

A kocsi beállítása után következett az állatorvosi és növény egészségügyi vizsgálat (utóbbira az almozás miatt volt szükség). Nem egyszer előfordult, hogy valahol felütötte magát a száj és körömfájás betegség, s amikor erről értesült a horvát vagy az olasz fél, rögtön állat-egészségügyi zárlat lépett fel, melyet nem lehetett kivédeni.

Elhullás esetén, az elhullott állatot vagy az arra kialakított döngútba helyezték, vagy a kényszervágóhídon dolgozták fel, ami egy teljesen külön építmény volt. Például, ha egy bikának ki volt törve a szarva és a koponyán nyílt seb volt, vagy el volt törve a lába, azt már nem vették át, ki kellett a kocsiból szedni.

Kétféle szállítási mód volt a kötözött és a szabad. A kötözöttet kivezették és lekötötték a karámnál is. Itt kaptak inni, enni (volt két szénapajta), ez alatt a kocsikat kialmozták friss homokkal (tűzvédelmi okok miatt nem szalmával).

Több fajta állat kezelése történt itt, (pl. a sertés nem fogyaszt szénát), számukra zsákos szárított moslék volt raktározva. Félautomata mosógépekkel felmelegítették a vizet, ebbe belekeverték a megfelelő mennyiségű moslékport, összekeverték, majd ezt kapták a disznók enni. A sertéseket nem hajtották ki, őket ott látták el, mert a sertés szállító kocsi teljesen speciális kialakítású, ahova már bele volt építve a vályú.

Már abban az időben is nagy jelentőséggel bírt a gasztronómia, így szopós borjút is nagy volumenben exportáltunk Murakeresztúron keresztül. Ezen állatok tejporból megfelelő arányokkal elkészített tejet kaptak.

3.3. Rail Cargo Hungaria Zrt.

3.3.1. A vállalat rövid bemutatása

A vállalat a Rail Cargo Austria Csoport tagjaként Európa második legnagyobb vasúti áru fuvarozó vállalatának része. A két vállalat a jövőben tovább folytatja az áruszállítás tökéletesítését a Nyugat- és a Délkelet-Európa, valamint a FÁK-országok eltérő vasútrendszerei között. Ezen kívül a Rail Cargo Hungaria jelentős szerepet kap a délkelet-európai országok kombinált forgalmában. Ezzel a vállalatcsoport pozíciója a Duna közlekedési folyosóban nem csupán Ukrajna felé erősödik meg, hanem folyamatos kapcsolatot fenntartva, a balkáni térség irányába is, egészen a Fekete-tengerig az áru fuvarozási piac meghatározó szereplője. Anyavállalatának, a Rail Cargo Austriának az egyik legfontosabb támasza a térségben. 2006-tól MÁV Cargo Áru fuvarozási Zrt.-ként kezdte meg önálló működését a vállalat, miután kivált a Magyar Államvasutak Zrt. szervezetéből. 2008-as privatizációját követően két évvel a társaság új néven, Rail Cargo Hungaria Zrt.-ként folytatta tevékenységét és fejlődésének új korszakába lépett. Az osztrák tapasztalatokra építve a magyar vállalat 2009 második felében megkezdte szervezetének teljes átalakítását. Olyan átfogó strukturális és technikai változásokat hajtott végre, amelyek folyamatosan emelik a szolgáltatások minőségét és csökkentik a megvalósításhoz szükséges költségeket.²¹

Ebben a fejezetben a cég vasúti teherforgalmát mutatom be az Adriai kikötők irányába. A rendelkezésemre álló adatok és információk alapján vizsgálom Murakeresztúr, Gyékényes, Magyarbóly és Órihodos határátkelőhelyek teherforgalmát. Különös figyelmet fordítok a mezőgazdasági termékek szállítására.

²¹ <http://www.railcargo.hu/hu/vallalatunk/kuldetes-es-cegtortenet.html>
(Letöltés ideje: 2014.01.02.)

3.4. A Rail Cargo Hungária Zrt. Murakeresztúron lebonyolított teherforgalma

A meglévő adatok alapján az (1. táblázatban) összehasonlítottam a Rail Cargo Hungaria Zrt. Murakeresztúr, Gyékényes, illetve Magyarbóly vasúti határátkelőhelyeken Horvátország irányába lebonyolított mezőgazdasági teherforgalmát.

