



Szenyéri Zoltán

Dombóvár környéki települések német nemzetiségű lakosságának létszámváltozása 1941-2011 között

(Change in number of German nationality inhabitants in settlements around Dombóvár)

ABSZTRAKT

A tanulmány eredeti változatának célja a Dombóvár környéki natúrpark kialakításának megalapozása volt. 14 olyan helység németiségének 1941-től napjainkig terjedő lélekszámát tekinti át, akik ebben a programban érintettek. A németiség megmaradását a térségben elősegítette, hogy tömszerűen helyezkedett el tolnai németiség. A németek elleni megtorlás első hulláma ezreik Szovjetunióba hurcolása volt 1944-1945 fordulóján. Az adatokból látszó biztos veszteség a térségben 5,9%-ot jelentett. A vizsgált települések közül Hógyész, Kalaznó, Kiscejke, Lengyel és Závod érintett volt a németiséget érintő következő kedvezőtlen fordulat, a székelység befogadásában. Az 1945. május 14-én megtartott pártközi értekezleten döntöttek a minél szélesebb körű kiszállításról. Természetesen az 1945 augusztusában megtartott potsdami konferencia németeket érintő határozatai is kellettek ahhoz, hogy a tragédia kiteljesedjen. Az elfogadott jogszabályok alapján a kitelepítések 1946-ban indult végrehajtása az amerikaiak visszalépése miatt elakadt. A felújítást főleg a csehszlovák-magyar lakosságcsere-egyezmény végrehajtása idézte elő. A kitelepítettek létszámát nehéz megállapítani, hiszen nem mindenhol maradtak fenn egyértelmű dokumentumok. A Dombóvár környéki falvak veszteségi rátája sajnos majdnem elérte a tolnai átlagot. Az 1949-1980 közötti népszámlálásokon mindig jóval kevesebben vallották magukat német nemzetiségűnek, mint amennyit a kutatók és hivatalos kormányzat sejtett. 1990-re a régi félelmeknek meg kellett szünni a németiség körében. Ennek ellenére a hivatalos felmérés eredményei nem mutattak lényeges növekedést. 2001-2011 között látványosan növekedett viszont a bevallások száma, amelyet a kutatók sokféleképp értelmeznek. A bevallási hajlandóság összességében jelentősen nőtt Dombóvár környékén is.

ABSTRACT

The original variant of study was to found creation of natural park around Dombóvár. It covers the topic of number of German inhabitants involved in this programme and its changes in 14 settlements from 1941 to present days. The Germans remaining and survival in this area was helped by the fact that they were situated in a block in Tolna county. The first wave of retaliation against the Germans was that thousands of them were dragged to the Soviet Union on the turn of 1944-45. Definite loss based on the data meant 5.9% in the area. Among the examined German inhabited settlements Hőgyész, Kalaznó, Kiszvejke, Lengyel and Závod were effected by a disadvantageous turn of events namely that they had to take the Szekelys in. On 14th May 1945 there was a party decision made about transporting more Germans. Of course decisions made about Germans at Potsdam conference were needed to achieve its tragic purpose. Based on accepted laws fulfillment of deporting Germans starting in 1946 halted due to the Americans backing out. Renewal was mainly caused by putting into practice Czechoslovakian and Hungarian inhabitant-exchange. It is difficult to ascertain the number of deported as not each document found in places is clear. Unfortunately Tolna county average was reached by villages surrounding Dombóvár in terms of loss rate. In censuses between 1949-1980 much fewer people declared Germans than it was guessed by researchers and official governments. By 1990 old fears must have ceased among the Germans. In spite of this fact results of official surveys did not show essential growth. In 2001-2011 declarations showed significant growth, which has been interpreted in different ways by researchers. Inclination to declare has also grown quite significantly around Dombóvár.

Kulcsszavak: Dombóvár környéke, német nemzetiség, népességmozgások, népszámlálások

Keywords: surroundings of Dombóvár, german nationality, moving of population, national census

BEVEZETÉS

A tanulmány eredeti változata a Dombóvári Önkormányzat felkérése alapján készült. A cél egy több település együttműködésében létrehozandó ún. natúrpark kialakításának tanulmányi megalapozása volt. A létrehozandó Kapos-Hegyháti Natúrpark döntő fontosságú célkitűzései közé tartozik az adott táj természeti és kulturális értékeinek feltárása és védelme.

A pályázati cél érdekében 14 település összefogására és együttműködésére lesz szükség. A tanulmány azon 14 helység németiségének 1941-től napjainkig terjedő sorsát tekinti át, akik ebben a programban érintettek. Ezek a települések: Csibrák, Dombóvár, Döbrököz, Dúzs, Hőgyész, Kalaznó, Kiszvejke, Kurd, Lengyel, Mágocs, Mekényes, Mucsi, Nagyhajmás és Závod. Ennek megfelelően egy mesterségesen kialakítandó térségről van szó, amelynek helységei sem közigazgatás, sem a természeti tényezők, sem a németiség szerepe alapján eredetileg sohasem tartoztak együvé.

A tanulmány első, az 1700-tól 1941-ig tartó folyamatokat átölelő része máshol került publikálásra. A Dombóvár környéki települések sorsa 1941 előtt együtt változott környezetükkel. A történelmi, gazdasági fordulatok ugyanúgy érintették őket, mint megyéik szinte összes német lakosságú települését. A XVIII. század volt a gyarapodó időszak, amikor a betelepülések révén német többséggel alakultak újjá a falvak, s a német etnikai tömb a XIX. század közepére stabilizálódott. Ennek a közepén, peremén helyezkedtek el a vizsgált települések is. Dombóvár és Döbrököz a korszak végéig szinte homogén

magyar településeknek számítottak, a többi településen viszont mindenhol stabilan a többséget alkotta a németiség. A XIX. század második felétől 1941-ig a mindenkori hivatalos politika igyekezett a magyarság befolyását növelni, gyakran törvénykezési vagy egyéb adminisztratív eszközökkel is. Olyan mértékű és arányú volt azonban a zárt német közösségek megtartó ereje a falvakon belül, hogy egészen a kitelepítések koráig a németiség tekintetében nagy visszaesés nem következett be.

Jelen tanulmány a németeket érintő kollektív megtorlás időszakától napjainkig tekinti át a vonatkozó térség német lakosságának létszámváltozásait. Rövid exponálással kezdődik, amely a kiindulási időpont létszámait tisztázza az 1941-es népszámlálás hivatalos adatai alapján. Az 1941-1949 közötti időszak változásaiban nagy szerepet játszik a bel- és külpolitikai háttér, az akkori folyamatok rövid keresztmetszetét is bemutatjuk, szakirodalmi anyagra támaszkodva. Kiemelten használtuk MARCHUT R. (2014) monográfiáját.

A málenkij robot és a kitelepítések okozta létszámváltozások meghatározásánál támaszkodtunk a Tolna Megyei Levéltárban fellelhető kutatási anyag térségre vonatkozó vizsgálatára és rendszerezésére, ill. a Ph.D. disszertáció idején elvégzett saját empirikus adatgyűjtés eredményeire. Az 1949-2011 közötti népszámlálások eredményeinél a következtetések levonásában iránymutatót adtak TÓTH Á. – VÉKÁS J. (2008a, 2008b, 2013), KAPITÁNY B. (2015), TÁTRAI P. (2014) tanulmányai.

AZ 1941-ES NÉPSZÁMLÁS EREDMÉNYEI,

AZ AZOKRA HATÓ VEZETŐ FŐBB POLITIKAI ÉS DEMOGRÁFIAI KÖRÜLMÉNYEK

1941-ben került sor arra a történelmi népszámlálásra, amelynek talán a legdöntőbb szerepe lett a kitelepítések megvalósításánál. A kérdőív az anyanyelv mellett egy új lehetőséget, a nemzetiség önálló megvallását is lehetővé tette, s erőteljesen hangsúlyozták, hogy nem kell a kettőnek feltétlenül egybeesni. A TELEKI-kormányzat így akarta a náci orientált Volksbund-mozgalom erejét háttérbe szorítani, hiszen a propaganda szintjén hangsúlyozták, hogy a német anyanyelv választása mellett lehetősége van mindenkinek arra, hogy magyar nemzetiségűnek vallja magát. Akik német nemzetiségűnek vallották magukat, azokat sem kell hazaárulóként definiálni. Ők még nem gondolhatták, hogy egy jogszabály erejénél fogva emiatt kell szülőföldjüket néhány év múlva elhagyniuk.

1. táblázat Baranya, Tolna megyék és Dombóvár környéki települések lakosságának nemzetiségi összetétele 1920-1941 között (fő) Forrás: SZENYÉRI Z. 2004., Népszámlálások digitális adatairól

Table 1. National composition of population in Baranya and Tolna counties and settlements around Dombóvár between 1920-1941 (person) Source: SZENYÉRI Z. 2004., Digital data of censuses

	Nemzetiségek	1920	1930	1941
Baranya	Összlakosság	288.680	308.437	332.859
	Magyarok	170.729	205.829	224.249
	Németek	92.194	88.522	95.319
	Szlávok	16.440	11.044	10.829
Tolna	Összlakosság	263.114	269.195	273.153
	Magyarok	185.974	201.663	199.254
	Németek	75.243	66.646	71.926
	Szlávok	899	272	215
Dombóvár környéki települések	Összlakosság	36.515	38.109	37.077
	Magyarok	21.624	24.042	22.567
	Németek	14.880	13.974	14.840
	Szlávok	65	48	35

A makroszintű (országos) és a megyei adatok is azt bizonyítják, hogy a direkt és indirekt magyar kormányzati eljárások a korszakban gyakorolhattak bizonyos hatást. 1920-ban a németiség országos létszáma ugyanis még elérte az 550.062 főt, tíz évvel később azonban már csak 477.153 főt mutatott ki a hivatalos összeírás. Ez összességében 13,3 %-os visszaesést takar. Baranyában a visszaesés nem ilyen látványos, csak néhány ezer fő, de arányban kifejezve ez is 7,6 %-os fogyást jelez. Tolnában jelentékenyebb volt a visszaesés, majdnem 10.000 főt veszített a német közösség.

Itt a 11,5 %-os arányvesztés megközelíti az országos tendenciát. Dombóvár környékén a németek csökkenése nem érte el az intervallumban az ezer főt, a veszteség csak 6,1 %-os. A magyarság előre törésében igen nagy szerepe volt – ahogy az előző korszakban is – annak, hogy a két meghatározó központ, Dombóvár és Döbrököz növelte lakosságának számát. Különösen Dombóváron volt a magyarok számának emelkedése jelentős (*Népszámlálások digitális adattára, 1. táblázat*).

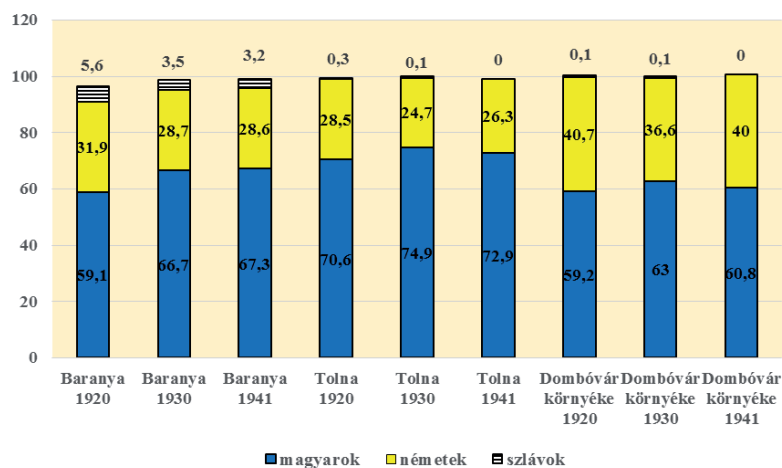
1941-re a többféle szintű adatsorok egyöntetűen azt igazolják vissza, hogy a németiség újra növelni tudta, vagy legalábbis megőrizte jelentőségét. Országosan az anyanyelvi adatok alapján 475.491 német lakos élt Magyarországon, ez a korábbi népszámláláshoz képest elhanyagolható csökkenést jelent.

Ugyanakkor Baranyában a 95 ezer főt meghaladó létszámuk azt jelenti, hogy nem csupán az 1930. évi, hanem a kiindulási 1920-as lélekszámukat is sikerült meghaladniuk. Tolnában nem sikerült a korábbi veszteséget ilyen arányban ledolgozni, de jelentősen emelkedett a létszámuk. Hasonló trendet figyelhetünk meg Dombóvár környékén is, ahol a németek 1941. évi anyanyelvi bevallásai megközelítették a 20 évvel korábbi számot (*Népszámlálások digitális adattára, 1. táblázat*).

1. ábra Baranya, Tolna és Dombóvár környéki települések nemzetiségi összetételének változásai 1920-1941 között (%)
 Forrás: SZENYÉRI Z. (2004), *Népszámlálások digitális adattára*

Figure 1. Changes in composition of population in Baranya and Tolna counties and settlements around Dombóvár between 1920-1941 (%)

Source: SZENYÉRI Z. 2004., *Digital data of censuses*



A korszak népszámlálásai alapján készített ábrák a százalékos arányokat mutatja, s még inkább árnyalja a korábbi következtetéseket. Baranyában a magyarok arányszáma folyamatosan emelkedett, bár az utolsó tíz évben a növekedés nem volt már jelentős, s a németiség ekkoriban meg tudta őrizni a befolyását. A „megőrizte” kifejezés azonban csak 1930-hoz képest igaz, arról már szó sincs, hogy az 1910-es 32,8 %-kal vetekedjen. Tolnában magasabb szintről indult a magyarság részesedése, ehhez képest is nagy volt azonban a növekedés.

Itt is 1930-1941 között figyelhető meg a német anyanyelvű lakosság stabilizálódása, a magyarok kicsi arányvesztése. Dombóvár környékén a változások a megyei adatokhoz képest jóval kisebb lép-tékűek. A magyarok növekedése összességében jóval csekélyebb volt, a németiség százalékos aránya 1941-ben lényegében megegyezett az 1910. évi adattal, tehát semmiféle lényeges jelentőségvesztésről nem beszélhetünk (1. ábra).

Szláv lakosság lényegesebb arányban már csak Baranyában maradt, de megállíthatatlan volt a fogyásuk. Esetükben nem csupán arról van szó, hogy kisebb közösségeiket erősebben erodálta az asszimiláció, hanem történt egy másik, fontos politikai, demográfiai esemény velük kapcsolatosan. A magyar és a tőlünk délre található délszláv állam kötött egy olyan megállapodást, amely lehetővé tette, sőt ösztönözte a szerbek (esetleg a horvátok) Magyarországról hozzájuk történő áttelepülését (1. ábra).

A korszakban „optálásoknak” elnevezett kivándorlás csökkentette ilyen jelentős mértékben az ő arányukat. Tolnában a korszakra lényegében elvesztették minden jelentőségüket, s ugyanez igaz Dombóvár környékére, ahol igazán nem tudunk olyan települést megnevezni, ahol jelentős lett volna a lélekszámuk (1. ábra, SZENYÉRI Z. 2004).

2. táblázat A németek arányának változásai Dombóvár környéki településeken 1920-1941 között
Forrás: Népszámlálások digitális adattára

Table 2. Changes of proportion in German nationality in settlements around Dombóvár between 1920-1941
Source: Digital data of censuses

Település neve	1920	1930	1941
Csibrák	89,7	87,9	92,4
Dombóvár	3,3	2,4	2,2
Döbrököz	0,8	0,2	0,8
Dúzs	91,8	86,6	91,1
Hőgyész	52,5	38,4	64,3
Kalaznó	94,4	93,9	95,0
Kisvejke	85,1	60,7	67,7
Kurd	62,3	60,0	59,7
Lengyel	77,3	73,2	78,8
Mágocs	77,9	71,7	76,6
Mekényes	92,5	96,2	96,6
Mucsi	97,2	97,2	97,6
Nagyhajmás	75,5	80,0	80,4
Závod	95,4	95,2	95,2

A településenkénti változások irányai hasonlatosak a nagyobb területi egységek változásaihoz. Leginkább ez az állításunk olyan tekintetben igaz, hogy a korszakbeli köztes felmérés, az 1930. évi volt a legtöbb esetben a „mélypont”, majd ezt követte az utolsó adatfelvételnél a jelentős, sokszor látványos emelkedés. A 14 helységről 9 esetben is az 1941. évi adat a legmagasabb a német anyanyelvű lakoságnál.

A legextrémebb növekedés Hőgyésznél tapasztalható, de látványos volt Mágocs, Dúzs, Csibrák, Kisvejke 1930-1941 közötti gyarapodása is. Az országos, megyei és a helyi trendek alapján tehát

leszögezhetjük, hogy inkább a németbarát propaganda győzedelmeskedett az 1930-as években, hiszen a létszámarány ilyen jelentős növekedése önmagában demográfiai vagy társadalmi okokkal nem lenne magyarázható (2. táblázat).

A településföldrajzi tényezők ezen időszak alatt sem módosultak jelentős mértékben. Kimagasló szerep jutott a németiség egy településen belüli arányának. A 90 % feletti arányokat tekinthetjük mérőföldkönek, Dúzs, Kalaznó, Mekényes, Mucsi, Závod megőrizte németiségének kimagasló arányát, s hasonló arányra tett szert az eredendően magas értékről induló Csibrák is. A legtöbb magas aránnyal rendelkező faluban sok esetben századra azonos adatok tapasztalhatók évtizedeken keresztül, azaz ilyen magas arány esetén még a különböző jellegű és irányú politikai beavatkozási törekvések sem képesek érdemben módosítani a nemzetiségi lakosság azonosságvállalását (2. táblázat).

Külön kell kezelni a kimagaslóan magyar többségű Dombóvárt és Döbrököt. Utóbbi helyen nagyon alacsony szinten, esetlegesen létezett német kisebbség. Dombóváron a vallási adatok alapján – evangélikusok növekedése – következtethetünk arra, hogy a németiség kismértékű növekedése bevándorlással magyarázható.

Ettől függetlenül környezete kiemelkedően növekvő, iparosodó központjában a németiség jelenlétét nem tarthatjuk igazán számottevőnek. Hőgyész adatai meglehetősen pulzáltak, nagy visszaesés után olyan növekedés történt, amely jóval felülmúlta az első világháború előtti arányokat is. A település nagysága, térségi szintű kiskereskedelmi szerepe biztosan jobban ösztönözhetette az egyes politikai mozgalmak, szervezetek létezését is, itt lehetett tehát a propagandának a legnagyobb szerepe az utolsó kiemelkedő növekedésben. Kisvejké alacsonyabb értékről indult 1910-ben, ehhez képest egy óriási mértékű növekedés következett be, amelyet nem sikerült a korszakban megőrizni. A 90 %-nál kisebb németiségű települések is meg tudták őrizni azt az arányszámot, amelyről indultak, ill. nagy ingadozások az ő esetükben sem voltak. Erre példa Kurd, Lengyel, Mágocs és Nagyhajmás. Mágocs és Mucsi mellett Hőgyész is 1941-re a 2000 főnél nagyobb németiséget tömörítő települések közé lépett elő. (Összességében csak Kurd esetében tapasztalható egy minimális mértékű visszalépés 1920-1941 relációjában) (2. táblázat, 5. ábra).

A németiség megmaradását az is elősegítette, hogy a tömbszerűen elhelyezkedő tolnai németiség, s ehhez kapcsolódó észak-baranyai településterület vonatkozásában alig történtek jelentős változások 1910-1941 között. Kisvejké, Kurd ingadozásában az is szerepet játszhatott, hogy változatlanul a Nagyszékely-Váralja-Bátaszék háromszög által alkotott tömbterület szegélyén helyezkedtek el. Dombóvár környékén is azokon a településeken pulzált a németiség aránya, amelyek a várostól délre, délnyugatra helyezkedtek el (Csikóstöttös, Kaposszekcső, Jágónak). A megye középső, keleti részén is összességében kompaktabbá vált a német tömb, még ha a nagyobb települések esetében – Tolna, Bátaszék, Bonyhád – csökkent is a nemzetiségi lakosság részesedése (4. ábra).

A tömbszerűség fokának megállapítására több kísérlet is történt a témakörrel foglalkozó kutatók részéről (FISCHER, H. 1994, 1997, FARKAS GY. 1997, 2000, BOTTLIK ZS. 1998, 2001). BOTTLIK ZS. a szomszédsági mutató (index) fogalmát ajánlja, amely „az adott település és szomszédai német lakosságárányainak átlaga”.

Az általunk alkalmazott képlet talán azért pontosabb és másabb, mert csak az adott helység környezetét vesszük figyelembe, s nem átlagok átlagát számoljuk. Az etnikai környezeti index a mi

meghatározásunkban „az egy településsel határos többi település teljes német anyanyelvű lakosságának száma osztva a teljes lakossággal” (SZENYÉRI Z. 2008).

Az etnikai indexek értékei is alátámasztják, hogy a tömbterületen belül nem történtek nagy változások 1880-1941 között. A hatvan esztendő vizonyításnak tekintve 9 településen gyakorlatilag semmilyen ingadozás nem figyelhető meg, hiszen a változások ± 3 érték alatt maradtak. Závod és Lengyel adata kis mértékben erősödött (+6, ill. +5), szembeötlőbb ingadozás történt Kalaznón (-9). Ezek a kicsit nagyobb változások sem lehetnek igazán perdöntők abban az esetben, ha e településeken belül olyan stabilan magas arányt képvisel egy nemzetiség, mint a németiség tette a vizsgált korszakban. Hőgyész (+20) és Dúzs (-23) mutatott érdemi értékváltozást. Hőgyész esetében a körülötte lévő tömb záródása is okozhatta a korábban említett társadalmi folyamatok mellett, hogy a németiség a településen belül is erősítette a befolyását. Dúzs esetében a látszólag látványos gyengülés – a tömb szélén helyezkedik el – sem csökkentette érdemben a németek arányát, sőt megmaradt a nagyon magas, 90 % feletti arány (2. és 3. ábra).

A vallási adatok nem mutatnak jelentős változásokat az előző korszakhoz képest. Átmeneti visszaesés után a katolikus vallás visszaszerezte korábbi helyzetét. Nem tűnik látványosnak, de láthatóan nőtt a reformátusok száma. Mindez azonban egyedül dombóvári közösségük erőteljes megnagyobbodásának köszönhető. (Közöttük lehettek német anyanyelvűek is.) Az evangélikusok aránya összességében csökkent, mindez a számuk csökkenésével is együtt járt, hiszen 1920-ban még 3510 fő tartozott ide, húsz év múlva csak 2866 fő.

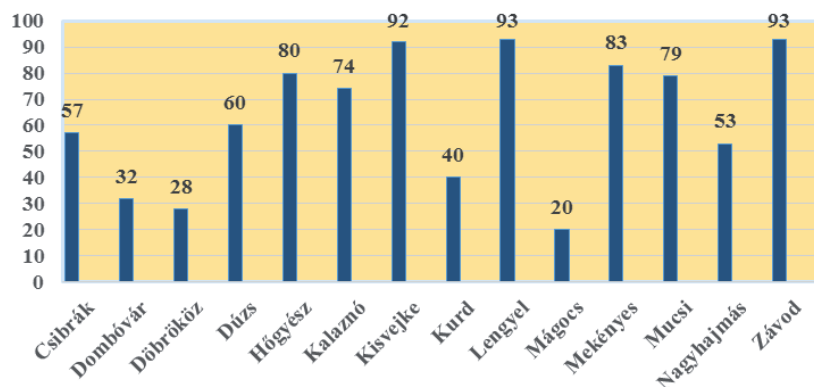
Még mindig a három korábbi jelentős falusi közösség volt a meghatározó az utóbbi felekezetben belül, de arányuk csökkent 1941-re, hiszen akkor már csak az ide tartozó hívők 78 %-a volt mekényesi, nagyhajmási vagy kalaznói. 1941-re jelentősen megnőtt a dombóvári evangélikus közösség száma is, közöttük lehettek betelepült németek is, ahogy ezt számbeli növekedésük a korszakban indokolta is. Nagyon érdekes, hogy 1920-ban – s csak ebben az évben a három hivatalos összeírás közül – jelentős evangélikus közösség volt Kisvejkén is. Talán ez is magyarázhatja, hogy német anyanyelvűek aránya miért 1920-ban volt kimagaslóan a legnagyobb. Azt, hogy történt-e ide 1910-1920 között jelentős német betelepülés, s mi lett a sorsuk a következő évtizedekben, csak mélyebb helytörténeti kutatás tárhatja fel (3. táblázat).