1. táblázat: A mezőgazdasági termékek forgalma 1998- 2013. V. 9-ig, tonnában

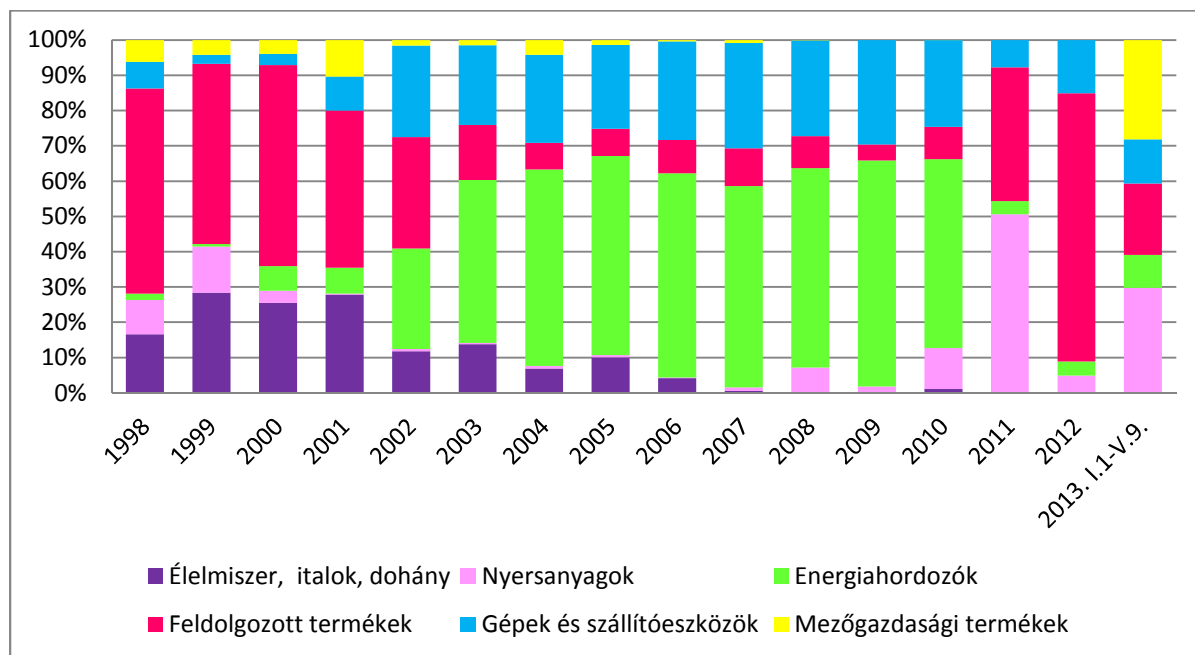
	1998	1999	2000	2001	2002	2003	2004	2005	2006	2007	2008	2009	2010	2011	2012	2013. I.1-V.9.
via Gyékényes	636 756	492 012	135 013	81 060	127 154	116 978	82 797	220 121	245 945	289 115	164 222	291 358	264 859	155 649	110 219	6 427
via Magyarbóly	24 794	12 740	38 945	30 176	35 808	48 723	15 571	64 140	15 624	17 065	27 076	1 703	698	5 831	3 122	0
via Murakeresztúr	7 247	4 706	5 228	11 880	4 298	4 268	11 669	3 364	1 019	2 106	319	0	60	0	0	2 089

Forrás Forrás: Rail Cargo Hungaria Zrt. adatai alapján saját készítés

Az agrártermékek közül a felsorolt határállomásokon gabona és ipari növények szállítása a jellemző. A pontos célállomás megnevezése nélkül, a (1. táblázatban) csak a kilépő forgalmat vizsgáltam az említett határállomásokon. A számokból egyértelműen kiolvasható, hogy Gyékényesen az agrártermékek forgalma lényegesen meghaladja mind a Magyarbólyon, mind a Murakeresztúron kilépő gabona és ipari növények mennyiségét. Százazres nagyságrendű különbségek láthatók a táblázatban. Míg Gyékényestől egészen Rijekáig a vasúti pálya villamosított. addig Murakeresztúron a szomszédos Horvátország felé ilyen irányú fejlesztés nem valósult meg. A villamosított pálya sokkal környezetkímélőbb, valamint a vontatás költsége is jóval olcsóbb a dízel vontatásnál. Itt fontosnak tartom megjegyezni, hogy a villamosítási beruházás hatalmas költségekkel jár, és annak érdekében, hogy ez minél hamarabb megtérüljön, növelni kell a pályán szállított áruk (tonnák) mennyiségét. Véleményem szerint Gyékényes nagymértékű teherforgalmát –az összehasonlításban szereplő másik két határátkelővel szemben- a fenti ok indokolhatja.

Az adriai kikötők irányába a Murakeresztúron keresztül 1998-tól 2013-ig lebonyolított teherforgalom látható a (8. ábrán.) A diagram nagyon változatos képet mutat a szállított áruk mennyiségének tekintetében, mely százalékos formában került feltüntetésre.