2. ábra Dombóvár környéki települések etnikai indexei 1941-ben

Forrás: Népszámlálások digitális adattára

Figure 2. Ethnic indices of settlements around Dombóvár in 1941

Source: Digital data of censuses

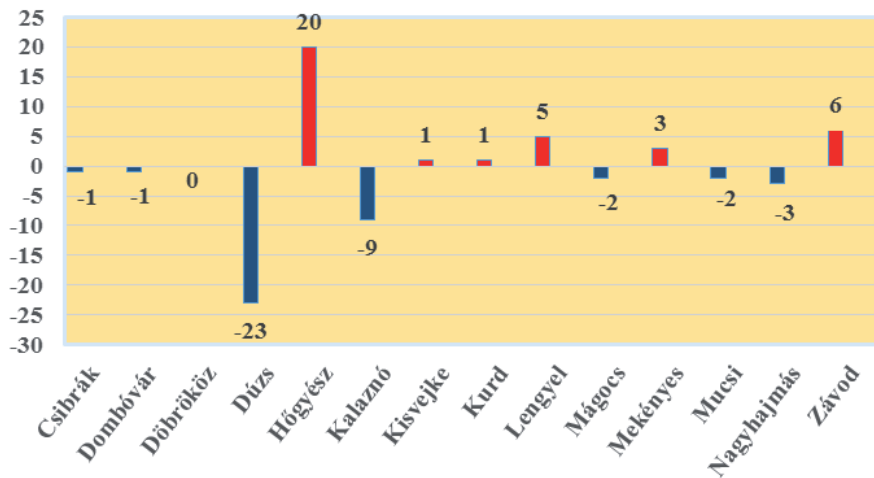


3. ábra Dombóvár környéki települések etnikai index-változásai 1880-1941 között

Forrás: Népszámlálások digitális adattára

Figure 3. Changes in ethnic indices of settlements around Dombóvár between 1880-1941

Source: Digital data of censuses



3. táblázat Dombóvár környéki települések vallási szerkezetének alakulása 1920-1941 között (%)

Forrás: Népszámlálások digitális adattára

Table 3. Transformation of religious structure in settlements around Dombóvár between 1920-1941 (%)

Source: Digital data of censuses

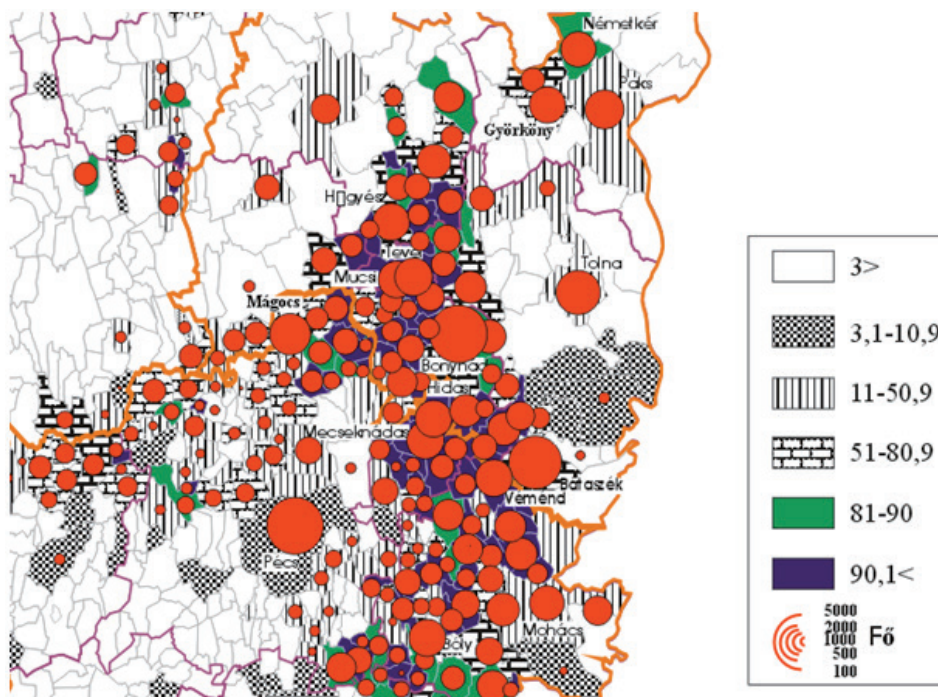
Vallások	1920	1930	1941
r. katolikus	85	78	87
református	1,4	1,8	2
evangélikus	9,6	7,9	7,7

4. ábra A német anyanyelvű lakosság százalékos aránya és lélekszáma Dél-Dunántúlon 1941-ben

Forrás: SZENYÉRI Z. (2004)

Figure 4. Number of population and its proportion of German speaking nationality in % in the South Transdanubian area in 1941

Source: SZENYÉRI Z. (2004)

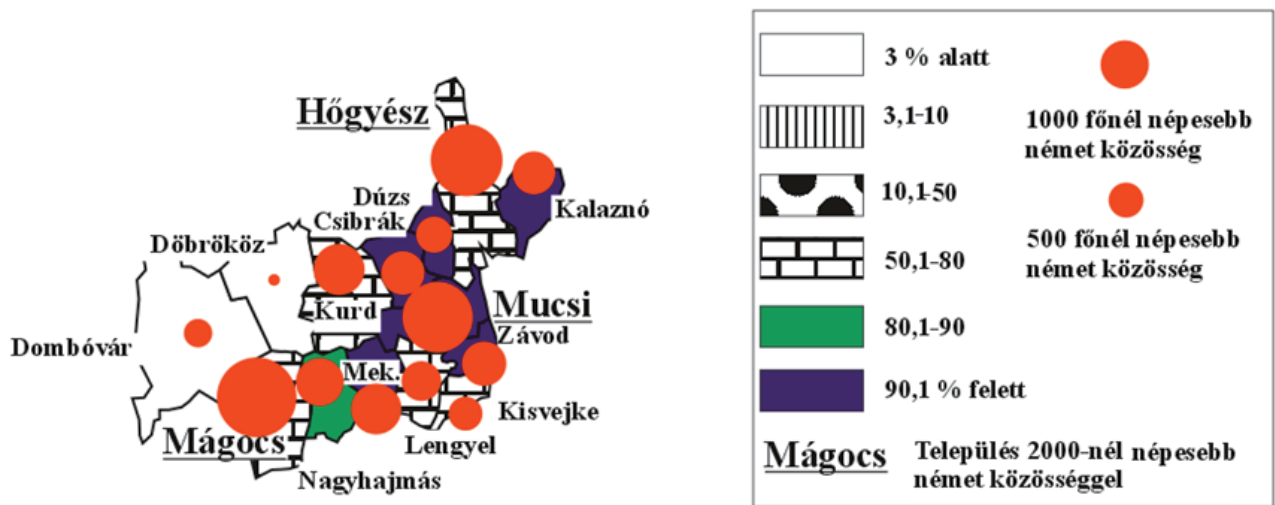


5. ábra A német anyanyelvű lakosság száma és aránya Dombóvár környéki településeken 1941-ben

Forrás: Népszámlálások digitális adattára

Figure 5. Number and proportion of German speaking population in settlements around Dombóvár in 1941

Source: Digital data of censuses



A NÉMETEKET ÉRT KOLLEKTÍV MEGTORLÁS IDŐSZAKA DOMBÓVÁR KÖRNYÉKI TELEPÜLÉSEKEN 1944-1948 KÖZÖTT

A későbbi megtorlások fontos előzményeként a hazánkat elfoglaló szovjet csapatok elől jelentős menekülthullám indult nyugatra 1944 őszén. Erről a migrációról nem sok pontos adat áll a rendelkezésünkre, mert bár a szovjetek utólag kértek jelentéseket, azokból nem sok készült el (FÜZES M. 1990a). FÜZES M. adatai alapján Baranyából 2035, Tolnából pedig 4224 német nemzetiségű lakos távozhatott.

Ha ezeket az adatokat interpoláljuk a megyék teljes németiségére vonatkozó, ill. az országos adatokkal, akkor arra a következtetésre juthatunk, hogy az azonos arányokat tartva akár 25-30.000 fő is lehetett a németek vesztesége.

Más kutatók ennél is magasabb, akár 60 ezres menekülthullámmal számolnak. Azzal érvelnek, hogy így könnyen meg lehet magyarázni, hogy a németországi források miért tartalmaznak több kitelepített németet, mint a hazaiak (KOROM M. 1996). A vizsgált települések közül Kurdon van információnk 100-as nagyságrendű elmenekült lakosról (SZENYÉRI Z. 2004).

A németek elleni megtorlás első hulláma ezreik Szovjetunióba hurcolása volt 1944-1945 fordulóján. A Vörös Hadsereg törvényen kívül cselekedett, afféle „jóvátételként” értelmezték, hogy óriási munkahelyhiánnyal küzdő országukba kényszermunkásként munkaerőt szállítanak ki. Az elszenvedett óriási anyagi és emberveszteségek miatt a Szovjetuniót sokan nem is tartják a világháború igazi győztesének. Veszteségeik okán a szövetségeseik is indokoltnak és méltányosnak tartották a jóvátételt. A német munkaerő felhasználását azonban semmilyen nemzetközi konferencia vagy szerződés nem részletezte. A málenkij robot abszolút előkészítetten történt, MAJSZKIJ helyettes külügyi népbiztos, a német munkaerő felhasználásának fő tervezője 10 év munkával és szakképzett munkaerővel számolt (MÁRKUS B. 2014).

A szovjetek által küldött hivatalos magyarázat a legtöbbször az volt, hogy a Délvidékre kell menniük kukoricát törni. A magyar hatóságoknak, a helybeli előljáróknak nem sok választásuk volt,

össze kellett állítani az előre kijelölt nagyságrendű transzportot. Terhes nőkre, kisgyermekesekre, sebesültekre elvileg tekintettel kellett volna lenni, azonban a gyakorlatban ez nem mindig érvényesült. Sajnos a magyar közigazgatási szervek a legtöbbször akkor sem értesítették a szerencsétleneket az „utazás” valódi céljáról, ha arról volt is tudomásuk. Kevesen mertek igazi ellenállást kifejteni, közülük tartozott BOROS ISTVÁN baranyai főispán határozott fellépése 1945. január végén, hiszen rendeletében előírta, hogy senkit nem lehet egyelőre közmunkára előállítani (SZENYÉRI Z. 2004., FÜZES M. szerk. 1990b).

DK-Dunántúlon Bonyhád, Szekszárd és Pécs voltak a gyűjtőközpontok. Sokakat a nagy hidegben lábón hajtottak el településéről ezekbe a kijelölt helyekre. Az elszállásolási körülmények rendkívül embertelenek voltak, Pécssett pl. lóistállóknak helyezték el az emberek többségét. A gyűjtőhelyekről Bajára szállították a leendő munkaerőt, aki addig nem tudott elszökni, később már hiába próbálkozott, hiszen az őrizetet ott szorosabbra vették a szovjetek. A hidat a világháborúban természetesen felrobbantották, de mindenkit a folyó túlsó partjára juttattak, majd a szerelvények Románia érintésével egyenesen a Szovjetunióba indultak (SZENYÉRI Z. 2004).

Mérhetetlen szenvedés, rengeteg és embertelen munka, éhezés, betegségek vártak azokra a magyar állampolgárokra, akiket ukrainai bányákban, kaukázusi olajmezőkön vagy épp uráli iparvidékeken dolgoztattak. Az elszállítottak nagy részét a Donyec-medence bányáiban dolgoztatták. Sztalino, Vorosilovgrád, Dnyepropetrovszk, Szverdlovszk és környéke voltak azok a térségek, ahol az internáltak nagy számban tartózkodtak. (POLJAN, PAVEL 2004, id: MÁRKUS B. 2014., p. 70.)

Természetesen az elhurcolás nem csupán a németseget érintette, de térségünkben főleg rajtuk kívánt a megszálló hatalom bosszút állni, s elsősorban őket szállították ki. Sokan nem tértek vissza, ill. jelentős részük csak azért menekült meg, mert súlyos betegsége miatt munkaképtelenné vált, s hazatoloncolták. A civilek egy részét nem internáltként, hanem hadifogolyként vitték el, ők hadifogoly-táborokba kerültek, s társaiknál ráadásul hosszabb időt kellett eltölteniük (BOGNÁR Z. 2009, id. MARCHUT R. 2014).

Szenvedéseiket az 1980-as évek végéig az egykori „megrendelővel” meglévő különleges kapcsolataink miatt a tudomány is kénytelen volt elhallgatni, akkor jelentek meg az első hivatalos becslések, tények az elhurcoltak létszámairól. ZIELBAUER GY. külügyminisztériumi forrásokra hivatkozva 39.044 főt említett, a Honvédelmi Minisztériumban 1946-1949 között 26.232 férfi és 7.090 nő haza érkezéséről találtak adatokat (FÜZES M. 1990b). A később keletkezett összegző művek már 65.000 főben állapították meg az elhurcoltak létszámait (ZIELBAUER GY. 1990a, 1990b, 1994, KOROM M. 1996).

A témakörrel részletesen, a kutatások szintjén is foglalkozó FÜZES M. Baranyában 4854, Tolnában 4134 fő kiszállításáról írt. Tolnai adatai külügyminisztériumi, baranyai adatai hivatalos összeírásokon alapulnak. Adataiból kiindulva mindkét megyében legalább 5-6 %-os veszteségei voltak a németsegeknek (FÜZES M. 1990a, 1990b, 1993).

SZENYÉRI Z. az 1990-es évek végén kérdőívezéssel, helyben készített interjúkkal, helytörténeti irodalommal alátámasztott kutatásai Tolna tekintetében hasonló, 4,9 %-os veszteséget, Baranya esetében alacsonyabb arányszámot, 2,8 %-ot mutattak ki. Érvelése alapján az alacsonyabb veszteségek magyarázhatók azzal, hogy számos alkalommal a németek el tudtak szökni. A megye aprófalvas településstruktúrája, a közlekedési infrastruktúra akkori lepusztult állapota is nehezítette a kényszer-

migráció végrehajtását. Adatai alapján a megyén belül viszont épp a Baranyai-Hegyhát területén voltak a legnagyobb, lényegében a tolnai adatokkal egyenértékű veszteségek (SZENYÉRI Z. 2004, 2008).

Dombóvár térségére vonatkozóan az adatokat a helytörténeti kiadványok (VÁRNAGY A. 1998, JUSTUS, J. 2012, JUSTUS, J. – DOMKA, R. 2014, TEUFEL, F. 1993, FARKAS S. 2016, MAYER, A. 1990) és a levéltári anyag (Tolna megye főispánjának iratai, általános iratok, 189/ 1945, TML IV/401b., a továbbiakban TML/401b) szolgáltatta.

A helytörténeti könyvek igen tényszerűek, több ízben nevenként közlik az elhurcoltak listáját. Megrendítő, hogy több falu esetében az asszonyok vannak többségben, Nagyhajmás esetében pedig csak nők kiszállítását közölték.

A főispáni iratokban a létszámadatok a vizsgált településekre vonatkozóan azért maradhettek fenn, mert a megye vezetőjének 1945. március 11-én kelt levele azonnali betérjesztést kért a Dombóvári, Gyönki és Tamási járás főszolgabíróitól a kiszállítottak létszámára vonatkozóan. A központi járás vezetőjének kicsit korábban, március 7-én született leveléből derül ki az összeírás célja, az a terv, hogy államközi egyezmény keretében hivatalosan haza kell hozni őket.

A baranyai főispán mellett tehát Tolna megye előjárói is elkötelezettek voltak a „málenkij robotba” elhurcoltak iránt, talán túlzottan naiv lelkesedéssel hittek abban, hogy a magyar állampolgárokat törvényes és szabályozott keretek között is vissza lehet szerezni (TML/401b).

Más térségekkel foglalkozó kutatók nem ilyen szerencsések. A Pest megyei elhurcoltakra vonatkozó adatok igen szegényesek, még napjainkban is olyan erős a hallgatás ráadásul, hogy több település esetében hihetőbb volt, hogy nem történt elszállítás. Budaörsrel kapcsolatosan egy egyedi vezetőjegyzői jelentés, Nagykovácsiról pedig egy plébánosi feljegyzés maradt csak fenn (MARCHUT R. 2014).

A falvak vezetői igen nagy gondossággal jártak el a jelentések elkészítésénél. Mindenképp megjelenik a kategorizálás szándéka, hogy a hazafias érzelmű németeket megkülönböztessék a Volksbund tagjaitól. A szabatosan megfogalmazott osztályozás mögött egyértelműen fellelhető az a törekvés is, hogy az elhurcoltakat mentsék, visszahozassák. Dombóvár környékén, Gyulajon született dokumentum „német nevű, de magyar ajkú lakosokat” említ az elszállítottak között.

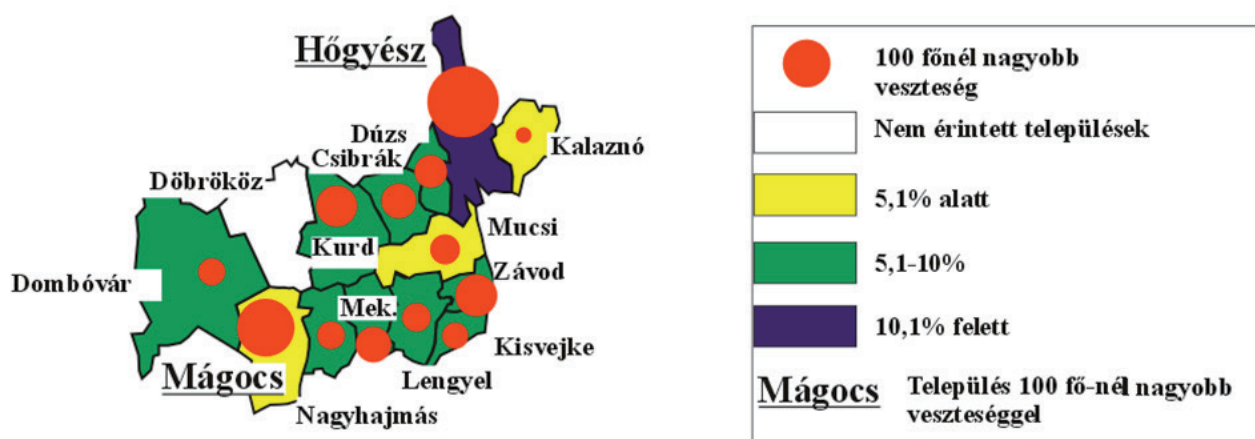
Kocsolán „német érzelműeknek, volksbundistáknak” tartották őket, Nagykönyiban „magyar anyanyelvűnek és nemzetiségűnek” jellemezték őket, de olyanoknak, akik valamennyien „elmagyarosodtak”. Utóbbi mondatban nyilvánvaló az ellentmondás, de egyúttal a szándék is tetten érhető (TML 401/b).

Kisvejkén az elszállítottak közül 28 főből csak 2 fő nem volt a Volksbund tagja, Dúzsón a 45 főből a helyi jelentés 11 főt magyar érzelműnek tartott. Dombóvár főszolgabírója 1945. március 19-én kelt levelében „elnézést kért a késlekedésért”, s jelentette a település adatait. Az akkor még közigazgatásilag önálló Újdombóvárról 12 főt vittek el, s mindannyiról megemlítik, hogy „csak a magyar nyelvet beszéli, németül nem tud”, mindenki magyarnak vallotta magát az 1941-es népszámláláson, s mindenki „kifogástalanul magyar érzelmű, a Volksbundnak nem volt tagja”. A jelentésekből világosan látható, hogy a nemsokára megjelenő kitelepítési rendelethez képest is kifejezetten drasztikus, törvénytelen lépés volt a „málenkij robot” foganatosítása. A szovjeteknek ideje és türelme sem volt alapos vizsgálatokra, mindenféle előzetes átvilágítás nélkül hurcolták el az embereket, csupán a származásuk alapján (TML 401/b).

A látszólag alaposan megírt jelentések dacára is kételyek merülhetnek fel az adatok pontosságát illetően. Több esetben a helytörténeti irodalom friss munkái nem ugyanazokat az adatokat közlik. Csak részleges magyarázat lehet az a lehetőség, hogy menet közben többen elszökhettek a transzportokból. Lengyel esetében a helytörténeti irodalom 45 fő helyett csak 23 főről tud, Kurdon a községtörténeti könyv 117 fő helyett 76 fővel számol (GÁLOS CS. 2004). A téma kutatásánál – ez a kitelepítésekre is fog vonatkozni – tehát az adatok hiánya mellett azok bizonytalanságával is számolni kell, s van létjogosultsága a kordokumentumok mellett az újabb, legtöbbször helytörténeti forrásoknak is. Az említett két település esetében a térképi ábrázolásnál az eltérő adatok számtani közepeit vettük figyelembe. Több helységben az elhurcolás nem egy alkalommal történt meg, Csibrákon, Kurdon is két külön kimutatás keletkezett a két alkalomról (TML 401/b). A létszámokat tekintve a nagyobb falvak közül Mágocsnak és Hőgyésznek már a „málenkij robot” alkalmával 100 főnél nagyobb veszteségei voltak (6. ábra, 4. táblázat).

6. ábra Dombóvár környéki településekről a Szovjetunió elhurcolt német lakosság veszteségei
 Forrás: közölt helytörténeti irodalom, Tolna megye főispánjának iratai, általános iratok, 189/ 1945, TML IV/401b.

Figure 6. Losses of German population taken to the Soviet Union from settlements around Dombóvár
 Source: local history literature announced, files of Tolna county's Lord Lieutenant



Az adatokból látszó biztos veszteség a 14 helysége vetítve (természetesen Döbröközt leszámítva) 881 fő lehetett, amely az 1941-es népszámlálás anyanyelvi adataihoz képest 5,9 %-os veszteségi rátát jelentett (4. táblázat).

Ez lényegében megegyezik a FÜZES M. és SZENYÉRI Z. kutatásai által kimutatott Tolna megyei átlaggal (FÜZES M. 1990a, 1990b, 1993., SZENYÉRI Z. 2004, 2008). Majdnem minden érintett település adata az átlag körül alakult az arányokat tekintve, Mágocsnak, Mucsinak és Kalaznónak voltak kisebb veszteségei. Mágocs ugyanakkor az abszolút létszámokat tekintve mégis 100 főnél nagyobb veszteséget szenvedett. Az ellenkezőre példa Dombóvár, ahol a németesség nem jelentett a létszáma alapján jelentős kisebbséget, de az arányokat tekintve nagyon sokat hurcoltak el tőlük (4. táblázat, 6. ábra).

4. táblázat Dombóvár környéki települések német lakosságának veszteségei a „malenkij robot” és a kitelepítések idején
Forrás: l. 6. ábra, a kitelepítésekre vonatkozóan FÜZES M. 1993, SZENYÉRI Z. 2004

Table 4. Losses of German population in settlements around Dombóvár during 'malenkij robot' and deportation
Source: picture 6 referring to deportation FÜZES M. 1993, SZENYÉRI Z. 2004, general files 189/ 1945, TML IV 401/b.

Település neve	A	B	C	D
Csibrák	52	8,1	778	94,6
Dombóvár	30	9,4	-	-
Dúzs	45	8,1	542	98
Hőgyész	234	10,2	1050	46
Kalaznó	9	1,1	65	8,3
Kisvejke	28	5,8	356	74,7
Kurd	74	8,5	794	69,6
Lengyel	34	5,1	400	60,1
Mágocs	151	5,3	1078	37,9
Mekényes	54	5,3	355	35,3
Mucsi	38	1,8	2000	89
Nagyhajmás	32	3,8	580	70,1
Závod	77	9,0	650	76,3

Megjegyzés: A= kényszermunkára hurcoltak (fő) B= kényszermunkára hurcoltak (%) C= kitelepített németiség (fő)
D= kitelepített németiség (%)

Notes: A= taken to do hard forced labour (person) B= taken to do hard forced (%) C= deported Germans (person)
D=deported Germans (%)

Magyarország 1944-1945 folyamán ismét megszállt, cselekvőképtelen állam lett. Mégis hiba lenne, ha a németiséget ért későbbi retorziókat egyedül a nagyhatalmak számlájára írnánk. Az FKGP főtitkára, Nagy Ferenc már 1944 végén egy pécsi politikai gyűlésen felvetette a kérdést (KOROM M. 1996). A kisgazdák álláspontja a későbbiekben azért némileg mérséklődött, hiszen társadalmi bázisuk jelentékeny részét épp a módos német parasztság jelentette. A Magyar Kommunista Párt (MKP) és a Nemzeti Parasztpárt (NPP) a „svábkérdés” radikális megoldását követelte, hiszen potenciális szavazótáborukat, a vidéki szegényparasztságot akarták a földek elvételével helyzetbe hozni.

Ez a szándék különösen érezhető volt Budapest környékén, ahol a baloldali pártok jelentős tömegbázisra tehetek szert ez által (MARCHUT R. 2014).

Politikai vakságra vallottak ezek a törekvések, hiszen alkalmat adtak a szomszédos országok – mindenekelőtt Csehszlovákia – vezetői számára, hogy hasonló drasztikus intézkedéseket fogantassanak az ottani magyarsággal szemben (SZENYÉRI Z. 2004).

A vizsgált 14 település közül Hőgyész, Kalaznó, Kisvejke, Lengyel és Závod érintett volt a németiséget érintő következő kedvezőtlen fordulat, a székelység befogadásában. Őket a román-magyar államközi megállapodás eredetileg 1941-ben Bukovinából a Bácskába telepítette.

Később az ottani szerbeket érintő magyar megtorlások miatt menekülniük kellett a bosszú elől Magyarországra. BODOR GYÖRGY kormány megbízott a Völgységet választotta ki letelepítésük helyszínéül. A németeket birtokaiktól, lakóházaiktól önkényesen megfosztották, s gyakorlatilag a székelyeket „rájuk” telepítették.

Jelentős részüket – sokukat Volksbund-tagként megbélyegezve – már akkor internálták. Lengyelben, az APPONYI-kastély területén leírhatatlan körülmények között zsúfoltak össze több ezer embert.

Szerencsére az őrizet nem volt szigorú, sokan el tudtak menekülni (FÜZES M. 1986, SZENYÉRI Z. 2004).

TÓTH Á. adatai alapján 25 településen 4350 család esett az elkobzás hatálya alá, s 2446 székely családot telepítettek velük össze vagy a helyükre. Hőgyész 90, Kalaznó 100, Kisvejke 30, Lengyel 60, Závod 90 jövevényt fogadott be, tehát e falvak etnikai arculata immár második alkalommal változott meg rövid idő alatt (TÓTH Á. 1993).

A megmaradt németek és a székelyek viszonya a helységeken belül rendkívül feszülten alakult, a székelyeknek sem tett jót a túlélő németek visszaemlékezései alapján, hogy fejlett gazdaságot, szép állományt kaptak „készen” (SZENYÉRI Z. 2004). A németség véleménye egybeesett a velük kapcsolatban elfogultsággal igazán nem vádolható KÁDÁR-korszakbeli történetírás véleményével. A telepes, „amint egy jobb ház került elkobzásra, a már neki juttatott házat elhagyja, s a juttatott ingó javakat magával víve, beköltözik az újonnan elkobzás alá eső házba.” (BENKE J. 1974).

1945 tavaszán a németség sorsa a politikai helyzet szélsőségessé válásával végképp eldőlt. 1945 áprilisában elmondta hírhedt beszédét KOVÁCS IMRE, az NPP frontembere, aki egyetlen batyuval akarta minél hamarabb a svábokat kiüldözni Magyarországról.

A kommunisták sem maradtak le a retorikában: „...elég bünt követtek el a magyarság ellen, hogy elszenvedjék végre a büntetést: osztozzanak a német nép sorsában! Zsíros, fekete földjük jó lesz a dolgozó parasztságnak!” (Id. WEIDLEIN J. 1995).

Ilyen előzmények után az igazi elhatározás is megszületett az 1945. május 14-én megtartott pártközi értekezleten, ahol döntöttek a minél szélesebb körű kiszállításról. Főleg ERDEI FERENC, az NPP által delegált akkori belügyminiszter erősködött a kitelepítések minél előbbi megkezdéséről (SZENYÉRI Z. 2004). Az FKGP prominense, GYÖNGYÖSI JÁNOS külügyminiszter mondta ki véglegesen a kormányzati ideológiát: „...a hazai németség mint népi közösség szembehelyezkedett a magyar állam és a magyar nemzet gondolatával és egy bizonyos kollektív felelősség ezen a téren megállapítható.” (Id. WEIDLEIN J. 1995).

1945 május végén Magyarország szóbeli jegyzéket küldött a Szovjetuniónak, amelyben kérelmeztük a németek kitelepítését a szovjet zónába, legalább 200-250 ezer főt, s lehetőleg ne a magyar határ közelébe (FEHÉR I. 1988, TÓTH Á. 1993).

A kérdés tehát eldőlt, de hiba, sőt bűn lenne ezek alapján a kitelepítéseket a nagyhatalmak egyedüli számlájára írni. Természetesen az 1945 augusztusában megtartott potsdami konferencia németeket érintő határozatai is kellett ahhoz, hogy a tragédia kiteljesedjen.

A kutatások alapján a Potsdam után megszületett nagyhatalmi állásfoglalások sem voltak egységesek. Más volt az angolszász államok és a Szovjetunió álláspontja. Potsdamban a hatalmak a magyar kérésre hivatkoztak, a magyar kormányzat pedig a nagyhatalmakra kívánta hárítani a felelősséget. A magyar kormányzat jogosan félhetett attól is, hogy a németek kitelepítésének követelése precedenst szolgáltathat a csehszlovákiai magyarság kiűzéséhez. Potsdam, mint hivatkozási alap 1946 ősze után játszott a legnagyobb szerepet a kitelepítésekben (MARCHUT R. 2014).

Az 1945. július 1-jén kiadott kormányrendelet intézkedett a svábok „minősítéséről”. Volksbund-vezetők, -tagok, -támogatók és kívülálló csoportjaiba sorolták őket. Az első két csoportra sürgős

összeköltöztetés, vagyonekobbzás és kitelepítés várt. 96 helységben 69.520 főt „világítottak át”, 38 %-ukat már vagyonekobbzásra ítélték (TÓTH Á. 1993).

Hamarosan elkezdődik a gyűjtőtáborok létrehozása, amelyek feladata a földjüktől és vagyonuktól megfosztott németek ideiglenes összezsúfolása volt a kiszállításuk előtt. TÓTH Á. adatai alapján Baranyában 4 tábort terveztek kialakítani. 6453 házban 136.409 embert kívántak összeterelni. Tolnában még drasztikusabbak voltak a célok: 2510 házban akartak 86.577 embert összezsúfolni. 21, ill. 34 személlyel számoltak egyetlen lakóépületben (TÓTH Á. 1993). Mucsi maga is egy befogadásra kijelölt hely lett, mint eredetileg nagy lélekszámú németiséget tömörítő falu. Budaörs volt a főváros környékén a legnagyobb kijelölt gyűjtőhely, 41 község több mint 44 ezer lakosát vitték volna oda, egy házra 19 lakos jutott volna (MARCHUT R. 2014).

1945. december 29-én jelent meg a németek elűzését szabályozó 12.330 sz. kormányrendelet. Az SS-, Volksbund-tagok mellett a magukat 1941-ben német nemzetiségűnek vallókat, s a nevüket viszanémetesítőket is kötelezték az ország elhagyására (KOMANOVICS J. 1978).

A legkritikább esetben került sor egyéni elbírálásra, annak a kivizsgálására, hogy ki és milyen körülmények között lett a szervezetek tagja, esetleg mikor lépett ki azokból. A népszámlálások eredményeit pedig törvénytelenül és bectelenül kihasználva került sor a tényleges kitelepítési jegyzékek összeállítására.

A rendeletet illetően nem voltak egységes állásponton a politikai pártok, főleg az FKGP és az SZDP helytelenítette a kollektív büntetést. A Magyar Nemzetben 1946. január 18-án olyan cikk jelent meg, amelyben neves írók és művészek tiltakoztak a túlzottan kemény bánásmód miatt. Ezek a halovány ellenállások azonban nem érthették el a céljukat (MARCHUT R. 2014).

Budaörsről 1946. január 19-én indult el az első németeket szállító szerelvény – néhány éve ez a megemlékezéseknek alapul szolgáló emléknap. A főváros környéki németiséget egy bizalmas jelentés a magyarosodásra kevésbé hajlandónak, s a Volksbund által legjobban megfertőzött területnek tartotta, ez indokolta a hatalom részéről, hogy a kiszállításokat itt kezdjék el (MARCHUT R. 2014.)

1946. január 19-től július 1-ig közel 120.000 ember kényszerülhetett lakóhelye elhagyására (FEHÉR I. 1988). A „koreográfia” „összetelepítéssel”, táborokba kényszerítéssel kezdődött, aztán rövidebb-hosszabb idegőrlő várakozás után indultak el velük a vonatok. A körülmények, a magukkal vitt lehetetlenül kevés ingóság miatt a józan kortársakat a folyamat a holocaustra emlékeztette. Ráadásul a háborúban kifosztott ország élelmiszerhiányát is fokozta a szakértelemmel rendelkező német családi gazdaságok tönkremenetele (SZENYÉRI Z. 2004).

1946. május 10-én megjelent a Belügyminisztérium 39.920 sz. módosító rendelete, amely szerint csak azok a magukat magyar nemzetiségűnek valló németek telepíthetők ki, akik az SS vagy a Volksbund tagjai voltak. Az „anyanyelvessék” problémáját részlegesen megoldották, de az SS-be kényszerrel besorozottak számára semmilyen könnyítést nem akartak adni (TÓTH Á. 1993, KOMANOVICS J. 1978).

1946 nyarán a nemzetközi helyzet megváltozott, az USA már nem azonosította magát mindenben a potsdami határozatokkal. Ráadásul arra hivatkoztak, hogy az ő zónájuk megtelt, ezért a kiszállítások átmenetileg szüneteltek.

A nagyhatalmi együttműködés gyakorlatilag megtört, mindenki külön-külön azon volt, hogy a saját érdekszférájába más nagyhatalmak ne szóljanak bele. 1946. augusztus 22-én a magyar kormány még elvileg megállapodott az amerikaiakkal a kitelepítések folytatásáról, de egy hónappal később az USA képviselői már azt hangoztatták, hogy a Szovjetunióval való mindenféle jövőbeni kapcsolat lehetetlen. A nyílt hidegháború kibontakozása véget vetett az amerikai befogadási szándéknak. Természetesen a németországi rendkívül siralmas gazdasági helyzet, emberek millióinak éhezése, ill. éhenhalása is közrejátszott az amerikai álláspont megváltozásában (MARCHUT R. 2014).

FÜZES M. adatai alapján Baranyában a lakosság 9,6 %-a, míg Tolnában 11,2 %-a volt újonnan érkező telepes, tehát a lakosság jelentős része már kicserélődött (FÜZES M. 1986).

A kitelepítések felújítását főleg a csehszlovák-magyar lakosságcsere-egyezmény végrehajtása idézte elő. A Felvidékről érkező magyaroknak ismét a németek kárára kívánt a kormányzat földet és ingatlanokat biztosítani.

Minderre főleg azért volt szükség, mert jóval több felvidéki magyarnak kellett a szülőföldjét elhagyni, s kevesebb szlovák akart önként Magyarországról eltávozni.

A szlovákiai magyarok érkezése Baranyában és Tolnában 1947. április-május hónapban vette kezdetét, a tél beálltával leállították, majd a következő évben csökkent intenzitással folytatódott (FÜZES M. 1986).

A feszültségek, a rátelepítések, az összeköltöztetések folytatódtak. A települések jelentős része ismét átalakult etnikai szempontból. Az érkezetek is elégedetlenek voltak a körülményekkel, hiszen bár többet elhozhattak otthonról, mint amennyit a németek vihettek magukkal, házaikat, értékes állatállományukat elvesztették.

FÜZES M. kutatásai alapján Baranyába 10.000, Tolnába pedig 6000 fő érkezhettek a Felvidékről. Legalább 15-20.000 főt kellett az otthonából kitenni ezek alapján, hogy az új telepeseknek helyet készíthessenek. (FÜZES M. 1989).

A kitelepítettek létszámát nehéz megállapítani, hiszen nem mindenhol maradtak fenn egyértelmű dokumentumok. Az 1990-es évek elején a szakirodalom 200-220 ezer főre becsülte a veszteségeket. FÜZES M. Baranyában 20.519, Tolnában 38.276 fővel számolt, tehát az összes kiszállított 1/3-a a térségünkből származott (FÜZES M. 1990a). Az 1941. évi anyanyelvi adatokból kiindulva eszerint Baranya 23,8, míg Tolna 53,5 %-os veszteséget szenvedett a némettség szempontjából.

Az adatokat torzíthatja az a tény is, hogy a korabeli források alapján nagyszámú volt az illegális visszaszivárgás, visszamenekülés Magyarországra. Pest megyében 1946 végén külön alispáni leirat intézkedett a járási jegyzőknek, hogy készítsenek nyilvántartást ezek létszámairól. Vecsésen tömegesen mondható, 34 fős visszaáramlásról van adat (MARCHUT R. 2014).

Közvetlen források nem nagyon állnak rendelkezésre, ezért kell FÜZES M. adatait nagyon értékén kezelünk. A Belügyminisztérium Népgondozó Osztályának iratai csak 1947-re vonatkozóan maradtak fenn, a többi esztendőre csak közvetett források állnak rendelkezésre. Ráadásul ezek csak listák, nem a ténylegesen elszállítottak adatai, pedig a visszaemlékezések alapján a németek sokszor útközben elszöktek (SZENYÉRI Z. 2004).

Az 1947-ben keletkezett 12.200 sz. kormányrendelet módosította az 1945-ös jogszabályt. A Volksbundba és főleg az SS-be kényszerrel besorozottakat ez alapján már elvileg nem lehetett

volna Németországba szállítani. A változtatások felemáságát igazolja, hogy a kitelepítendő német anyanyelvű családtagját és gyermekét is érintette a kényszermigráció folyamata. Szintén elítélhetők a rendeletnek azon paragrafusai, amelyek aprólékosan szabályozták, hogy a németeknek a „jó gazda gondosságával” addig is művelni kell területeiket, amíg azok teljes elkobzásra nem kerülnek. A rendelet szövege kifejezetten hivatkozik a csehszlovák-magyar lakosságcsere-egyezményre, s tartalmazza a németek összeköltöztetésének lehetőségét is.

A Tolna Megyei Levéltárban XXIV.11. sz. alatt található meg az állami telepítési felügyelő dokumentumai (a továbbiakban TML XXIV.11.) A fellelhető dokumentumok általában a BM I/4-es számú, ún. Kivételezési Bizottságának iratai, amelyek a mentesítettekre, a kötelezettekre és azokra vonatkoznak, akik tovább nem részletezetten „kivonták magukat a kötelezettség alól”. Mind a „kivételezések”, mind a kitelepülésre kötelező határozatok igen nehezen áttekinthetők, a legtöbb településre vonatkozóan az egy-két főbb határozaton kívül nagyon sok kiegészítő döntés született a hatóságok részéről. Pl. Dombóvár esetében (Dombóvárt és Újdombóvárt együtt kezelve) 19 elrendelő, s 18 mentesítő határozat fogalmazódott meg. Fontos hangsúlyozni, hogy csak általában az elrendelő határozatok maradtak fenn, de alig találhatunk olyan iratokat, amelyek a ténylegesen elszállítottakra vonatkoznak.

Ha néhány település esetén maradt is fenn ilyen jellegű forrás, az általában néhány főről szól. Az adatok ellentmondásosságát fokozza, hogy több helység iratai arról tanúskodnak, hogy több a mentesített, mint a kitelepített lakos, ugyanakkor a falu németisége majdnem teljesen kiürült. A fellelhető dokumentumokat az 5. táblázat összegzi.

A mentesítési lehetőséget minden párt igyekezett a maga javára fordítani. Igyekeztek a „saját embereikért”, funkcionáriusaikért közbenjárni. Az is gyakran előfordult, hogy valaki rendelkezett a mentesítés lehetőségének minden lehetséges feltételével, mégis kiszállították. MARCHUT R. idézi EBNER GYÖRGY budaörsi községi bíró példáját, aki magát 1941-ben magyar nemzetiségűnek és anyanyelvűnek vallotta magát, bizonyítottan fellépett a német megszállás ellen, ennek ellenére kivették. Az ok prózaian egyszerű volt: háza, vagyona, kiscgazdapárti mivolta fontosabb volt, mint addig szerzett különböző érdemei (MARCHUT R. 2004).

5. táblázat Dombóvár környéki települések kitelepítésekkel kapcsolatos hatósági döntéseinek statisztikai adatai az 1945-1948 közötti időszakban (fő)

Forrás: Tolna Megyei Levéltár, Állami Telepítési Felügyelő iratai, XXIV. 11.

Table 5. Statistical data of decisions by authorities concerning deportation in settlements around Dombóvár between 1945-1948 (person)

Source: Tolna County Archives, State Settle Files Supervisor XXIV. 11.

Település neve	A	B	C	D
Csibrák	48	71	-	-
Dombóvár	155	275	-	-
Dúzs	32	40	42	-
Hőgyész	1157	1011	247	13
Kalaznó	156	97	-	17
Kisvejké	544	108	17	316
Kurd	275	154	-	3
Lengyel	406	199	-	-
Mucsi	244	370	-	23
Závod	962	157	81	-

A= Kitelepítésre kotelezettek

C= A kitelepítések alól kivonták magukat

A= Obliged to be deported

C= Withdrawn from deportation

B= A kitelepítések alól „kivételezettek”

D= Ténylegesen kiszállítottak

B= „Exceptions” to deportation

D= Actually deported

FÜZES M. a későbbiekben (FÜZES M. 1993) Tolnára vonatkozóan már csak 45 %-os veszteségi rátával számolt (8,5 %-kal alacsonyabb a korábbi aránynál). SZENYÉRI Z. az 1990-es évek végén empirikusan felvett adatai alapján Tolna megye 53 településén 70.793 fő élt 1941-ben, s ebből 43.235 főt szállíthattak ki. Ez 61 %-os veszteségnek minősül, tehát jóval felülmúlja a FÜZES M. által közölt értékeket (SZENYÉRI Z. 2004, 2008).

FÜZES M. részletes kutatási anyaga alapján 23,8 %-os elűzési arányt mutatott ki Baranyában. SZENYÉRI Z. 34 faluban végzett felmérése alapján nagyobb 34 %-os rátával számol, szerinte ez alapján a megye vesztesége meghaladhatta a 10.000 főt. Baranya kisebb veszteségei álláspontja alapján azzal magyarázhatók, hogy több település közlekedési infrastruktúrája egyszerűen elmaradt volt, ráadásul nagyon gyakran csak silány minőségű földekkel rendelkeztek. A nyilatkozó német nemzetiségű túlélő lakosok szerint egyszerűen nem voltak olyan igénylők, jövevények, akiknek a „földéhségét” valakiknek a kárára orvosolni kellett volna (SZENYÉRI Z. 2004).

A különböző korábbi tudományos munkákban a németiség veszteségeire vonatkozó adatokat tekintve gyakran csak 170-180 ezer fős adatokkal találkozhatunk (MILTÉNYI K. 1959, THIRING L. 1963). A SZENYÉRI Z.-féle eredmények ellentmondanak ezeknek a csökkentett veszteségi adatoknak, véleménye szerint az elhurcoltak létszámát egyértelműen 200 ezer fő fölé kell helyezni (SZENYÉRI Z. 2004, 2008).

A Dombóvár környéki falvak veszteségeit tehát a levéltári források helyett inkább FÜZES M. és SZENYÉRI Z. eredményei alapján tudtuk rekonstruálni. A németiség elűzési rátája sajnos majdnem elérte a tolnai átlagot. Az 1941-es népszámlálási adatok alapján 14.840 német anyanyelvű lakos élt a vizsgált 12 helységben (Dombóvár és Döbrököz nélkül), s ezekből 8600-nál is több magyar állampolgárt szállíthattak ki Németországba (5. táblázat).

Néhány falu veszteségei demoralizáló méretűek voltak, ide tartozott Dúzs, Kisvejke, Mucsi, Csibrák, Závod, Nagyhajmás. Az ottani addig virágzó közösségek ezt a csapást képtelenek voltak kiheverni, néhány falu későbbi demográfiai és gazdasági mélyrepülésének kezdete ide datálható. A nagyobb helységek közül Mágocson és Hőgyészen arányt tekintve kisebbek voltak a veszteségek, de ezekben a létszámadatok emelkednek 1000 fő fölé. (5. táblázat, 7. ábra).

1948. július 15-én zárult le a magyar történelem e szomorú fejezete. Az 1947-1948-ban kiszállítottak jelentős része ráadásul a szovjet zónába, egy hamarosan kiépülő kemény kommunista diktatúra fennhatósága alá került. A Németországba érkezettek döntő részét ennek ellenére az USA területe fogadta be, hiszen a kiszállítottak $\frac{3}{4}$ -e oda érkezett.

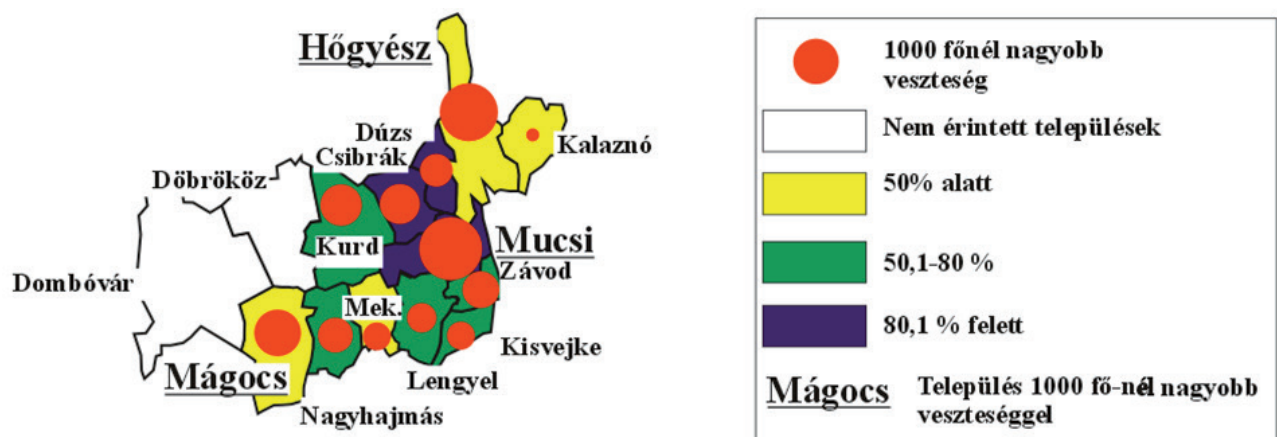
Dombóvár környéki települések német lakosságának alakulása 1949-2011 között

A kitelepítések befejeződésével a németek nem kapták vissza automatikusan állampolgári jogukat. Csak 1950 márciusában vesztette hatályát minden ellenük irányuló intézkedés (FEHÉR I. 1988).

Az 1949-es népszámlálás minden szinten hihetetlenül alacsony eredményeket hozott a németiség szempontjából. Az egész országban csak 22.445 fő vallotta magát német anyanyelvűnek, nemzetiségüket pedig ennyi fő sem vállalta.

7. ábra Dombóvár környéki településekről kitelepített német lakosság veszteségei
Forrás: FÜZES M. 1993, SZENYÉRI Z. 2004, közölt helytörténeti irodalom

Figure 7. Losses of German nationality deported from settlements around Dombóvár
Source: FÜZES M. 1993, SZENYÉRI Z. 2004, local history literature announced



Ha abból indulunk ki, hogy a német anyanyelvűek 1941-es létszáma 450 ezer fő felett volt, s kb. 220 ezer főt szállítottak ki az országból, akkor a hiteles adatnak a bevallások kb. 10-szeresét tudnánk elfogadni. Baranyában és Tolnában hasonló mértékben csökkentek a németek létszámai, az előbbi megyében az 5,5, az utóbbiban pedig 4 %-uk maradt meg az anyanyelvi adatok alapján (SZENYÉRI Z. 2004). Az 1949-es népszámlálás során települési szintű nemzetiségi adatokat nem publikáltak.

Az alacsony adatok egyértelműen a kitelepítések következményei. A német lakosság teljesen tisztában volt azzal a ténnyel, hogy ezt a retorziót törvénytelen módon az 1941-es népszámlálás adatai alapján készítették elő. Még inkább tudott volt, hogy a német nemzetiség bevallása jelentette az elűzésük egyik legfontosabb okát. Így nem lehet rajta meglepődni, hogy kötődésüket ilyen csekély mértékben vállalták, sőt a nemzetiségi bevallások még az anyanyelvűek mellett is eltörpülnek. Bara-

nyában 17-szeresen, Tolna megyében 9,5-szeresen múlták felül a nemzetiségi adatokat az anyanyelvi adatok (*Népszámlálások digitális adattára*).

A félelem légkörét a szakirodalom is megerősíti. Felhívják a figyelmet, hogy a hatóságok előre féltek attól, hogy sokan nem vállalják valós identitásukat, ezért arra kérték a kérdező biztosokat, hogy kétséges adatok esetén hívják fel a figyelmet a büntetőjogi felelősségre (TÓTH Á. – VÉKÁS J. 2008a).

Mivel a hatalom is csakhamar érzékelte a bevallások ellentmondásait, ezért az 1950-1960-as években történtek kísérletek arra, hogy a népszámlálásokon kívül rekonstruálják a nemzetiségi létszámokat. 1955-ben a KSH készített egy belső használatú áttekintést, a helyszínen 100 faluban végeztek adatgyűjtést. A felmérés kifejezetten az egyik legfontosabb akkori vezető, GERŐ ERNŐ felkérése alapján történt meg. A pontos politikai motiváció nem ismert (TÓTH Á. – VÉKÁS J. 2008a).

1961-ben a Művelődési Minisztérium készített tanulmányt a nemzetiségi oktatás helyzetéről, 1963-ban pedig a minisztérium nemzetiségi osztálya becsülte meg a nemzetiségek létszámát (HOÓZ I. – KEPECS J. – KLINGER A. 1985). Minden áttekintés nagyjából egyező módon 200-250 ezer fő közé tette a németiség lélekszámát, alapjaiban megkérdőjelezve a népszámlálási létszámokat.

A hiányosságok ellenére nagyobb átfogó központi adatgyűjtésre a népszámlálásokon kívül sokáig nem került sor. Eléggé hiányos a kortárs szakirodalom is, nem nagyon volt a hatalom elvárásaihoz illeszkedő dolog tudományosan foglalkozni a nemzetiségi lakosság létszámával, elhelyezkedésével, problémáival.

A korszak ideológiájának vezérmotívuma volt, hogy a „szocializmusban nincsenek nemzetiségi problémák”, ill. a Trianon-problémakör is szükségképp előkerült volna, amely nem volt politikailag kívánatos.

1960-ban és 1970-ben is érvényesülhettek még a negatív reflexiók a lakosság részéről. Az 1960-as népszámlálás esetén dokumentumok tanúskodnak arról, hogy még mindig inkább csak azok vallották magukat németnek, akiknek voltak kitelepített hozzátartozói. 1970-ben pedig hiányzott a nemzetiiségre vonatkozó kérdés a hivatalos népszámlálásnál (TÓTH Á. – VÉKÁS J. 2008a).

A népszámlálások metodikáját már a korszakban sokan bírálták. Egynyelvű, zárt közösségekben pontos anyanyelvi bevallások keletkezhetnek, de vegyes nemzetiségi térben ennek már kisebb a realitása. Az átlagember számára az „anyanyelv” fogalom sem tisztázott, az lehet az otthon használt leggyakoribb nyelv, az először tanult nyelv is (HOÓZ I. – KEPECS J. – KLINGER A. 1985). Ráadásul az anyanyelvi és a nemzetiségi bevallásoknak nem kell szükségszerűen egybeesniük, erre a korábbi hivatalos felmérések is rávilágítottak.

A német nyelv világnyelv, annak az elsajátítása történhet az iskolai keretekben, sőt azon kívül is, tehát a nyelvismeret és az anyanyelv, nemzetiség relációja még bonyolultabbá válhat.

A külföldi szakirodalomban is találhatunk olyan tanulmányokat, amelyek bírálták a népszámlálások mechanizmusát (FISCHER, H. 1994, 1997). Felhívják a figyelmet, hogy a nemzetiségeknél sokszor okozhat gondot az, ha nem anyanyelven kapják a kérdéseket.

A hiányosságok miatt 1980-ban egy különleges módszertanú felmérést végeztek el az ország 506 településén. Olyan helységekben került erre sor, ahol a korábbi népszámlálások alapján jogosan lehetett feltételezni egy nagyobb arányú nemzetiséget. A felmérés családonként történt, s azokat tekintették a

kisebbségek közé sorolhatónak, ahol a felmenők ilyen származásúak, s ahol az együtt lakók közül egy vagy több személy beszéli a nemzetiség nyelvét. A módszer tehát alapvetően a származásra, s nem az önbevallásra épített, ezért nagyon sokan elutasítottak akkoriban és napjainkban is (DÁVID Z. 1980). A kérdező biztosok csak a településüket valóban jól ismerő személyek lehettek, s mivel ez a feltétel városi körülmények között nem nagyon teljesül, ezért csak falvakban végezték el az adatgyűjtést.

Természetesen ezt a vizsgálatot is a legfelsőbb szintű döntés előzte meg az MSZMP Politikai Bizottságában, s rövidebb vita után arról is döntöttek, hogy mindkét adatgyűjtés eredményeit nyilvánosságra hozzák (TÓTH Á. – VÉKÁS J. 2008a).