8. ábra: A murakeresztúri határforgalom megoszlása Horvátország irányába



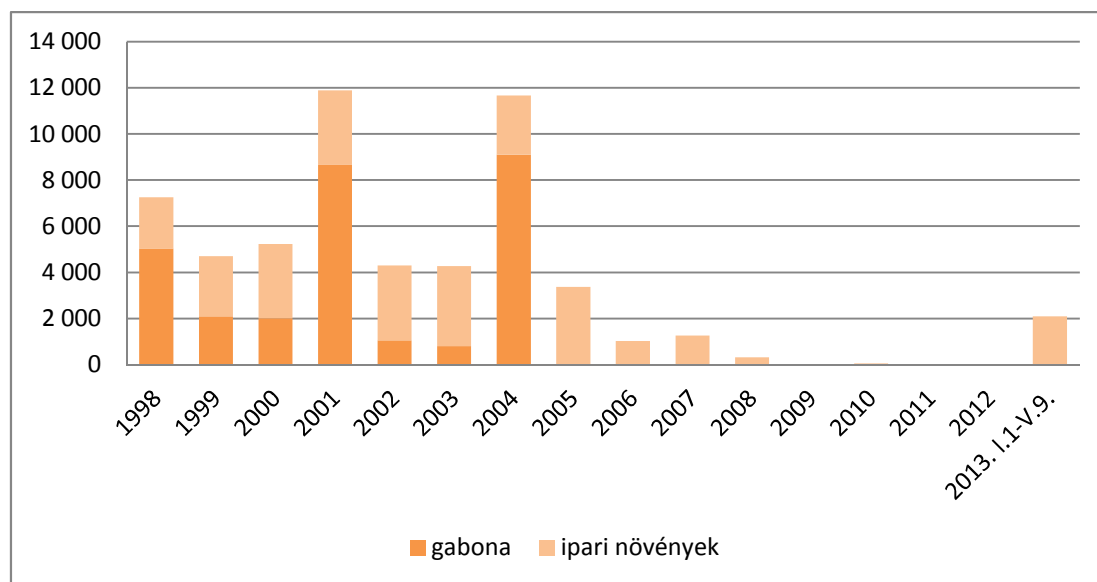
Forrás: Rail Cargo Hungaria Zrt. adatai alapján saját készítés

Legszembetűnőbb változás az energiahordozók és a feldolgozott termékek szállításánál látható. 1998-tól 2001-ig a feldolgozott termékek jelentették a határátkelőn át megvalósult teherforgalom meghatározó részét. 1998-ban a szállított áruk 58,19%-át ezen termékek jelentették, ami 67582 tonnának felel meg. Elenyésző mennyiségben (<10%) a mezőgazdasági termékek (gabona, ipari növények), nyersanyagok, gépek és szállító eszközök illetve az élelmiszer, italok és dohány hagyta el Murakeresztúron keresztül az országot. 2002-től jelentős változás figyelhető meg (8. ábra).

A szállított termékcsoporthoz több mint 50%-át az energiahordozók tették ki. A csúcs 2009-ben volt, amikor az itt kilépő áruk mennyiségének több mint 64%-a, azaz 156905 tonna hagyta el hazánkat. 2010-ben a nyersanyagok mennyiségének jelentős növekedését ábrázolja a (8. ábra). Ezen túl jól látható a diagramon, hogy 2013-ban, a mezőgazdasági termékek Murakeresztúron keresztül való kivitele öt év után újra megjelent. Tavaly májusig a teherforgalom 28,17% át alkották agrártermékek. Fontosnak tartom kiemelni a kilépő gépek és szállító eszközök arányát 2002-től.

Amennyiben a murakeresztúri határátkelőn keresztül megvalósuló mezőgazdasági termékekről beszélünk, a határállomás esetében leginkább gabona és ipari növényekről van szó.

9. ábra: A szállított mezőgazdasági termékek termékcsoporthoz lebontva 1998 és 2013 között, tonnában



Forrás: Rail Cargo Hungaria Zrt. adatai alapján saját készítés

A rendszerváltás előtt illetve a kilencvenes évek elején zöldségek szállítása is jellemző volt, de a vizsgált időszakban ezen termékek Murakeresztúron keresztül már nem hagyták el országunkat.

Jól látható (9. ábra), hogy 2004-ig a szállított agrártermékek közül a kivitt gabona volumene jelentősen meghaladta az ipari növények mennyiségét. Magyarország Európai Unióhoz való csatlakozásának évében 2003-hoz képest 8300 tonnával több gabona került exportra. 2005-től az ábrán jól látható, hogy a gabonatermékek forgalma Murakeresztúrnál megszűnt. Amint már dolgozatomban említettem, ezen a határátkelőn elsősorban Koper illetve Trieszt irányába bonyolítanak le a vasúti teherforgalmat. A szlovén- magyar közös határátkelőhely (Őrihodos) megnyitását követően Murakeresztúr, mint vasúti határátkelőhely hirtelen lecsökkent a forgalom. A Koper felé irányuló vasúti teherforgalom döntő többségét Őrihodosnál bonyolítják le. A jelentős forgalom csökkenés másik oka a közúti árufuvarozás, melynek legnagyobb előnye a „háztól házig” történő szállítás. Bár a (9. ábrán) a mezőgazdasági termékek forgalmát szemléltetem, de a más jellegű termék csoportokra is a csökkenő tendencia a jellemző.