Mivel vegyes összetételű családoknál is vizsgálódtak, ezért előfordulhatott, hogy magyar identitású személyt is németként vettek számításba. Az alábbi kategóriákba sorolták a lakosságot:

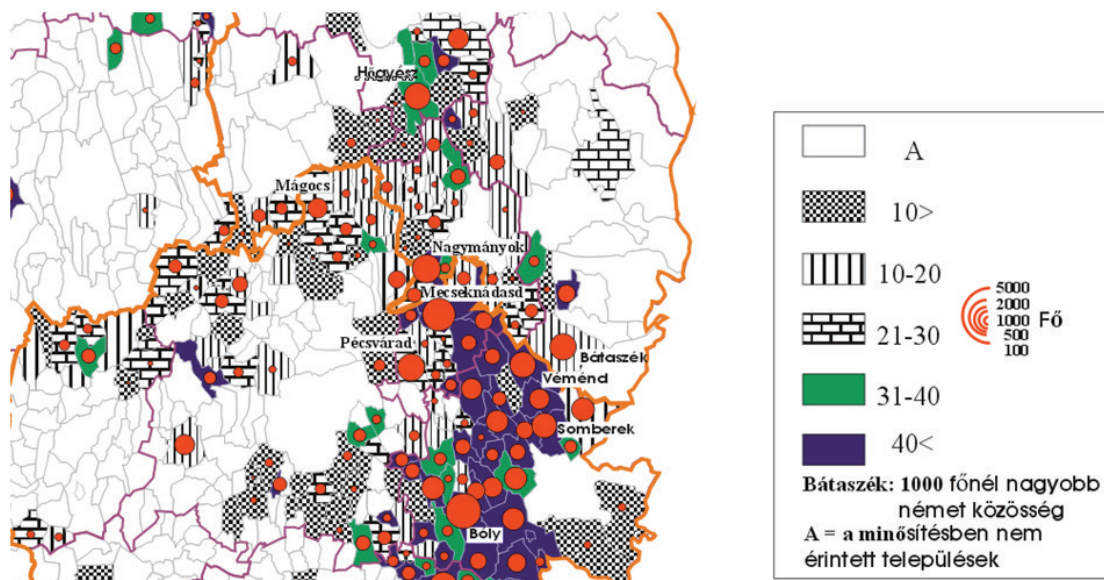
- egyértelműen nemzetiségi kulturális igényű családok
- nemzetiségileg vegyes, nyelvi nem asszimilálódott családok
- nemzetiségileg vegyes, asszimilálódott családok

A harmadik kategória vitatható a legjobban, az oda tartozó személyeket a gyakorlatban sokak szerint inkább magyaroknak lehetne tekinteni. Főleg ezért utasítják el többen az 1980-as újszerű adatfelmérést, amelyet a hétköznapiakban gyakran tanácsi minősítésnek neveznek (KOC SIS K. 1989). A tolnai adatok alapján a 15.999 fős adatból 4059, míg Baranyában 34.663 főből 6422 (21,6 és 18,5 %) tartozott a 3. csoportba, tehát őket nem feltétlenül lehet nemzetiségieknek nevezni (*Népszámlálások digitális adattára*). Mégis a kapott adatok jóval közelebb álltak a realitásokhoz, ezért akkoriban azokat a nemzetiségi szervezetek is jobban elfogadták.

Az adatok alapján torzóban és szakadozottan, de felismerhető az egykori összefüggő német tömbterület a Tolnai-Hegyhát északi részétől egészen Baranya DK-i részéig (Bóly, Mohács környéke). Az adatok alátámasztják a kitelepítések háttéréről tett következtetéseinket, tehát azt, hogy a baranyai németséget összességében kevésbé sújtotta a megtorlás. A felmérés alapján – főleg DK-Baranyában – még szép számmal voltak olyan falvak, ahol a németség aránya meghaladhatta a 40 %-ot. Néhány település esetén pedig extrém magas értékek keletkeztek, hiszen a tanácsi felmérés alapján Liptódon 91 %, Óbányán 93 %, Ófalun pedig 97 % volt a németség részaránya (8. ábra).

8. ábra A német lakosság aránya és lélekszáma Dél-Dunántúlon az 1980. évi tanácsi minősítés alapján
 Forrás: SZENYÉRI Z. (2004)

Figure 8. Proportion and number of German population based on council qualification
 in the South-Transdanubian area in 1980
 Source: SZENYÉRI Z. (2004)



A Dombóvár környéki településekre vonatkozó minősítési adatok hasonló arányokat mutatnak, mint a megyei összegzések. 2556 főt minősítettek 1980-ban németnek, ebből 588 fő (22,6 %) tartozik az asszimilálódott, tehát nem biztosan nemzetiségi kategóriába. A német lakosság létszámának trendjei viszont nem feltétlenül esnek egybe a megyék összefoglaló adataival (6. táblázat).

1960 után folyamatos csökkenés következett be Dombóvár környékén a németiség lélekszámában, 1980-ra a húsz évvel korábbi lakosság 1/3-val lehet csak számolni. Ez nagyobb a tolnai átlagos veszteségnél, ahol a németek létszáma kb. megfeleződött, s jóval nagyobb a baranyai csökkenésnél, ahol csak 42 %-os arányvesztést lehet regisztrálni (6. táblázat).

Az anyanyelvi bevallások mellett – akárcsak a megyei és országos adatoknál – elenyésznek a nemzetiségi bevallások csekély számai.

Az 1960-ra és 1970-re vonatkozó települési szintű adatokat csak az 1980-es hivatalos felmérés keretében, visszamenőleg publikálták. Mivel a teljes adatsorok csak a minősítésbe bevont települések esetén állnak rendelkezésre, ezért dombóvári és döbröközi adataink nincsenek. Ez akkor is sajnálatos, ha sejtethetjük, hogy Dombóváron minimális létszámban, Döbröközön pedig gyakorlatilag egyáltalán nem találunk német kisebbséget.

Dombóvár környékén az arányszámokat tekintve Hőgyész maradt a „legnémetebb” település, s itt 1000 fő feletti nemzetiségi közösség is megmaradt. Ezen felül csak Lengyelen és Mágocson maradt meg nagyobb arányú német nemzetiség, de a közösségek száma e falukban is csekély maradt. Megrendítő, hogy Kalaznón gyakorlatilag „eltűnt” a németiség, s Csibrákon, Dúzson, Mucsiban, Kisvejkén, Mekényesen is csak töredékesen maradtak meg.

Még ha a kitelepítések hiteles veszteségeivel számolunk, e települések számai és arányai akkor is nagyon alacsonyak. Egyetlen következtetésünk az lehet tehát, hogy már 1980-ra jelentős mértékben

előrehaladt az asszimiláció, ill. sokan elköltöztek ezekből a helységekről. A közösségek kicsiny létszámait hűen tükrözi a 9. ábra.

Nagyon nagy különbség tapasztalható az 1980-as hivatalos népszámlálás anyanyelvi adatai és a tanácsi felmérés között. Leginkább Mágocs 8,05-szoros, Hőgyész 10,3-szeres, Lengyel 15,8-szoros és Kurd 8,4-szeres adatai emelkednek ki a felmérés javára.

Mágocs és Hőgyész esetében a nagyobb közösség léte talán valamennyire magyarázza az eltérést, de a másik két falu esetében ezzel nem lehet érvelni. Még jobban kiugró Csibrák eltérése, hiszen a hivatalos felmérés alapján csak 1 anyanyelvű lakos élt a faluban, a minősítés szerint viszont 26 fővel rendelkeztek a németek. A többi vizsgált település esetében ilyen óriási differenciák nem alakultak ki, viszont a 2-3-szoros eltérések is nagyon jól érzékelhetők (10. ábra).

6. táblázat Baranya, Tolna megyék és Dombóvár környéki települések lakosságának nemzetiségi összetétele 1960-1980 között (fő)

Forrás: SZENYÉRI Z. 2004., Népszámlálások digitális adattára

Table 6. National composition of population in Baranya and Tolna counties and settlements around Dombóvár between 1960-1980 (person)

Source: SZENYÉRI Z. 2004., Digital data of censuses

	Etnikai megoszlás	1960		1970	1980	
		A	B	A	A	B
Baranya	Összlakosság	392.666	-	417.044	428.759	-
	Magyarok	364.644	-	393.441	410.109	-
	Németek	17.271	1.621	14.386	11.756	3.367
Tolna	Összlakosság	272.101	-	263.015	266.694	-
	Magyarok	262.384	-	256.599	259.928	-
	Németek	7.595	1.242	3.808	3.618	1.130
Dombóvár környéki települések	Összlakosság	15.392	-	13.882	13.039	-
	Magyarok	n.a.	-	n.a.	n.a.	-
	Németek	1.054	120	411	351	118

Megjegyzés: A= anyanyelvi adatok, B= nemzetiségi adatok

Notes: A= data referring to mother tongue, B= data of nationality

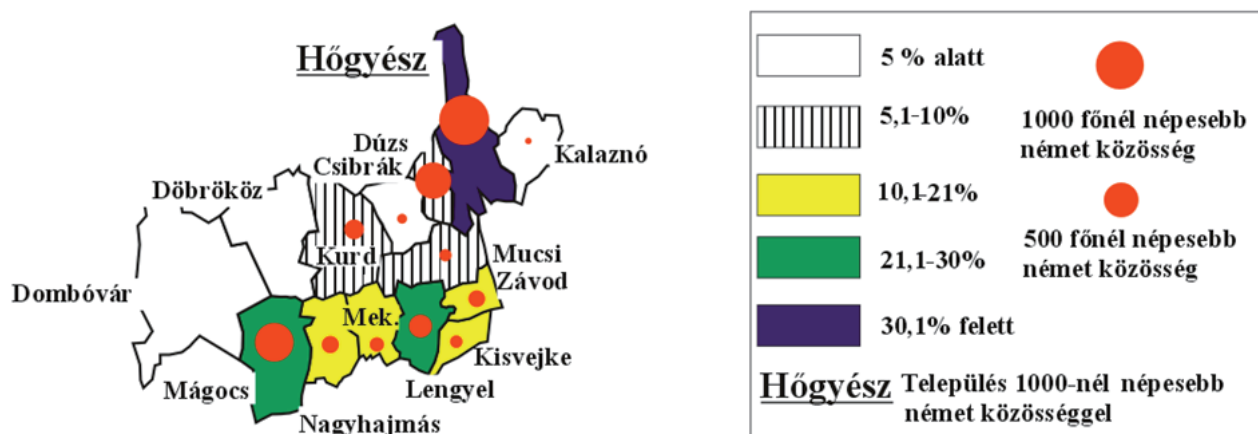
1990-re a régi beidegződéseknek, a népszámlálásokra vonatkozó félelmeknek meg kellett szünni a németiség körében. A rendszerváltozás utáni merőben szabadabb politikai légkörnek is elő kellett volna segítenie, hogy bevallások gyarapodjanak. Ugyanakkor még jobban felgyorsult a falusi közösségek bomlása, az 1980-as évek még a „szocialista” iparosítás és urbanizáció korszaka volt. Az 1990-es népszámlálások adatait a 10 évvel korábbi hasonló módszertanú felmérés adataival célszerűbb összevetni, nem a tanácsi felmérés eredményeivel. A német közösségek esetében a százalékos arányok inkább növekedtek. Mekényesen, Nagyhajmáson, Kurdon, Mucsiban, Dúzsón, Lengyelen azért a 10 évvel korábbiakhoz képest nagyon hasonló adatok születtek (4. táblázat, 6. ábra).

Kalaznón és Csibrákon sajnos nincs mit összehasonlítani, hiszen a népszámlálások alapján 1990-re egyetlen német anyanyelvű lakos sem maradt a falvakban. Mágocs növekedése jelentősnek mondható, hiszen az arány 1,9-ről 5,8 %-ra nőtt. Závodon jelentősebben, Kisvejkén kisebb mértékben zsugorodott a német lakosság, utóbbi esetében már egy eredendően alacsony szintről. Az is érdekes változás a korábbiakhoz képest, hogy a nemzetiségi bevallások nem maradtak el olyan mértékben az anyanyelviékhöz képest, sőt Mekényesen, Lengyelen felül is múltak az anyanyelvi bevallásokat

(7. táblázat, 11. ábra). Sajnos Dombóvárra és Döbröközre vonatkozóan nincsenek adataink, mert csak azokat a helységeket publikálták, amelyek a korábbi népszámlálások, mindenekelőtt az 1980-as alapján nemzetiségi lakosságúnak számítottak.

9. ábra A német lakosság száma és aránya Dombóvár környéki településeken az 1980-as tanácsi felmérés alapján
 Forrás: Népszámlálások digitális adattára

Figure 9. Number and proportion of German nationality in settlements around Dombóvár in 1980 based on survey by council
 Source: Digital data of censuses



10. ábra Az 1980-as tanácsi felmérés és a népszámlálás német anyanyelvűekre vonatkozó lakosságának hányadosai
 Forrás: Népszámlálások digitális adattára

Figure 10. Quotients referring to German speaking population based on census and survey by council in 1980
 Source: Digital data of censuses



A szakemberek észlelték a népszámlálások ellentmondásait, így a 2001. évi hivatalos népszámlálást a korábbiakhoz képest teljesen más módszertannal szervezték meg. Az anyanyelv és a nemzetiség tudakolása mellett még két másik kérdést is feltettek: melyik nyelvet használják családi, baráti körben, ill. melyik nép (nyelv) kulturális értékeihez, hagyományaihoz kötődnek?

A bevallásokon belül mindenhol a nemzetiségi kulturális igény vállalása végzett az első helyen, s talán a korábbiakhoz képest meglepetésre a második helyen a nemzetiségi identitás következett (8. táblázat).

7. táblázat A német anyanyelvű és nemzetiségű lakosság aránya és lélekszáma Dombóvár környéki településeken 1990-ben
Forrás: Népszámlálások digitális adattára

Table 7. Proportion and number of German nationality and speaking population in settlements around Dombóvár in 1990
Source: Digital data of censuses

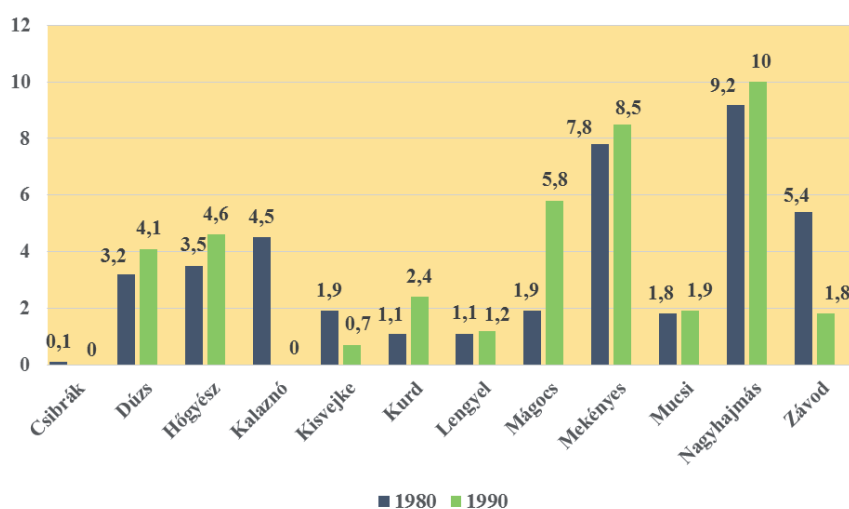
Település neve	A	B	C	D
Csibrák	0	0	0	0
Dúzs	11	4,1	10	3,7
Hőgyész	144	4,6	52	1,6
Kalaznó	0	0	0	0
Kisvejke	3	0,7	1	0,2
Kurd	33	2,4	23	1,7
Lengyel	13	1,2	17	1,6
Mágocs	158	5,8	141	5,2
Mekényes	30	8,5	36	9,8
Mucsi	9	1,9	8	1,7
Nagyhajmás	42	10,0	20	4,8
Závod	49	1,8	25	1,0

Megjegyzés: A= német anyanyelvűek száma (fő) B= német anyanyelvűek aránya (%) C= német nemzetiségűek száma (fő) D= német nemzetiségűek aránya (%)

Notes: A= number of German speaking people (person) B= proportion of German speaking people (%) C= number of German nationality (person) D= proportion of German nationality (%)

11. ábra A német anyanyelvű lakosság aránya Dombóvár környéki településeken 1980-ban és 1990-ben
Forrás: Népszámlálások digitális adattára

Figure 11. Proportion of German speaking population in settlements around Dombóvár in 1980 and 1990
Sources: Digital data of censuses



Napjainkra a fiatalabb generációk körében elhalványult a rossz emlékü, második világháború utáni vészidőszak és annak a népszámlálással való összefüggései. A legtöbben már magas szinten nem beszélnek a nemzetiségek nyelvét, adott esetben a német nyelvet, de származásukat mindenképp szerették volna kifejezni, ezért választották a nemzetiségi kötődés vállalását. Az anyanyelv a legtöbbet és legszívesebben használt nyelvet jelentené, ezért immáron kevesen jelölik ezt meg, s a családokban, kis közösségekben is a legtöbbször már a magyar nyelv a domináns, tehát ez a kategória szükségképp háttérbe szorul a vállalások körében.

8. táblázat A német lakosság százalékos megoszlása bevallási kategóriák, településtípusok szerint Baranya, Tolna és Komárom-Esztergom megyében a 2001. évi népszámlálás alapján

Forrás: Népszámlálások digitális adattára

Table 8. Distribution of German population in percentage according to categories of admission, types of settlements in Baranya, Tolna and Komárom-Esztergom counties based on census in 2001

Source: Digital data of censuses

Megye	Település-típus	Nemzetiség	Anyanyelv	Kulturális igény	Családban használt nyelv
Baranya	Városok	2,3	3	1,3	1,6
	Falvak	6,1	7,9	5,3	5,4
	Összes	3,6	4,7	2,6	2,9
Tolna	Városok	2,6	3,6	1,3	1,6
	Falvak	2,8	4,0	1,8	2,1
	Összes	2,7	3,8	1,5	1,8
Komárom-Esztergom	Városok	0,8	1,2	0,3	0,5
	Falvak	3,0	4,6	1,3	2,4
	Összes	1,6	2,5	0,7	1,2

A többféle kérdés lehetővé teszi, hogy a nemzeti-etnikai azonosságtudatot szélesebb spektrumban lehessen vizsgálni. TÓTH Á. – VÉKÁS J. vizsgálataik során főleg azon családok válaszait elemezték, akik etnikai szempontból vegyesek. Jelentős az ilyen összetételű családok száma, hiszen a német kötődésüket valamilyen szempontból vállaló férfiak 52 %-a, a nők 44 %-a vegyes házasságban él. Hangsúlyosan nőtt azoknak a gyermekeknek az aránya, főleg Pest megyében, akiket szüleik németként vallottak be (18 éven felülieknél pedig önmaguk vallják magukat németnek). Ebből arra következtettek, hogy a 2000-es évek elejére az asszimiláció mellett a disszimiláció is erőteljesen megjelent. (TÓTH Á. – VÉKÁS J. 2008b).

Statisztikai szempontból Baranya, Tolna mellett Komárom-Esztergom megyében maradt meg a kitelepítések és az erősödő beolvadás ellenére is számottevőbb német közösség, ezért tartalmazza a táblázat az ő adataikat is. Mindegyik megyében az előbb vázolt trendek figyelhetők meg. Azon sem szabad csodálkoznunk, hogy településtípusok alapján is nagyon különböznek a bevallási arányok, a falvak messze felülmúlják a városok arányait (8. táblázat).

A Dombóvár környéki települések adatsorainak szabályszerűségei lényegében megegyeznek a nagyobb térségek trendjeivel. Tehát esetükben is a nemzetiségi bevallások vezetnek, s ezeket általában a német kulturális igény vállalása követi. Az anyanyelv és a családi nyelv meghatározásában már általában nincs olyan éles határ. Statisztikailag kb. 3% felett beszélhetünk lényegesebb német közösségekről, azaz nem néhány fő jelenti az alacsony százalékos értékeket. Dúzson, Hőgyészen, Lengyelen, Mágocson, Mucsiban, Mekényesen, Nagyhajmáson és Závodon maradtak meg ezek alapján érzékelhetőbb számban német identitású lakosok.

Sajnos még a viszonylag magasabb arányok is néha néhány főt jelentenek csupán, hiszen e települések állandó lakossága is jelentősen csökkent az elmúlt évtizedekben. A létszámokat tekintve csak Mágocson, Lengyelen, Hőgyészen és Dombóváron beszélhetünk nagyobb német közösségről. Nagyon fontos, hogy minden település nemzetiségi megoszlására vonatkozóan publikáltak az adatok (9-10. táblázat).

Érdekes, hogy néhány esetben nem az anyanyelvi bevallások a legalacsonyabbak, sőt Závodon, Kisvejkén vagy Döbrökön ezek a legmagasabb értékek. Valószínűleg arról lehet szó, hogy megmaradt több olyan idős német lakos, akiknek valóban a német az anyanyelve.

Mivel összességében néhány emberről van szó egy-egy településen, ezért néhány furcsának tűnő bevallás olyan anomáliákat okozott, amelyeket nehéz értelmezni (9-10. táblázat). Mivel mindenki többféle – akár mind a négyféle – módon jelölhette saját nemzetiségi identitását, ezért még nehezebb arra a kérdésre válaszolni, hogy ki tekinthető valójában német nemzetiségűnek, s egyáltalán melyek az identitás alapvető feltételei.

A 2001. évi adatok alapján leszögezhető, hogy az önbevallás esetén a kulturális igény vagy a nemzetiség vállalása önmagában elégséges lehet, annak ellenére, hogy adott esetben az ezt vállalók már igazán magas szintű nyelvtudással nem rendelkeznek. Másképpen fogalmazva a nyelv ismerete, mint a néphez, nemzetiséghez tartozás elvileg stabil feltétele elvesztette korábbi jelentőségét. Nagyon erős módszertani probléma, hogy a nyelvében teljesen, kulturálisan majdnem teljesen asszimilálódott embereket a pusztán az identitás-vállalás alapján valóban igazán nemzeti kisebbséghez tartozónak lehet-e tekinteni.

9. táblázat A német lakosság aránya Dombóvár környéki településeken a 2001. évi népszámlálás bevallási kategóriái alapján (%)

Forrás: KSH, 2001. évi népszámlálás adatai

Table 9. Proportion of German nationality in settlements around Dombóvár according to categories of admission based on census in 2001 (%)

Source: Central Statistics Office, 2001 census data

Település neve	Nemzetiség	Anyanyelv	Kulturális igény	Családi nyelv
Csibrák	0,4	0,2	0,4	0,2
Dombóvár	1,5	0,4	2,2	0,7
Döbrököz	0,3	0,5	0,4	0,2
Dúzs	6,6	4,2	4,6	2,9
Hógyész	11,3	5,8	14,3	9,6
Kalaznó	1,4	0,4	1,4	0,9
Kisvejke	0,8	1,7	0,8	0,4
Kurd	1,2	1,3	2,6	0,2
Lengyel	9,2	5,4	11,0	7,5
Mágocs	5,8	3,1	8,0	2,5
Mekényes	8,7	7,5	8,4	7,2
Mucsi	3,4	2,7	3,6	4,1
Nagyhajmás	3,7	3,4	3,4	2,0
Závod	6,2	7,6	5,9	4,2

10. táblázat A német lakosság száma Dombóvár környéki településeken a 2001. évi népszámlálás bevallási kategóriái alapján (fő)

Forrás: KSH, 2001. évi népszámlálás adatai

Table 10. Number of German population in settlements around Dombóvár according to categories of admission in 2001 census (person)

Source: Central Statistics Office, 2001 census data

Település neve	Nemzetiség	Anyanyelv	Kulturális igény	Családi nyelv
Csibrák	2	2	1	1
Dombóvár	329	84	472	156
Döbrököz	7	11	9	5
Dúzs	20	13	14	9
Hógyész	352	183	446	301
Kalaznó	3	1	3	2
Kisvejke	4	8	4	2
Kurd	18	19	37	4
Lengyel	63	37	75	51
Mágocs	161	87	223	71
Mekényes	29	25	28	24
Mucsi	19	15	20	23
Nagyhajmás	16	15	15	9
Závod	22	27	21	23

A Kik a németek?, Mennyiben németek?, Miben németek? kérdéseket a problémakörrel részletesen foglalkozó kutatók is feltették (TÓTH Á. – VÉKÁS J. 2008b, HOÓZ I. 2002).

A 2011. évi, legutóbbi népszámlálás ismét más módszertan alapján zajlott le. A kulturális kötődésre vonatkozó kérdés elmaradt, a hagyományos anyanyelvi és nemzetiségi kategória mellett csak a családban használt nyelv vállalása maradt meg. Természetesen ismét adott volt a lehetőség, hogy egy állampolgár akár mind a három alapján vállalhatta identitását. Sajnos a településszintű adatokat kategóriánként külön nem hozták nyilvánosságra. Csak az áll a rendelkezésünkre, hogy „a válaszok legalább egyike szerint” hány fő jelölte meg német hovatartozását.

TÓTH Á.-VÉKÁS J. publikáltak olyan adatokat, amelyek településszintűek, ráadásul korcsoportok szerint tették meg következtetéseiket. Olyan személyeket vizsgáltak a 2001-2011 közötti hivatalos felmérések relációjában, akik végig ugyanazon a településen éltek, hogy kiküszöböljék a természetes szaporulat és a bevándorlás esetleges torzító hatásait. Főleg Pilisvörösvár ide vonatkozó adatait vették részletes vizsgálat alá. Az adatok egyértelműen azt bizonyították, hogy a fiatalabb korcsoportokban nőttek igen erőteljesen a német bevallások. A 10-14 évesek között 307, a 15-19 évesek között 195, a 20-24 évesek között 164 %-kal nőtt a magukat valamilyen szempontból németnek definiálók létszáma. Nem véletlen, hogy a település egyébként jelentékeny, 8,6 %-os népességnövekedéséhez képest a németek számának 28,5 %-os emelkedése kiugróan magasnak tartható. A németiség országos szintű összlétszáma is jelentős gyarapodást mutat, amely szerintük a disszimiláció bizonyítéka (TÓTH Á. – VÉKÁS J. 2013).

Más kutatók nem azonosulnak teljes mértékben a disszimiláció fogalmával. TÁTRAI P. (2014) szakirodalomra hivatkozva (BICZÓ G. 2011, KISS T. 2011) az ún. hibrid identitás fogalmát tartja

lehetségesnek, azaz, hogy egyre többen kettős identitásúak a lakosság köréből. Szerinte önmagában a kettős bevallások sem magyarázzák a nemzetiségek létszámának látványos növekedését, ezért GANS, H. 1979-ben publikált fogalmát, azaz a szimbolikus etnicitást ajánlja. Ennek pontosan az a vezérgondolata, hogy a bevallásokhoz nem szükséges a kultúra és a nyelv gyakorlása, ismerete, s ezért ez nem feltétlenül jelent etnikai újjáéledést (TÁTRAI P. 2014).

A kutatók egy része megértőbb a népszámlálások állandóan változó módszertani kategóriáit illetően. Ugyanakkor leírják, hogy a 2001-es népszámlálás „megengedő”, a 2011-es pedig szinte „kierőltető” volt a kettős identitás vállalása irányában. Álláspontjuk alapján az állandóan változó kategóriák nem feltétlenül alkalmasak időbeli trendek megállapításához. Szintén komoly probléma, hogy 1990-ben kötelező volt válaszolni a nemzetiségi hovatartozást firtató kérdésre, a legutóbbi két népszámláláson már nem, így a „rejtőzködők” létszáma is egyre nagyobb lehet. KAPITÁNY B. (2015) más módszertanú vizsgálatait során olyan adatokat igyekezett gyűjteni, amelyek mind a három legutolsó népszámlálás alapján összehasonlítható adatok. Ez alapján fontos következtetése, hogy „egyedül a németeknél lehet nemzetiségi újjáéledésre utaló jeleket” felfedezni (KAPITÁNY B. 2015, p. 84).

A 2001. és 2011. évi népszámlálás trendjei a vizsgált Dombóvár környéki településeken is megegyeznek az idézett kutatók által kimutatott trendekkel. 2001-ben 34.082 fő volt a vizsgált 14 helység állandó népessége, s ebből 1045 fő, azaz a lakosság 3 %-a volt német kisebbséghez tartozó a nemzeti-
 ségi bevallás alapján. Ezzel szemben 2011-ben „valamely kategória alapján” a német lakosság száma 1670-re duzzadt, egy számottevően romló demográfiai háttér mellett, hiszen a 14 település teljes állandó népessége már csupán 31.115 fő volt. Ez már 5,3 %-os arányt jelent. A bevallási hajlandóság összességében majdnem 60 %-kal nőtt (*Forrás: KSH – 2001. és 2011. évi népszámlálás települési szintű adatai*).

Az előző népszámláláshoz képest kiugróan növekedett Döbröközön, Kurdon, Závodon, Nagyhajmáson, Mágocson és Csibrákon a német kisebbség aránya. Ez a létszámokat tekintve nem mindig jelent extrém növekedést, mert pl. Csibrák nagyon alacsony adatról indult.

Mucsit és Kalaznót levéve gyakorlatilag mindenhol legalább a statisztikailag érzékelhető szint közelében van a németiség száma és aránya. Csibrákon és Dúzson olyan kicsi a teljes népesség, hogy az arányszám önmagában csak néhány főt takar. A jelentős németiséggel rendelkező települések közül csak Högyészén csökkent minimális mértékben a németiség száma, Dombóváron és Mágocson nagyon jelentős mértékben növekedett. Kisvejte drasztikus növekedésének indoklása alapos helyszíni háttérvizsgálatot igényelne, mert önmagában ekkora léptékű emelkedést nem lehet magyarázni és elfogadni. Kurd, Závod és Lengyel rendelkezik még a létszámok alapján jelentős közösséggel, a többi falu esetében az adott esetben tekintélyesnek ható arányok általában 30 főnél kisebb német közösséget jelentenek, hiszen nagyon kicsi a helységek állandó népessége. Ez a helyzet Mekényes és Nagyhajmás esetében (*11. táblázat, 12. ábra*).

11. táblázat A német nemzetiségi lakosság száma és aránya néhány Dombóvár környéki településen a 2011. évi népszámlálás adatai alapján

Forrás: KSH, 2011. évi népszámlálás

Table 11. Number and proportion of German nationality population in some of the settlements around Dombóvár based on 2011 census

Source: Central Statistics Office, 2011 census data

Település neve	Nemzetiség (%)	Nemzetiség (fő)	Változás 2001-2011 között (%)
Csibrák	5,2	14	700
Dombóvár	2,8	543	65
Döbrököz	2,8	60	857
Dúzs	3,3	9	-45
Hógyész	10,9	324	-8
Kalaznó	0	0	0
Kisvejke	29,5	121	30
Kurd	6,6	85	472
Lengyel	15,7	86	36
Mágocs	12,8	314	195
Mekényes	7,6	22	-24
Mucsi	2,1	10	-48
Nagyhajmás	7,7	29	181
Závod	18,0	53	241

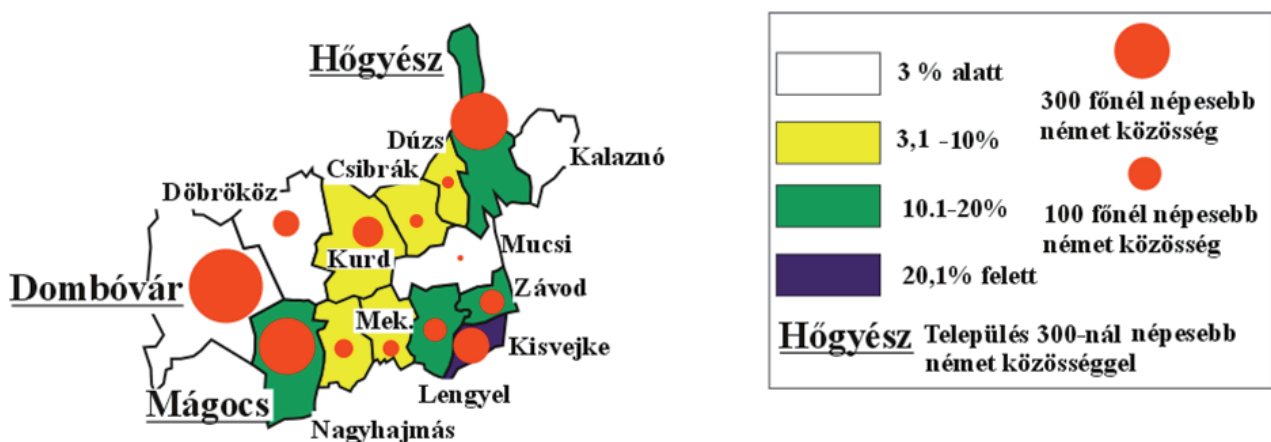
Nem tartozott a célkitűzések közé a vallási megoszlás 1945 utáni taglalása, különös tekintettel arra, hogy a diktatúra idején hiteles felmérés a lakosság vallási hovatartozásáról nem is készülhetett. Csak a vallás és az identitás szoros kapcsolatára szeretnénk rávilágítani. A kitelepítések előtt Kalaznó és Mekényes nem csupán német többségű, hanem teljesen evangélikus helységek voltak. 2011-re nem maradt Kalaznónak német lakosa, s az evangélikusok száma is 0 volt. A mekényesi 36 evangélikus létszámban majdnem párhuzamos a németség számával.

12. ábra Dombóvár környéki települések német nemzetiségű lakossága 2011-ben

Forrás: KSH, népszámlálási adatok

Figure 12. German population in settlements around Dombóvár in 2011

Source: Central Statistics Office census data



Nagyhajmásban viszont a németek csökkenése kisebb volt az evangélikus közösség zsugorodásánál, hiszen utóbbiak 3 fős száma minimálisnak tartható. Dombóvár németségének 80 %-át teszi ki a növekvő evangélikus közösség, tehát valószínűleg a kétféle csoport létszámának alakulása között szoros az összefüggés.

ÖSSZEGZÉS

1945 után a németiséget ért kollektív megtorlás különböző eszközei jelentősen megroppantották létszámaikat. Az itthon maradtak is sokan magyar településekre költöztek, nem vállalhatták identitásukat, hiszen féltek attól, hogy a retorziók őket is utoléri. A magyar, székely, felvidéki telepések érkezése és adott esetben együttélése a németekkel az első évtizedekben nagyon konfliktusos volt. Személyes interjúkból tudjuk, hogy nagyjából az 1970-es évek elejétől került sor gyakrabban a vegyes házasságokra. A népszámlálások adatai 1949-1990 között tükrözik a félelmet, hogy az identitás válalása esetleg ismét retorziókhöz vezethet. A szocialista korszakban az iparosítás és az urbanizáció is jelentős tömegeket vonzott el a településekről, a zárt nyelvi közösségek felbomlottak, ez erősítette a németiség arányvesztését.

Az utolsó népszámlálásokon – 1990-2011 között – megfigyelhető számuk és arányuk jelentős mértékű gyarapodása, amelyet a kérdéskörrel foglalkozó kutatók nagyon sokféle módon interpretáltak és magyaráztak. Az biztos, hogy a bővülés főleg a fiatalabb korosztályok körében jellemző. Sokkal kevesebb ma már a magukat németeknek vallók között azonban az, aki valóban nyelvében is annak tekinthető. Csak remélni lehet, hogy a beolvadásuk nem halad olyan mértékben előre, mint az néhány faluban már tapasztalható, hiszen pl. Kalaznón egyáltalán nem maradtak németek, de a Dúzson, Mekényesen, Mucsiban, Csibrákon, Nagyhajmáson élőket sem lehet soknak tartani. Mágocs és Hőgyész viszonylag jelentős német közösségekként napjainkig fennmaradtak, s új jelenség Dombóvár erőteljes, Döbrököz kisebb mértékű gyarapodása.

Érdekes és tanulságos lesz, hogy a 2021-es népszámlálás adatainak fényében maradnak-e a jelenlegi trendek, tovább tart-e német közösség létszámnövekedése. Bizonyára az is majd többszöri elemzés tárgya lesz, hogy milyen módszertannal végzik majd az újabb hivatalos felmérést, s milyen szinten történik meg az adatok nyilvánosságra hozatala.

*Dr. Szenyéri Zoltán Ph.D.
gimnáziumi intézményvezető, kutatótanár
Dombóvári Illyés Gyula Gimnázium
e-mail: szenyeri.zoltan@gmail.com*

IRODALOMJEGYZÉK

- BENKE J. (1974): *Demokratikus és szocialista agrárátalakulás 1945-1970, különös tekintettel Somogyra*. Pécs, Pécsi Akadémiai Bizottság, 239 p.
- BICZÓ G. (2011): *Az asszimiláció fogalmának művelési értéke a szociokulturális hasonulási folyamatok értelmezésében*. In: BÁRDI N. –TÓTH Á. (szerk.): *Asszimiláció, integráció, szegregáció*. pp. 19– 38. Budapest. MTA Kisebbségkutató Intézet
- BOGNÁR Z. (2009): *Malenkij robot, avagy a polgári lakosság tömeges elhurcolása Magyarországról szovjetunióbeli kényszermunkára 1944/45-ben, különös tekintettel a német deportáltakra*. In: *Malenkij robot „Egyetlen bűnünk származásunk volt...” Német és magyar polgári lakosok deportálása „malenkij robot”-ra a sztálini lágerbe*, Pécs, kiadó n.
- BOTTLIK ZS. (1998): *Etnikai földrajzi kutatások Komárom-Esztergom megyében*. In: Süli-Zakar I. (szerk.) *Geográfus doktoranduszok III. országos konferenciája*, Debrecen. pp. 177-185.
- BOTTLIK ZS. (2001): *A német nyelvszigetek változásai a Dél-Dunántúlon*. *Földrajzi Értesítő* L. évf., 1-4. pp. 285-297.
- DÁVID Z. (1980): *A magyarországi nemzetiségi statisztika múltja és jelene*. *Valóság* 8., pp. 88-98.
- FARKAS GY. (1997): *Nemzetiségileg vegyes területek és az asszimilációs folyamatok földrajzi vizsgálatának elméleti kérdései*. *Földrajzi Értesítő*, 41. 3-4. pp. 274-288.
- FARKAS GY. (2000): *A nemzetiségi megoszlás térszerkezete vegyes lakosságú régiókban. („Nulladik” változat a nyelvhatárra – egy módszer próbája.)*. Fórum, Társadalomtudományi Szemle, II. évf., 2. sz., <http://forumszemle.eu/2016/06/02/farkas-gyorgy-a-nemzetisegi-megoszlas-terszerkezete-vegyes-lakossagu-regiokban/> (Letöltés: 2019. május 1.)
- FARKAS S. (2016): *Prezentáció a Kurd községet érintő kollektív megtorlás formáiról és áldozatairól*. <https://prezi.com/login/>. (letöltés: 2019. május 1.)
- FEHÉR I. (1988): *A magyarországi németek kitelepítése*. Budapest, Akadémiai Kiadó, 171 p.
- FISCHER, H. (1994): *A magyarországi német kisebbség 20. századi társadalmi-gazdasági átalakulásának térbeli aspektusai és a nemzetiségi statisztika*. In: *Magyarország nemzetiségeinek és a szomszédos államok magyarságának statisztikája*. KSH, Budapest. pp. 273-291.
- FISCHER, H. (1997): *Regionalbezogenheit nationalitätenspezifischer Daten in den ungarischen Volkszählungen des 20. Jahrhunderts*. In: Fata, M. (Hrsg.) *Die Schwäbische Türkei, Lebensformen der Ethnien in Südwestungarn*. Sigmaringen, pp. 115-126.
- FÜZES M. (1986): *A népesség anyanyelv szerinti összetételét befolyásoló tényezők DK-Dunántúlon 1941-1949 között I. rész*. In: *Baranya Megyei Helytörténetírás*, Pécs, Baranya Megyei Levéltár, pp. 715-743.
- FÜZES M. (1989): *A népesség anyanyelv szerinti összetételét befolyásoló tényezők DK-Dunántúlon II. rész*. In: *Baranya Megyei Helytörténetírás*, Pécs, Baranya Megyei Levéltár, pp. 489-543.
- FÜZES M. (1990a): *Forgószél: Be- és kitelepítések DK-Dunántúlon 1944-1948 között*. Pécs, Baranya Megyei Levéltár, 186 p.
- FÜZES M. (szerk.) (1990b): *Modern rabszolgaság – „malenkij robot”*. Budapest, Formatív Kiadó, 394 p.

- FÜZES M. (1993): *A népesség anyanyelv szerinti összetételét befolyásoló tényezők DK-Dunántúlon 1941-1949 között III. rész.* Kézirat, 43 p.
- GÁLOS CS. (2004): *Kurd története.* Kurd, Kurd község önkormányzata, 352 p.
- GANS, H. (1979): *Symbolic ethnicity: The future of ethnic groups and cultures in America.* Ethnic and Racial Studies 2 (1), pp. 1-20.
- HOÓZ I. - KEPECS J. - KLINGER A. (1985): *A Baranya megyében élő nemzetiségek demográfiai helyzete 1980-ban.* Budapest, MTA RKK pp. 25-124.
- HOOÓZ I. (2002): *A nyelvi asszimiláció és a házasságkötés.* Statisztikai Szemle, 12. sz., pp.1082–1096.
- JUSTUS, J. (2012): *Mekényes (Mekitsch).* Dombóvár, magánkiadás, 135 p.
- JUSTUS, J. – DOMKE, R. (2014): *Nagyhajmás (Hajmasch), eine ethnisch und konfessionell gemischte Gemeinde in der Branau.* Dombóvár, Nagyhajmás Önkormányzata, 140 p.
- KAPITÁNY B. (2015): *A magyarországi történelmi kisebbségi közösségek demográfiai viszonyai és perspektívái 1990-2011 között.* Kisebbségkutatás, 3. sz., pp. 69-101.
- KISS T. (2011): *A makroperspektíva védelmében.* In: BÁRDI N. –TÓTH Á. (szerk.): Asszimiláció, integráció, szegregáció. pp. 39–48. Budapest. MTA Kisebbségkutató Intézet
- KOCSIS K. (1989): *Magyarország jelenlegi etnikai térszerkezetének sajátosságai.* Földrajzi Közlemények, 37. 4. pp. 283-305.
- KOMANOVICS J. (1978): *A hazai németiség helyzetét szabályozó rendelkezések és ezek végrehajtása a felszabadulást követő években (1945-1950).* In: Baranya Megyei Helytörténetírás, pp. 559-568, Baranya Megyei Levéltár
- KOROM M. (1996): *Az elhurcolás és a szülőföldről való elűzés néhány kérdése.* In: ZIELBAUER GY. (szerk.): A magyarországi németek elhurcolása és elűzése. Válogatott szemelvények a korabeli magyar sajtóból 1944-1948. Budapest.
- KSH: Népszámlások digitális adattára. <https://library.hungaricana.hu>
- KSH: *A 2001. és 2011. évi népszámlálás települési szintű adatai.* www.ksh.hu
- MARCHUT R. 2014: *Töréspontok. A Budapest környéki németiség második világháborút követő felelősségre vonása és annak előzményei (1920-1948).* Budapest-Budaörs, MTA Társadalom tudományi Központ, Magyar Történelmi Társulat, Budaörsi Passió Egyesület, p. 407.
- MÁRKUS B. (2014): *„Málenkij robot” Baranya vármegyében.* Múltunk 2014/3., pp. 62-104.
- MAYER, A. (1990): *Závod in Tolnau. Heimatbuch zur Geschichte des Dorfes Závod und dessen Bewohnern.* Ettlingen, ohne V., 300 p.
- MILTÉNYI K. (1959): *Népesedéspolitikai jogszabályok.* Demográfia, 2-3. sz., pp. 379-408.
- POLJAN, P. (2004): *Against Their Will.* Central European University Press, Budapest-New York, 250 p., p. 278., id: MÁRKUS B. hiv.mű, 2014., p. 70.)
- SZENYÉRI Z. (2004): *Német sorsok Dél-Dunántúlon (1700-2001).* Dombóvár, Dombóvári Német Kisebbségi Önkormányzat 339. p.
- SZENYÉRI Z. (2008): *Honfoglalás, kiűzetés, megmaradás – fejezetek a dél-dunántúli németiség történetéből (1700-2007).* Dombóvár, magánkiadás, 400 p.
- TÁTRAI P. (2014): *Etnikai folyamatok Magyarországon az ezredforduló után.* Területi Statisztika, 54(5), pp. 506-523.

- TEUFEL, F. (1993): *Mágocs – nagyközség Baranyában, Dombóvár*. Mágocs, Mágocsért Alapítvány, 420 p.
- THIRRING L. (1963): *Magyarország népessége 1869-1949 között*. In: KOVACSICS J. (szerk.) *Magyarország történeti demográfiája*, Budapest, Közgazdasági és Jogi Kiadó, pp. 221-388.
- TOLNA M. LEVÉLTÁR: *Tolna megye főispánjának iratai, általános iratok*. 189/1945, TML IV/401b
- TOLNA M. LEVÉLTÁR: *Állami telepítési felügyelő iratai*. XXIV.11.
- TÓTH Á. (1993): *Telepítések Magyarországon 1945-1948 között*. Kecskemét, Bács-Kiskun Megyei Önkormányzat Levéltára, 194 p.
- TÓTH Á. – VÉKÁS J. (2008a): *A népszámlálások nemzeti-etnikai adatai mögött rejlő politikai tényezők (1949-1990)*. *Kisebbségkutatás*, 17. évfolyam, 3. sz., pp. 406-432.
- TÓTH Á. – VÉKÁS J. (2008b): *Család és identitás: a vegyes házasság szerepe a magyarországi kisebbségek reprodukciójában*. In: BAKÓ B. – PAPP R. – SZARKA L. (szerk.): *Mindennapi előítéletek: társadalmi távolságok és sztereotípiák*, MTA ENKI, Budapest, Gondolat, pp. 252-309.
- TÓTH Á. – VÉKÁS J. (2013): *A magyarországi nemzetiségek létszámváltozása 2001-2011 között*. *Statisztikai Szemle*, 91. évf., 12. sz., pp. 1256-1267.
- VÁRNAGY A. (1998): *Högyész. Községtörténeti monográfia II. rész*. Högyész, Högyész Nagyközség Önkormányzata, 454 p.
- WEIDLEIN J. 1995: *A magyarországi németek küzdelme a fennmaradásért*. Dokumentáció 1930-1950, Stuttgart, ohne V.
- ZIELBAUER GY. (1990a): *A magyarországi németek nehéz évtizede 1945-1955*. Szombathely-Vép, Pannon Műhely Könyv-Lapkiadó, 170 p.
- ZIELBAUER GY. (1990b): *A magyarországi németek elhurcolása 1944/1945. A kollektív büntetés 1. állomása*. Budapest, Magyarországi Németek Szövetsége, 248 p.
- ZIELBAUER GY. (1994): *A legújabbkori népvándorlás Magyarországon 1940-1950*. Szombathely, Savaria University Press, pp. 7-30.

Horváth Marcell

Vasúti Új Selyemút, mint a 21. századi Eurázsia egyik meghatározó konnektivitása

ABSZTRAKT

A 21. században a konnektivitás a kor egyik megatrendjének tekinthető. A komplex infrastruktúra fejlesztésekkel megvalósítható összekapcsoltságért folyó verseny meghatározza a gazdasági és geopolitikai kapcsolatok irányát is.

Egy ilyen konnektivitást létrehozó hálózatnak tekinthető az Új Selyemút (BRI) is. Kína gazdaságélénkítő terve kiterjed a hagyományos infrastruktúra, így a vasúthálózat fejlesztésére is azzal a céllal, hogy létrejöjjön egy modern vasúti összeköttetés Kína, Ázsia és Európa között, amin keresztül növelhető a szállítás mértéke és a költségek csökkentése, és így ennek kereskedelmi kapcsolatok élénkítő szerepe lehet. Ennek fontos eleme a China Railway Express (CRE), amely Kínát köti össze Európával Közép-Ázsián keresztül, és teremti meg Eurázsianak a kínai állam által irányított vasúti összeköttetését.

ABSTRACT

In the 21st century connectivity is one of the main megatrends of this era. The competition for the connectivity based on complex infrastructural investments also determines the global economic and geopolitical directions.

The New Silkroad (Belt and Road Initiatives – BRI) is such a network that establishes a complex connectivity. The Chinese economic programme comprises the development of the traditional infrastructures, such as the rail infrastructures in order to establish a modern connectivity that can improve the transport volume and so improve the commercial relations between China, Asia and Europe. The China Railway Express (CRE) connects China and Europe and creates a Chinese led rail connection which is an important pillar of the BRI.

Kulcsszavak: Új Selyemút, konnektivitás, infrastrukturális fejlesztés, vasút, geopolitika
Keywords: New Silkroad, connectivity, infrastructural development, rail, geopolitics

BEVEZETÉS

Eurázsia geopolitikai szempontból tengelyszerepet tölt be a világ legnagyobb összefüggő szárazföldi földrészen, amely a világ legfejlettebb és gazdaságilag legjobban fejlődő régióiból kettőt – Nyugat-Európát és Kelet-Ázsiát – is magában foglal. A világ lakosságának 70%-a itt él egy hatalmas globális piacot alkotva, világ anyagi javainak meghatározó része – legyenek azok természeti erőforrások, vagy a gazdasági életet irányító vállalatok – szintén itt található. Ezt az eurázsiai térséget a politikai és gazdasági ereje és az ehhez kapcsolódó geopolitikai törekvései a globális események középpontjába helyezik. Így egy Eurázsiai vezető nagyhatalom, amelynek sikerül megteremtenie a térség összeköttetését és ellenőrzi is ezt a konnektivitást, egész Euráziát és szinte automatikusan Afrikát is uralhatja, így ahogy Mackinder megállapította, az egész világot uralhatja. (BREZINSKI, Z., 2013)

A 21. századra a konnektivitás fontosabbá vált, mint valaha nemcsak gazdasági, hanem geopolitikai szempontból is. Az emberek, termékek, szolgáltatások és az információ szállítása mindig is kiemelt szerepet töltött be az államok kapcsolatrendszerében, egyúttal a gazdaságok versenyképességének egyik kulcsfaktorának tekinthető, amióta hozzáférést teremt az erőforrásokhoz, a munkához és a piacokhoz. A nemzetközi infrastruktúráknak fontos szerepe van a globális fenntartható fejlődés számára gazdasági, környezetvédelmi és társadalmi szempontból is. A gazdasági aspektusokat tekintve termelési láncok mind hatékonyabbá tételéhez szükség van modern infrastruktúrára, amely lerövidíti, megkönnyíti és gazdaságossá teszi a termelési láncon belüli szállítást. A kereskedelemben szintúgy szükséges egy hatékony és gazdaságos infrastruktúrára, amely lehetővé teszi az áruk, szolgáltatások áramlását. Ehhez elengedhetetlen a modern infrastrukturális alapok megteremtése és fejlesztése, amely ugyancsak élénkítő hatással van az építőiparra és új technológiák létrehozására, illetve a kiszolgáló pénzügyi szolgáltatások megjelenésére. Továbbá a nemzetközi infrastruktúrának geopolitikai szempontból is jelentősége van. A történelem során a szárazföldi kereskedelmi csomópontok, kikötők, tengeri útvonalak ellenőrzése, majd a vasutak létesítése és irányítása elengedhetetlen volt a konnektivitás megteremtése, így a hatalom kiterjesztése és érvényesítése érdekében. A nemzetközi közlekedés infrastruktúrái gazdasági és geopolitikai fontossága meghatározó a versenyképesség szempontjából, mivel ezekkel vagy ezeken keresztül hozzáférést lehet nyerni a piacokhoz és erőforrásokhoz. (RODRIGUE, J-P., COMTOIS, C. ÉS SLACK, B. 2017)

A nemzetközi infrastruktúrák, hálózatok által kialakuló konnektivitásnak a geopolitikai szempontból lényeges fogalmi elemeit a következőkben lehetne összegezni:

1. Terjeszkedés: az infrastruktúrákra vonatkozó technológiai fejlesztések célja tengerek, területek és erőforrások feletti hatalom megszerzése. Az európai hatalmak évszázadokig élenjártak e téren és az egymást váltó tengeri hatalmukkal gyarmatosították a tengereket és a szárazföldeket. A 21. századra sem csökkent a hadi technológia jelentősége az infrastruktúrák tekintetében, azonban a nemzetközi infrastruktúrák terjeszkedése mára elsősorban a gazdasági, kereskedelmi és pénzügyi háttérrel és hatalommal támogatott.
2. Szuverenitás: az infrastruktúrákon keresztül a hatalmak igyekeztek a szuverenitásukat, államuk joghatóságát is kiterjeszteni. Ezt láthattuk a gyarmatosításnál, mikor egyes hatalmak saját területüké nyilvánítottak földrészeket, majd a földrajzi terek telítődésével pedig országrészeket, szigeteket, városokat, csatornákat, kikötőket. A nemzetközi közjog és az államközi kapcsolatok

jogi szabályozásának fejlődésével a 21. századra az infrastruktúrák feletti ellenőrzés fenntartására már nem vonulnak fel állami hadseregek, hanem az államok magánhadseregekkel és államközi biztonsági megállapodásokkal teremtik meg az irányításuk alatt álló infrastruktúrák feletti hatalmat és közvetetten a szuverenitásukat.