4. Az adriai kikötők felé irányuló teherforgalom

Az 1980-as évekig, de főként a rendszerváltásig jelentős tranzittevékenységet az Adria északnyugati kikötői folytattak. A tranzitforgalom aránya a dalmáciai és montenegrói partok kikötőiben alacsony volt.

A rendszerváltás utáni gazdasági átalakulással mind az Adriai- és Jón – tenger, mind a Fekete – tenger partján kisebb- nagyobb mértékben csökkent a balkáni országok külkereskedelme által keltett forgalom. A kikötőkben kapacitásfeleslegek jöttek létre, ezért minél több tranzitforgalmat igyekeztek maguk felé vonzani. A délszláv polgárháború miatt a dalmáciai kikötők többségében alig volt átmenő forgalom egészen századunkig. Az 1990-es évek háborús eseményei az Isztria környéki tranzitforgalomra is nagy hatással voltak. A Fekete – tengeri kikötők ezt, a helyzetet igyekeztek jól kihasználni és a lehető legtöbb fuvar megvásárolni az Adriai –tenger kikötőitől (STRAŽIČIĆ N. 1995).

Közép- Európa már a 19. századtól a tengerentúli gazdasági- kereskedelmi kapcsolatokhoz legjobban megfelelő „kaput”, kikötőt keresi. Sokáig Konstanca és Rijeka (Fiume) között volt a dilemma, de végül az utóbbira esett a választás.

A rendszerváltást követően megkezdődött az adriai kikötők jelentőségének forgalom szerinti legújabb differenciálódása. Ez leginkább az Isztria- félszigeten elhelyezkedő kikötők (Rijeka és Koper) előtérbe helyezésén és a többi (közép- és dél- dalmáciai) kisebb kikötő jelentőségvesztésében nyilvánul meg. A két város fontosságának megnövekedése mögött az őket éltető háttérterületek közötti minőségi közlekedési kapcsolatok és a magas szintű infrastruktúra áll. Természetesen ezen kívül más tényezők (nagyságrend, szállítási gyakoriság, járatfajták) is ráhatással vannak az említett kikötők forgalmára (ERDŐSI F, 2005.).

A délszláv polgárháború befejezése óta eltelt néhány évben, a kikötők forgalmának alakulása azt mutatja, hogy a „területi politika” nem működik. Nevezetesen a forgalmat keltő területeken nem részesítik előnyben a legközelebbi kikötőt. A háborút követően Jugoszlávia, mint jelentős piaci egység megszűnt. A fiatal Horvátországban pedig politikai- gazdasági rendszer átalakulás ment végbe. Horvátország tengeri kikötői forgalma 1997-re 2,5-szeresére csökkent az 1990. háború előtt évhez képest.

Koper nemzetközi vonzáskörzetében nem következtek be olyan kedvezőtlen változások, mint a volt szocialista országokban, ezért forgalma 2005-ben elérte a 12 millió tonnát.

Rijeka 2004-es összforgalmának egyharmada magyar, osztrák, cseh és szlovák tranzitból származik. A város gravitációs térsége a kedvezőtlen természeti adottságok (Dinari-

hegység) miatt rosszabb feltételek mellett érhető el, mint a Kvarner – öböl másik két kikötőjének (Kopernek és Triesztnak) vonzásköre (ERDŐSI F. 2005.).

A magyar tengerentúli kereskedelemben Koper, Trieszt szerepe nagyon jelentős, és ezen kikötők hatékony működése a magyar áruk versenyképességét nagyban befolyásolja.

4.1. Murakeresztúr szerepe az adriai kikötők forgalmában

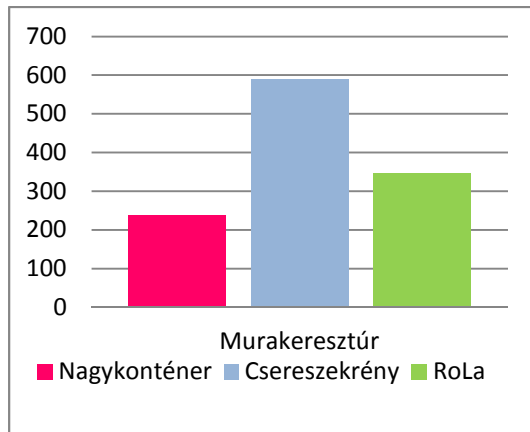
Az ezredfordulót megelőzően, illetve az azt követő években a MÁV-nál nagy átszervezések mentek végbe (pl. vasúti árufuvarozás privatizációja). A Rail Cargo Hungária Zrt. által rendelkezésemre bocsátott adatok alapján tanulmányoztam, az egyes határátkelőhelyek forgalmát az Adriai kikötők irányába. Pontosabban Gyékényes, Murakeresztúr illetve Őrihodos teherforgalmát vizsgáltam meg.