3. Versenyképesség: a hatékony és folyamatosan fejlődő infrastruktúrák mindig is nélkülözhetetlenek voltak kereskedelmi és katonai stratégiai szempontból. A 21. században a modern infrastruktúrák továbbra is elengedhetetlenek a versenyképesség érdekében, főleg, hogy a gazdaságok mind szorosabban kapcsolódnak össze, és a technológiai fejlődés mind gyorsabb ütemben zajlik. A modern infrastruktúra ma a versenyképesség alapjának tekinthető.
4. Együttműködés: ugyan a hatalmak mindig is versenyeztek és versenyeznek, hogy uralják az infrastruktúrákat, de a konnektivitás lényege, hogy összeköt, összekapcsol minimum két felet, így ennek fogalmi eleme az együttműködés. A globalizációval és a különféle integrációk előretörésével a 21. században az együttműködésnek mind nagyobb szerepe van a versenyképesség fenntartása és növelése érdekében.

A nemzetközi infrastruktúrával elérhető konnektivitás alapja az adott hatalom terjeszkedése, amely révén kiépíti az összekapcsoltságot és egyúttal hatalma és irányítása alá vonja azt, megteremtve a versenyképesség alapját.

Ugyanakkor a konnektivitás fontosságának ellenére a világ jelentős infrastrukturális fejlesztési lemaradásban szenved. Különböző statisztikai adatok alapján 2030-ig globális szinten évi átlag 3.7 trillió US dollár infrastrukturális fejlesztés kellene, hogy a szükségleteket ki lehessen elégíteni és tartható legyen a növekedés és fenntartható fejlődés üteme. A 2014-2020-as fejlesztési időszakban a szükségesnél évente 452 milliárd dollárral kevesebb jut az infrastrukturális beruházásokra a világban és a legnagyobb mértékben az ázsiai régióban maradnak el a beruházások a szükséges szinttől. (RENWICK, N., GU, J., ÉS GONG, S. 2018). Az infrastruktúra-fejlesztés szerepét elemezve a fenntartható fejlődési célok teljesítését illetően az ENSZ Projekt Támogatási Hivatala (UNOPS) és a The Economist Intelligence Unit együttműködésében készült tanulmányban a szakértők megállapították, 2040-ig 94 billió dollár beruházásra van szükség a globális infrastruktúrába és ezeknek a beruházásoknak több, mint felének Ázsiában kell megvalósulnia. A hiányzó források pótlása kapcsán a jelentés felhívja a figyelmet a kormányok korlátozott lehetőségeire, illetve valamilyen széleskörűbb összefogás szükségességére. (KOEHRING, M. (szerk) 2019)

Így a kor egyik megatrendje az összekapcsoltságért folyó verseny lehet. Ez a globális összekapcsoltság hozzáférést ad az erőforrásokhoz – legyen az természeti vagy humán –, a termelési láncokhoz, a technológiákhoz, illetve a piacokhoz és a tőkéhez, de ugyanígy a mára mind fontosabb erőforrássá váló információhoz is. Ezért a világ nagyhatalmainak célja, hogy a globális infrastruktúra feletti befolyásukat stabilizálják, és mind jobban erősítsék, továbbá, hogy a regionális és globális infrastruktúrafejlesztésekkel az összekapcsoltság feletti irányítást magukhoz vonják. Így az összekapcsoltság a világgazdaság egyik központi hajtóerejévé vált. (KHANNA, P. 2017)

A versenyt lehetővé tevő globális infrastruktúrák, legyenek azok autópályák, vasutak, kikötők, olaj-, gáz- vagy elektromos vezetékek, internetkábelek, tv csatornák és pénzügyi rendszerek hálózata,

átformálhatják a vilárendszerünket és ezeknek köszönhetően a világ mind jobban összekapcsolódhat. Mára szinte az egész életünket áthatja és kiegészíti a felértékelődött hálózatok sokasága, a hálózatok korát éljük. A technológia fejlődésével együtt kialakult hálózatok komplexitása megsokszorozza az emberek, városok, gazdaságok, államok erejét és lehetőségét. Ugyanakkor a hálózatok hasonlóan megsokszorozzák egy állam, régió válságát is, kiterjesztve és globális méretűvé növelve annak határait. (CSIZMADIA N. 2016)

Egy ilyen konnektivitást létrehozó hálózat megteremtésének tekinthető a Xi Jinping kínai elnök által 2013-ban meghirdetett Új Selyemút vagy más néven az Egy övezet, egy út kezdeményezés (Belt and Road Initiatives – BRI) is. Kína nemzetközi gazdaságélénkítő terve, az **Új Selyemút** egyik fő **célja**, hogy a szárazföldi és tengeri infrastrukturális **útvonalak és rendszerek** fejlesztésén keresztül kínai vezetéssel **összekapcsolja** az Eurázsiai régiót és egy Kína által dominált, egységes gazdasági-kereskedelmi térré alakítsa, amely egyszerre biztosíthatja az erőforrásokat, az energiát, a felvevő piacot, valamint a technológiát és az innovációt. A BRI keretében megvalósuló konnektívás megerősítheti a regionális együttműködést, illetve a résztvevő államok **között mind** szorosabbra fűzheti a gazdasági, politikai és kulturális kapcsolatokat.

A szárazföldi Új Selyemút kezdeményezés a hagyományos infrastruktúra, így a vasúthálózat fejlesztésére irányul. Egyik célja, hogy létrejöjjön egy modern vasúti összeköttetés Kína, Ázsia és Európa között. Ennek a „vas selyemútnak” egyik fontos pillére a China Railway Express (CRE), amely Eurázsia vasúti összekapcsoltságát teremti meg. 2018 áprilisáig a CRE keretében a szállítmányozási útvonalak 48 kínai várost kötöttek össze 13 európai ország 42 városával. A China Railway Corporation 2018. április 1-i közleménye szerint 2018 első negyedévében az egy évvel korábbi, ugyanazon periódusban mért adatokhoz képest 75%-kal nőtt a sino-európai teherszállítás. Arra azonban még nincsenek részletes statisztikák, hogy mennyivel járul hozzá ez a szolgáltatás a Kína és Európa közötti kereskedelmi forgalom növekedéséhez, illetve a kereskedelmi mérlegek alakulásához. Annyi azonban látszik, hogy a CRE-nek köszönhető áruforgalom növekedés következtében például a CRE egyik végállomása, a németországi duisburgi kikötő forgalma 2017-ben 30%-kal növekedett.

A tanulmányban arra keressük a választ, hogy Kína a BRI-val megkezdett regionális, majd globális infrastruktúra fejlesztése és a vasúti CRE mennyiben segíti Eurázsia kereskedelmi, gazdasági összekapcsoltságát. Ha geopolitikai célokat is megnézzük, akkor mennyiben szolgálja Kínának regionálissá, majd globálissá növekvő összekapcsoltság feletti irányítás kiépítésére és irányítására vonatkozó lehetséges törekvéseit.

AZ „EGY ÖVEZET, EGY ÚT” KEZDEMÉNYEZÉS JELENTŐSÉGE

A 2013-ban megindított „Egy övezet, egy út” névre keresztelt kezdeményezés Kína legnagyobb, a nemzetközi közösséget érintő gazdasági terve, amely az infrastrukturális fejlesztéseket tűzte ki célul, hogy javítsa a földrajzi összeköttetést az ázsiai, európai régió között. Kína hatalmas összegű bilaterális kölcsönmegállapodásokkal és nemzetközi pénzügyi intézmények forrásaival megtámogatott megállapodásokkal építette fel az Új Selyemút együttműködési hálózatát. A BRI a valaha volt legnagyobb infrastrukturális beruházásokra irányuló projekt, amely értékét tekintve tizenkétszerese az USA által indított Marshall tervnek és földrajzilag szinte az egész világot lefedi. (LI, W ÉS JIN, D. 2018)

A BRI közvetlen geopolitikai előzményeként tekinthető a washingtoni kormány által 2011-ben meghirdetett Ázsia felé fordulás (Pivot to Asia). Az ezt követő időszakban az USA megerősítette katonai jelenlétét Ázsiában és ezzel párhuzamosan a Trans-Pacific Partnership (TPP) együttműködéssel célul tűzte a *Kínán kívüli Ázsia* nagy részét lefedő szabadkereskedelmi övezettel a kereskedelmi kapcsolatok megerősítését¹. Ez az amerikai törekvés Kína komplex bekerítésekként volt értelmezhető. Az Új Selyemút projekt így nem csupán egy gazdasági kezdeményezésként tekinthető, hanem egy geopolitikai tervként is, aminek a célja az amerikai befolyás versenytársaként a kínai geopolitikai és gazdasági térnyerés Ázsiában és a kínai befolyási övezet növelése az Új Selyemút mentén. Ezzel párhuzamosan Kína stratégiai célkitűzése érvényesíteni szuverenitását a Dél-kínai-tengeren és erősíteni Tibet és Tajvan irányában fennálló történelmi érdekeltségeit. Számos szakértő szerint Kína politikája nem különbözik más nagyhatalmak múltbéli törekvéseitől, de sajátos logika mentén halad és eltér a megszokott normáktól. (HUANG, Y. 2018)

2013 szeptemberében Xi Jinping kínai elnök kazahsztáni látogatása során Asztanában tartott beszédében javasolta először az újfajta együttműködési módot, az „Új selyemút gazdasági övezet” létrehozását. Majd az indonéz parlamenthez intézett október 3-ai beszédében javaslatot tett a „21. századi tengeri selyemút” és az Ázsiai Infrastrukturális Befektetési Bank (Asia Infrastructure Investment Bank - AIIB) létrehozására. (XI, J. 2017)

2015 márciusában a kínai Nemzeti Fejlesztési és Reform Bizottság (NFRB) kiadott egy hivatalos dokumentumot, amiben meghatározták a BRI alapelveit, célkitűzésit és a főbb prioritásokat. A regionális és globális win-win helyzet megteremtése érdekében öt területen jelölték meg az együttműködés főbb irányait, amelyek a következők: a politikai koordináció; az infrastrukturális összekapcsoltság; a szabad kereskedelem; a pénzügyi integráció; és az emberek közti kapcsolat.²

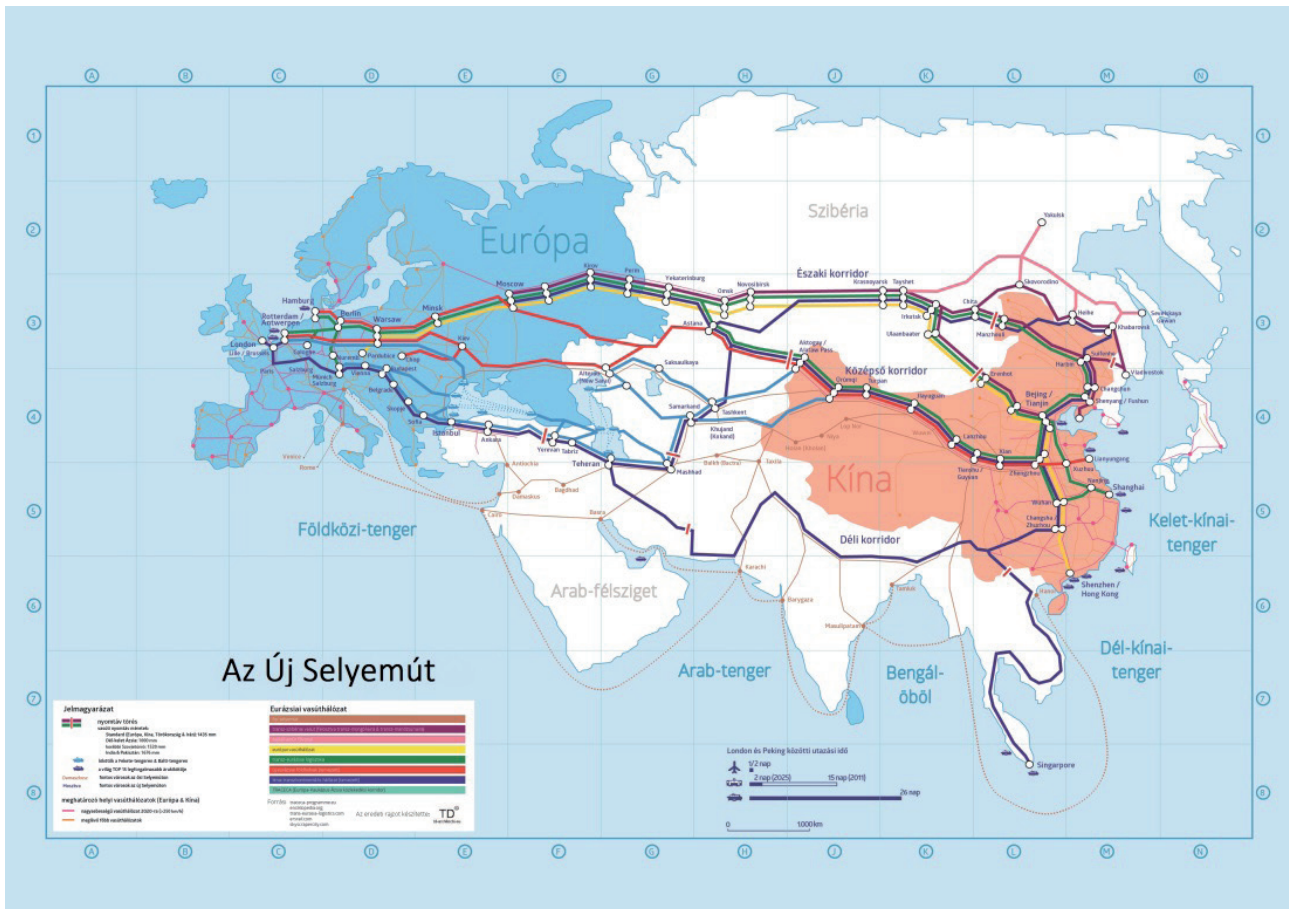
Az „övezet” szó a Kína és Európa, Közép-Ázsia, Oroszország, Délkelet-Ázsia, Dél-Ázsia közötti kapcsolatra utal, míg az „út” szó arra, hogy Kína a tengerparti városaiból kiindulva éri el Európát és Afrikát. A BRI több mint 73 országot, ezzel a Föld lakosságának több mint a felét köti össze egy új eurázsiai földhídon keresztül (1. ábra). A tagországok gazdaságai pedig együtt a világ GDP-jének közel 30%-t adják. (HUANG, Y. 2016).

¹ Ugyanakkor Donald Trump elnök 2017 januárjában egyik első intézkedéseként kilépett a TPP-ből.

² Vision and Actions on Jointly Building Silk Road Economic Belt and 21st-Century Maritime Silk Road 2015/03/28
Elérhető: http://en.ndrc.gov.cn/newsrelease/201503/t20150330_669367.html Utolsó letöltés: 2018. jún. 15.

1. ábra: Az Új Selyemút konnektivitása

Figure 1: The Connectivity of the New Silk Road



Forrás: HUG Magazin, IV. szám, 2017. december

Az Új Selyemút két dologban különbözik Kína eddigi külpolitikai stratégiáitól, egyrészt földrajzilag sokkal nagyobb térséget fed le, másrészt a fejlődést nem csak szárazföldön, hanem tengeri útvonal mentén képzei el. A projekt nem korlátozódik Euráziára, hanem Afrikát, illetve Latin-Amerikát is érinti. A cél elsősorban a gazdasági diverzifikáció megvalósítása, illetve a politikai stabilitás és a multipoláris globális rend elérése. Eddig több mint 130 ország és nemzetközi szervezet csatlakozott a BRI kezdeményezéshez, amelynek nyomán 6 gazdasági folyosó jött létre és több mint 40 együttműködési megállapodást írtak alá. Kína számára így a kezdeményezés egy globális stratégiává vált, amely a világ legnagyobb együttműködési fórumává alakult, ahova a multilateralizmus jegyében minden állam csatlakozását várják. (WANG, Y.)

A stratégia kiemeli az ország igényét a nagyobb globális szerepvállalásra, valamint lehetőséget nyújt a kínai túl-kapacitás exportjára is. Az elmúlt évtizedben a kínai belföldi infrastrukturális és építőipari fejlesztések államilag irányítottan és támogatottan felpörgették a kínai építőipari cégek termelését az acél-, cementgyártás és az építőipar területén. Az állami megrendelések csökkenésével az építőipari cégek immár túltermelésére is megoldást kell találni, hogy fenntartható maradjon az időközben nemzetközi szintérré is kilépő szektor növekedése, valamint, hogy egy esetleges kapacitás és termelés csökkenés ne húzza vissza a GDP növekedést.

Így a BRI-projekt mellett, hogy elősegíti a nemzetközi gazdasági fejlődést, a kínai gazdaság növekedésének szempontjából is kulcsfontosságú. 2013 óta a GDP növekedési üteme fokozatosan csökken, a 2012-2013-as 7,7%-os értékről 2014-re 7,4%-ra, 2015-re pedig 6,9%-ra esett vissza a gyarapodás. A kínai gazdaság jelenleg egy új időszakot él át, amelyet 2014-ben Xi elnök „új normának” nevezett, utalva a gazdasági növekedés egyszámjegyűvé válására. A hagyományos kínai növekedési modell a jelenlegi világgazdasági környezetben már nem elegendő az ázsiai ország gazdasági növekedésének elősegítéséhez, illetve fenntartásához. A BRI-ban érintett legtöbb ország az alacsony jövedelmű országok kategóriájába sorolható, amelyekben még sok gazdasági potenciál rejtőzik, és megfelelő útmutatás birtokában gyorsan nőhet a gazdaságuk. Kína számára pedig mindez új piacokat, illetve új befektetési lehetőségeket jelent. (AOYAMA, R. 2016)

A BRI-t kiszolgáló és támogató pénzügyi infrastruktúra is folyamatosan formálódik. Kína már 87 milliárd dollárt fektetett be különböző infrastrukturális beruházásokba. A Commerzbank által 2018-ban kiadott elemzés azzal számol, hogy 2020-ig a kínai vállalatok az Új Selyemút mentén 25 milliárd dollárt fognak beruházni.³ Kína annak érdekében, hogy elősegítse a BRI-ben résztvevő országok infrastrukturális fejlesztését, több befektetési alap létrehozását is kezdeményezte a projektek finanszírozására. Emellett a finanszírozást segíti az AIIB, valamint a BRICS 2015-ben alapított fejlesztési bankja, az Új Fejlesztési Bank (New Development Bank, NDB). Továbbá a kínai állami vállalatok és az állami tulajdonú bankok is fontos szerepet játszanak a BRI végrehajtásában, az Export-Import Bank of China mellett a China Development Bank és a legnagyobb kereskedelmi bankok is hiteleket nyújtanak az induló projektekhez. (SANDERS, G. J.)

A kiépülő hálózat és ahhoz kapcsolódó fejlesztések további lehetőséget nyitnak a pénzügyi együttműködésre és a pénzügyi infrastruktúra összekötésére és így a kínai pénzügyi rendszer terjeszkedésére is. Részben ide sorolható jegybankok közötti devizaswap-megállapodások, amelyek tekintetében Magyarország az élen jár Európában, 2013. szeptember 9-én a Magyar Nemzeti Bank a kontinensen először, az angol jegybank után Európában másodikként kötött 10 milliárd jüan névértékű bilaterális devizaswap (devizacsere) keret felállításáról szóló megállapodást a két ország közötti kereskedelmi és befektetési kapcsolatok támogatása érdekében.⁴ A renminbi növekvő fontosságát mutatja, hogy egyre több fejlett piaci ország is megállapodott a kínai jegybankkal. Ezek a megállapodások egyrészt elősegíthetik a szerződő két ország közötti kereskedelem további fejlődését, másrészt a pénzügyi stabilitási kockázatok mérséklődéséhez is hozzájárulhatnak. Továbbá fontos szerepük van a megállapodásoknak abban, hogy növeljék a renminbi nemzetközi terjeszkedését, globális pénznemmé válását. (PALOTAI D. 2013)

Részben a pénzügyi terjeszkedés körébe sorolható a pénzügyi intézmények közötti együttműködések terjedése is. Erre példa lehet német Commerzbank és a kínai ICBC példája. A frankfurti pénzügyi intézmény 2018 júliusában együttműködési megállapodást kötött a kínai ICBC-vel, aminek

³ The Belt and Road Initiative. Changing the behaviour and perceptions of corporate China. Elérhető: https://www.firmenkunden.commerzbank.de/portal/media/corporatebanking/neu-hauptportal-rebrush/insights/bri/42340_ENG_BRI_Whitepaper_brochure-A4_260618_Online.pdf Utolsó letöltés: 2018. júl. 18.

⁴ Devizacsere-megállapodás a kínai jegybankkal. MNB közlemény Elérhető: <https://www.mnb.hu/sajtoszoba/sajtokozlomenyek/2013-evi-sajtokozlomenyek/devizacsere-megallapodas-a-kinai-jegybankkal> Utolsó letöltés: 2018. jún. 10.

értelmében öt éven belül 5 milliárd dollár értékben kíván a két fél projekteket indítani, amelyek elsődleges célja, hogy elősegítse az BRI kiépítését. A két pénzügyi intézet segítséget nyújt mind az ázsiai, mint az európai befektetések lebonyolításában. A Commerzbank tájékoztatása a szerint elsősorban hitelezés, kereskedelmi finanszírozás, tanácsadás, illetve valutaingadozással kapcsolatos biztosítékok nyújtásában kíván szerepet vállalni az együttműködés során.⁵

ÚJ SELYEMÚT VASÚTI ÖSSZEKÖTTETÉSE

A BRI Kína modernkori globalizáció- és szabadkereskedelem-párti szándékait jelenítik meg. Ezért az infrastrukturális fejlesztések célja a kínai termékek exportpiacokra való biztonságosabb és gyorsabb eljuttatása. Ugyanakkor a termelőkapacitások működtetése elképzelhetetlen a nyersanyag- és energiaforrás ellátás folyamatos biztosítása nélkül. A kiépülő infrastruktúra segíthet enyhíteni Kína energia- és nyersanyagéhségét. (ENGELBERTH I. – SÁGI J. 2017)

Kína történelme során, a 16. század eleji Cheng Ho admirális kincses flottájának rövid időszakától eltekintve, nem támogatta a tengeren való terjeszkedést. Ez a 20. századra megváltozott és tengeri hajózási szektorban is a globálisan legnagyobb cégek között ott vannak a kínai vállalatok is. A Maritime Post 2018. évi top 10 hajózási vállalat összesítésében 4. helyre került a China Ocean Shipping Company (COSCO) és a 8. Yang Ming Marine Transport Corporation.⁶ Európa felé menő tengeri útvonalak sem mindig a legbiztonságosabbak és az útvonalakat határoló szorosok többnyire Kína versenytársainak fennhatósága alá tartoznak, vagy háborús, kalóz veszélynek vannak kitéve, úgymint például a Malaka-szoros, Perzsa-öböl vagy éppen az Afrika szarva. Ezért Kína jövőbeni, szükségszerű alternatívaként tekinthet a vasúti hálózatokra, hogy ha szükséges, legyen rendelkezésre álló megoldás, ami kiválthatja a problémás tengeri szállítást. Ezért a vasútiparban a gazdaságosság, hatékonyság és a környezetvédelmi szempontok mind jobban érvényesülnek, de a fő célkitűzés, hogy minél rövidebb idő alatt megtehető legyen a távolság Kína és Európa között. Így Kínát és Európát a vasúti teherszállítás tekintetében összekötő China Railway Express a BRI által fémjelzett infrastruktúra egyik alappilléreinek tekinthető. A CRE segítségével az Új Selyemút mentén erősödnek az országok közötti kapcsolatok, valamint a befektetők új befektetési lehetőségeket térképezhetnek fel.

A Kína és Európa közötti vasúti forgalom fejlődése figyelemre méltó, amíg 10 évvel ezelőtt közel nem létezett vasúti teherszállítás a két térség között, a megindult vasúti infrastrukturális fejlődésének köszönhetően 2018-ban közel 48 kínai várost kötöttek össze 43 európai várossal ezek az útvonalak, elősegítve így a kereskedelem és a gazdasági kapcsolatok fejlődését. (HILLMAN, J. E. 2018)

A történelem során a vasútnak a folyamatos technológiai fejlődésével a kereskedelemben betöltött szerepén túl a geopolitikai jelentősége is növekedett, és az európai hatalmak gyarmatosításának fontos eszközévé vált Afrikában és Ázsiában, de az USA számára is a kontinens meghódításának és a terjeszkedésének egyik alapvető eleme volt. Ennek a történelmi hagyományoknak is köszönhetően számos országban, így Európában, Indiában, Kínában a vasúti (személyi és teher) szállításnak még mindig fontos szerepe van.

⁵ Commerzbank and Industrial and Commercial Bank of China (ICBC) sign cooperation framework. Commerzbank közlemény. Elérhető: https://www.commerzbank.de/en/hauptnavigation/presse/pressemitteilungen/archiv1/2018/quartal_18_03/presse_archiv_detail_18_03_76298.html Utolsó letöltés: 2018. júl. 21.

⁶ Elérhető: <http://www.themaritimepost.com/top-10-biggest-shipping-companies-world/> Utolsó letöltés: 2018. júl. 10.