2001-2013-as időszakban a Gyékényesnél kilépő, kikötők felé szállított rakomány célállomása Rijeka. Leginkább feldolgozott és mezőgazdasági termékek (gabona, ipari növények) hagyják el itt hazánkat.

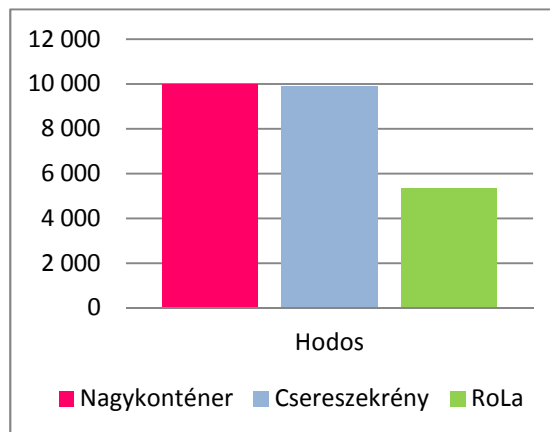
Őrihodosnál, mely az államhatárhoz nagyon közel van, de már szlovén területen fekszik, (és közös szlovén-magyar határállomásként is funkcionál) a vasúti szerelvények Koperbe szállítják a kikötői rakományokat. Az őrihodosi határátkelőn keresztül megvalósuló teherforgalomban is a feldolgozott termékek, gépek szállító eszközök illetve a mezőgazdasági termékek dominálnak. Murakeresztúr határforgalmát vizsgálva az elmúlt 12 évben nagy csökkenés tapasztalható. Az itt kilépő, tengeri kikötő felé tartó tehervonatok célállomása Trieszt volt.

Murakeresztúron keresztül Koperbe megszűnt a teherforgalom. Ennek egyik oka, hogy az őrihodosi határátkelőhelyre terelték át a szlovén kikötő felé irányuló forgalmat, a másik pedig a közúti árufuvarozás fokozódó elterjedése lehet.

10. ábra: Murakeresztúr forgalmának alakulása 2007-ben Trieszt felé, tonnában



11. ábra: Hodos forgalmának alakulása 2007-ben Trieszt felé, tonnában



Forrás: Rail Cargo Hungaria Zrt. adatai alapján saját készítés

A rendelkezésemre álló adatok hiányosságából adódóan a (10. és 11. ábra) alapján szemléltetem Murakeresztúr vasúti teherforgalmának helyzetét Trieszt felé. Termékcsoporthoz szerinti összforgalmi kimutatás nem áll rendelkezésemre, viszont az ábrák összehasonlítása során a nagyságrendi különbségek jól megfigyelhetők. Murakeresztúron egyik szállítóeszköz tartalma sem haladta meg 2007-ben az 1000 tonnát, míg Órihodosnál a legkisebb rakomány (RoLa) is több volt 5000 tonnánál.

Murakeresztúron is korábban számottevő volt a ROLA (Rollende Landstrasse, magyarul: gördülő országút) forgalom, mely az egyik leggyakrabban alkalmazott kombinált áru fuvarozási megoldás. Olyan közúti járműveket szállító szerelvényeket jelent, ahol a járművezetők egy külön vasúti kocsiban utaznak. Több mint tíz éven keresztül lépték át ROLA szerelvények itt a határt (elsősorban tranzit kamionok). Magyarországon az EU-hoz való csatlakozás előtt, szabályozva volt, hogy a TIR egyezményben résztvevő tagországok annyi tranzit kamiont engedhetnek át évente, amennyi az egyezményben rögzítésre került. Különböző szempontok figyelembevételével (környezetvédelem, energia megtakarítás) azok a kamionok, amelyeket a belépő határ közelében kialakított terminálon vonatra tesznek, és azt elviszik az célállomástól meghatározott távolságban lévő terminálra, nem tartoznak bele abba a kontingensbe, amelyet Magyarország évente átereszt. Ez jó üzlet volt a vasútnak, viszont elég költséges is, mivel külön az erre célra kifejlesztett kocsiparkot kellett létrehozni. Ezeken a kocsikon mást szállítani nem lehetett. Az Európai Unió csatlakozást követően fokozatosan csökkent, napjainkra pedig teljesen meg is szűnt a murakeresztúri vasútállomás ilyen fajta tranzit forgalma.

Összességében elmondható, hogy a jelenlegi helyzetben az áru fuvarozási cégek tudatosan vagy gazdasági – politikai indíttatásból az Órihodosi határátközelítést preferálják. Murakeresztúron a lebonyolított teherforgalom nincs kiemelkedő hatással Trieszt kikötőjének forgalmára. Természetesen egy év adatából ilyen megállapítást nem célszerű tenni, de a dolgozatban ismertetettek alapján a kijelentés megállja a helyét.

5. Összefoglalás/ Következtetések

TDK dolgozatomban a murakeresztúri határátkelő szerepét vizsgáltam a jugoszláv, horvát – magyar teherforgalom viszonylatában, különös figyelmet fordítva az adriai kikötők felé irányuló forgalomra. Hipotézisemben megfogalmaztam, hogy a murakeresztúri vasúti határátkelő szerepe a Rijekába (Fiumébe) irányuló mezőgazdasági teherforgalomban a Gyékényes – Murakeresztúr - Őrihodos viszonyrendszerben az ezredforduló utáni időszakban is meghatározó volt.

Ezt követően szekunder források alapján mutattam be a települést és a megépült vasútállomás történetét, illetve annak hatását a falu életére, fejlődésére.

A rendelkezésemre álló adatok és információk segítségével ismertettem a vasúti határátkelő teherforgalmát Trieszt és Koper irányába. A Jugoszlávia felbomlása előtti időkben a kikötők (Koper, Trieszt) felé irányuló forgalom jelentős része Murakeresztúron keresztül bonyolódott le, mert az áruszállítás, illetve a vasúti közlekedés szempontjából ez a határátkelő volt a leghatékosabb a kikötők elérésére.

Murakeresztúrnak egyfajta földrajzi, stratégiai előnye volt, amely Jugoszlávia felbomlása és az új államhatárok megjelenése kapcsán, illetve az Európai Unió csatlakozást követően leértékelődött. Ezt a hatást erősítette még a Szlovénia irányába megnyíló őrihodosi vasúti határátkelő. Murakeresztúr, Gyékényes, Őrihodos határátkelők versengésében párhuzam vonható, a horvát vagy szlovén kikötők preferálásának vonatkozásában.

A primer, szekunder illetve a saját elemzéseim alapján kiértékeltem a határállomás mind a kocsiszámbát mind az árutonnában feljegyzett forgalmát.

A hipotézisben megfogalmazott állításomat a vizsgálataim eredményei nem igazolták. Megállapítottam, hogy a rendszerváltás előtti időszakhoz képest, a jelenlegi helyzetben Murakeresztúr, mint vasúti határátkelőhely nem komoly tényező az adriai kikötők felé irányuló teherforgalom szempontjából. Volt egy nagyon virágzó korszaka, de jelenleg alacsony szinten stagnáló, a kapacitásaihoz képest kihasználatlan határátkelőként funkcionál.

Az új államokként megalakult Horvátország és Szlovénia vasúttársaságainak az az érdeke, hogy a saját vasúthálózatukon keresztül bonyolódjon le minél nagyobb vasúti teherforgalom az adriai kikötők felé. Ez előző gondolat alapján Horvátországnak a Gyékényes – Záhony- Rijeka, Szlovéniának pedig az Őrihodos – Koper útirány az elsődleges fontosságú.

Itt fontos megemlíteni, hogy a rijekai kikötő kapacitásait tekintve, jelentős előnnyel rendelkezik Koperrel szemben. Megközelíthetősége Magyarországról azonban rendkívül lassú, egy vágányú vasúti pálya, illetve nagy domborzati szintkülönbségek jellemzik és az

előbbivel szemben legalább körülbelül két óra időhátránnyal rendelkezik. Ezzel szemben az Őrihodos- Koper szakaszon Őrihodos – Zidanski Most között egy vágányú vasúti pályán dízel vontatással, majd Zidanski Most-tól Ljubljánán keresztül egészen Koperig kétvágányú vasúti pályán villanyvontatással történik a szállítás, átlagban 80-90km/h-s sebességgel. Ez a volt jugoszláv államok viszonylataiban ez egészen gyorsnak mondható.

Murakeresztúrtól a rijekai kikötő Zágrábon keresztül csak kedvezőtlen domborzati viszonyok mellett haladó, Zágrábig nem villamosított vasúti pályán érhető el. A koperi vagy a trieszti kikötő 40 km-es Horvátországi szakasz után Szlovénián keresztül érhető csak el. Abban az időszakban, amíg Horvátország nem volt az Európai Unió tagja a murakeresztúri határátmenet az EU külső határát is jelentette. Ebből következően a forgalom csökkenésére hatással volt az a tény is, hogy ilyen határállomáson sokkal több volt a szállítással kapcsolatos adminisztrációs feladat. Az interjúk során többen is említették, hogy az Őrihodosi határátkelőn keresztül menő szállításra a magyar vasúttársaság jelentős fuvardíj kedvezményeket adott. Ez is hozzá járult ahhoz, hogy Őrihodos felé terelődjön át a forgalom nagy része. A forgalom csökkenését nagymértékben befolyásolta az élőállat szállítás közúti fuvarozásra való átirányítása is.