Ugyanakkor meg kell említeni, hogy az 1990-es évektől általános trendként a vasúti áruszállítás szerepe fokozatosan visszaszorulni látszik mind Európában, mind Kínában. A BRI államok, Kína és az EU közötti kereskedelemben a vasút aránya 2% körül mozog. Azonban gazdasági szempontból a vasúti szállítás, teherszállítás elsősorban a szárazföldi nagy, konténeres áruk szállításánál még mindig versenyképes lehet. Márpedig a konténerszállításnak Kína és az EU közötti teherszállításban kiemelt szerep jut és e tekintetben a vasúti teherszállítás mellett számos előny szól. Alapvetően a magasabb értékű termékek esetében éri meg a vasúti teherszállítást igénybe venni, ugyanis a vasúttal szállított termékek értéküket tekintve nagyobb súlyt képviselnek, mint a szállítási tömegüket tekintve. Így a közlekedési sajátosságok mellett az áruk típusa és értéke is meghatározza, hogy milyen szállítási módot vesznek igénybe a szállításukhoz. (BUCKSKY, P. 2017)

A szállítási módokat is nézve megállapítható, hogy a szárazföldi szállítás esetén a vasút mindeképpen hatékonyabb a teherautóknál. Egy 10 vagonból álló vonatszerelvény annyi árut tud elszállítani, mint amennyit 600 teherautó lenne képes. Emellett kisebb környezetszennyezést okoz, biztonságosabb és gyorsabb. Energiahatékonyság szempontjából a vonaton való szállítás 2-5-ször jobban megéri, mint a teherautó. A többi szállítási móddal összevetve például a CRE-n szállított áru háromszor gyorsabban eljut a célállomáshoz és annak piacához, mint a tengeri szállítás esetén, a légi úton történő szállításnak pedig töredékébe kerül, és egyúttal kisebb környezetszennyezéssel jár. Az egyes szállítási módok költségeit összevetve megállapítható, hogy a leggazdaságosabb a vízi út, ennél négyszer drágább a vasút, aminél szintén négyszer drágább a közúti szállítás, amelynek négyszerese a légi közlekedés. Ezért is kaphat kiemelt szerepet a vasút a BRI infrastrukturális fejlesztésénél. (MATOLCSY Gy. 2016)

Ugyanakkor azt is látni kell, hogy egy eurázsiai vasúti közlekedési hálózat kialakításának koncepciója nem új keletű, Kínának volt honnan ötletet merítenie. 1992-ben az ENSZ Egyik szakbizottsága, az UNESCAP (Economic and Social Commission for Asia and Pacific) már felvetette az ötlete és kidolgozott egy koncepciót. Ennek eredményeként jött létre a kormányközi megállapodás a transz-ázsiai vasúti hálózatról, amely négy vasúti közlekedési folyosó létrehozását jelölte meg.⁷ Egyébként ebből hármát Kína ténylegesen meg is valósított.

A VASÚT KÍNÁBAN

Kínában a központi hatalom minidig is fontosnak tartotta a vasúthálózat fejlesztését, az elmúlt évtizedekben is kiemelt figyelmet kapott a vasútfejlesztés, és az elmúlt 30 évben megduplázódott a vasúthálózat hosszúsága. és jelenleg a 13. Ötéves Terv részeként 3,5 ezermilliárd renminbit terveznek vasúthálózat építésére költeni 2016-2020 közötti időszakban. A vasútfejlesztések okai között megtaláljuk a gazdasági növekedés segítését, a lakosság életszínvonal emelkedésének támogatását és környezetvédelmi szempontokat is. A 13. ötéves terv 7. része foglalkozik a modern infrastruktúra hálózat fejlesztéssel, amelyet a gazdasági növekedés és egyúttal a társadalmi fejlődés egyik alappilléreinek tekintenek. Az ötéves terv célkitűzése egy olyan biztonságos és még hatékonyabb

⁷ Ld. <https://www.unescap.org/resources/intergovernmental-agreement-trans-asian-railway-network> Utolsó letöltés: 2018. dec. 2.

infrastruktúra megteremtése, amely megfelel a 21. század új kihívásainak így okos megoldásokat is alkalmaz, környezettudatos és a kölcsönös összekapcsoltság alapja lehet.⁸

2017-re 115 milliárd dollárt különített el a központi kormányzat a költségvetésben vasúti fejlesztésekre. A statisztikai adatok alapján a világ vasúti forgalmának 25%-a Kínában zajlik, a világ vasútvonalainak mindössze 6%-án. 2016-ban Kína vasúthálózata 124.000 km hosszúságú volt, és az egyik fő közlekedési és szállítási módnak számít továbbra is mind az áru-, mind a személyszállítás tekintetében. Egy példát kiragadva, a szénszállítás mind a mai napig fontos vasúti feladat Kínában, amellyel gondoskodnak a szénerőművek szénnel való ellátásáról. Ez évente körülbelül 2 milliárd tonnás áruforgalmat generál csak a szénből. Ha az észak–dél irányú tehervasúti közlekedés akadozik, akkor az az országos energiaellátásban is problémaként jelentkezik. (FORMAN B. 2017)

A kínai vasúthálózat kiépítése az ópiumháborúkat követően indult meg elsősorban a koncessziós, gyarmati területeket szerzett külső hatalmak által. Ekkor a vasútfejlesztésnél az elsődleges szempont a külföldi uralom alatt álló kikötőkkel való kapcsolat megteremtése volt. Az 1842-ben megkötött Nankingi békeszerződést követően a Brit Birodalom megkapta Hong Kong szigetét és kötelezték a császárságot, hogy 5 kikötőt nyissanak meg a külföldiek előtt. 1894-re már 20 kikötő nyílt meg a külföldiek előtt, amik így egyúttal a gyarmatosítás kapuivá váltak. Az európai hatalmak, így az angolok, franciák, németek, de még az Osztrák-Magyar Monarchia, az oroszok, USA és Japán is a kikötőkből indulva a vasút építésével igyekeztek érdekszférájukat mind nagyobb területekre kiterjeszteni Kínában. A fejlesztéseknek elsősorban nem egy egységes országos hálózat megteremtése volt a célja, és így nem is Kína gazdasági fejlődését szolgálták, hanem a különböző hatalmak gazdasági és politikai érdekének megfelelően történt a vasútvonalak építése. 1896 és 1903 között számos, Kínára nézve előnytelen szerződésnek köszönhetően a kínai vasúthálózat 41%-a az európai nagyhatalmak kezében volt közvetlen irányítással, míg tovább 39% szintén külföldi kezelésben volt kölcsönszerződések formájában.

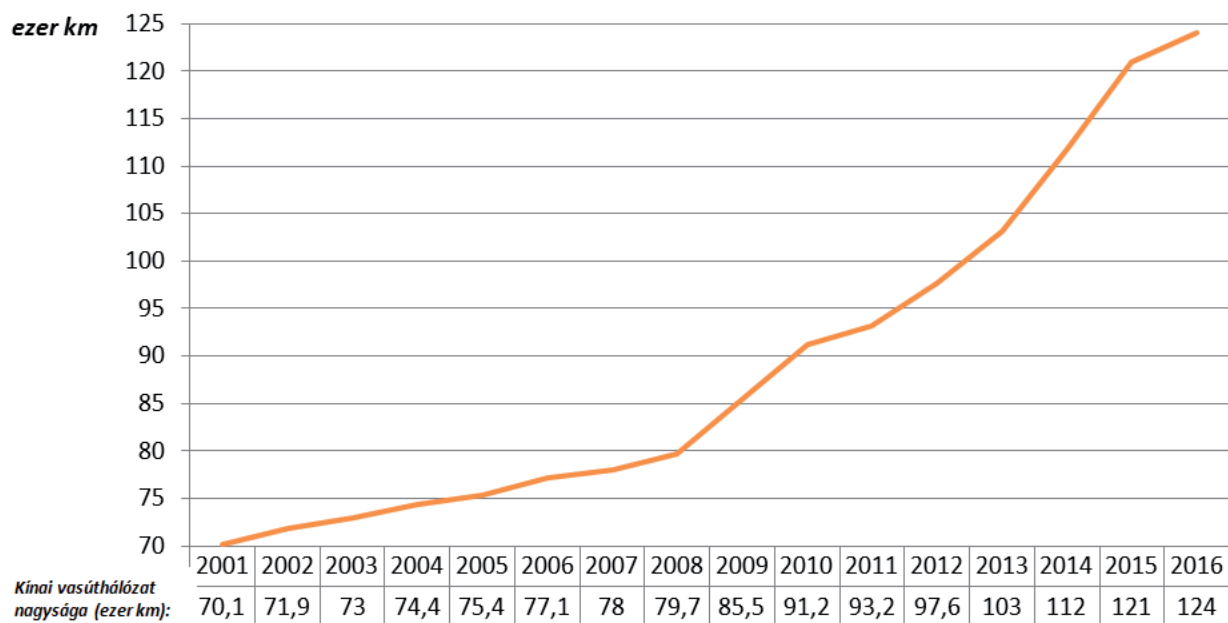
Érdekesség, hogy ahogy a világ történelme során megannyiszor, itt is jeleskedtek magyar honfitársaink. A kínai vasútépítés 19. századi hőskorszakában 1898-tól kezdve 5 évet dolgozott a mandzsúriai vasútfejlesztéseken Gubányi Károly kultúrmérnök. Gubányi Károly a hazai vasútépítési tapasztalatokkal a kor másik kiváló földrajztudósának, Lóczy Lajosnak hatására vágott neki a nagy kínai kalandnak, és 1897-ben Amerika érintésével Kínába utazott. Gubányi öt évig vezetett vasútépítési munkálatokat Mandzsúriában. Munkásságát nemcsak a szakma ismerte el, ugyanis a kínai császári vasutak igazgatósága mérnöki állást ajánlott számára, hanem a mindennapokban is terjedt jó híre a munkásokkal való emberséges és tisztességes bánásmódja miatt. Részt vett a Mandzsu-vasút, elsősorban a vasútvonal alagútjainak építésében, majd Vlagyivosztok kikötőjének építkezésénél vállalt munkát. Élete során számos helyen, több kontinensen is jelentős földtani vizsgálatokat folytatott. Kínában a vasútépítési munkálatok irányítása mellett tanulmányozta a hagyományos kínai, japán öntözőgazdálkodást, amely tudást ausztráliai farmján, majd pilisi birtokán is sikerrel alkalmazott. Több útirajza, műszaki, gazdasági és gazdaságpolitikai tárgyú tanulmánya is megjelent. 5 éves kínai munkásságáról és tapasztalatairól 1907-ben adta ki az Öt év Mandzsúrországból című könyvét. (HORVÁTH B. 2004)

⁸ A 13. ötéves terv a Kínai Népköztársaság gazdasági és társadalmi fejlesztéséért (2016–2020) Elérhető: <http://en.ndrc.gov.cn/policyrelease/201612/P020161207645766966662.pdf> Utolsó letöltés: 2018. jún. 10.

A kínai vasútépítés fontosságát jelzi, hogy 1895-ben csupán 80 km hosszú vasúthálózattal rendelkezett az ország, majd 1903-ban, mikor Gubányi befejezte a munkáját és elhagyta Kínát, pedig már 9854 km volt az ország vasúthálózatának teljes hossza. A folyamatos vasúti fejlesztés a 20. század közepétől, a Kínai Népköztársaság megalakulását követően, majd Kína nemzetközi nyitása után új lendületet kapott. A vasút politikai jelentősége egyre nőtt, részben az ország gazdasági fejlődését támogató eszközként, részben pedig a központi hatalommal való kapcsolat megteremtőjeként is tekintették azt. A vasúti szállítási rendszer modernizációja igen fontossá vált a kínai fejlődés szempontjából. Kína vasúthálózatának hossza 1949-ben, a Kínai Népköztársaság megalakulásakor 21,8 ezer km volt, aminek nagy része Kínának az észak-keleti tengerparthoz közel eső területein futott. A Népköztársaság első 30 évében megduplázódott a nyugati és japán hatalmaktól megörökölt, pontosabban államosított hálózat hossza. A Népköztársaság első szakaszában nehezítette a vasútfejlesztési programokat, hogy a brit, német, belga, orosz, amerikai és japán vasútépítő hatóságok eltérő szabványok szerint, eltérő technológiával építették és eltérő adminisztrációval vezették az irányításuk alatt álló vasúti vonalakat. Majd az 1979-es nyitás politikája a közlekedésipar terén érezte leginkább hatását és újabb lendületet kapott a vasútfejlesztés, 1980-ban már 53 ezer km-t tett ki. Az elmúlt 30 évben pedig újból megduplázódott a vasútszisztem, és 2016-ben a vasúthálózat hossza elérte a közel 125 ezer kilométert, aminek 53%-a villamosított, továbbá 16%-a gyorsvasút. A hálózatot 16 fő vasúti folyosó alkotja, amelyből 8 észak-dél irányú vertikális, 8 pedig kelet-nyugat irányú horizontális folyosó. A 20. század vége óta tartó hatalmas mértékű és folyamatosan tartó vasútfejlesztés természetesen a világpiacra is jelentős keresletet eredményezett vasércből, cementből és más szükséges építőipari anyagokból. Továbbá Kínának a sínek, a különböző vasúti járművek és alkatrészek gyártásához olyan mennyiségben volt szüksége acélra, ami már a világgazdaság szintjén is komoly átrendeződést eredményezett (2. ábra).

2. Ábra: Kína vasúthálózatának éves bővülése 2001. és 2016. között

Figure 2: The growth of the Chinese railway network



Forrás: China Statistical Yearbook 2017

A kínai államtanács 2016. december 29-én kiadott egy hivatalos dokumentumot, amiben *Kína vasúthálózatának átfogó bővítését* tűzte ki célul a 2020-ig tartó 13. ötéves terv keretében. Eszerint 2020-ra Kínában a vasúthálózat 150 ezer kilométeresre, az úthálózat pedig 5 millió kilométeresre duzzadhat, továbbá a repülőterek számát 260-ra bővítené, valamint a tengeri selyemút részeként a 10 ezer tonna feletti hajók befogadására képes 2527 darab kikötőt építene ki. Az infrastrukturális fejlesztések részeként a gyorsvonathálózatot is 30 ezer kilométeresre bővítik, amellyel megteremtik az összeköttetést az egymilliónál nagyobb lakosságú városok 80%-a között. Li Hsziao-peng közlekedési miniszter elmondta, hogy a kínai kormány összesen 15 ezer milliárd renminbit (kb. 634 ezer milliárd forintot) irányoz elő a tervezett beruházások számára öt év alatt.⁹

A vasúthálózat fejlesztésére és az infrastruktúra technológiai fejlődésére a jövőben is fokozott figyelmet fognak fordítani Kínában. 2018 márciusában a Kínai Kommunista Párt 19. Pártkongresszusán elfogadtak egy tervezetet a jövő gazdasági reformjairól, illetve a fejlődés irányairól 2050-ig, amely rövid- és hosszú távú célok között szerepel a vasúthálózat fejlesztése.

CHINA RAILWAY EXPRESS

A kínai NFRB 2016-os döntésével egységesítették és kezdték el hivatalosan is használni az állami tulajdonban lévő China Railway brandjét, a China Railway Express nevet az Európába tartó vonatokra és a határon átnyúló teherszállítási szolgáltatásaikra. Ugyanakkor az első közvetlen tehervonat már 2011-ben elindult a délnyugat-kínai nagyvárosból, Chongqingből a németországi Duisburgba. A CRE arculata magában foglalja az egységes és kizárólagos konténeres használatán át, a háztól-házig szállítási kiegészítő szolgáltatás, a pontosság és a várható érkezési idő megadása, az egységes szabványok mellett az egységes irányítási és kezelési rendszer létrehozásáig. A CRE egy nagy előnye, hogy nem csak közvetlen teherszállítást nyújt Kína és Európa között, hanem egyablakos ügyintézés is kínál a rakományellenőrzés, valamint vámügyek terén. Továbbá nemzetközi projektként lehetővé teszi a beruházások, a technológia és a szakképzett emberi erőforrások áramlását is szállítási vonalakkal érintett országokban. Ez a kínai állami kézben lévő nemzetközi hálózat fokozatosan kiszorítja a többi teherszállítványozási céget. Ráadásul nemzetközi megállapodásokkal is erősíteni kívánják a vonalak jelentőségét. 2017. április 20-án az BRI keretei között az első multilaterális egyezményként Németország, Lengyelország, Oroszország, Fehéroroszország, Kazahsztán és Mongólia írta alá Kínával együttműködési-megállapodást a China Railway Express-ről a vasúti teherszállítás hatékonyságának növelése érdekében. A megállapodás a vám eljárások egyszerűsítésére, illetve egységes szabványrendszer kialakítására is tartalmaz előírásokat.

A CRE szolgáltatások fő célja az BRI-n belül a vasúti összeköttetés és így Kína és az Eurázsia régió összekapcsoltságának megteremtése. Ezzel új időszámítás kezdődött a vasúti áruszállításban, aminek köszönhetően hatalmas mértékben nőtt a vasúti teherszállítás iránti kereslet. 2018 áprilisáig a CRE keretében a szállítványozási útvonalak folyamatosan növekvő számú kínai nagyvárost kötnek össze európai partnereikkel. Ezzel tényleges fizikai kapcsolatot is létrehoztak és megerősítettek Eurázsia között.

⁹ Development of China's Transport. The State Council Information Office of the People's Republic of China. December 2016. Elérhető: http://english.gov.cn/archive/white_paper/2016/12/29/content_281475528034734.htm Utolsó letöltés: 2018. jún. 15.

CRE keretében zajló vasúti teherszállítás 3 fő vonalon közlekedik, amelyek a következők (3. ábra):

- Északi folyósó: Azok a tehervonatok tartoznak ide, amelyek Manzhouli, valamint Suifenhe városán keresztül hagyják el Kínát és Oroszországon keresztülhaladva érik el Európát.
- Középső folyósó: A Belső-Mongóliában elterülő Erenhot térségén áthaladó vonatok, amik Mongóliát, majd Oroszországot átszelve lépnek Európába.
- Déli folyósó: Azok a szerelvények, amelyek Nyugat-Kínában, a nagy kazah közlekedési csomópontok, Alashankou és Korgas térségében lépik át a kínai határt és Kazahsztánon keresztül vezet az útjuk Európa felé. (BESHARATI, B. ET AL. 2017)

3. ábra: Kína-Európa közötti vasútforgalom (2018. február)

Figure 3: China-Europe Rail Routes and Frequency (February 2018)



Forrás: <https://www.csis.org/analysis/rise-china-europe-railways>

Az NFRB 2018. január 22-i sajtótájékoztatóján bemutatott adatai szerint 2017-ben Kínából Európába 3673 konténervonatot indítottak, több mint kétszerannyi, mint 2016-ban és több mint az előző hat évben összesen. A CRE-hálózaton keresztül a szolgáltatás létrejötte óta több mint 7600 vonat közlekedett. A szállítványozónak a menetidőt 2011-es indulása óta több mint húsz napról esetenként két hétnél is rövidebb időre sikerült csökkentenie, a szállítási költségeket pedig negyven százalékkal lefáragyia. 2018 első negyedévében az útnak indult vonatok száma már elérte az 1000-t, amely a tavalyi ugyanezen időszakban mért adatokhoz képest 75%-os növekedés. Az NFRB szóvivője elmondta, hogy „a tengeri szállításhoz gyorsabb és a légi szállításhoz olcsóbb vasúti teherszállítás kapcsolatban Kína 2018-ban is azon fog dolgozni az együttműködő országokkal, hogy javítsák a Kína és Európa közötti vasúti teherszállítási szolgáltatások minőségét és hatékonyságát és egy versenyképes nemzetközi logisztikai brandet építsenek fel.”¹⁰

¹⁰ China-Europe freight train service boosts trade ties: official. Elérhető: http://www.xinhuanet.com/english/2018-01/22/c_136915130.htm Utolsó letöltés: 2018. jún. 12.

A CRE által nyújtott szolgáltatások az elmúlt években mind nagyobb népszerűsége tettek szert, ugyanis a kormányzati célkitűzéseknek megfelelően a vonatok egyre inkább környezetbarát, megbízható technológiára tértek át, amellett, hogy pontosak és biztonságosak. A kínai kormányzat tervei szerint 2020-ra évi 5000 vonat fog közlekedni Kína és Európa között, továbbá célként jelenik meg, hogy az BRI részévé vált sino-európai teherszállítási útvonalakkal Kelet-Ázsiát, Délkelet-Ázsiát is bekapcsolja és összekösse, így a kereskedelmi kapcsolatoknak is új lendületet adjon. (WENYU, S. 2017)

A 2017. szeptemberi adatok szerint 52 útvonalon teljesítettek szolgálatot a tehervonatok, átlagosan naponta 1300 km-t megtéve, és a technikai fejlődésével egyre nagyobb sebességre lesznek képesek a járművek, így az átlagos szállítási idő 10 napra csökken majd a közeljövőben (1. táblázat).

1. táblázat: China Railway Express főbb európai útvonalai

Table 1: The main routes of the China Railway Express

Kiindulás	Végállomás	Távolság (km)	Hosszúság (nap)
Chongqing	Duisburg, Németország	11.790	14
Chengdu	Łódź, Lengyelország	9.826	10
Chengdu	Rotterdam, Hollandia	12.000	15
Zhengzhou	Hamburg, Németország	10.399	17
Zhengzhou	Kouvola, Finnország	8.000	10
Linfen	München, Németország	10.000	10
Suzhou	Varsó, Lengyelország	11.200	12
Wuhan	Lyon, Franciaország	11.300	15
Wuhan	Dourges, Franciaország	10.815	17
Yiwu	Prága, Csehország	8.565	16
Yiwu	Madrid, Spanyolország	13.052	21
Yiwu	London, Egyesült Királyság	12.000	15
Xi'an	Budapest, Magyarország	9.300	13
Dalian	Pozsony, Szlovákia	10.537	17
Xi'an	Kouvola, Finnország	9.000	13
Xiamen	Budapest, Magyarország	11.595	18
Guangxi Zhuang	Małaszewicze; Lengyelország	11.000	18
Yiwu	Amszterdam; Hollandia	11.000	16
Tanghsan	Antwerpen; Belgium	11.000	16
Chengdu	Bécs; Ausztria	9.800	13
Xi'an	Hamburg, Németország	7548	15
Xi'an	Varsó, Lengyelország	9.000	13

Forrás: CRE

Míg korábban a China Railway Express-t a kínaiak kizárólag exporttevékenységre használták, addig az utóbbi néhány évben felfedezték a benne rejlő importlehetőséget is. Az elmúlt hat évben nőtt a tehervonatok száma, gyakorisága és egyúttal a hatékonysága is. A kihasználtság mellett a szállított termékek skálája is folyamatosan bővül. A CRE-vonatokon szállított legfőbb exporttermékek a különféle IT- és elektronikai cikkek, gépek, autóalkatrészek, élelmiszeripari termékek és textilek voltak. A főbb importtermékek pedig a faanyagok, élelmiszer, mezőgazdasági termékek, járművek és autóalkatrészek.

2017. április 2-án a China Railway Express Xi'an-ból elindult Budapestre is, így hazánk ezzel is bekapcsolódott a Vas Selyemút vérkeringésébe. A heti rendszerességgel induló szállítmány elsősorban elektronikai cikkekből, játékokból és háztartási szerekből állt. A vonat útja alatt Kazahsztánon, Oroszországon, Fehéroroszországon és Lengyelországon is keresztülhalad.

A Kína és Európa közötti, még hatékonyabb együttműködés elősegítése érdekében azonban szükséges a vámokkal és vámeljárással kapcsolatos kérdések javítása, így többek között a vámkezelési adminisztráció gyorsítása, egyszerűsítése, illetve a vám eljárások harmonizációja. A CRE útvonalon fekvő államokra ugyanis eltérően két nemzetközi árufuvarozási megállapodás is vonatkozhat. Az egyik a Vasúti Árufuvarozási Nemzetközi Egyezmény (CIM, majd COTIF), amelyet 49 ország fogadott el, köztük majdnem minden uniós tagállam, valamint számos afrikai és közel-keleti ország. A másik a Nemzetközi Árufuvarozási Megállapodás (SZMGSZ), amely azonban a volt Szovjetunió utódállamainak vasúttársaságaira vonatkozik és ezekben az országokban a vasúti forgalom továbbra is ennek szabályai szerint bonyolódik. Van azonban néhány ország, amelyek mindkét megállapodás részesei, ilyen például Magyarország, Lengyelország, Ukrajna, Irán. A felmerülő problémákat az SZMGSZ több helyen is a CIM-től eltérő rendelkezései okozhatják, például a fuvarozó felelősségére vonatkozó szabályok, kártérítési igények és a fuvarozási szerződésből eredő igény elévülésének határideje esetében. A CIM és SZMGSZ nemzetközi árufuvarozási szerződésekre vonatkozó megállapodások közötti különbözőség megnehezíti a kereskedelem gördülékenységét, így egy minden országban egységesen elfogadott fuvarlevél kidolgozására és használatára lenne szükség a CRE vonalán.

Ugyan a szállítási költségek 2011-hez képest 30 százalékkal csökkentek, a logisztikai költségek viszonylag továbbra is magasak. Szükséges lehet egy CRE vonalak mentén lévő országok közötti hatékonyabb kommunikációt kialakítani és a vasúti teherszállítással kapcsolatos együttműködés előtérbe helyezése, az adók, dokumentációs díjak, valamint egyéb felmerülő költségek csökkentése érdekében. Valamint az együttműködés célterülete lehetne a helyi támogatások szabályozásának összehangolása, a kínai CRE üzemeltetők segítése, hogy minél versenyképesebb üzletpolitikát tudjanak folytatni.

Ráadásul a Kína és a partnerek között kereskedelmi egyensúlytalanságokat tovább erősítik, hogy a Kínából induló és visszaérkező vonatok feltöltöttsége jelentősen kiegyensúlyozatlan, amely alapvetően rontja a gazdaságosságát az szállítási útvonalaknak. Gazdasági szempontból a legfőbb problémája és legfőbb kihívása a vasúti szállításnak, hogy egyelőre nem a nyereséges, mert nincsenek kihasználva a kapacitások és így a vasúti teherszállítást csak drágább költségekkel lehet megvalósítani a tengerivel összehasonlítva. Becslések szerint a vonatok 60-70%-a keletről nyugatra tart, Kínába ugyanakkor csak a vonatok 30-40%-a, illetve a Kínába visszaérkező vonatok már csak félig megrakodva, vagy üresen érkeznek vissza annak ellenére is, hogy az érintett kormányok mindent megtesznek a vasúti szállítás népszerűsítéséért. Ezen a kihíváson keresztül azonban látható, hogy a néhány nyereséges útvonal, mint például a németországi Duisburgba tartó járatok mellett, alapvetően egyelőre nem csak gazdasági megfontolások állnak a növekvő számú útvonalak létesítése mögött, hanem geopolitikai célok. Nevezetesen, hogy Kína megteremtse az infrastrukturális összeköttetést az európai államokkal Magyarország, Lengyelországgal kezdve Franciaországig, Angliáig és egészen Spanyolországig, illetve ezáltal a kínai kormány növelheti az adott országok felé irányuló rokonszenvét és Kína elfogadását. (BRINZA, A. 2017)

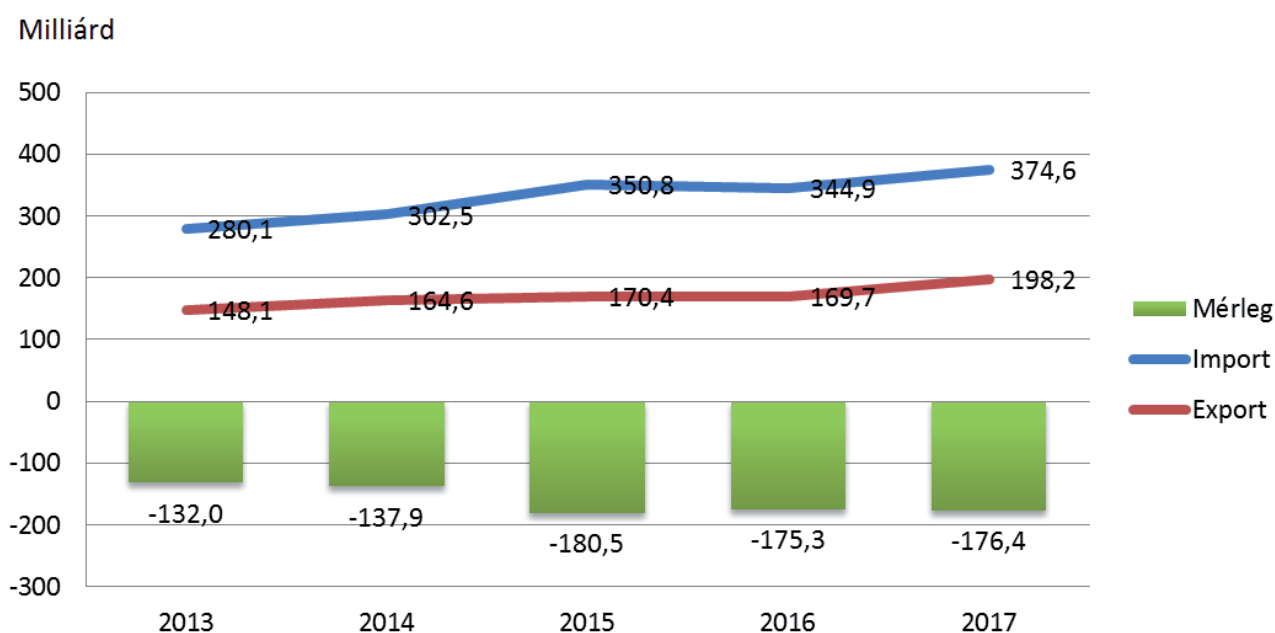
A VASÚTI ÁRUSZÁLLÍTÁS HATÁSA

A BRI keretében megvalósuló vasúti összeköttetés kialakításával cél a világ legnagyobb gazdasági térségét létrehozni, amely egy új piacot teremt az összes eurázsiai ország, a Közel-Kelet és Nyugat-Európa számára. A régióban gyártott termékek számára ez a vasúthálózat egy hatalmas, új gazdaság-kereskedelmi térséget hoz létre az Új Selyemút teljes hosszán. (ENGLDAHL, W. 2012)

A Kína és EU közötti kereskedelmi adatokat tekintve elmondható, hogy az BRI 2013-as meghirdetése óta az EU és Kína közötti kereskedelem volumene növekedésnek indult (4. ábra). Azonban míg a Kínából érkező import 4 év alatt 100 milliárd euróval növekedett, addig az uniós export csak 50 milliárddal nőtt. Ez százalékokban kifejezve az elmúlt 4 évben az import-export adatok szinte pontosan 33%-kal nőttek – 33,7%-kal nőtt a kínai import és 33,8%-kal nőtt a Kínába irányuló export. 2017-ben az EU exportja Kínába egy év alatt 16,7%-kal növekedett, míg az importja pedig 8,6%-kal. Ugyan az elmúlt két évben nem volt olyan jelentős a növekedés, de 2016-ban az EU 170 milliárd euróval többet importált Kínából, mint amennyit exportált oda, 2017-ben pedig a Kínába irányuló export 198 milliárd euró volt, az import pedig 374 milliárd, vagyis a deficitje 176 milliárd eurót tett ki. 2013-hoz képest tehát az EU deficitje tovább nőtt Kínával szemben, megközelítőleg 44 milliárd euróval. (DALY, J. C. K.)

4. ábra: EU és Kína közötti kereskedelmi kapcsolatok alakulása (2013-2017)

Figure 4: Evolution of trade between the EU and China (2013-2017)



Forrás: EUROSTAT

Azonban meg kell jegyezni, hogy az import adatok növekedésében elsősorban nem a megújult vasúti szállítás volt a hajtóerő. Ugyanis a vasúti teherszállítás Kína és Európa között az áruk mennyiségét tekintve 2016-ban mindössze az összes mennyiség 1%-át tette ki, az értéket tekintve pedig 2%-ot. A domináns áruszállítási eszköz továbbra is a tengeri úton történő szállítás maradt, amely a két régió közötti árumennyiség 94%-ért felel. Ugyanakkor a vasúti úton történő áruszállítás mennyisége és értéke is folyamatos növekedést mutat, 2017 első felében a szállított áruk értéke 144%-kal nőtt 2016-

hoz képest. A vasúti szállítás legnagyobb felhasználója az autó-, gép- és az elektronikai ipar, amik esetében fontos a gyorsaság, a vasúttal megtakarított idő, és a költséghatékonyság a légi szállításhoz képest. De az elektronikai termékek vasúti szállítása esetén az is előnyt jelenthet, hogy nem kell tengeri sós víz és sós levegő károsító, korrodáló hatásával sem számolni. Eurázsiai ellátási láncnak mind jobban megvalósuló összekapcsoltsága esetén mind fontosabb szerep juthat bizonyos termékek vasúti teherszállításának. A sino-európai vasúti szállítás a Kína és Európa közötti kereskedelem növekedéséhez hozzájárulhatott, ugyanis a 2007-2016-os időszakot tekintve a kereskedelem 7,65%-kal nőtt. Arra azonban nincsenek egyelőre pontos statisztikák, hogy milyen mértékű növekedés köszönhető a vasúti áruszállítás ilyen mértékű fejlődésének. (HILLMAN, J. E. 2018)

A megnézve a Kína és az egyes európai országok közötti kereskedelmi mérlegére vonatkozó statisztikai adatokat jól látszik, hogy azok közül az országok közül, ahol az BRI keretein belül a CRE teljesít szolgálatot, csak Németországnak és Finnországnak volt kereskedelmi többlete Kínával szemben 2017-ben (2. táblázat).

2. táblázat: Az EU és Kína között export 2017-ben

Table 2: Export between the EU and China in 2017

Millió euróban

Ország	Import Kínából	Export Kínába	Kereskedelmi mérleg
Hollandia	83 057	12 251	-70 805
Németország	72 364	87 259	14 895
Egyesült Királyság	52 618	18 941	-33 678
Olaszország	28 430	13 514	-14 917
Franciaország	28 054	18 860	-9 194
Spanyolország	21 454	6 254	-15 200
Lengyelország	16 322	2 062	-14 260
Belgium	14 750	8 045	-6 706
Csehország	10 537	2 138	-8 400
Dánia	5 847	4 001	-1 846
Magyarország	5 612	1 579	-4 033
Ausztria	5 140	3 934	-1 206
Románia	3 788	737	-3 051
Szlovákia	3 078	1 213	-1 865
Finnország	2 042	3 446	1 404
Szlovénia	1 436	562	-874
Bulgária	1 109	637	-472

Forrás: EUROSTAT

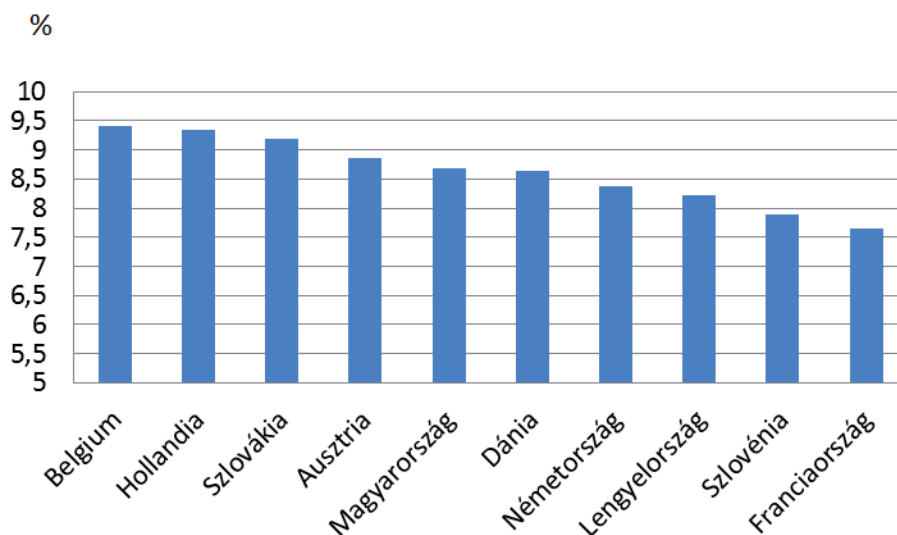
Németország legnagyobb kereskedelmi partnere 2017-ben Kína volt. 2011-ben Németország volt az első olyan európai ország, amelybe CRE-logóval ellátott kínai tehervonat érkezett meg, azóta pedig a duisburgi kikötő forgalma jelentősen felélénkült és a világ legnagyobb belföldi kikötőjévé vált. Jelenleg a kikötő forgalmának egyharmada köthető a kínaiakhoz, hetente 30 tehervonat érkezik különböző kínai városokból és a kínai tehervonatok 80%-a Duisburgon keresztül halad át Európa felé. Az idő múlásával nem csak Chongqing-ből, hanem Zhengzhou-ból, Wuhan-ból, Yiwu-ból, Shenyang-ból is indítottak vonatokat Duisburgba. A CRE-nek köszönhetően a duisburgi kikötő forgalma 2017-ben 30%-kal nőtt, amely a németországi kikötők forgalmának növekedését tekintve

a leggyorsabb emelkedést jelentette. Természetesen Duisburg igyekszik kihasználni az Új Selyemút adta lehetőségeket. Modernizálják a kikötő logisztikai infrastruktúráját, további 2 hektárnyi raktár épületet építenek, amely 2000 CRE konténer befogadására lesz alkalmas. Egyébként a Siemens igyekszik mind szorosabban bekapcsolódnia BRI projektben, megalapította BRI munkacsoportját és Pekingbe kifejezett BRI irodát nyitott, hogy kihasználja az Új Selyemút adta lehetőségeket és világos közti hídépítő szerepet vállaljon. (MÜLLER, B. 2018)

Ugyanakkor kérdés, hogy az Új Selyemút fő célkitűzései – vagyis a kereskedelmi kapcsolatok megkönnyítése és az infrastrukturális integráció megteremtése – a szállítási költségek csökkentésével egyúttal elérhető-e az EU és Kína közötti kereskedelmi kapcsolatok élénkítése is, messzebbre tekintve ez érvényes lehet-e az egész BRI-re nézve. A kínai elképzelés és tervek mindenképpen igenlő választ adnak erre, azonban a gyakorlati tények hiányában érdemes a Bruegel Intézet elméleti modellezését alapul venni, hogy megalapozott véleményt alkothassunk. Garcia Herrero és Xu számításai szerint az egyes szállítási módoknál a szállítási költségek 10%-os csökkentésével tengeri szállításhoz képest átlagosan 1,1%-os, vasút esetében 2%-os, és légi szállítás esetében 5,5%-os kereskedelmi növekedés érhető el. Tehát az egyes szállítási módok költségcsökkentésénél a légi közlekedésnél érhető el a legnagyobb hatás, majd ezt követően a vasúti szállításhoz, majd a fele akkora hatás érhető el a tengeri szállításhoz. Ha figyelembe vesszük, hogy a vasúti szállítás átlagban majdnem kétszer gyorsabb, mint a tengeri szállítás és az EU-ban megfelelően kiépített vasúti hálózat áll rendelkezésre, akkor potenciálisan még nagyobb hatás érhető el a vasúti szállítás költségeinek csökkentésével. Ráadásul, ha a konkrét állomokat nézzük meg, a számítások szerint a legnagyobb nyertes Európa és azon belül is az EU. 10%-os szállítási költségcsökkentés esetén 7-8%-os kereskedelmi növekedés várható a legjobban teljesítő uniós államok és Kína között (5. ábra). A régiókat nézve egyértelműen az EU a legnagyobb nyertes átlag valamivel több, mint 6%-os növekedéssel, Ázsia esetében pedig 3%-os növekedés tapasztalható a kereskedelmi volumenét tekintve megfelelő szállítási költségcsökkentés esetén. (GARCIA HERRERO, A. ÉS XU, J. 2016)

5. ábra: A szállítás költségeinek csökkentésének hatása az adott állam és Kína közötti kereskedelmi kapcsolatokra.

Figure 5: The bilateral trade impact of the reduction in transportation cost



Forrás: GARCIA HERRERO, A. ÉS XU, J. 2016

Így a vasúti infrastrukturális fejlesztésekkel és egyéb a szállítási költségcsökkentésére vonatkozó bilaterális és multilaterális intézkedésekkel jelentős és meghatározó hatást lehet elérni a kereskedelmi kapcsolatokra is és az EU tekintetében növelni lehet a kereskedelem volumenét.

Kína a BRI-vel egy általa dominált eurázsiai gazdasági térséget kíván létrehozni, amelynek egyik legfontosabb eleme egy átfogó szállítási infrastruktúra létrehozása és ellenőrzése. Különösen fontos a szárazföldi útvonalon megteremteni a 21. századi infrastrukturális összeköttetést Kína egyik legnagyobb felveőpiacához és technológia forrásához, az EU-hoz. (SZENTESI A. 2015)

ÖSSZEGZÉS

Már az ókorban is nagy jelentősége volt a birodalomépítésben a nemzetközi infrastruktúrának és annak fejlesztésének. Magának az ókori selyemútnak is fontosabb szerepe volt, mint csupán a kereskedelem megteremtése. Az ősi selyemút a birodalmak közötti összekapcsoltságot teremtette meg Euráziában. Kína és Európa között az Új Selyemútnak is hasonló a célkitűzése. Az itt zajló teherszállítás elsősorban nem gazdasági szempontból fontos Kína számára, hanem geopolitikai megfontolásokból. A CRE segítségével Kína intenzíven terjeszkedik Ázsián keresztül Európa, az EU felé, és igyekszik mind több ország mind több desztinációjával kiépíteni a teherszállítási és kereskedelmi kapcsolatokat. Noha a két térség közötti kereskedelem és szállítás még kisebb hányadban zajlik a vasúton keresztül és a Kína felé menő járatok nem mindig gazdaságosak. A CRE másik fő célja az BRI szárazföldi összeköttetésének megteremtése és egy egész Euráziára kiterjedő, a vasúti infrastruktúrára épülő hálózatot létrehozása, amely alapja lehet a további kereskedelmi együttműködéseknek, esetlegesen hosszú távú célként kitűzve egy szabadkereskedelmi megállapodás elérésének is.

A kiépülő hálózat hozzájárulhat a vasúti és logisztikai beruházások terén tovább lépéshez, mint például a Budapest-Belgrád gyorsvasút, amely a későbbiekben referenciaként szolgálhat további uniós fejlesztéseknél is. A tervezett fejlesztések pedig további lehetőséget nyithatnak a pénzügyi együttműködésre és az eurázsiai pénzügyi infrastruktúra összekötésére és így a kínai pénzügyi rendszer terjeszkedésére. Versenyképességi szempontból nézve a CRE gazdaságélénkítő és a felzárkózást segítő projektnek tekinthető. Cél, hogy a kínai vállalatokat is segítsék, hogy új piacokon jelenjenek meg. Ezzel együtt folyamatosan erősödik az igény, hogy mind többet, gyorsabban és minél gazdaságosan valósuljanak meg a teherszállítások.

A szárazföldi vasúti terjeszkedésnek lehet egy másik geopolitikai aspektusa is. Kína jövőbeni, a tengeri szállítás szükségszerű alternatívaként tekinthet a vasúti hálózatokra, hogy ha úgy alakulnak a geopolitikai folyamatok, legyen rendelkezésre álló megoldás, ami kiválthatja a problémás tengeri szállítást. Ennek érdekében jelentős technológiai fejlesztések is zajlanak a vasúti iparban a gazdaságosság, a hatékonyság és a környezetvédelmi szempontok mind jobban való érvényesítése érdekében.

A konnektivitás másik elemét a szuverenitást tekintve Kína CRE-n keresztül igyekszik fennhatóságát is megszilárdítani. A szolgáltatás kínai állami irányítása alatt áll, kizárólag az állami cég logóval ellátott egységes konténere használható a vonalakon, igyekeznek a branddel fémjelzett irányítási rendszert is felajánlani egyéb szolgáltatásokkal együtt a vonal egészére.

Összefoglalva Kína nagy gazdaságélénkítő terve az BRI és annak egyik fontos pillére, a CRE a szárazföldi összeköttetésre vonatkozik. Célja, hogy kiterjesztve a kínai kereskedelmi és befektetési

kapcsolatokat mind szorosabbra fűzze az együttműködést az Új Selyemútban részt vevő államok között és elősegítse a Kína és partnereinek a 21. századi versenyképességét. Tulajdonképpen a CRE infrastruktúráján keresztül építik a Középső birodalom örökösei a 21. századi vasúti konnektivitást Ázsia és Európa között, amelynek a gazdasági, kereskedelmi megfontolásain túl geopolitikai célja, hogy Kína kiépítsen és irányítson egy komplex infrastruktúra hálózatot, amely irányításával összeköti az eurázsiai gazdasági térséget, amely így Kína vezetésével a világ egy új lehetséges erőközpontjává és minden versenytárs kihívójává válhat.

*Horváth Marcell, PhD hallgató
Pécsi Tudományegyetem, Természettudományi Kar,
Geopolitikai Doktori Program
e-mail: hth.marcell@gmail.com*

FELHASZNÁLT IRODALOM

- AOYAMA, R. 2016.: *One Belt, One Road: China's New Global Strategy*. Journal of Contemporary East Asia Studies. Vol 5. No. 2., pp. 3-22.
- BESHARATI, B. ET AL. 2017: *The Ways to Maintain Sustainable China-Europe Block Train Operation*. Business and Management Studies Vol. 3, No. 3; September 2017 pp. 25-33
- BREZINSKI, Z., 2013: *Stratégiai vízió. Amerika és a globális hatalom válság*. Antall József Tudásközpont, Budapest 2018. pp. 175-187.
- BRINZA, A. 2017: *China's Continent-Spanning Trains Are Running Half-Empty*. Foreign Policy Elérhető: <https://foreignpolicy.com/2017/06/05/chinas-continent-spanning-trains-are-running-half-empty-one-belt-one-road-bri/> Utolsó letöltés: 2018. dec. 3.
- BUCSKY, P. 2017: *Vasúti teherszállítás Kína és az Európai Unió között az Új Selyemúton*. HUG Hungarian Geopolitics, 2017/III. pp. 58-65.
- CSIZMADIA N. 2016: *Geopillanat. A 21. század megismerésének térképe*. L'Harmattan Kiadó, Budapest, pp. 65-77.
- DALY, J. C. K. 2018: *A Decade of China-Europe Trains*. The Central Asia-Caucasus ANALYST. Elérhető: <https://www.cacianalyst.org/publications/analytical-articles/item/13512-a-decade-of-china-europe-trains.html> Utolsó letöltés: 2018. jún. 1.
- ENGDAHL, W. 2012: *Eurasian Economic Boom and Geopolitics: China's Land Bridge to Europe: The China-Turkey High Speed Railway*. Global Research Centre For Resarch on Globalization Elérhető: <https://www.globalresearch.ca/eurasian-economic-boom-and-geopolitics-china-s-land-bridge-to-europe-the-china-turkey-high-speed-railway/30575> Utolsó letöltés: 2018. dec. 2.
- ENGELBERTH I. – SÁGI J. 2017: *Az Új Selyemút kezdeményezés szerepe, céljai*. Külügyi Szemle 2017. ősz, pp. 85-104.
- FORMAN B. 2017: *Új Selyemút – Közlekedési kapcsolatok*. In: Péti, M. (szerk): *Az Új Selyemút Gazdasági Övezet geostratégiai és földrajzi dimenziói*. Budapesti Corvinus Egyetem, Budapest, pp. 165-214.
- GARCIA HERRERO, A. ÉS XU, J. 2016: *China's Belt and Road initiative: can Europe expect trade gains?* Bruegel Working Paper Issue 5. 2016. p. 19. Elérhető: <http://bruegel.org/wp-content/uploads/2016/09/WP-05-2016.pdf> Utolsó letöltés: 2018. jún. 15.
- HILLMAN, J. E. 2018 - *The Rise of China-Europe Railways*. Centre for Strategic & International Studies. Elérhető: <https://www.csis.org/analysis/rise-china-europe-railways> Utolsó letöltés: 2018. jún. 3.
- HORVÁTH B. 2004: *Gubányi Károly (1867-1935) mérnök-geográfus a XIX. századi Kínában*. Földrajzi Közlemények CXXVII. (LII.) kötet, 2004 1-4. szám, pp. 134.139.
- HUANG, Y. 2016: *Understanding China's Belt & Road Initiative: Motivation, framework and assessment*. China Economic Review 40 2016 pp. 314-321.
- HUANG, Y. 2018: *A Kína-talány megfejtése. Miért nem helytálló a konvencionális gazdasági bölcsesség?* Pallas Athéné Könyvkiadó, Budapest 2018, pp. 229-254.
- KOEHRING, M. (szerk) 2019: *The critical role of infrastructure for the Sustainable Development Goals*. The Economist Intelligence Unit Limited 2019. p. 22.

- KHANNA, P. 2017: *Konnektográfia. A globális civilizáció jövőjének feltérképezése*. HVG Könyvek, Budapest, pp. 58-84.
- LI, W ÉS JIN, D. 2018: *On the design of financial products along OBOR*. The Journal of Finance and Data Science Vol. 4. 2018, pp. 55-70.
- MATOLCSY Gy. 2016: *Magyarország kulcsállam a selyemúton*. HUG – Hungarian Geopolitics. III. szám 2016. pp. 92-104.
- MÜLLER B. 2018: *Belt and Road Initiative: High tech, not silk*. Elérhető: <https://www.siemens.com/innovation/en/home/pictures-of-the-future/infrastructure-and-finance/belt-and-road-initiative.html> Utolsó letöltés: 2018. dec. 1.
- PALOTAI D. 2013: *A Magyar Nemzeti Bank és a People's Bank of China közötti devizaswap keret felállításáról szóló megállapodás*. Elérhető: <https://www.mnb.hu/letoltes/kina-swap.pdf> Utolsó letöltés: 2018. jún. 10. 5 p.
- RENWICK, N., GU, J., ÉS GONG, S. 2018: *The impact of BRI investment in infrastructure on achieving the Sustainable Development Goals*. K4D Emerging Issues Report. Brighton, UK: Institute of Development Studies. p. 39.
- RODRIGUE, J-P., COMTOIS, C. ÉS SLACK, B. 2017: *Geography of Transport System*. Routledge, New York. pp, 127-172.
- SANDERS, G. J. 2017: *The Asian Infrastructure Investment Bank and the Belt and Road Initiative: Complementarities and Contrasts*. Chinese Journal of International Law Vol. 16. 2017, pp. 367–371.
- SZENTESI A. 2015: *Eurázsiai szuper gazdasági térség?* In SALÁT G. (szerk.): *Kínai álom – kínai valóság*. Typotex, Budapest 2015. pp. 162-199.
- TIEZZI, S. 2016: *China's Xi brings Belt and Road to Serbia and Poland*. The Diplomat. Elérhető: <https://thediplomat.com/2016/06/chinas-xi-brings-belt-and-road-to-serbia-poland/> Utolsó letöltés: 2018. jún. 14.
- WANG, Y. 2018: *Multilateralism, Shared Peace and Development. Statement*. Elérhető: https://www.fmprc.gov.cn/mfa_eng/wjb_663304/wjbz_663308/2461_663310/t1600861.shtml Utolsó letöltés: 2018. okt. 5.
- WENYU, S. 2017: *China-Europe freight train boosts European industrial growth*. People's Daily. Elérhető: <http://en.people.cn/n3/2017/0606/c90000-9225007.html> Utolsó letöltés: 2018. jún. 4.

HIVATALOS DOKUMENTUMOK, KÖZLEMÉNYEK

- A 13. ötéves terv a Kínai Népköztársaság gazdasági és társadalmi fejlesztéséért (2016-2020) Elérhető: <http://en.ndrc.gov.cn/policyrelease/201612/P020161207645766966662.pdf> Utolsó letöltés: 2018. jún. 10.
- China-Europe freight train service boosts trade ties: official. Elérhető: http://www.xinhuanet.com/english/2018-01/22/c_136915130.htm Utolsó letöltés: 2018. jún. 12.
- Commerzbank and Industrial and Commercial Bank of China (ICBC) sign cooperation framework. Commerzbank közlemény. Elérhető: https://www.commerzbank.de/en/hauptnavigation/presse/pressemitteilungen/archiv1/2018/quartal_18_03/presse_archiv_detail_18_03_76298.html Utolsó letöltés: 2018. júl. 21.

- Development of China's Transport. The State Council Information Office of the People's Republic of China. December 2016 Elérhető: http://english.gov.cn/archive/white_paper/2016/12/29/content_281475528034734.htm Utolsó letöltés: 2018. jún. 15.
- Devizacsere-megállapodás a kínai jegybankkal. MNB közlemény Elérhető: <https://www.mnb.hu/sajtoszoba/sajtokozlemenyek/2013-evi-sajtokozlemenyek/devizacsere-megallapodas-a-kinai-jegybankkal> Utolsó letöltés: 2018. jún. 10.
- Intergovernmental Agreement on the Trans-Asian Railway Network, 2006. Elérhető: <https://www.unescap.org/resources/intergovernmental-agreement-trans-asian-railway-network> Utolsó letöltés: 2018. dec. 2.
- The Belt and Road Initiative. Changing the behaviour and perceptions of corporate China. Elérhető: https://www.firmenkunden.commerzbank.de/portal/media/corporatebanking/neu-hauptportal-rebrush/insights/bri/42340_ENG_BRI_Whitepaper_brochure-A4_260618_Online.pdf Utolsó letöltés: 2018. júl. 18.
- Vision and Actions on Jointly Building Silk Road Economic Belt and 21st-Century Maritime Silk Road 2015/03/28 Elérhető: http://en.ndrc.gov.cn/newsrelease/201503/t20150330_669367.html Utolsó letöltés: 2018. jún. 15.