A határátkelő perspektivikus helyen van a teherforgalom szempontjából, mivel még mindig innen érhetők el a legrövidebb úton az adriai kikötők. Ezt a tényt az is bizonyítja, hogy az 1990-es évek elejétől itt rendelkezik telephellyel és ipari vágánnyal egy gabona nagykereskedelemmel foglalkozó vállalkozás is.

Van múltja és lehet, hogy van jövője is. A jövőt illetően rendkívül jó vasúttechnikai adottságokkal rendelkezik a murakeresztúri határállomás. A vágányhálózata Gyékényesnél sokkal jobban megtervezett. Ott a vágányok rövidegsége miatt nem lehet megfelelő hosszúságú vonatokat összeállítani, míg Murakeresztúron akár 900 méternél hosszabb szerelvények rendezése is megvalósítható. Ezért jelenleg sok esetben Murakeresztúron rendezik össze a vonatokat, majd a határon való kiléptetésük Gyékényesen keresztül történik.

Horvátország 2013. július elsején csatlakozott az Európai Unióhoz. Úgy gondolom, hogy amennyiben az ebben rejlő lehetőségeket - áruk szabad áramlása; vámmentesség, határok megszűnése; piacképes szaktudás; egy rutinnal, megfelelő kapacitásokkal rendelkező, bejáratot vasútállomás - a három ország hatékonyan ki tudná használni, a határátkelő funkciója megint meghatározó lehetne a kikötők felé irányuló teherforgalomban.

Úgy gondolom, a jövőben akkor kaphatja vissza régi fontosságát a határátkelő, ha a GYSEV Magyarországon, Murakeresztúrig, Horvátországban egészen Ormožig üzemeltetne pályaszakaszokat és nem az őrihodosi határátmenetet preferálná. Amennyiben ez

gazdaságilag a vasúttársaságnak érdekeit szolgálná, a forgalom egészen Hegyeshalomtól, Rajkától a saját pályáján „zuhanhat le” a tenger felé a régi begyakorolt, legrövidebb útvonalon. Ezen felvetésnek van realitása, mert a cég jelenleg is terjeszkedik hazánkban. Tehát Murakeresztúr szerepe akkor lehet újra meghatározó, ha ez a vonal, olyan vasúttársaság kezébe kerül, akinek a saját pályáján keresztül lesz direkt átmenete a tenger felé.

6. Felhasznált irodalom

- BALI L. 2013: *The Historically Changing Role of Port Rijekain the Hungarian Context (1719–1941), with a Special View on Trieste*. In: TÓTH A. (szerk.) *Central European Peapers* I. éfv. 2. szám pp. 22-28.
- BEDI GY. 1996. - *Murakeresztúr, mint vasúti közlekedési csomópont fejlődése és hatása a kistérségre* Kézirat 5-21 pp.
- BÉLI J. 1972. - *Murakeresztúr a feudalizmus válsága idején*. TGYMJE Nagykanizsa 336 p. 331 p.
- BÉLI J. 2005. - *Murakeresztúr története*, felelős kiadó a BDF rektora, Nagykanizsa. 66-69 p.
- ERDŐSI F. 1980.- *A dél- dunántúli régió közlekedési hálózatának kialakulása a termelők és a településhálózat területi sajátosságaival összefüggésben*. Földrajzi Értesítő. 61-93 pp
- ERDŐSI F. 2005. - *Balkán Füzetek No. 3*, PTE TTK FI Kelet- Mediterrán és Balkán Tanulmányok Központja, Pécs 98-103 pp.
- FEJÉR G. 2009 - *Rijeka (Fiume) közel 250 éves szerepe Magyarország külkereskedelmében*, Földrajzi Közlemények, 133.2. pp.147-157.
- FEJES L. 2004. - *Krónika - A murakeresztúri Mura híd újjáépítéséről MÁV ismertető VII. évfolyam 2. szám, 8 p.*
- HALKOVICS L. 1997. - *Magyarország a XX. században II. kötet*, Babits kiadó, Szekszárd. 584. p
- KERECSENYI E. 1982.- *Povijest i materijalna kultura pomurskih Hrvata* Tankönyvkiadó, Budapest 119 p.
- KISS GY. - LUKÁCS A. 2010: *Az áruszállítás közútról vasútra történő áttérelésének lehetőségei Magyarországon*, Levegő Munkacsoport, Budapest. pp. 21-26.
- KOVÁCS Z. - PATÓ G. - SZÜCS B. 2007. -*Szállítási útvonalak*. Nemzeti Szakképzési és Felnőttképzési Intézet, Budapest.
- MATOS S., KOVÁCSNÉ KÖVÁGÓ A. 2005- *A Mura összeköt: Murakeresztúr és Kotoriba története képekben*, Zrínyi Miklós Általános Művelődési Központ, Murakeresztúr. 7 p.
- Megyei közgyűlési jegyzőkönyv, 1863. 4151/498. sz. ZÁL
- NAGY I. *Helytörténeti regeszter*, Keresztur. ZÁL

OROS I. 1997. - *Magyarország a XX. században II. kötet*, Babits kiadó, Szekszárd. 556. p

PREZENSZKI J. 2003. - *Logisztika II.* BME Mérnöktovábbképző Intézet, Budapest

ROGLIĆ J. 1953. *Geografski položaj Rijeke*. In Ravlić J. ur. Rijeka Geografija- Etnologija- Ekonomija-Saobraćaj-Povijest-Kultura Zbornik. Matica Hrvatska. Zagreb, pp 9-14.

SENJANOVIĆ P. 1953. *Riječka luka u saobraćajnom sistemu Jugoslavije*. In Ravlić J. ur. Rijeka Geografija- Etnologija- Ekonomija-Saobraćaj-Povijest-Kultura Zbornik. Matica Hrvatska. Zagreb, pp 133-152.

STRAŽIČIĆ N. 1995. *Rijeka – Haupthafen Kroatiens und wichtiger Transithafen für Mitteleuropa*. In: Österreichische Ostheft Zeitschrift für Mittel-, Ost- und Südosteuropaforschung. Jahrgang 37. Heft 2 pp. 354-378.

Zalai Közlöny 1925. április 5. szám

Zalai Közlöny 1929. december 1. szám

Zalai Közlöny, 1927. november 22. szám

Internetes hivatkozás

<http://www.railcargo.hu/hu/vallalatunk/kuldetes-es-cegtortenet.html>

(Letöltés ideje:2014.01.02.)

<http://www.westpa.hu/cgi-bin/westpa/news.cgi?view=ck&tID=89&nID=2616>

(letöltés ideje: 2014. 04.12.)

www.export.hu/export.php

(letöltés ideje: 2014.04. 12.)

Egyéb hivatkozások

2001. ÉVI LXI. TÖRVÉNY *az Európai Közösség és a Magyar Köztársaság közötti közúti áru fuvarozás meghatározott feltételeinek kialakításáról és a kombinált fuvarozás elősegítéséről szóló Megállapodás kihirdetéséről*

GYETVÁN SÁNDOR – Rail Cargo Hungaria Zrt.

Interjú alanyok:

BALLA PÉTER - egykori állomásfőnök

LOVRETICS JÁNOSNÉ - egykori szállítmányozási vezető

FARKAS TIBORNÉ - egykori élő állat rakodó koordinátor

TARRÓSI CSABÁNÉ - egykori fuvardíj számfejtő, vámkezelő

KÖRMENDI ISTVÁN LÁSZLÓ - távközlő műszerész

7. Melléklet

7.1. Fogalommagyarázat

Export/ Import²²

Az export azon termékek és szolgáltatások összessége, amelyet belföldön állítanak elő és külföldiek vásárolnak meg. Ami két ország közötti kereskedelemben az egyik ország számára export, az a másik szemszögéből importnak számít.

Külkereskedelmi egyenleg²³

Egy gazdaság exportja és importja alkotja a külkereskedelmi mérleget, ami a fizetési mérleg legfontosabb része. A külkereskedelmi egyenleg az export és import különbségével, vagyis az úgynevezett nettó exporttal azonos.

Tranzit forgalom²⁴

A Közösség tagállama (i) vagy Magyarország területén áthaladó közúti fuvarozás, tekintet nélkül arra, hogy az rakott vagy üres közúti járművel történik-e a szóban forgó területeken történő felrakodás, illetve lerakodás végzése nélkül.

Kombinált áru fuvarozás^{25, 26}

A különböző megoldások együttes előnyeinek kihasználását célozzák meg a kombinált fuvarozási megoldások. Kombinált szállítás során két vagy több szállítási mód összekapcsolása történik meg, amelyet más szóval multi modális szállításnak is nevezünk. A kombinált szállítási rendszerek két főcsoportra oszthatók: a konténeres szállítási rendszerekre és a huckepack szállítási rendszerekre. A konténeres szállítás esetében konténerforgalom bonyolódik le, míg a huckepack szállítási rendszer a szállítójárművek más közlekedési alágazat járművein való továbbítását jelenti.

Előretolt elegy

Az „előretolt elegy” a vasúti szakzsargonban a célállomásra szánt részszerelvények megnevezése, amelyeket a későbbiekben a rendező állomáson állítanak össze (ez lehet logisztikai megfontolások alapján, illetve hely hiány miatt is) és továbbítanak a cél állomásra.

²² <http://www.export.hu/export.php>

²³ <http://www.export.hu/export.php>

²⁴ 2001. évi LXI. törvény

²⁵ PREZENSZKI J. 2003. *Logisztika II.* BME Mérnöktovábbképző Intézet, Budapest

²⁶ DR. KOVÁCS Z.- PATÓ GÁBORNÉ SZÜCS B.: 2007. *Szállítási útvonalak.* Nemzeti Szakképzési és Felnőttképzési Intézet, Budapest